



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 III

Del 8 de junio al cese del fuego

Conclusiones

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

Dirección de Estudios Históricos
2022

Fuerza Aérea Argentina

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

v. 3, 368 p. ; 27 x 19 cm.

ISBN 978-987-48648-3-3

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: "Ataque del Tordillo: 13-jun-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 3: 978-987-48648-3-3

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 14

Hasta el cese del fuego

Meteorología

Una masa de aire frío cubrió la región sur del país y las islas Malvinas generando tiempo bueno, cielo poco nuboso, visibilidad superior a 20 km y vientos regulares.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: cubierto con nubosidad media y baja a 1000 metros (7/8), buena visibilidad, viento a 74 km/h.
- Río Gallegos: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 11 km/h.
- Río Grande: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 10 km/h.
- Trelew: cielo despejado, buena visibilidad, viento a 15 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 37 km/h.

Situación táctica

Con las fuerzas británicas consolidadas en la zona de San Carlos y en el istmo de Darwin, se visualizaba la amenaza de un ataque terrestre proveniente desde el oeste y no desde el sector marítimo que rodeaba la capital de Malvinas. Con esta idea, el comando de la Agrupación de Ejército «Puerto Argentino» realizó reformas parciales de los dispositivos de defensa. Las modificaciones comenzaron a ejecutarse en el extremo occidental con la ocupación de los cerros Dos Hermanas y Harriet por el Regimiento de Infantería 4 (RI 4) y refuerzos de la Compañía B del RI 7 ubicado en monte Longdon. El espacio entre este último y el Dos Hermanas sería cubierto por la Compañía B del RI 6.

Dos de las agrupaciones de reserva del Escuadrón de Caballería Blindada 10 y dos secciones de vehículos Panhard tendrían que estar en condiciones de ocupar posiciones de bloqueo al sureste de monte Longdon con la alternativa de contraatacar en dirección de Pony Pass o a lo largo del valle del arroyo Moody, sobre el camino que conduce a Fitz Roy.

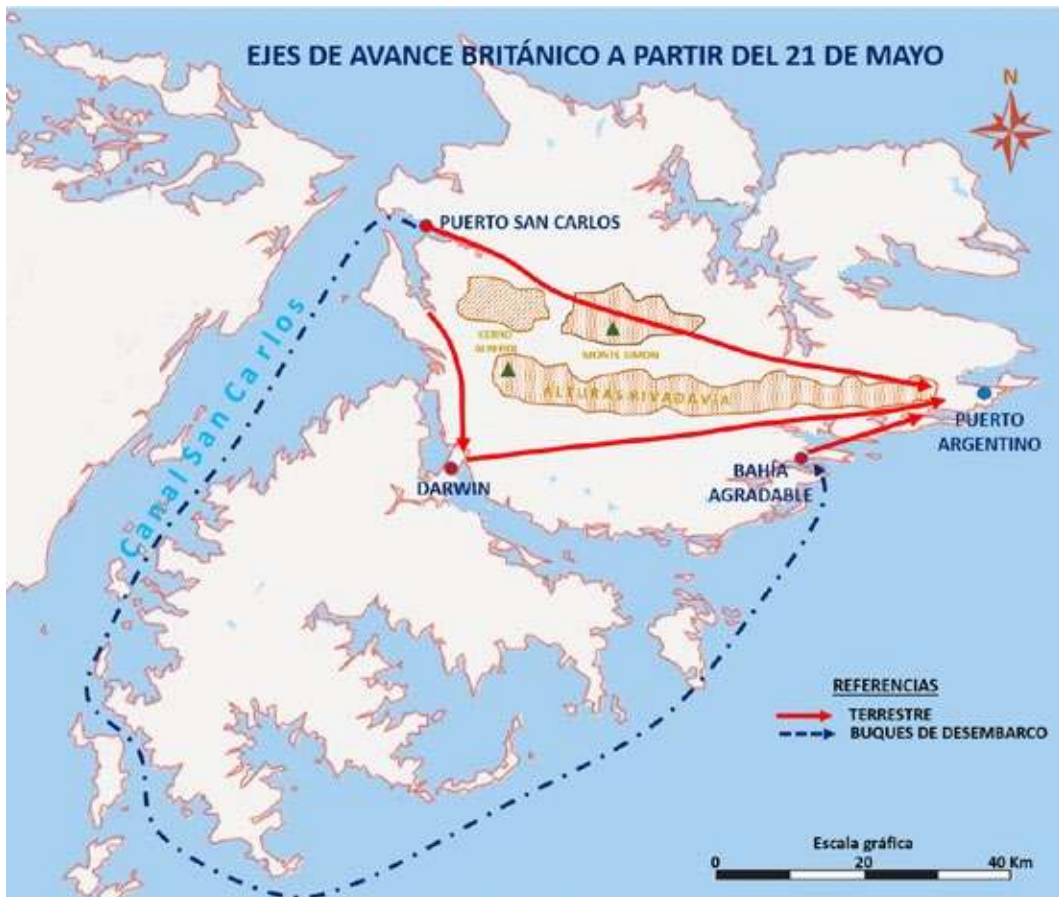
Por el lado británico, el comandante terrestre Jeremy Moore necesitaba concentrar más tropas para iniciar el ataque final sobre Puerto Argentino. Desde el 4 junio, requería al almirante Woodward la posibilidad de realizar un desembarco en algún lugar en la zona de Fitz Roy y de Bluff Cove (bahía Agradable).

Se me pidió opinión acerca de la posibilidad de enviar al *Fearless* o al *Intrepid*, y a varios lanchones de desembarco, en lugar de hacer caminar cuarenta y tantas millas a la 5ª Brigada desde el área de San Carlos o desde Darwin. El comandante de la fuerza terrestre, no sin razón, calculaba que llevar las tropas en barco alrededor de la isla llevaría cinco horas, mientras que hacerlo caminando requeriría dos días. Sabían muy bien que la velocidad era esencial, si bien no a cualquier precio¹.

Solo faltaba que los batallones de las Guardias Escocesa y Galesa, y los Rifleros del Duque de Edimburgo de la Brigada de Infantería 5 ocuparan las elevaciones del flanco sur de Puerto Argentino². Finalmente, se ordenó su traslado marítimo desde San Carlos hasta la zona de Puerto Fitz Roy.

¹ SANDY WOODWARD, op. cit., pág. 322.

² LAWRENCE FREEMAN, op. cit., Vol. II, pág. 596.



Mientras tanto, la aviación británica efectuaba tareas de cobertura aérea sobre sus fuerzas, y continuaba atacando posiciones de artillería y otros blancos que pudieran oponerse al asalto. Este 8 de junio, además, dos Harrier GR.3 (matrículas XW-919 y XZ-992) del Escuadrón 1(F) de la RAF, piloteados por los *Flt. Lt.* Ross Boyens y Nick Gilchrist, arribaron al portaviones *Hermes* en vuelo directo de 7 horas y 50 minutos sin escalas desde Ascensión, con sucesivos reabastecimientos³.

Por su parte, la Fuerza Aérea Argentina multiplicaba la búsqueda de información mediante la vigilancia aérea en todas las áreas: en la ruta atlántica desde Ascensión hacia las islas; alrededor de la zona controlada por la flota; en el mar continental argentino; y en las inmediaciones de las bases aéreas.

Exploración y reconocimiento lejano

El Comando Aéreo Estratégico ordenó la salida de dos aviones B-707 en misión de exploración y reconocimiento sobre el Atlántico Sur. El TC-92 detectó un eco naval 1800 km al este de Trelew. Se presumió que se trataba de un buque de guerra por su capacidad de interrogar el IFF desde 460 km.

OF ERL s/n (CAE). B-707, matrícula TC-91, indicativo BUQUE 1. Misión: exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: vicecomodoros Joaquín Argüelles Benet y Marcelo A. Conte, suboficial mayor Carlos Blazek, suboficial auxiliar Ángel Salvador, suboficial mayor Miguel P. Diap y cabo primero Eduardo D. Bordenabe. Despegó de El Palomar a las 05:50 y aterrizó a las 14:30.

³ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 379.

OF ERL s/n (CAE). B-707, matrícula TC-92, indicativo: BUQUE 2. Misión: exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: vicecomodoros Jorge E. Riccardini y Rubén M. Montenegro, suboficial principal Armando M. Rosales, cabo principal Jorge P. Amengual, suboficial principal Manuel H. Rivarola, cabos primeros Roberto O. Jerez y Ricardo O. Coca. Despegó de El Palomar a las 06:10. En la posición 44°30'S/42°00'W, detectó a las 09:50 un eco en superficie. Aterrizó a las 14:50.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

Para mejorar el alcance de los sistemas de armas que aún se hallaban en condiciones de operar, la FAS ordenó redespelar los escuadrones de A-4B desde Río Gallegos a San Julián y, en forma inversa, cambiar la base del escuadrón M-5 de San Julián por Río Gallegos. Orientado en este sentido, el escuadrón M-5 el mismo 8 de junio efectuó la mudanza, después de cumplir dos órdenes fragmentarias de diversión. En cambio, los A-4B empezaron el redespelgue con dos aviones, en las últimas luces del día, y lo completarían entre el 9 y el 10 de junio.

Como en días anteriores, el esfuerzo central del comando era mantener el objetivo de afectar los transportes logísticos navales del enemigo.

La detección efectuada en la víspera, por el Boeing 707 indicativo BUQUE 2 de exploración lejana, puso en marcha una nueva Operación Matilda con el Hercules convertido en bombardero estratégico.

Interdicción aérea estratégica al tráfico marítimo:

Ataque al petrolero *Hercules*

OF s/n. C-130H, matrícula TC-68, indicativo TIGRE, armado con doce bombas BR de 250 kilos. Misión: exploración y reconocimiento lejano, ataque a objetivo naval. Tripulación: vicecomodoro Alberto Vianna, capitanes Andrés F. Valle y Roberto M. Cerruti, suboficial auxiliar Carlos D. Nazzari y suboficial principal Pedro E. Razzini. Despegó de El Palomar a las 06:00, y regresó a las 17:20, luego de 11 horas y 20 minutos de vuelo.

En contacto directo con el Comando de la Fuerza Aérea Sur, el C-130H TIGRE informó, a las 08:26, que, en las coordenadas 46°04'S/49°10'W (1400 km al este de Comodoro Rivadavia), había captado con el radar de a bordo un eco de gran tamaño, a 100 km de su posición. El rumbo que mantenía el objetivo era de 195° a una velocidad estimada de 30 km/h.

Veinte minutos más tarde, mientras volaba a 6000 metros de altitud, el vicecomodoro Vianna hizo contacto visual con el blanco. Se trataba de un buque de gran porte, de casco negro y estructura gris con contenedores en cubierta. Notificada la detección, desde el Comando de la FAS, a las 08:50, le ordenaron que en las frecuencias de emergencia en HF, UHF y VHF lo intimase a dirigirse a un puerto argentino.

A partir de las 09:05, el comandante de TIGRE realizó pasajes intimidatorios sobre el navío, mientras trataba infructuosamente de comunicarse con el capitán en inglés y español. Desde más cerca, identificó el nombre del blanco —*Hercules*— y, por la bandera, su procedencia liberiana. Entretanto, la FAS solicitaba al TOAS información sobre el buque detectado, aportando los datos recepcionados; su voluntad de combate era incursionar con celeridad en tanto se reconociera que no era un blanco propio o neutral.

A las 09:45, el vicecomodoro Vianna, después de transmitir el ultimátum de que si no ponía rumbo 270° —hacia el continente— sería bombardeado, recibió de la FAS la orden de atacarlo. Efectuó un primer bombardeo en salva de seis bombas. El piloto apreció que se había ido largo, pues observó dos explosiones a 40 o 50 metros adelante y a la derecha.



Bombardeo del TC-68 al petrolero Hercules - Pintura del Cap. VGM (Rva.) Exequiel Martínez

Tras comunicar el resultado y recibir la orden de atacar nuevamente, a las 10:10 efectuó un reemplazo, también, sin lograr impactos directos. En esta ocasión, observó que el buque invertía el rumbo y se alejaba hacia el norte.

La FAS indicó a TIGRE que permaneciese orbitando en las cercanías del blanco, a la espera de cuatro bombarderos Canberra que despegarían de la Base Aérea Militar Mar del Plata para finalizar la tarea.

OF 1285. Cuatro BMK-62, indicativo NEGRO, armados con dos bombas MK-17 de 1000 libras (con cola balística el guía y el numeral 2; con cola frenada el 3 y el 4). Misión: ataque a objetivo naval a confirmar según avión de exploración y reconocimiento. Tripulación: mayor Jorge A. Chevalier y primer teniente Nicolás Pagano (B-105), capitán Alberto A. Baigorri y mayor Luis Rodeyro (B-102), capitán Juan J. Nogueira y primer teniente Ernesto Lozano (B-108), capitán Eduardo O. García Puebla y primer teniente Jorge J. Segat (B-109).

La escuadrilla NEGRO despegó de Mar del Plata a las 11:40. Detrás lo hizo el HS-125 matrícula LV-ALW retransmisor.

Los BMK-62 iban en versión ECO de combustible: todo el portabombas iba ocupado por un tanque ventral de 2724 litros, el cual les daba un radio de acción de 1750 km en perfil alto-bajo-alto. El vuelo de ida se realizó a 12.000 metros hasta unos 185 km antes del blanco. La escuadrilla descendió según lo planificado sorteando una espesa capa de nubosidad y chubascos que terminaban a los 700/800 metros sobre el océano, y nivelaron en vuelo bajo, a 100 metros, sin tener precisiones sobre el tipo de blanco, ni tampoco si estaban escoltados por alguna fragata. Volaban con visibilidad reducida por bruma y neblina; al llegar a las coordenadas indicadas, no visualizaron el blanco. El guía decidió avisar al OCAT y ascender a 300/400 metros para ampliar su radio de visión, realizando virajes en ambos sentidos.

A través del OCAT, recibió la orden de continuar en la zona hasta encontrar el blanco y, simultáneamente, se comunicó con el C-130 TIGRE, quien le dio la última posición aproximada del navío y le informó que en ese momento se alejaba con rumbo 080°. A los pocos minutos, el guía visualizó entre la bruma al petrolero y un punto sobre el objetivo que estimó era el C-130. Ordenó a la escuadrilla que se preparara para atacar el buque.

Aproximadamente a las 13:30, el guía descendió a 100 metros, aceleró a 740 km/h y lanzó sus dos bombas MK-17 sobre el blanco. El numeral 3, capitán Nogueira, le confirmó que vio las dos bombas impactar en el buque. El numeral 2, capitán Baigorri, que estaba más próximo, pudo ver que una de las bombas se introducía de manera clara hacia el interior del blanco, sin explotar, y que la segunda rompía algo así como un palo de carga, rebotaba

en la cubierta y caía por la proa al mar, también sin explotar. Recibió también la misma apreciación de parte del numeral 4, capitán García Puebla.

Paralelamente, veinticuatro horas más tarde de haber solicitado la información, el comando de la FAS, vía Comando Aéreo Estratégico en Buenos Aires, recibió del oficial de turno del Comando del TOAS en Puerto Belgrano la confirmación de que el petrolero *Hercules* se dirigía a Alaska y no a reabastecer a la flota enemiga. Eran las 13:30. De inmediato, se transmitió la orden de cancelar el ataque.

En el preciso momento en que el guía finalizaba el lanzamiento, salió al aire por VHF el OCAT, vicecomodoro Pereira, ordenándoles, por indicación de la FAS, suspender el tiro. Ante esto, el guía le ordenó al numeral 2 cancelar la corrida. El OCAT les indicó también permanecer orbitando en vuelo bajo en las proximidades del buque.

Diez minutos después, la FAS dispuso que ambos comandantes regresaran en vuelo bajo, pues se habría detectado el despegue de una patrulla de Harrier que, posiblemente, se dirigían hacia esa posición.

Como se mencionó anteriormente, las operaciones Matilde fueron ordenadas por los mandos naturales de la Fuerza Aérea para llenar el vacío operacional producido por la superioridad de la flota oceánica del Reino Unido sobre la de la Armada Argentina.

El petrolero *Hercules* era un VLCC (*very large crude carrier*) construido en Japón en 1971, de 220.000 toneladas de desplazamiento de carga, 322 metros de eslora, una manga de 70 metros y un calado de 18 metros; había sido fletado por la compañía naviera liberiana Amerada Hess Shipping.

De acuerdo con el testimonio de su armador, la gigantesca embarcación navegaba desde la costa este de los EE.UU. hacia Alaska por la ruta del cabo de Hornos. Tras el ataque aéreo, su capitán informó que el buque había sufrido averías y que se dirigía a Río de Janeiro para efectuar reparaciones.

Al día siguiente, el B-707 matrícula TC-91, en misión de exploración y reconocimiento lejano, sobrevoló la nave sin constatar ninguna anomalía. Las autoridades argentinas le aconsejaron que recalara en Puerto Belgrano, pero se negó comunicando que se dirigía a Río de Janeiro.

Como el capitán del buque, Renzo Battagliarini, informó que tenía bombas sin explotar a bordo, se le negó la entrada al puerto brasileño. El *Hercules* fondeó a dos millas de la Ilha Rasa, cerca de Río de Janeiro. Tenía dos pequeños rumbos de 50 a 60 centímetros de diámetro y una leve inclinación, casi imperceptible. La tripulación fue sustraída al periodismo y trasladada vía aérea a Europa con excepción del capitán. Las autoridades brasileñas negaron a la prensa el acceso al buque.

El 14 de junio, técnicos de la Marina de Brasil y otros expertos que estuvieron a bordo reconocieron los daños y dieron cuenta de esquirlas de una bomba de color verde en el interior de la nave y de que otra bomba había quedado sin explotar en uno de los tanques de petróleo. Los técnicos aseguraron que el proyectil era de fabricación británica y que tenía una placa que señalaba *MK-17 - 1000 pounds* (libras). Sin lugar a duda, estas habían sido arrojadas por el Canberra NEGRO 1. Una tercera bomba que había pegado en el llamado palo de carga y caído sobre la cubierta era de 250 kilos y de 1,20 metros de largo. Este impacto debe acreditárselo al C-130H TIGRE.

La posible explicación de por qué no explotaron las bombas es que este tipo de navío cuenta con un dispositivo denominado *Inert Gas System* que controla el nivel de oxígeno de los tanques para evitar explosiones; este sistema utiliza los gases expedidos por la chimenea, y llena los tanques de gas que elimina el oxígeno y evita cualquier tipo de combustión. De ahí que una bomba quedó en el tanque número 2 sin explotar y la otra que abrió un rumbo en el casco tampoco explotó por falta de oxígeno.

Poco después de aquella inspección, se dio a conocer que, debido a que no se podían desarmar las bombas, el navío sería hundido en aguas profundas. El 20 de julio de 1982, a 480 km al sur de Cabo Frío y 700 km al este de Florianópolis, el petrolero *Hercules* fue echado a pique por sus propietarios. En declaraciones posteriores a las agencias aseguradoras, los tripulantes del navío negaron que hubieran podido reconocer la nacionalidad, las características, las matrículas o las insignias de los aviones atacantes.

Es importante resaltar que el buque no transportaba petróleo o combustible ya que hubiera ocasionado un derrame en pleno océano con el consiguiente daño ecológico. Por otra parte, dado que los buques de bandera liberiana pertenecen a la reserva naval estratégica de los EE.UU., los armadores cobraron el seguro de casco, pero iniciaron en aquel país una demanda judicial a la República Argentina por lucro cesante del navío en cuestión. No obstante, la Suprema Corte de Justicia en Washington lo rechazó alegando que el juicio debería iniciarse en la Argentina⁴.

* * *

Veinte años después del hundimiento del petrolero *Hercules*, en ocasión de un ejercicio combinado en Brasil, el entonces brigadier mayor Jorge Chevalier, guía de la escuadrilla de BMK-62 que efectuó el ataque, se reunió con un alto jefe de la Fuerza Aérea de aquel país con el que mantenía una cercana amistad. Este le confió que, en 1982, había sido comisionado al puerto de Río de Janeiro para realizar una inspección al *Hercules*. El oficial confirmó que el buque no era ajeno al esfuerzo logístico de la Task Force, ya que transportaba material bélico que incluía *fardas* (uniformes), *lagartas* (orugas para blindados), equipos electrónicos y de sanidad, además una gran cantidad de municiones de 4.5 pulgadas para los cañones de las fragatas.

Tiempo más tarde, la revista Seguridad y Defensa publicó un artículo titulado “Hercules, la última victoria de la Fuerza Aérea Argentina en la batalla de Malvinas”, firmado por Raúl Wright, que señala finalmente:

La Fuerza Aérea Argentina puede acreditarse oficialmente otro buque hundido como consecuencia de sus ataques durante la batalla por las islas Malvinas. El mismo no se había reconocido oficialmente a causa de una demanda judicial radicada en EE.UU. La Suprema Corte de los Estados Unidos se expidió en contra de dos compañías de bandera liberiana que demandaron a la República Argentina ante un tribunal de aquel país para recobrar daños por un ilícito presuntamente cometido por las fuerzas armadas en alta mar en violación del derecho internacional...⁵

De ser así, ya que las pruebas materiales fueron sepultadas en el fondo del Atlántico, el esforzado Escuadrón C-130 compartiría junto con el Escuadrón Canberra el insólito crédito de haber provocado el hundimiento de un buque de 220.000 toneladas de desplazamiento, un verdadero récord mundial por tratarse del buque de mayor porte hundido en la historia como consecuencia de una acción de guerra.

Como dato complementario, en *Falkland Air War*⁶ figura una extensa lista de 81 buques auxiliares arrendados por el Reino Unido con sus prestaciones y características que operaron como sostén logístico a la flota durante la guerra. El superpetrolero *Hercules* figura como «no contratado por el Reino Unido».

* * *

⁴ Testimonio del brigadier jurídico VGM (R) Eugenio Javier Miari a la Comisión BANIM.

⁵ RUBÉN OSCAR MORO, *Historia del Conflicto...*, op. cit., Ediciones Argentinidad, 2012, pág. 410.

⁶ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 444.



El petrolero *Hercules* hundiéndose el 20 de julio de 1982, a 700 km al este de Florianópolis (Brasil)

BANIM DEH-FAA

Mientras en medio del Atlántico Sur el petrolero liberiano era atacado al acercarse al epicentro de un teatro de guerra aeronaval, en las islas Malvinas se desarrollaban otros acontecimientos de gran trascendencia.

Ataque al desembarco en bahía Agradable

Ante un requerimiento del grupo de artillería de campaña del Ejército, el encargado de la ROA del CIC Malvinas, suboficial mayor Alfredo Ocampo, y su auxiliar, el suboficial ayudante Álvaro Portal, acompañaron a dos suboficiales de comunicaciones del Ejército para ayudarlos a instalar un Puesto de Observador del Aire (POA). Al alcanzar unas elevaciones, con las primeras luces de la mañana, descubrieron dos grandes buques de transporte y otros de menor porte. Por la forma en que operaban, se presumía que estaban desembarcando tropas en bahía Agradable, unos 26 km al suroeste de Puerto Argentino. A través de la Central de Filtraje, se transmitió la novedad al CIC, donde se encontraba de turno el mayor Gilberto Oliva. Este, a su vez, informó a la FAS que de inmediato planificó y ordenó un ataque combinado.

Primer empleo

Se enviaron sucesivamente dos escuadrillas de A-4B y dos de M-5, armadas para atacar objetivos navales, además de otras dos de M-5 para diversión. Los A-4B salieron de Río Gallegos cerca del mediodía:

OF 1289. Cuatro A-4B, indicativo MASTÍN, armados con tres bombas BR 250 y cañones. Misión: ataque a objetivos navales con REV. Tripulantes: primer teniente Alberto J. Filippini (C-250); N.º2: teniente Daniel E. Gálvez (C-214); N.º3: teniente Vicente L. Autiero (C-237); N.º4: alférez Hugo E. Gómez (C-230). Despegaron a las 11:30.

La FAS, a efectos de que las dos escuadrillas llegaran casi simultáneamente al blanco y lograr así un mayor poder de fuego, dispuso la salida de los dos KC-130 para minimizar el tiempo de reabastecimiento en vuelo.

Diez minutos después de los MASTÍN, estuvo en el aire la segunda escuadrilla.

OF 1290. Cuatro A-4B, indicativo DOGO, armados con tres bombas BR 250 y cañones. Misión: ataque a objetivos navales con REV. Tripulantes: capitán Pablo M. Carballo (C-207); N.º2: teniente Carlos A. Rinke (C-221); N.º3: primer teniente Carlos E. Cachón (C-222); N.º4: alférez Leonardo S. Carmona (C-240). Despegaron a las 11:40.

Rol de combate TPS-43 Malvinas: primer teniente Carlos Mazzochi y cabo principal Enrique Sierra.

Ambas escuadrillas arribaron al punto convenido con los KC-130. Filippini, luego de reabastecer, acusó pérdida de presión de aceite del motor, y Autiero sufrió congelamiento de la lanza de reabastecimiento por lo que debieron regresar (eran los MASTÍN 1 y 3). En la segunda escuadrilla, Carballo (DOGO 1) también tuvo congelamiento de la lanza, no logró reabastecer, y retornó al continente.

Después de los regresos, las formaciones se reagruparon. Adelante, volaba la escuadrilla DOGO, compuesta por el primer teniente Cachón como guía, el alférez Carmona (2) y el teniente Rinke (3). La seguía la sección MASTÍN con el teniente Gálvez (1) y alférez Gómez (2).

Cuando Carballo reintentaba recargar sin éxito y regresa a Gallegos, me dice: «Tres, hágase cargo y condúzcalos a la Gloria». Sin mediar palabra indico con señas que se formen DOGO a la derecha y MASTÍN a la izquierda⁷.

En formación escalonada comenzamos el descenso hasta las primeras rocas en el extremo sur del estrecho de San Carlos. Volamos a 780 km/h y a 30 metros de altura cruzando zonas de lloviznas y granizo fino. En un claro señalé con movimientos del avión escalar táctico a la izquierda en formación de combate y aún más bajo (aproximadamente diez metros).

A 9 km de ingresar a la isla Soledad, aprecio en el horizonte dos puntos parecidos a pájaros que me llamaron la atención; segundos más tarde veo que se trata de dos helicópteros Sea King que aparentemente eran los alerta temprana de la zona sur. Armo el panel de cañones y apunto al que estaba más al norte, a 600 metros. Disparo una ráfaga para barrer el blanco con una pasada, pero solo salen dos disparos. Rompo a la izquierda e ingresamos por un valle paralelo a nuestra ruta, unos 4 km al norte.

La situación cambia pues ya no tenemos blancos al frente, sino a la derecha. Sobre territorio enemigo, en absoluto silencio de radio, volamos aproximadamente un minuto hasta que solicito a la escuadrilla que informen si ven buques; casi en simultáneo veo por mi espejo derecho un misil que sale hacia la izquierda pero muy lejos; en la superficie se observan numerosos pertrechos (vehículos, tropas, carpas, helicópteros, etc.). Al no ver los blancos, creo indispensable volar un minuto más y regresar por el mar.

Inicio el viraje por derecha y, cuando nos encontramos con rumbo 180°, el alférez Gómez me avisa que tiene los blancos a la vista. Pido que me indique y me lleve a verlos. Me dice: «Cierre el viraje hasta que le avise». Con rumbo 270° me señala: «Saque viraje ya». Lo hago, pero mi altura de vuelo no me permite verlos. «En el horizonte los tiene, bien al fondo». Entonces los veo e iniciamos la corrida final: control de armamento, potencia a pleno y detrás de una península observamos las arboladuras cada vez con mayor nitidez. Veo que son dos y digo «el 1 y 2 al de la derecha, y los demás al de la izquierda». A 820 km/h saltamos la península y veo los buques en pleno. Era un tiro franco aunque con muy poco tiempo, apenas dos o tres segundos de puntería.

La escuadrilla DOGO atacó al RFA *Sir Galahad*. El N.º1 arrojó y acertó las bombas en el centro de la estructura. El N.º2 observó los impactos directos de los cañones, pero las cargas externas no salieron. El N.º3 ratificó los impactos del guía y soltó sus tres bombas de 250 kg que pasaron por encima de la superestructura del blanco, rebotaron en el agua por la velocidad que llevaban y explotaron en la costa. La detonación afectó a numerosos soldados y causó daños en los equipos que ya habían estibado.

Inmediatamente atrás, venían los dos MASTÍN. El humo cubría el *Sir Galahad*, y se dirigieron al RFA *Sir Tristram*. Al frente quedó el N.º2 (alférez Gómez) que soltó su carga con tan buena puntería que entró justo por la línea de flotación, según confirmó el N.º1 (teniente Gálvez). Este apuntó al mismo lugar y lanzó las bombas; estimó haber impactado en la nave.

Los cinco hemos grabado esos instantes para siempre, pocas palabras y mucha acción —prosigue el entonces primer teniente Cachón—. Todos los integrantes, especialmente el teniente Gálvez, último en pasar sobre el objetivo, apreciaron los daños producidos, tanto en las unidades navales como sobre los pertrechos y el personal desembarcado en la playa. Finalizado el ataque, regresamos de inmediato y en forma individual. Dios quiso que no fuésemos interceptados ni por las baterías de misiles Rapier ni por las PAC que presurosas acudían al lugar de desembarco.

⁷ Testimonio del capitán VGM (R) Carlos E. Cachón a la Comisión BANIM.



El día más negro de la Royal Navy - Pintura del Cap. VGM (Rva.) Exequiel Martínez

El *Sir Galahad* se incendió rápidamente. Las explosiones derramaron combustible que se esparció ardiendo sobre la bahía y alcanzó numerosos botes salvavidas. Algunos helicópteros se acercaron al navío en llamas y rescataron a los sobrevivientes. Los soldados del 2° Batallón de Paracaidistas bajaron a la playa, y asistieron a los guardias galeses y tripulantes que llegaban en pésimo estado a tierra firme, muchos de ellos con quemaduras y heridas de gravedad.

De regreso al continente, y a raíz de un impacto en la parte delantera del avión, el tablero de instrumentos del alférez Carmona se desprendió por completo. Todo el trayecto de vuelta, el piloto debió realizarlo con buena parte de los indicadores fuera de servicio y soportando el peso del tablero con sus piernas.

Los A-4B aterrizaron en Río Gallegos a las 14:30. El avión del primer teniente Cachón tenía daños menores producidos por armas livianas; la aeronave del teniente Gálvez presentaba impactos de grueso calibre que destruyeron el *rack* de eyección de bombas (TER), además de otro proyectil que se introdujo en el motor, pero no impidió que siguiera funcionando; Carmona, pese al inconveniente del tablero, aterrizó sin problemas.

El ataque había sorprendido a las tropas de desembarco sin cobertura aérea, lo que facilitó la operación. Ocasionó 57 bajas y alrededor de 150 heridos. Ambos buques terminaron prácticamente destruidos. El *Sir Galahad* fue hundido en mar abierto poco después, y el *Sir Tristram*, irrecuperable, fue remolcado al museo naval de la armada británica.

* * *

Atrás de los A-4B, llegarían las escuadrillas de Mirage 5:

OF 1291. Tres M-5, indicativo PERRO, armados con dos bombas BR 250 y cañones, versión "Hotel" de dos tanques de 1700 litros. Misión: ataque a objetivos navales en la zona de Fitz Roy. Tripulantes: capitán Carlos A. Rohde (C-415), primer teniente José L. Gabari Zoco (C-417) y primer teniente Jorge O. Ratti (C-401). Despegaron de Río Grande a las 13:00.

OF 1292. Tres M-5, indicativo GATO, armados con dos bombas BR 250 y cañones, versión "Hotel" de dos tanques de 1700 litros. Misión: ataque a objetivos navales en la zona de Fitz Roy. Tripulantes: capitán Amílcar G. Cimatti (C-435), primer teniente

Carlos A. Antonietti (C-431) y mayor Carlos N. Martínez (C-418). Despegaron de Río Grande a las 13:00.

Rol de combate TPS-43 Malvinas: primer teniente Carlos Mazzochi y cabo principal Sierra.

En la reunión previa al vuelo, se estableció realizar un perfil de navegación alto-bajo-bajo-alto, siguiendo la ruta Río Grande, extremo sur de la isla Soledad; luego continuarían por el sureste de la isla hasta llegar a bahía Agradable, ubicada al este; allí atacarían y regresarían a la base de origen. Las dos escuadrillas serían guiadas por el Learjet matrícula T-23 con indicativo LIBRA⁸.

El despegue se efectuó en forma individual, con reunión durante el ascenso con la escuadrilla y luego con el Learjet. El primer teniente Antonietti no despegó por rotura del parabrisas en la cabecera. Los M-5 continuaron el vuelo de acuerdo con lo previsto. En el descenso debieron realizar un leve desplazamiento a la derecha para esquivar una nubosidad cumuliforme que se estaba desarrollando; luego regresaron a la ruta correcta.

En el descenso, el capitán Rohde comprobó que el indicador de rumbos (ADI) tenía un error de lectura de entre 18 y 20°, comparado con los datos del Learjet que los guiaba.

Ya en rasante, el Learjet, manteniendo su guiado, pasó al sur del estrecho San Carlos y recaló la isla Jorge (a 130 km de bahía Agradable), donde, con la verificación visual y con la indicación de su navegador inercial, realizó la ruptura. La escuadrilla continuó en vuelo rasante hacia el objetivo, teniendo siempre como referencia la costa sudeste de la isla para evitar desplazarse a la izquierda, por el error del indicador de rumbos.

Ya prácticamente en la costa este de la isla Soledad, el capitán Cimatti, guía de la escuadrilla GATO, alertó por radio: «Carlitos, a la derecha...». Rohde miró hacia allí y efectivamente vio una fragata entrando en la rada Agradable (algo más al sur de la bahía del mismo nombre), por lo que intuyó que se había desplazado a la izquierda de la ruta y que ese era el objetivo.

En un instante pensó en realizar un viraje a la derecha, directo hacia la fragata, pero quedarían totalmente expuestos a la artillería antiaérea enemiga; por lo tanto, la mejor opción era girar a la izquierda hacia una pequeña elevación que les serviría de protección para retomar el rumbo de ataque.

Inició el viraje por izquierda, durante el que vio a su derecha una columna de humo negro (luego del aterrizaje, observando en el mapa, dedujeron que era en la zona del desembarco). Habiendo girado unos 250/260°, niveló las alas y quedó con rumbo aproximado 160°. Continuaron el vuelo protegidos por esa pequeña elevación, y al sortearla, observaron la fragata justo al frente, pero ya con rumbo contrario al que tenía cuando la vieron por primera vez: ahora su proa apuntaba hacia el mar, estaba sola, seguramente actuando como alerta temprana. En el viraje el numeral 2 (Ratti) vio la explosión de un posible misil sobre el mar.

Prosiguieron el ataque, la defensa antiaérea inicial no resultó muy intensa, pero sí fue aumentando a medida que se acercaban. Con el *piper* sobre el blanco, Rohde lanzó sus bombas, las que, según el numeral que estaba a la derecha, vio impactar en la línea de flotación. Continuó el ataque con cañones que había iniciado un poco antes del lanzamiento de las bombas, apuntando ahora sobre las antenas y el puesto de mando de la fragata. Al numeral 2 le salió solo una bomba debido a una falla del sistema de armamento. El 3 (Gabari) alcanzó a divisar «F16» en el costado del barco y lanzó sus bombas sin asegurar el impacto; su avión recibió varias esquirlas en el tanque externo de combustible.

⁸ Relato construido a partir de los testimonios de los brigadieres VGM (R) Jorge Oscar Ratti y José Luis Gabari Zoco, y del comodoro VGM (R) Carlos Napoleón Martínez a a Comisión BANIM.

A esa altura, la sorpresa no existía y la artillería a pleno trataba de neutralizar el ataque aéreo, pero fue en vano; ya todos los aviones habían sobrepasado el buque y se encontraban en vuelo rasante con rumbo de escape sin haber sufrido un solo derribo.

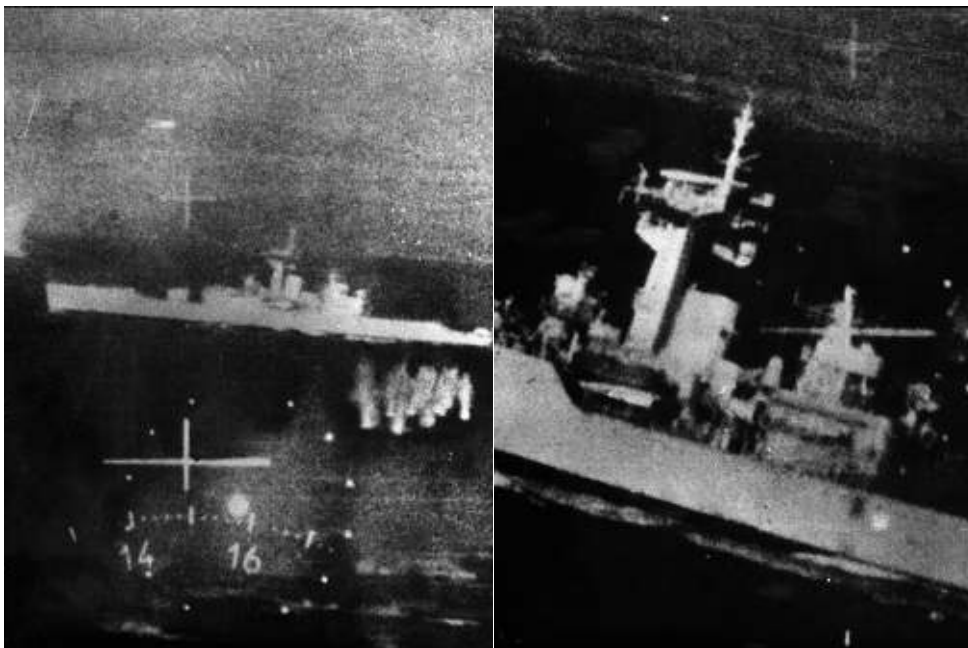
La salida posterior al ataque, salvo una pequeña elevación que se encontraba al frente, se realizó sobre el mar abierto.

De las bombas lanzadas, una cayó sobre una carga de profundidad que estalló produciendo grandes daños y un incendio; otra penetró a través de la chimenea y las restantes pasaron pocos centímetros por encima de un horrorizado grupo que en la cubierta superior intentaba maniobrar un mortero antisubmarino.

Con abundante humo, la fragata clase Rothesay HMS *Plymouth* navegó averiada hasta San Carlos y logró, entre tanto, controlar sus fuegos y remendar sus rumbos. La patrulla de Harrier que esa mañana cubría Fitzroy se desplazó para repeler el ataque a la *Plymouth* apenas minutos antes de que los Skyhawks castigaran al *Sir Galahad*⁹.

Los M-5 aterrizaron en Río Grande a las 14:58. En el Interrogatorio a Tripulaciones de Combate, los primeros tenientes Ratti y Gabari Zoco declararon haber visto el impacto de una bomba del capitán Rohde en la línea de flotación de la fragata atacada.

Recién entonces, se enteraron de que el Learjet LIBRA les había alertado sobre la cercanía de una PAC detectada por el radar Malvinas, en la zona de aproximación. La información no fue recepcionada por ningún integrante de la escuadrilla, posiblemente debido al alcance del VHF en vuelo rasante.



Dos fotogramas de la cineametralladora a bordo de los M-5 Dagger durante el ataque a la HMS *Plymouth* - Gentileza: Archivo Grupo 6 de Caza

Versiones británicas¹⁰ reconocen el ataque a la fragata HMS *Plymouth*. Si bien no coinciden entre ellas con respecto a los daños, están de acuerdo en cuanto a la posición en medio del estrecho de San Carlos, costa oeste, frente a Darwin. Esta ubicación no concuerda con la posición de la fragata acometida por PERRO y GATO en bahía Agradable, declarada en los informes de los cinco pilotos atacantes.

⁹ MAX HASTINGS y SIMON JENKINS, op. cit., págs. 302 y 303.

¹⁰ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 138.



La HMS Plymouth poco después del ataque de los M-5 - BANIM DEH-FAA

Al respecto, debe tenerse en cuenta que el Learjet corroboró visualmente y con navegador inercial la posición sobre la isla Jorge, al sur de isla Soledad, donde hizo su ruptura, a 128 km (69 millas) del objetivo.

En contraposición a la versión británica, cabe señalar que de haber seguido las escuadrillas la ruta desde la isla Jorge hacia el estrecho de San Carlos, la diferencia de rumbo con bahía Agradable hubiera sido de casi 45°.

La navegación rasante se realizó manteniendo la costa sur y sureste de la isla Soledad siempre a la vista. El rumbo seguido fue 062° aproximadamente; cuando visualizaron la fragata a la derecha, realizaron el viraje por izquierda, sobre agua, hasta girar unos 260° para luego pasar sobre una pequeña saliente de continente de baja elevación y quedar con rumbo general sur/sureste, con el que efectuaron el ataque.

El rumbo de general de ataque fue 160° (corroborado por la imagen de la cineametralladora) con el mar a la izquierda.

Por último, el escape posterior al ataque luego de sobrevolar una pequeña porción de tierra fue sobre mar abierto, con la isla Soledad a la derecha.

Al confeccionar el informe de inteligencia, todos los integrantes de las escuadrillas que realizaron el ataque dibujaron exactamente el mismo mapa esquemático del lugar, que coincide con la zona de bahía Agradable.

* * *

Para velar los ingresos por el sur de las escuadrillas de A-4B (MASTÍN y DOGO) y de M-5 (PERRO y GATO) que atacarían los blancos navales en bahía Agradable, se ordenó la salida de diversión de dos escuadrillas de M-5 con el objetivo de exponer estos aviones a los radares británicos para que redirigieran los interceptores hacia el norte, lejos de la zona de desembarco.

OF 1293. Tres M-5, indicativo CARTA, armados con cañones. Misión: diversión sobre las islas Sebaldes. Tripulantes: vicecomodoro Luis D. Villar (C-411), teniente Daniel O. Valente (C-412) y primer teniente Mario M. Callejo (C-432). Despegaron de San Julián a las 13:20.

OF 1294. Tres M-5, indicativo SOBRE, armados con cañones. Misión: diversión sobre las islas Sebaldes. Tripulantes: capitán Carlos A Maffeis (C-416), primer teniente

Carlos A. Musso (C-420) y teniente Gustavo E. Aguirre Faget (C-421). Despegaron de San Julián a las 13:25.

Rol de combate TPS-43 Malvinas: primer teniente Carlos Mazzochi y cabo principal Sierra.

Ambas escuadrillas se dirigieron por ruta directa hacia el objetivo simulando una operación de ataque con rumbo general hacia el brazo San Carlos. Llegaron a las islas Sebaldes en altura sin encontrar oposición aérea.

En ese punto realizaron un descenso operativo (a mayor ángulo y velocidad) cambiando la trayectoria con rumbo sur (180°) para evitar ser seguidos por los radares enemigos. La meteorología se presentaba con nubes bajas y lluvias en algunos sectores. Al llegar a vuelo rasante, se dirigieron hacia la bahía San Julián, en el oeste de la gran Malвина, y finalmente pusieron rumbo hacia Río Gallegos como base de redespliegue.



Entre tanto, esta primera oleada de ataque coincidió con la momentánea obstrucción de la pista terrestre de San Carlos (FOB), donde se había accidentado el Harrier GR.3 matrícula XZ-989 pilotado por el Wg. Cdr. Peter Squire. Las PAC tuvieron que operar desde los portaviones con el consiguiente debilitamiento de la defensa aérea de bahía Agradable¹¹. La base de alternativa sería recuperada el día siguiente.

De acuerdo con el Diario de Guerra del Radar Malvinas entre las 12:30 y las 13:10, cuatro PAC sobrevolaban la zona, produciéndose el relevo con tres PAC entre las 13:40 y las 14:19. El ataque de la primera oleada en bahía Agradable se produjo alrededor de las 14:10, sin que las cuatro escuadrillas atacantes fueran interceptadas ni hayan visualizado aviones enemigos.

El ingreso por el noroeste de una fuerza de ataque compuesta por las escuadrillas CARTA y SOBRE no pudo ser ignorado por los británicos. En ese escenario, las PAC se habrían desviado hacia la Gran Malvina, desprotegiendo el área de bahía Agradable. Esta desinteli-

¹¹ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 379.

gencia motivaría duros reproches por parte del jefe de Regimiento de los Guardias Galeses que sufrieron la mayor cantidad de muertos y heridos ocasionados por el ataque¹².

Las escuadrillas de diversión aterrizaron en Río Gallegos a las 14:50 y a las 15:25. La operación planificada resultó un éxito que sería recordado por el lado británico como uno de los mayores desaciertos en el conflicto.

Lamentablemente, no ocurriría lo mismo en el segundo ataque a bahía Agradable.

Segundo empleo

Después de las 14:30, confirmada la posición de los blancos y la magnitud de los daños provocados, la Fuerza Aérea Sur ordenó una segunda oleada de ataque a objetivos navales que ingresaran o estuvieran próximos a la zona de desembarco en bahía Agradable. Se dispuso el despegue de dos escuadrillas de A-4B y una de A-4C, más dos secciones de M-III EA para cobertura aérea defensiva.

OF 1296. Tres A-4B, indicativo MAZO, armados con tres bombas BR 250 con retardo y cañones. Misión: ataque a objetivos navales, con REV. Tripulantes: primer teniente Danilo R. Bolzán (C-204), alférez Guillermo A. Dellepiane (C-239) y teniente Juan J. Arrarás (C-226). Despegaron de Río Gallegos a las 15:00.

OF 1297. Tres A-4B, indicativo MARTILLO, armados con tres bombas BR 250 con retardo y cañones. Misión: ataque a objetivos navales, con REV. Tripulantes: primer teniente Oscar E. Berrier (C-212), alférez Alfredo J. Vázquez (C-228) y primer teniente Héctor H. Sánchez (C-231). Despegaron de Río Gallegos a las 15:00.

Rol de combate TPS-43 Malvinas: primer teniente Carlos Mazzochi y cabo principal Enrique Sierra.

A las 15:45 las escuadrillas se encontraron con el reabastecedor PARCA, en la posición prevista, a 3000 metros. En primer término, llegó MARTILLO, pero sin el N.º1 que, poco antes, por fallas en el sistema de oxígeno, había regresado a Río Gallegos donde aterrizó a las 16:30. Con la ausencia del jefe, los MARTILLO se quedaron sin el equipo de navegación Omega montado en el C-212 que, por norma, lo volaban los guías. En consecuencia, el jefe de sección, primer teniente Sánchez esperó que reabastecieran los MAZO y solicitó al primer teniente Bolzán cumplir con ellos la misión. Luego de completar los tanques, MAZO 2 experimentó inconvenientes en el motor (oscilación RPM) y, también, regresó. Tras esa nueva baja, el primer teniente Bolzán asumió el mando como guía, seguido del teniente Arrarás como N.º2, el primer teniente Sánchez como jefe de sección N.º3 y el alférez Vázquez como N.º4.

Entraron en la zona de combate, rasante, por el sur de la isla Soledad. Con un rumbo aproximado de 050°, cruzaron la isla en búsqueda del objetivo. Después de atravesar algunos chubascos al sur del seno Choiseul, llegaron lateral a Puerto Fitz Roy. Al tiempo que el radar Malvinas les indicaba que el blanco se encontraba más al este y comenzaba a referirles la posición de las patrullas aéreas enemigas, distinguieron a la derecha los buques humeantes atacados en la primera oleada. El guía corrigió a rumbo 090°, y con la formación escalonada a la derecha sobrevolaron la margen norte de bahía Agradable por encima del establecimiento del mismo nombre. Desde la margen sur les disparaban misiles y fuego de la artillería antiaérea que seguramente ya habían alcanzado a poner en batería. El sector que volaban se encontraba cubierto por fuerzas de infantería que, a su paso, se arrojaban cuerpo a tierra y formaban una cortina de fuego con las armas automáticas. Vázquez habría acelerado a pleno para eludir las defensas, sobrepasando Sánchez. Este, a su vez, al ver las tropas enemigas, probó los cañones, le salieron tres disparos y se trabaron, mientras escuchaba varios impactos en su avión, producto de armas livianas de la infantería británica.

¹² LAWRENCE FREEDMAN, op. cit., págs. 613 y 614.

Al llegar a la desembocadura de la bahía Agradable, con la densas columnas de humo de los buques de desembarco a la vista, de inmediato el N.º1 viró por la derecha proa al sur. Cuando la escuadrilla se estabilizó en la nueva orientación, formados en columna extendida, de acuerdo con la orden recibida, buscaron los buques que pudieran haberse salvado del ataque anterior. En ese momento, les interfirieron las comunicaciones por VHF. Prácticamente perdieron la posibilidad de comunicarse entre ellos. El N.º3, primer teniente Sánchez, que había quedado en la cola, miró a su retaguardia y, en la superficie del mar, observó el camino de surtidores de agua que levantaban los impactos de armas automáticas, calibre 20 o 30 mm que, desde algún lugar impreciso, más atrás y más arriba, le disparaban desde otro avión.

Al alcanzar la desembocadura del seno Choiseul, el primer teniente Sánchez, que se estaba adelantando a máxima potencia por la derecha para retomar su puesto de 3 en la escuadrilla, constató que el guía, seguido por el 2 y el 4, realizaba un viraje cerrado por la derecha y entraba en final de bombas contra un lanchón de desembarco que navegaba rápidamente hacia bahía Agradable. Sánchez tuvo que trepar hasta 150 metros para que sus compañeros pasaran por debajo sin chocarlos. Al invertir el viraje, desde esa altura presencié en detalle el ataque del primer teniente Bolzán que entró muy encimado al blanco y no tuvo posibilidad de efectuar una buena puntería. En cambio, el N.º2, teniente Arrarás, alcanzó de lleno al lanchón con sus bombas y lo hundió. El alférez Vázquez también soltó sus armas, pero según pudo apreciar, pasó muy exigido por encima de la proa del lanchón con escasas chances de lograr impactos.

Mientras sus compañeros terminaban el ataque, casi a su mismo nivel y 90° a su derecha, Sánchez visualizó a dos Sea Harrier que, en forma simultánea, disparaban misiles Sidewinder AIM-9L. Les gritó a sus camaradas que efectuaran maniobras evasivas. Le impresionó la densa estela blanca de los misiles y vio a Bolzán que iniciaba el escape ejecutando un viraje rasante hacia la izquierda, y que Arrarás y Vázquez giraban en forma ascendente y muy abrupta por la derecha, para enfrentar los misiles. Al tiempo que perdía de vista a Bolzán, Sánchez presencié que el A-4B del teniente Arrarás era alcanzado en la cola, que el piloto se eyectaba y que caía con el paracaídas desplegado. Por el contrario, el misil que impactó al A-4B del alférez Vázquez le dio de pleno en el centro, por lo que el avión se desintegró en el aire y los restos desperdigados cayeron cerca del lugar donde se había hundido Arrarás.

A todo esto, el *Flt. Lt.* David Morgan, guía de los Sea Harrier, había impactado al primer teniente Bolzán con un misil disparado fuera del campo visual de Sánchez¹³. Según declaró Morgan, el jefe de la escuadrilla MAZO cayó en la margen sur del seno Choiseul.

Sánchez se desprendió de las cargas externas y, careciendo de cañones, realizó maniobras evasivas y viró hacia el seno Choiseul, hacia una zona de lluvia intensa para desprenderse de los Sea Harrier. Se alejó en vuelo bajo y, tan solo con 1000 libras de combustible debido a que un tanque externo no había trasvasado a los principales, ascendió al nivel de mínimo consumo. Convencido de que no llegaría al continente se comunicó con el reabastecedor. Recibieron su pedido de auxilio y, sin preocuparse de que los radares enemigos captaran su posición, el vicecomodoro Alfredo Cano, comandante del TC-69, puso proa a Malvinas y acortó distancias. Con la ayuda del equipo Homing Collins ARC-159 guiaron a Sánchez hasta el KC-130 y, cuando le restaban menos de 200 libras debido a una pérdida de combustible por impactos de armas livianas, logró prenderse del reabastecedor. El encuentro ocurrió al sureste de Malvinas. Desde el KC-130 se observaban las pérdidas de combustible en los tanques alares, por lo que se optó por acompañarlo y efectuar eventuales recargas hasta cerca de Río Gallegos, donde aterrizó alrededor de las 18:00.

¹³ Relato reconstruido en base a una declaración realizada por el comodoro VGM (R) Héctor Sánchez al entonces director de Estudios Históricos de la FAA, comodoro VGM (R) Oscar Aranda Durañona, el 5 de junio de 2008. Parte de sus datos provienen de una entrevista que mantuvo con el *Flt. Lt.* (RAF) David Morgan, años después de la guerra.

Los restos del C-204 fueron encontrados posteriormente en Rain Cove, Island Creek¹⁴. Los despojos mortales del piloto, primer teniente Danilo R. Bolzán, descansan en el cementerio de guerra argentino de Darwin. El teniente Juan J. Arrarás y el alférez Alfredo J. Vázquez nunca fueron encontrados.

OF 1298. Cuatro A-4C, indicativo YUNQUE, armados con tres bombas BR 250 y cañones. Misión: ataque a objetivos terrestres en la zona de Fitz Roy, con REV. Tripulantes: capitán Mario J. Caffarati (C-322), teniente Atilio V. Zattara (C-321), teniente Daniel A. Paredi (C-318) y alférez Carlos A. Codrington (C-324). Despegaron de San Julián a las 15:36.

Rol de combate TPS-43 Malvinas: primer teniente Carlos Mazzochi y cabo principal Enrique Sierra.

Navegaron hacia el punto de reabastecimiento. Problemas en el sistema hicieron que el N.º4 cargara 1000 litros menos. Volaron sobre tope de nubes medias y chaparrones aislados, y cuando se encontraban a 180 km de las islas, descendieron a vuelo rasante. La bruma y la escasa luz crepuscular reducían la visibilidad.

Formaron en línea y, pese a oír llamados del radar Malvinas, no contestaron para mantener el silencio de radio. Unos 9 km antes del objetivo (establecimiento Fitz Roy), el guía avistó el *Sir Galahad* aún ardiendo en la parte media. No observaron patrullas aéreas de combate y el terreno estaba desdibujado por falta de luz. Pudieron ubicar el blanco por los intensos fognazos de la artillería antiaérea al frente y los costados.

Cuando el equipo de navegación Omega del guía indicó el blanco (unos 1000 metros dentro del terreno), efectuaron el lanzamiento en salva. Luego escaparon, sometidos al fuego de una nutrida defensa antiaérea proveniente del establecimiento y de los cerros del norte. En el horizonte, oscurecido por las nubes y los montes, los misiles se distinguían con nitidez facilitando la evasión.

Por diversos inconvenientes, las bombas del 3 y el 4 no se soltaron. El teniente Paredi también experimentó fallas en los cañones y, durante el escape, avistó un avión enemigo que orbitaba a una altura entre 1200 y 1500 metros, entonces continuó rasante. Codrington, al no poder lanzar sus bombas, hizo fuego con cañones, en ráfagas cortas.

El regreso se complicó porque perdían combustible por las perforaciones del fuego anti-aéreo. El reabastecedor PARCA 2 puso rumbo este y los encontró. Se acoplaron y navegaron así hasta 130 km de San Julián, donde se desprendieron y aterrizaron sin novedad.

Durante la vuelta, el guía voló más bajo, debido a inconvenientes con el oxígeno. El 1 y el 2 de la escuadrilla YUNQUE arribaron a San Julián a las 18:00; el 3 y el 4 a las 18:30.

* * *

En el segundo empleo, los M-III EA volaron para atraer la atención de los Harrier.

OF 1300. Dos M-III EA, indicativo FLECHA, armados con un misil Matra 530 EM/IR, dos Magic 550 IR y cañones. Misión: cobertura aérea defensiva. Tripulantes: capitán Carlos A. Arnau (I-016) y mayor Carlos A. Luna (I-005¹⁵). Despegaron de Río Gallegos a las 16:00 y regresaron a las 17:30.

OF 1301. Dos M-III EA, indicativo LANZA, armados con un misil Matra 530 EM/IR, dos Magic 550 IR y cañones. Misión: cobertura aérea defensiva. Tripulantes: capitanes Ricardo A. González (I-014) y Guillermo A. Ballesteros (I-017). Despegaron de Río Gallegos a las 16:02 y regresaron a las 18:00.

¹⁴ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 125.

¹⁵ Equipado solo con un misil Matra 530 EM y cañones, pues este avión aún no había incorporado la modificación A-112 para portar Magic 550 IR.

Rol de combate TPS-43 Malvinas: primer teniente Carlos Mazzochi y cabo principal Enrique Sierra.

Ambas secciones arribaron a la zona Malvinas volando a 9700 metros. El radar Malvinas les informó que tenían una PAC en la cola, a 20 km. Mientras ingresaba la sección LANZA, el CIC Malvinas le ordenó interceptar la patrulla. Esta, al advertir la maniobra, descendió rápidamente y el radar perdió contacto.

* * *

Al anochecer, los buques de la Task Force aún ardían en bahía Agradable. Había transcurrido una jornada que en el Reino Unido se recordaría como «el día más negro de la flota». Poco después de medianoche, en la estación de escucha de Comodoro Rivadavia, se interceptó una comunicación entre las tropas británicas desembarcadas y el operador de un buque. Desde tierra solicitaban bolsas para cadáveres. Ante la consulta del embarcado, el de tierra respondió que era para las bajas de ese día y las previstas para el siguiente¹⁶.

Transporte y abastecimiento aéreo

Ambos KC-130 reabastecieron a las escuadrillas de A-4 que atacaron objetivos navales y terrestres.

OF s/n. KC-130 matrícula TC-70, indicativo PARCA 2. Misión: reabastecimiento en vuelo. Tripulación: vicecomodoro Enrique J. Pessana, primer teniente Gerardo R. Vaccaro, mayor Eduardo R. Gómez, suboficial ayudante Luis O. Martínez y cabo principal Mario E. Cemino, suboficiales auxiliares Oscar A. Ardizzoni y Mario N. Amengual, y suboficial principal Andrés W. Manyszyn. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 11:35 y arribó a las 18:50.

OF s/n. KC-130, matrícula TC-69, indicativo PARCA 1. 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 11:55, y voló hasta el punto de control de reabastecimiento aéreo (52°00'S/66°00'W, 230 km al este de Río Gallegos).

Mientras orbitaba esperando el regreso de las últimas escuadrillas que cumplían misiones en las islas, el vicecomodoro Alfredo Cano, comandante del TC-69, escuchó en la frecuencia de emergencia en VHF los llamados del MARTILLO 3. El primer teniente Sánchez volvía con el avión averiado y requería el lugar aproximado del buque de rescate...

Sabíamos que no había ninguno y lo llamé¹⁷:

—MARTILLO, aquí PARCA 1. Confirme posición y nivel de vuelo que cruza.

—No puedo darle coordenadas, no tengo Omega pero cruzo nivel 180 para 380 y estoy saliendo de nubes, estimo estar volando por la mitad de la Gran Malvina y lleno de agujeros por los que pierdo combustible.

—Recibido, no se preocupe, ya estamos volando hacia usted y asciendo para 290 con las mangueras desplegadas, dígame el combustible que tiene y el consumo aproximado actual.

—No puedo calcular y no sé si llegaré a ustedes.

—Aguante un poco que mi navegador está computando en cuánto tiempo nos juntamos.

Intenté calmarlo mientras el navegante hacía sus números. Demás está decir que toda la tripulación, de un modo o de otro, estaba pendiente de las comunicaciones.

¹⁶ Informe personal del cabo primero Enrique J. Nicolini. Archivo DEH-FAA.

¹⁷ ALFREDO CANO, op. cit., págs. 228 a 230.

—Fredy, decíle al piloto que en 10 minutos nos encontramos. [...]

—MARTILLO, PARCA 1, cruzando nivel 270 en ascenso para 290 y estelando¹⁸ como locos. [...] Nos distinguirá desde lejos y estaremos reunidos en aproximadamente cinco o seis minutos. Avise cuando nos tenga a la vista así invierto el rumbo.

—Creo que lo estoy viendo pero no sé si llego, me quedan menos de 500 libras de combustible.

—OK, inicio viraje y descenso para lograr 225 nudos de indicada y tranquilo que mientras esta “chancha” esté en vuelo, en el único lugar que se bañará será en el casino de Oficiales. [...]

—Estoy a menos de 200 metros y casi “mosca”¹⁹ con 230 nudos de indicada.

—Reduzca motor que nosotros tenemos cinco nudos menos —sugerí. Cinco segundos después lo vimos pasar por debajo del plano derecho y reversando por izquierda, su cabina era una bola de hielo que impedía la visión lateral; la excepción era la luneta delantera del parabrisas.

Al efectuar el viraje sin vernos, ascendió un poco para evitar la colisión y, supongo, para quedar por encima y asegurarse un segundo intento de enganche. Estaba apenas a seis o siete metros por encima nuestro y le advertí: —No cierre tanto que se va a comer nuestro empenaje vertical.

—No se me asuste que es ahora o nunca.

—No estoy asustado, simplemente quiero que todos volvamos a casita —retruqué. Casi de inmediato, se encendió la luz verde, indicando de que se había acoplado a la canasta y la manguera le estaba transfiriendo combustible; grité nuestra alegría con un estentóreo: ¡Salvado el hombre!

El Tano Fattore, situado en la puerta de observación de REV izquierda, se corrió a la de Molina e informó:

—Señor, pierde combustible pero no demasiado, pregúntele si tenemos que esperar a los otros tres.

Lo hice y me contestó:

—Soy el único, los demás fueron derribados.

El TC-69 llevó al A-4B enganchado de la manguera de combustible hasta proximidades de Río Gallegos. A 15 millas y 20.000 pies lo soltó. Primero aterrizó el avión averiado, y luego el C-130. Eran las 17:56.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Se efectuaron diez salidas sobre las áreas de exploración:

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 08:40 y arribó a Viedma a las 12:20. Volvió a salir a las 13:35 y regresó a Comandante Espora a las 16:35.

OF s/n. F-27, matrícula T-44, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: capitanes Carlos R. Filippi y Guillermo J. Testoni Sonzini, cabo principal Oscar E. Heredia y cabo primero José A. Brandana.

¹⁸ El aire caliente de los escapes en contacto con la atmósfera, y con adecuadas condiciones de temperatura y humedad se condensa formando una estela nubosa.

¹⁹ Sin combustible.

Despegó de Trelew a las 08:50 y arribó a las 12:50. Volvió a salir a las 14:50 y regresó a las 17:00.

OF s/n. F-27, matrícula T-45, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: mayores Roberto A. Salvarredi y Osvaldo J. Botto, cabo principal Carlos A. Bassano y suboficial mayor José L. Altamiranda. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:15 y arribó a las 12:05. Volvió a salir a las 15:15 y regresó a las 18:05.

OF s/n. Dos IA-58, matrículas A-550 y A-512, indicativo GURÍ, armados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Platino”. Tripulación: teniente Alcides T. Russo y alférez Rubén O. Manzur. Despegaron de Santa Cruz a las 13:55 y aterrizaron a las 15:55.

OF s/n. F-27, matrícula T-42, indicativo PACÚ. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: vicecomodoros Jorge J. Novais y Luis P. Ronconi, y cabos principales Walter A. Morelli y Osvaldo F. Moreyra. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:05 y aterrizó a las 17:25.

Escuadrón Fénix

Se efectuaron nueve salidas de exploración y reconocimiento, guiado de escuadrillas, control aéreo táctico y apoyo al cruce de un avión de la Armada.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MEJ, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: alféreces Edgardo Ferreyra y Marcelo Ducuing como observador. Despegó de Río Gallegos a las 09:00 y aterrizó a las 12:30.

OF 2317 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-21, indicativo PERRO. Misión: exploración, reconocimiento y OCAT. Tripulación: capitán Rafael A. González Osterode, teniente Gustavo A. Cercedo y suboficial ayudante Osvaldo L. Mondolo. A bordo se encontraba un Oficial de Control Aéreo Táctico, el vicecomodoro Rubén E. Román, quien asumió el mando como jefe de Escuadrón Fénix al extinto vicecomodoro Rodolfo de la Colina. Decoló del aeropuerto de Comodoro Rivadavia a las 09:10. Retransmitió la operación del Hercules C-130 que cumplía la orden fragmentaria de bombardeo a un buque logístico; su tripulación informaba cada vez que entraban en la final de bombardeo. Arribó a las 14:10.

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 09:32 y regresó a las 12:45.

OF 1286 (FAS). HS-125, indicativo RANQUEL. Misión: retransmisor y control aéreo táctico (OCAT) en apoyo al C-130 bombardero. Tripulación: teniente Aníbal D. Poggi, alférez Roberto C. Mariani y suboficial principal Miguel A. Acosta; y como Oficial de Control Aéreo Táctico (OCAT), el vicecomodoro Arturo Pereyra, quien estaba en enlace con el Comando de la FAS. Despegó de la BAM Mar del Plata a las 11:50 y aterrizó a las 15:50.

OF s/n (CAE). C-500, matrícula LV-MGB, indicativo CASERO 1. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: alféreces Norberto Agustín Barreras y Norberto Celso Barrera. Despegó de El Palomar a las 12:32 y arribó a las 17:55.

OF 1291 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-23, indicativo LIBRA. Misión: guiado de escuadrillas PERRO y GATO. Tripulación: capitán Miguel A. Arques y teniente Enrique G. Felice. Despegó de Río Grande a las 14:10 y voló hasta 75 km de Fitz Roy. Aterrizó a las 16:10.

La reunión de los aviones se efectuó de acuerdo con lo previsto, pero al iniciar el descenso, la presencia de cúmulos potentes nos obligó a desviarnos hacia el sur, debiendo perforar parte de las formaciones nubosas bajo una fuerte lluvia, para lo cual los Dagger formaron más cerca del Learjet²⁰. Luego retomamos la ruta prevista y llegamos en vuelo rasante al sur de la isla Gran Malvina, a dos minutos del punto previsto de separación. Comenzaron a verse las costas del archipiélago mientras volábamos a unos 15 a 30 metros sobre el mar. Llegando al lugar fijado, le hice una señal a la escuadrilla PERRO, quienes dando progresivamente potencia comenzaron a sobrepasarnos por encima de nuestro avión. El capitán Miguel Arques, comandante del T-23, comenzó un viraje por derecha poniendo proa a nuestra base. Habiendo recorrido unas setenta millas, comenzamos a ascender hasta los 4000 metros, atentos a la frecuencia interna al regreso de los cinco aviones. Decidimos no regresar hasta no tener noticias de ellos, por lo que nos mantuvimos a unos 300 kilómetros de nuestro destino. La espera no duró mucho, poco a poco, primero uno y luego otro, fuimos escuchando con gran alegría a los pilotos de M-5. Volvían todos. Habían atacado y dañado una fragata, que luego se determinó que era la *Plymouth*. Esperamos que todos los Dagger aterrizaran. El cielo estaba casi limpio, la tormenta había quedado atrás y de nuevo brillaba el sol. Fue uno de los momentos más felices de mi vida: tras haber cumplido una difícil misión, fuimos recibidos con efusivos saludos por los mecánicos del Grupo 6 primero, y luego por los de Learjet. Nos abrazábamos por el éxito de la misión, solo un día después de haber perdido al vicecomodoro De la Colina y a cuatro camaradas en uno de nuestros aviones.

OF 149 (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 arribó a las 17:50.

OF 2318 (FAS). Learjet 35 A, matrícula LV-OFV, indicativo DIQUE. Misión: apoyo a los F-28 de la Armada en el cruce a Malvinas. Tripulación: capitán Narciso Juri, teniente Enrique G. Felice y cabo primero Alejandro López. Despegó de Río Grande a las 17:30 y aterrizó a las 20:40.

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 por mensaje la realización de una misión de 1 hora y 40 minutos de vuelo desde Río Gallegos.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

Por requerimiento del CIC, desde la 01:23 y hasta las 03:00, el radar TPS-43 entró en servicio reemplazando al Cardion que cumplía el turno nocturno, para plotear el movimiento de buques británicos que, en cercanías de la costa, cañoneaban las posiciones del aeródromo.

Con las primeras luces de la mañana, un puesto de observación aérea adelantado descubría las naves de desembarco en bahía Agradable y transmitía la novedad al CIC que a su vez informó a la Fuerza Aérea Sur.

Antes de los primeros ataques de la FAS, a las 10:45, el comando británico, por medio del vicecomodoro Saúl E. Costa, prisionero a bordo de un buque, intentó hablar con el brigadier Castellano, quien, de acuerdo con lo fijado por el Código de Justicia Militar, se negó a atenderlo y ordenó que nadie respondiera.

A las 12:30, el TPS-43 entró en servicio normal; entre esa hora y las 13:10, cuatro PAC sobrevolaron la zona y continuaron tres simultáneas entre las 13:40 y las 14:19. A las 14:10, las escuadrillas MASTÍN y DOGO (cinco A-4B) atacaron a 24 km del TPS-43. Impactaron y regresaron todos sin comunicarse con el radar. Detrás de los A-4B, llegaron las escuadrillas PERRO y GATO (cinco M-5) y CARTA y SOBRE (seis M-5) sin ser interceptadas.

²⁰ Testimonio del entonces teniente Enrique Felice, copiloto del T-23 LIBRA, a la Comisión BANIM.

Entre las 14:43 y 17:12, cinco PAC con sucesivos relevos defendieron la zona. Una de ellas interceptó la escuadrilla MAZO (A-4B), aunque la YUNQUE logró penetrar sin problemas. Dos secciones de M-III (FLECHA y LANZA) llegaron en misión de cobertura defensiva, una de las PAC británicas se dirigió hacia los M-III cuando ya se alejaban hacia el continente.

Desde las 09:00 y hasta las 18:15, el radar TPS-43 ploteó al menos diecisiete PAC británicas.

Entre las 18:30 y las 19:40, se brindó apoyo a las operaciones de arribo y despegue de dos F-28 de la Armada (5-T-21 y 5-T-20).

A las 23:00, el CIC Malvinas, instalado por orden del brigadier Castellano a partir de esa noche en la Gobernación, difundió la alarma gris ante la aproximación de un destructor que comenzó con el acostumbrado bombardeo naval nocturno sobre las defensas de Puerto Argentino.

El TPS-43 operó este día 18 horas y 9 minutos, y el TPS-44 de Ejército 5 horas y 51 minutos. No se produjeron cortes por viento fuera de norma ni por falla técnica.

* * *

Salidas operativas del 8 de junio

La Fuerza Aérea ejecutó 61 salidas desde el continente de las cuales 41 fueron de combate.

Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina

A-4B (C-204) del II Escuadrón de la BAM Río Gallegos. Piloto primer teniente Danilo Rubén Bolzán, fallecido.

A-4B (C-226) del II Escuadrón de la BAM Río Gallegos. Piloto teniente Juan José Arrarás, fallecido.

A-4B (C-228) del II Escuadrón de BAM Río Gallegos. Piloto alférez Alfredo Jorge Alberto Vázquez, fallecido.

Bajas británicas declaradas

AERONAVES:

Harrier GR.3 (XZ-989) del Escuadrón 1(F) RAF destruido en accidente operacional en la FOB. Piloto *Wg. Cdr.* Peter Squire, ileso.

Helicóptero Scout AH.1 (XR-628) del Escuadrón 656, daños mayores en accidente operacional. Abandonado por su tripulación.

BUQUES:

Buque logístico RFA *Sir Galahad* destruido, 57 hombres fallecidos y aproximadamente 150 heridos (las fuentes británicas son muy dispares en el número de lesionados).

Buque logístico RFA *Sir Tristram*, con daños mayores, dos tripulantes fallecidos.

Fragata clase Rothesay HMS *Plymouth* con daños mayores, tres tripulantes heridos.

Lanchón de desembarco LCU²¹ (del HMS *Fearless*) hundido, seis tripulantes fallecidos.

Miércoles 9 de junio

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.

²¹ LCU, Landing Craft Utility.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: cielo despejado, buena visibilidad, viento a 40 km/h.
- Río Gallegos: parcialmente cubierto con nubosidad media y baja a 1200 metros (5/8), buena visibilidad, viento a 22 km/h.
- Río Grande: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 10 km/h.
- Trelew: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 15 km/h.
- San Julián: parcialmente cubierto con nubosidad media y baja (3/8) a 1000 metros, buena visibilidad, viento a 28 km/h.
- Santa Cruz: parcialmente cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 30 km/h.

Situación táctica

Los efectos de los ataques aéreos contra los transportes en bahía Agradable, a pesar de ser serios, fueron quizás sobredimensionados. Si bien demoraron el avance sobre Puerto Argentino, no lo neutralizaron por un tiempo prolongado. Por unas horas, el comando de la Fuerza Aérea Sur supuso que el retraso pudiera ser aprovechado por el Componente Terrestre Malvinas. Lamentablemente, la táctica de defensa de puntos fuertes elegida por nuestro Ejército, excepto refuerzos puntuales con helicópteros, no contemplaba desplazamientos de unidades en condición de combatir. Además, la tropa, tras cuarenta días de inmovilidad, con deficiencias de abastecimiento y soportando un constante asedio por aire y mar, se hallaba desgastada, casi exhausta, sin capacidad de respuesta inmediata.

En cambio, la artillería de campaña actuaba en forma efectiva contra los blancos de Estancia House y posiciones cercanas a monte Kent. La precisión del cañoneo argentino limitó los desplazamientos británicos y dispersó algunas formaciones de tropas. Sin embargo, estas continuaron reagrupándose y preparando el asalto final.

Si fue exagerada la percepción de los resultados de los ataques, también se sobredimensionaron las posibilidades del apoyo aéreo directo que podría brindar la Fuerza Aérea Sur operando a 800 km de las bases y sin adecuada superioridad aérea local. Los requerimientos de batir con fuego aéreo blancos en la periferia de Puerto Argentino se repitieron cada vez con mayor frecuencia y con efectos deseados cada vez mayores dada la extensa superficie ocupada por el enemigo. Las operaciones de apoyo aéreo cercano e interdicción de la zona interior de las islas se deberían cumplir sin descuidar las misiones de interdicción marítima ni las de exploración y reconocimiento lejano sobre el mar.

Exploración y reconocimiento lejano

El Comando Aéreo Estratégico ordenó dos salidas de B-707 sobre el Atlántico Sur; uno de ellos sobrevoló el petrolero *Hercules*:

OF s/n (CAE). B-707, matrícula TC-92, indicativo: BUQUE 2. Misión: exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: mayor Armando E. Buirra, vicecomodoro Otto A. Ritondale, suboficial mayor Carlos Blazek, suboficial auxiliar Ángel Salvador, suboficial mayor Adolfo S. Recalde y cabo primero Marcos D. Quiroga. Despegó de El Palomar a las 06:30 y retornó a las 17:10.

OF s/n (CAE). B-707, matrícula TC-91, indicativo: BUQUE 1. Misión: exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: vicecomodoro Eduardo Fontaine, mayor Juan C. Ossa, suboficial principal Flavio Lución, suboficiales mayores Guillermo B. Oviedo y Enso G. Simeoni, suboficial auxiliar Hugo R. Suárez y cabo primero Sergio D. Gutiérrez. Despegó de El Palomar a las 06:45; sobrevoló el petrolero *Hercules* atacado el día anterior por el C-130 bombardero y la escuadrilla de BMK-62. Arribó a las 15:00.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

El Comando de la FAS apreció que el mejor modo de acción para debilitar el flujo de refuerzos británicos —que con vuelos de helicópteros desde el establecimiento Fitz Roy en bahía Agradable, consolidaba el acantonamiento de tropas del otro lado del monte Kent— era sorprender otros buques que pudieran dirigirse a dicha bahía y bombardear las instalaciones fijas de ese lugar, donde se estaría almacenando pertrechos y concentrando personal rescatado de los barcos *Sir Tristram* y *Sir Galahad*.

Después del mediodía, se ordenó la salida de dos escuadrillas de A-4B/C y una de M-5:

OF 1302. Tres A-4B, indicativo PITÓN, armados con tres bombas BR 250 y cañones. Misión: buques en bahía Agradable, al sur del establecimiento Fitz Roy, con REV. Tripulantes: primer teniente Oscar E. Berrier (C-212), alférez Guillermo Dellepiane (C-230) y teniente Omar D. Gelardi (C-227). Despegaron de Río Gallegos a las 14:00.

OF 1303. Cuatro A-4C, indicativo COBRA, armados con tres bombas BR 250 con retardo y cañones. Misión: el mismo objetivo que la misión anterior. Tripulantes: capitán Eduardo D. Almoño (C-302), alférez Guillermo A. Martínez (C-314), primer teniente Normando Costantino (C-312) (poco después del despegue regresó por fallas en el sistema de VHF) y alférez Gerardo G. Isaac (C-322). Despegaron de San Julián a las 14:00.

Rol de combate TPS-43 Malvinas: alférez Hugo Mercou y cabo primero Juan Egañas.

Ambas escuadrillas reabastecieron del KC-130 CIERTO 2. El COBRA 4 debió regresar por inconvenientes en el trasvase; en tanto que Almoño y Martínez continuaron hacia el objetivo, pero por fallas en la navegación se desviaron 37 km al norte. Como volaban rasante, recién descubrieron el error al sobrevolar el monte Kent y llegar a la bahía Anunciación, por lo que regresaron por la costa norte de las islas.

Allí, el guía advirtió una pérdida de combustible del numeral (por el impacto con un pájaro que, además, rompió la manguera del sistema hidráulico de freno). No observaron buques, patrullas aéreas de combate, ni artillería antiaérea. Tampoco hicieron enlace con el CIC para mantener silencio de radio.

Eyectaron las cargas y se dirigieron al punto de reabastecimiento donde se acoplaron al CIERTO 2, que los acompañó hasta 240 km de San Julián. La pérdida de combustible del avión del alférez Martínez era considerable, por lo que el capitán Almoño le formó como apoyo. Al aterrizar, el alférez Martínez, con problemas de freno, enganchó el cable de la barrera de contención. Detrás, aterrizó el guía. Eran las 17:11.

La escuadrilla PITÓN, reunida con la anterior en el reabastecimiento en vuelo de ida, navegó a poca distancia de la sección del capitán Almoño y advirtió que esta se desplazaba hacia el norte. En el punto de aceleración, la perdió de vista y corrigió el rumbo. En vuelo rasante llegaron a la zona del objetivo. Identificaron bahía Agradable pero no encontraron ningún blanco.

Cerca del establecimiento Fitz Roy, vieron una lancha pequeña y escucharon al radar del CIC que les advertía sobre una PAC. Viraron a la izquierda, regresaron por el norte hasta las islas Sebaldes, eyectaron cargas y se dirigieron al encuentro con el reabastecedor. Arribaron a San Julián a las 17:15.

Poco después de los A-4, salió la escuadrilla de Dagger:

OF 1304. Tres M-5, indicativo CORAL, armados con dos bombas BR 250 y cañones. Misión: objetivo naval a confirmar por avión explorador. Tripulantes: capitán Horacio Mir González (C-417), primer teniente Carlos A. Antonietti (C-418) y mayor Carlos N. Martínez (C-401). Despegaron de Río Grande a las 14:45.

Navegaron guiados por el Learjet T-23 y llegaron a la zona de las islas de los Leones Marinos sin avistar objetivos. Regresaron a Río Grande a las 16:45.

* * *

En el Sector de Defensa Comodoro Rivadavia, la FAS ordenó tres salidas en alerta de M-III EA para patrulla aérea:

Alerta 3 minutos. M-III EA, indicativo FLECHA, versión “Bravo” de dos tanques de 500 litros, armado con un misil Matra 530 IR/EM y cañones. Misión: Intercepción Control VyCA (ICV) y patrulla aérea. Tripulante: mayor Hugo Páez (I-018). Operó desde Comodoro Rivadavia con un tiempo de vuelo de una hora.

Alerta 3 minutos. M-III EA, indicativo TORDO, versión “Bravo” de dos tanques de 500 litros, armado con un misil Matra 530 IR/EM y cañones. Misión: ICV y patrulla aérea. Tripulante: primer teniente Carlos Selles (I-008). Operó desde Comodoro Rivadavia con un tiempo de vuelo de una hora.

Alerta 3 minutos. M-III EA, indicativo TIFÓN, versión “Bravo” de dos tanques de 500 litros, armado con un misil Matra 530 IR/EM y cañones. Misión: patrulla aérea. Tripulante: primer teniente Horacio Bosich (I-018). Operó desde Comodoro Rivadavia con un tiempo de vuelo de una hora.

Transporte y abastecimiento aéreo

Se concretaron dos salidas de reabastecimiento en vuelo:

OF s/n. KC-130, matrícula TC-69, indicativo CIERTO 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 A. Golier, suboficial auxiliar Héctor A. Sosa, suboficial ayudante Juan E. Marnoni y suboficial principal Roberto Caravaca. Punto de control de reabastecimiento aéreo 52°30’S/65°00’O. Despegó de Río Gallegos a las 13:15. Reabasteció a los A-4B indicativo PITÓN y a los A-4C COBRA. CIERTO 2, al regresar, trajo enganchado a COBRA 2 hasta la vista de San Julián. Arribó a Río Gallegos a las 17:25.

OF s/n. KC-130, TC-70, indicativo CIERTO 1. Misión: reabastecimiento en vuelo. Tripulación: vicecomodoro Enrique J. Pessana, primer teniente Gerardo R. Vaccaro, mayor Eduardo R. Gómez, cabo principal Mario E. Cemino, cabo principal Francisco L. Martínez, suboficiales auxiliares Oscar A. Ardizzoni y Mario N. Amengual, y suboficial principal Andrés W. Manyszyn. Despegó de Río Gallegos a las 13:10, no efectuó reabastecimiento y aterrizó en Comodoro Rivadavia a las 18:10.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

De acuerdo con lo coordinado con el Centro de Operaciones Conjuntas, la FAS delegó la exploración marítima cercana a la escuadrilla de Beechcraft B-200 de la Base Aeronaval Punta Indio. La acción no produjo el resultado esperado, pues ninguno de los ataques ordenados (PITÓN y CORAL) encontró los blancos referidos por dichos exploradores.

Sin perjuicio de la coordinación citada, se ordenaron diez salidas con las siguientes tareas:

OF s/n. F-27, matrícula T-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 08:40 y arribó a Viedma a las 10:50. Volvió a salir a las 12:20 y regresó a Comandante Espora a las 15:00.

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 09:00 y aterrizó en Comodoro Rivadavia a las 12:10.

OF s/n. DHC-6, matrícula T-82, indicativo PACÚ 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: teniente José Papavero (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:18 y regresó a las 11:45.

OF s/n. F-27, matrícula 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 09:20 y regresó a las 11:20.

OF s/n. Dos IA-58, matrículas A-551 y A-558, indicativo PACÚ 2, armados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo sobre litoral marítimo. Tripulación: primer teniente Raúl Federici (A-551) y teniente Miguel Filipanics (A-558). Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 12:43 y retornaron a las 14:38.

OF s/n. F-27, matrícula T-42, indicativo PACÚ. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: vicecomodoro Mario J. Andelique, mayor Juan M. Rodríguez, y cabos primeros Mario J. Simón y Santiago G. Cabral. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:40 y regresó a las 17:00.

OF s/n. F-27, matrícula T-44, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: capitanes Armando R. Valverde y Ernesto J. Cuello, y cabos primeros Eduardo A. Muñoz y Jorge O. López. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:55 y arribó a Trelew a las 17:25.

OF s/n. F-27, matrícula T-45, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: mayores Adolfo Rodríguez y Mario A. Núñez, cabo primero Guillermo J. Lamas y cabo principal Horacio R. González. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 15:00 y regresó a las 17:30.

Escuadrón Fénix

Se efectuaron cinco salidas con tareas de guiado de escuadrilla, y de exploración y reconocimiento:

OF 150 (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 09:30 y regresó a las 10:30.

OF s/n (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-23, indicativo JEQUE. Misión: guiado de la escuadrilla de M-5 indicativo CORAL. Tripulación: capitán Narciso Juri, teniente Luis A. Herrera y cabo primero Alejandro López. Despegó de Río Grande a las 14:45 y regresó a las 16:20.

OF 151 (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 17:50.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MEJ, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre área del mismo nombre. Tripulación: alférez Edgardo Ferreyra. Despegó de Río Gallegos a las 15:05 y aterrizó a las 17:55.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MDE, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre área del mismo nombre. Tripulación: teniente Ernesto Gabotto. El comandante informó una misión desde Río Gallegos.

Luego del derribo del T-24, el Learjet T-23 realizó el último vuelo del Fénix sobre el área de Malvinas; se continuaría no obstante la exploración marítima en las zonas costeras hasta el último día del conflicto. De esta forma, sus hombres, civiles y militares, se incorporaron definitivamente a la Historia de la Fuerza Aérea.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

Repliegue de los CH-47 Chinook

En la noche del 8 al 9 de junio, se intensificó el intercambio de disparos entre las artillerías de ambos ejércitos, en tanto que la BAM Malvinas era bombardeada por buques.

A las 00:05 comenzó el cañoneo naval sobre el cerro Zapador (Sapper Hill). Por orden del CIC, desde las 00:25 y hasta las 00:40, el TPS-43 cortó la transmisión por proximidad de caída de munición naval cerca del sitio radar. Entre las 00:40 y las 00:53, se detectó el alejamiento del buque tras la respuesta desde la costa de artillería propia; se observaron también ecos de posibles helicópteros alejándose.

Ya hasta el último rincón de las defensas argentinas estaba al alcance del fuego enemigo. Frente a esta situación, el brigadier Castellano requirió al jefe del Escuadrón Helicópteros la factibilidad de cruzar al continente para salvar los dos Chinook CH-47, matrículas H-91 y H-93, que operaban desde el hipódromo de Puerto Argentino.

Inmediatamente después lo vuelve a llamar al puesto de comando y le comunica que la FAS había ordenado repliegue al continente los dos CH-47 para infiltrar tropas especiales de la Armada en la zona de Darwin detrás de las líneas británicas. La orden aceleró la reparación y el mantenimiento de los helicópteros: cambiar el motor en uno de ellos y a la vez aumentar la autonomía cargando tanques de 200 litros depositados en el aeropuerto ya que los tanques suplementarios originales habían quedado en la BAM Cóndor ocupada ya por el enemigo.

Para recambiar el motor, se consiguió una grúa y se colocó el único motor de repuesto. Luego se estibarón los tanques de 200 litros en la bodega de los helicópteros con dos bombas manuales de tipo reloj para trasvasar combustible desde el interior.

A las 04:00 de la mañana del 9 de junio, los dos helicópteros se encontraban listos, alineando sus sistemas inerciales de navegación, en tanto el jefe de Escuadrón se apersonó al CIC para interiorizarse de la posición de las PAC y el núcleo de la flota británica. El radar entró en servicio a las 05:00. Durante la madrugada se realizó una reunión de coordinación entre el brigadier Castellano, el mayor Silva, jefe del Escuadrón VyCA, y el mayor Pose Ortiz de Rozas, jefe del Escuadrón Helicópteros. Castellano no quería arriesgar a que las tripulaciones sean derribadas por alguna PAC o fragata británica, pero finalmente se convenció, previa verificación táctica con el radar. Cuando llegó el momento, el mayor Oscar Pose Ortiz de Rozas, piloto de una de las máquinas, ordenó el despegue con cinco minutos de intervalo y en absoluto silencio. Fueron plateados por el TPS-43 con rumbo 180° durante unos minutos hasta que desaparecieron de la pantalla.

OF s/n (CAM). H-93. Misión: repliegue al continente. Tripulación: mayor Oscar J. Pose Ortiz de Rozas, primer teniente Alberto E. Beltrame, suboficiales ayudantes Roberto M. Prats y Juan C. Cantón, suboficial auxiliar José A. Álvarez, y cabos primeros Mario I. Vera, Santos E. Vega y Alejandro A. Montaldo.

OF s/n (CAM). H-91. Misión: repliegue al continente. Tripulación: primeros tenientes Horacio M. Giaigischia y Manuel A. Fernández, suboficial auxiliar Luis C. Capra, cabo primero Rubén D. Lavoratto, cabo principal Hugo A. Herrera y cabo primero Luis M. Villarreal.

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

Despegamos a las 06:00, en plena noche, pues en esa zona y época el crepúsculo matutino comienza entre las 09:15 y 09:30, o sea que tendríamos varias horas de nocturno²².

²² Testimonio del comodoro VGM (R) Oscar Pose Ortiz de Rozas. Archivo DEH-FAA.



Regreso de los Chinook – Pintura del Cap. VGM (Rva.) Exequiel Martínez

Inmediatamente pusimos rumbo sur pensando que si el enemigo tenía intención de encontrarnos, buscaría en rumbo oeste. Volamos a treinta pies [nueve metros] del agua, colocamos la alarma luminosa del radar altímetro en ese valor y mantuvimos la luz titilando. Si la flota estaba al este de Puerto Argentino, con cada minuto de vuelo le quitábamos posibilidad a los Harrier de alcanzarnos dado que ellos debían llegar hasta nosotros y regresar al portaviones, el radio de acción se reducía al 50%.

Volamos con rumbo 180° una hora y media en completo silencio. En la espesura de la noche, tratábamos de ver algo, cualquier cosa; la cabina de pilotaje y la de carga estaban casi en oscuridad total. Con el casco colocado, oíamos los diferentes ruidos de semejante máquina: los operadores de carga y mecánicos, con el piso inundado con combustible, bombeaban sin descanso trasvasando JP1 de los tambores de 200 litros al sistema propio de la aeronave.

Al cabo de una hora y media, buscamos rumbo oeste para recalar en la isla de los Estados. Ya nos sentíamos liberados de los Harrier. Volamos en esa dirección más preocupados por la meteorología que desconocíamos que por las PAC, aunque siempre pensábamos que podíamos encontrar un buque en piquete radar.

Los hombres a bordo no hablábamos si no era para algo estrictamente necesario relacionado con el vuelo. Habían transcurrido casi tres horas del despegue de Puerto Argentino y aún era noche cerrada, cuando por la frecuencia interna que habíamos coordinado entre ambos helicópteros, escuchamos: «Puma, Zenón». Lo miro al primer teniente Beltrame, sentado a mi lado y le digo: «Sonamos». PUMA era mi indicativo y ZENÓN el del comandante del otro CH-47. Sabía que para romper el silencio de radio impuesto deberían tener un problema grave. Beltrame le contestó y se confirmó mi presentimiento.

ZENÓN nos informaba que se le había encendido la luz de alarma de la caja principal trasera, falla sobre la que el manual de vuelo ordena «aterrice de inmediato». Fueron momentos de gran tensión y bronca. Cuando no esperaba más problemas con el enemigo, cuando ya estaba aclarando y el trasvase de combustible de emergencia había funcionado, justo ahora se presentaba la emergencia. No se podía aterrizar en un mar que no veíamos y del cual no sabíamos el estado; para colmo, pensaba que el copiloto del ZENÓN (primer teniente Fernández) había tenido esa misma emergencia en Marambio a fines de enero

pasado y, al tocarse ambos rotores por el desfasaje que ocasionó el frenado de la caja dañada, la máquina se había desintegrado y la tripulación se salvó porque ocurrió en el preciso momento que tocaban tierra.

Enterado de la emergencia, le ordené que tirasen todo lo que pudieran al mar para aliviar peso y disminuir el esfuerzo de las cajas de transmisión; también le indiqué que redujera la velocidad y volara lo más bajo posible. Le pedí la posición e iniciamos un viraje de 180° para buscarlo. Aún era de noche por lo que encendimos las luces de posición. En tres o cuatro minutos, los localizamos y comenzamos a volarle en formación.

Rogábamos que empezara el alba, porque aún al lado de ellos sería casi imposible rescatarlos si tenían que tirarse a aterrizar o caían al mar. Volamos así largos minutos, imposible de precisar, siempre con rumbo a la isla de los Estados, hasta que lentamente comenzó a amanecer, cada gota de luz era una gran esperanza.

Ya diurno, a pocas millas vimos la isla en el radar. Nos adelantamos para buscar un lugar apto de aterrizaje y tenerlo reconocido para que la otra máquina pudiera aterrizar de inmediato. Por los relieves, la isla no tiene muchos lugares adecuados para posarse. Aterrizamos en el lugar que nos pareció mejor, dejando espacio a nuestra izquierda para que lo hiciera el H-91. Cuando sus ruedas comenzaron a hundirse en la turba, respiramos con gran alivio.

Mientras esperábamos en el H-93 con los motores en marcha, el H-91 cortó motor y verificó la gravedad de la falla. Los mecánicos revisaron el sistema de transmisión, y comprobaron un cortocircuito en un detector de la caja trasera, que fue rápidamente solucionado. Arrancó bien, sin sobresaltos para nadie. Despegamos con el H-93 adelante y pusimos rumbo a Río Grande. Al cruzar una pequeña bahía, se nos apareció un buque que no pudimos identificar; continuamos con el rumbo y arribamos a Río Grande alrededor del mediodía [11:45]. Allí nos recibieron con alegría, nos ofrecieron un suculento almuerzo y, previa recarga de combustible, decolamos hacia Río Gallegos.

Al arribar se repitieron los saludos, aunque con más prisa, pues nos esperaba un F-27 con órdenes de llevarnos al Comando de la Fuerza Aérea Sur en Comodoro Rivadavia.

El ingenio con que se preparó esta operación y el coraje con que se ejecutó permitieron a la Fuerza Aérea Argentina recuperar dos helicópteros de gran valor económico y operativo.

* * *

A las 08:05, dos horas después del despegue de los CH-47 hacia Río Grande, el radar TPS-43 detectó la primera patrulla aérea de combate en 090° a 220 km. Más tarde se plotearon cinco PAC en zona con relevos entre las 14:30 y las 17:22. El ingreso de las escuadrillas PITÓN y COBRA no fue detectado por los británicos. Los A-4B/C no se comunicaron con el radar.

A las 18:48 un F-28 naval (matrícula 5-T-21) se contactó con el TPS-43. Aterrizó a las 19:04 y despegó a las 19:26. Paralelamente, otro F-28 naval (5-T-20) se comunicó a las 19:15. Aterrizó a las 19:29 y volvió a salir a las 19:45.

Rol de combate del TPS-43 Malvinas: primer teniente Nolberto Faber y suboficial mayor Antonio Cassani.

El TPS-43 operó un total de 19 horas y 15 minutos, mientras que el TPS-44 de Ejército 3 horas y 55 minutos. No se produjeron cortes por viento fuera de norma. Salió fuera de servicio por falla técnica durante 35 minutos y se cortó la transmisión durante 15 minutos por alerta roja sobre el sitio radar.

Al anochecer del 9 de junio, mientras se festejaba la recuperación de los CH-47 Chinook, el mayor Miguel Navarro, jefe del Escuadrón Pucará, junto con el A-3 Operaciones del

Componente Aéreo, vicecomodoro Alberto Alegría, se reunían con el coordinador de los Fuegos de Apoyo del Ejército y planeaban una tarea de apoyo directo con los aviones IA-58 Pucará.

* * *

Operación aerotransportada Buzón

Entre fines de mayo y principios de junio, durante más de veinte días, los altos mandos estuvieron evaluando la factibilidad de una operación aerotransportada que significara una contraofensiva en el suelo malvinense.

Tras el desembarco británico en San Carlos, comprobada la profundidad y alta movilidad de la penetración —que contrastaba con el estático dispositivo de defensa argentino—, el Estado Mayor del V Cuerpo de Ejército, el Centro de Operaciones Conjuntas (CEOPECON) y el Comandante Militar en Malvinas analizaron y presentaron planes de contingencia con la posibilidad de una operación aerotransportada que, junto con otras acciones, permitieran pasar a la ofensiva con la conformación de un segundo frente²³.

Se iniciaron entonces los primeros esbozos de la Operación Buzón con la participación del Grupo de Tareas Cóndor, conformado por la Brigada Aerotransportada IV, acantonada en el área de Comodoro Rivadavia desde el 24 de abril, y que constituía la Reserva Estratégica Militar, dependiente directamente del comandante en jefe del Ejército.

Ya desde el 20 de mayo se le había ordenado al jefe de Operaciones (A-3) del Comando Aéreo de Transporte, comodoro Jorge F. Martínez, que se desempeñaba como jefe del Componente Transporte Aéreo de la FAS, la confección de un estudio de Estado Mayor sobre la realización de una operación aerotransportada en el archipiélago de Malvinas, sin una orientación precisa. En consecuencia, se elaboró una apreciación de la situación, con la colaboración de asesores —tripulantes de los vuelos en ejecución, presentes circunstancialmente en Comodoro Rivadavia—.

El comodoro Martínez tomó contacto con el Estado Mayor del Grupo de Tareas Cóndor, en el Comando del V Cuerpo de Ejército, que era parte del CEOPECON, sobre una eventual operación de tal naturaleza, y encontró que se había realizado un profundo trabajo al respecto.

Se consideraba que la operación aerotransportada abriría otro frente que detendría o retardaría el avance británico; para ello se seleccionaron zonas de lanzamiento en proximidades de San Carlos. Los medios a empeñar serían los siguientes:

Ejército:

- 700 hombres.
- 75 toneladas de carga de acompañamiento (armas, munición, raciones, todo para tres días de combate).

Fuerza Aérea:

- Cinco C-130H (64 paracaidistas sin carga, total 320).
- Nueve F-27 (27/35 paracaidistas sin carga, total 287).

En conclusión, resultaba factible el lanzamiento de 607 soldados, sin carga de acompañamiento y empleando todo el material aéreo disponible.

Esto, mientras se realizaba simultáneamente el Puente Aéreo a Puerto Argentino —con imprescindible personal, abastecimientos y evacuación de heridos—, además de los vuelos de exploración y reconocimiento, búsqueda y salvamento, reabastecimiento aéreo y el

²³ Documentación aportada por el brigadier VGM (R) Jorge F. Martínez a la Comisión BANIM.

transporte en la Zona Interior y al exterior, tareas que no proporcionaban la flexibilidad de comprometer elementos de dudosa recuperación²⁴.

El 25 de mayo se realizó en Comodoro Rivadavia una exposición del estudio conjunto sobre la factibilidad de una operación de lanzamiento de tropas en las islas, ante el comandante del V Cuerpo, general de división Osvaldo Jorge García. Los expositores fueron el G-3 Operaciones de la Brigada Aerotransportada IV, coronel Víctor A. Pino; el A-3 Operaciones del Comando Aéreo de Transporte, comodoro Jorge Martínez; y el comandante de la Brigada Aerotransportada IV, general Julio Fernández Torres.

Para entonces se encontraba en pleno desarrollo la batalla de San Carlos, el enemigo había desembarcado el 21 de mayo y consolidado una cabecera de playa de 25 km de frente, y avanzado otros 15 km hacia Puerto Argentino²⁵. En esos días, la Fuerza Aérea había logrado el máximo porcentaje de salidas cumplidas y de llegadas sobre los objetivos materiales; además desde el 1 de mayo había concretado dieciséis cruces en el Puente Aéreo y dos lanzamientos de cargas con paracaídas para el Ejército. Hasta ese momento se habían perdido veintisiete aeronaves, sin dominio del espacio aéreo²⁶.

Con este panorama se inició la disertación del componente Ejército en la que se detalló:

Misión: elementos combinados²⁷ dependientes del CEOPECON atacarán la zona de Puerto y establecimiento San Carlos, a más tardar el 17 de junio, con las primeras luces, para destruir la base logística principal del enemigo, reducir significativamente su capacidad aérea remanente, y establecer y defender una cabeza aérea en la zona mencionada, a fin de desarticular el ataque enemigo a Puerto Argentino y crear condiciones favorables para continuar la campaña y futuras negociaciones.

La ponencia de la misión estuvo a cargo del G-2 del Comando Operacional de Ejército en Malvinas (COEM), teniente coronel Francisco Cervo; que manifestó que la Brigada Aerotransportada IV podía emplear en un primer escalón tres equipos de combate de unos 130 hombres cada uno y, a las 24 horas, como refuerzo dos equipos adicionales. Destacó, además, la carencia de apoyo de artillería. Así serían dos días de lanzamientos, más los necesarios de apoyo, sujetos a las condiciones del Teatro de Operaciones.

Las fases de la operación consideraban:

- Reconocimiento aerofotográfico.
- Bombardeos diurnos y nocturnos preparatorios.
- Operación anfibia subsidiaria.
- Asalto aerotransportado simultáneo o ligeramente escalonado en tiempo con la operación anfibia. Zona de lanzamiento: establecimiento San Carlos.
- Conquista, consolidación y defensa del área.
- La eventual participación de fuerzas de otros países sudamericanos. Estos asegurarían el apoyo aéreo que la Fuerza Aérea no podía proporcionar en la medida necesaria. (Remarcable, según el expositor de la FAS, el énfasis con que se consideraba el posible empleo de elementos combinados).
- En base a lo expresado, se imponía el lanzamiento en masa, en el primer movimiento de las aeronaves de transporte, de no menos de una Fuerza de Tareas.

En síntesis, el objetivo mínimo era neutralizar o destruir la base San Carlos, con la intención de que el enemigo tuviera que combatir en dos frentes.

²⁴ RUBÉN OSCAR PALAZZI, *Puente Aéreo...*, Dunken, 2006, op. cit., págs. 55, 70, 71, 98 y 101.

²⁵ JUAN CARLOS AGNOLETTI, *Crónicas malvinenses*, Buenos Aires, Editorial Cadán, 2010, op. cit., pág. 491.

²⁶ RUBÉN OSCAR MORO, *Historia del Conflicto...*, Argentinidad, 2012, op. cit., pág. 329; y RUBÉN OSCAR PALAZZI, *Puente Aéreo...*, Dunken, 2006, op. cit., págs. 45 y 46.

²⁷ Combinados: fuerzas propias y otras pertenecientes a otro país.

Hasta aquí el esquema general. En cuanto a la operación aerotransportada, tema principal de la reunión, sus conclusiones fueron:

- Ausencia de superioridad aérea.
- Lanzamientos de efectivos: una subunidad de infantería con cargas para setenta y dos horas, en cuatro días, de mantenerse las condiciones meteorológicas.
- Zona de lanzamiento: sur de San Carlos, en el crepúsculo matutino.
- Condiciones meteorológicas: vientos inferiores a 20 nudos (37 km/h); con esa intensidad, costo estimado de bajas 15/30%. Techos superiores a 300 metros para personal y 500 para cargas.
- Características especiales del suelo: tundra.
- Capacidades del enemigo: antiaéreas y de caza interceptora.
- Se lanzaría una sección de tiradores por vez. Por lo tanto:
 - ◊ No cumplirían el principio de masa.
 - ◊ No estarían en condiciones de cumplir con lo planeado, que consistía en reforzar la posición defensiva.
 - ◊ Y no resultaba posible avizorar una equilibrada conjunción de los factores tácticos, técnicos y climáticos.

La conclusión final de la Brigada Aerotransportada IV, dados los factores enunciados, fue que la operación no era factible.

En segundo término, el expositor de Fuerza Aérea, además de los conceptos doctrinarios, los medios disponibles y las consideraciones generales ya enunciadas en la presentación del tema, enfatizó acerca de:

- La necesidad de obtención de superioridad aérea.
- Mantenimiento de una sombrilla aérea.
- Necesidad de contar con suficiente, detallada y actualizada información sobre el enemigo.
- Conveniencia de realizar operaciones de engaño o distracción para aprovechar la sorpresa.
- No se aseguraba un reabastecimiento ni una segunda ola.
- La obtención de una altura adecuada para el lanzamiento, en especial para las cargas (500 metros), delataría la presencia de aeronaves.
- Las capacidades del enemigo en inteligencia, detección, interceptación y medios antiaéreos ocasionarían graves pérdidas.
- La meteorología en el sector nornoreste de Darwin presentaba una zona de casi permanente nubosidad baja, que podía dificultar la individualización de la zona de lanzamiento, además de vientos de elevada intensidad superiores a los veinte nudos.

En consideración a lo detallado, se concluyó que:

- Los factores condicionantes enunciados por Fuerza Aérea determinaban que una operación aerotransportada sobre Malvinas implicaba un grave riesgo para la continuidad de la capacidad de transporte aéreo, razón por la cual su empleo debía decidirse como último recurso habiendo conjugado los factores tácticos, técnicos y climáticos con el rédito que se esperaba o pretendía obtener.
- En caso de operar utilizando la totalidad de los medios disponibles (cinco C-130H y nueve F-27) se contaría en la zona objetivo con efectivos equivalentes a dos compañías de infantería más, sin medios de apoyo de fuego a nivel unidad.
- Resultaba fundamental disponer de adecuada y cierta información para disminuir los riesgos tácticos de la operación, cuestión que hasta el momento no se había logrado.
- La oportunidad de la operación estaba condicionada por la conjunción de factores tácticos y meteorológicos de muy incierta compatibilización.

- La selección de la zona de lanzamiento apta para el medio aéreo limitaría la factibilidad terrestre.
- Sería posible —con un considerable esfuerzo y riesgo— colocar en Puerto Argentino 390 efectivos, con entrega por aterrizaje, en un lapso similar con pérdidas de personal y material sensiblemente más reducidas.

Se recordó que, en cuanto a aceptabilidad, estas acciones son históricamente de un elevado costo en personal y en material, razón por la cual deben realizarse en condiciones que aseguren un gran rédito en base a las pérdidas en contraposición a los resultados que se esperan alcanzar. Y se enfatizó que las pérdidas de material de transporte y de combate afectarían muy significativamente el futuro del conflicto por la carencia de apoyo aéreo propio.

Como consecuencia de lo enunciado, se concluyó que, en cuanto a la Fuerza Aérea, la operación era «parcialmente factible» y «no aceptable».

En ese mismo 25 de mayo, a las 21:00, en Buenos Aires, sin la presencia del expositor de la Fuerza Aérea, el Ejército presentó la ponencia ante su comandante en jefe y los otros miembros del CEOPECON que se habían reunido por primera vez el día anterior en esa ciudad. Allí se acordó la imposibilidad de realizar la operación en cuanto a factibilidad y aceptabilidad.

Días más tarde, el 31 de mayo, el comandante del V Cuerpo expuso ante el comandante en jefe de la Fuerza Aérea, de visita a las unidades desplegadas en el sur, y expresó las conclusiones ya reseñadas²⁸.

Pero la idea de una contraofensiva aerotransportada no terminó allí. El 9 junio, en un avión de la Armada, se trasladaron desde Malvinas a Río Grande el jefe del Comando Operacional de Ejército en Malvinas (COEM), general de brigada Américo Daher, secundado por su jefe de Inteligencia G-2, teniente coronel Francisco Cervo, y el jefe de Operaciones G-3, coronel Isidro Cáceres. Al día siguiente partieron a Comodoro Rivadavia, donde en la mañana del 11 de junio se presentaron ante el CEOPECON para exponer, en nombre de su comandante, la evaluación de la situación táctica y estratégica operacional en las islas²⁹. Allí se formuló un plan táctico que concebía pasar a la ofensiva en la zona de combate Malvinas, en términos generales, similar al ya considerado. Su propuesta era:

- Atacar al enemigo en Darwin.
- Atacar la cabeza de playa en San Carlos, con un Regimiento, en conjunción con operaciones navales, aéreas y aerotransportadas.

La ejecución de este plan requería la realización de una maniobra estratégica operacional que demandaba el esfuerzo conjunto de medios de las tres Fuerzas Armadas. Implicaba el dominio naval del estrecho de San Carlos, cañoneo naval en Darwin y en San Carlos; desembarco de un Regimiento de Infantería; obtener y mantener la superioridad aérea local y asegurar el transporte, escolta y apoyo aéreo cercano para la operación de la Fuerza de Tareas Aerotransportada desde el continente.

Por otra parte, ya desde el 3 y 4 de junio se encontraban en el establecimiento San Carlos, alojados como prisioneros, los integrantes de la BAM Cóndor —Prado del Ganso— y los efectivos de Ejército, totalizando un número superior a mil hombres, y quizás algunos más provenientes de otras capturas.

El CEOPECON concluyó que la propuesta era «parcialmente factible» y «parcialmente aceptable». Ese mismo día por la tarde, el plan fue presentado en Buenos Aires ante el comandante en jefe del Ejército, general Galtieri, quien determinó la operación aerotransportada como definitivamente «no aceptable».

²⁸ JUAN CARLOS AGNOLETTI, op. cit., pág. 508.

²⁹ *Revista Armas y Geoestrategia*, N.º 6, Vol. 2, mayo 1983, pág. 39. RUBÉN O. PALAZZI, *Puente Aéreo...*, op. cit, págs. 70 a 72. JUAN C. AGNOLETTI, op. cit, pág. 601. RUBÉN O. MORO, *Historia...*, Argentinidad, 2012, op. cit, pág. 475.

Los representantes del COEM pretendieron regresar el 13 de junio a su asiento natural en un avión naval que, a la postre, no concretó el vuelo.

Finalmente, la operación aerotransportada no se realizó. En los corrillos militares de Comodoro Rivadavia se comentaba que, de concretarse, constituiría un «baño de sangre para el Ejército». Y sin duda lo hubiera sido para la Fuerza Aérea, en especial para la aviación de transporte.

* * *

Salidas operativas del 9 de junio

La Fuerza Aérea ejecutó 34 salidas:

- 32 salidas desde el continente, de las cuales 15 fueron de combate.
- 2 salidas desde la BAM Malvinas.

Jueves 10 de junio

Meteorología

En la madrugada se registraron precipitaciones en la zona norte de Santa Cruz y en Chubut. Durante el resto del día se mantuvieron las condiciones de buen tiempo, con vientos suaves y variables; visibilidad superior a 10 km.

En Malvinas, nubosidad con techos de 200 a 600 metros, visibilidad superior a 10 km. No hubo fenómenos significativos.

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 nubosidad media, buena visibilidad, viento a 19 km/h.
- Río Grande: parcialmente cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 10 km/h.
- Trelew: parcialmente cubierto con nubosidad alta, buena visibilidad, viento a 23 km/h.
- San Julián: parcialmente cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 22 km/h.
- Santa Cruz: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento calmo.

Situación táctica

El cerco alrededor de Puerto Argentino se había cerrado. Excepto los bolsones completamente aislados y sin posibilidades de interferir en el curso de las operaciones que aún quedaban ocupados por regimientos argentinos en Bahía Fox y Puerto Mitre (Howard) de la isla Gran Malvina, el cien por ciento de los territorios insulares habían sido conquistados, una vez más, por tropas británicas.

Exploración y reconocimiento lejano

El Comando Aéreo Estratégico ordenó la salida de dos B-707 sobre el Atlántico Sur:

OF s/n (CAE). B-707, matrícula TC-91, indicativo: TRONCO 1. Misión: exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: vicecomodoros Juan D. Paulik y Héctor Cid, suboficial mayor Guillermo B. Oviedo, suboficial principal Flavio Lución, suboficial mayor José G. Nóbile, cabo principal Osvaldo D. Presutti y cabo primero Eduardo D. Bordenabe. Despegó de Ezeiza a las 06:15 y regresó a las 15:55.

OF s/n (CAE). B-707, matrícula T-92, indicativo: TRONCO 2. Misión: exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: vicecomodoros Luis M. Castiella López y José E. Baroni, suboficial principal Armando M. Rosales, cabo principal Jorge P. Amengual,

suboficial mayor Conrado R. Ghietto, suboficial principal Carlos J. Guerra y cabo primero Guillermo G. Álvarez. Despegó de Ezeiza a las 06:20 y regresó a las 15:40.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

Como un sucedáneo para retrasar la caída o, tal vez, buscando asestar un golpe de suerte que a último momento pudiera revertir la inclinación del fiel de la balanza, la FAS centró su esfuerzo en misiones de interdicción lejana en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, e interdicción aérea táctica de la zona de combate atacando las concentraciones de tropas en monte Kent.

Interdicción aérea estratégica del tráfico marítimo

Como en días anteriores, esta operación se previó mediante la combinación de salidas de exploración lejana y de bombardeo con aviones Canberra:

- Dos B-707 matrículas TC-91 y TC-92 que patrullaban las rutas meridionales de acceso al Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, enlazados al comando de la Fuerza Aérea Sur.
- Dos o cuatro BMK-62, en alerta, armados para bombardeo horizontal, en Trelew y en Río Gallegos.
- Un HS-125 en alerta para retransmisor del Oficial de Control Aéreo Táctico.

A las 13:10, el TC-92, mientras volaba a 12.700 metros, avistó tres aviones (uno grande y dos pequeños), en la latitud de Buenos Aires, que se dirigían con rumbo estimado 210°.

En prevención de un ataque de Vulcan contra las islas que, se estimó, podría ocurrir alrededor de las 14:15, el comando de la FAS alertó a las bases de San Julián, Río Grande, Río Gallegos y Comodoro Rivadavia y ordenó tareas de interceptación a los M-III EA basados en Río Gallegos:

OF 1306. Dos M-III EA, indicativo CÓNDROR, armados con un misil Matra 530 EM/IR, dos Magic 550 IR y cañones. Misión: interceptación. Tripulantes: capitanes Carlos A. Arnau (I-005³⁰) y Ricardo A. González (I-017). Despegaron de Río Gallegos a las 13:37.

OF 1307. Dos M-III EA, indicativo DAGA, armados con un misil Matra 530 EM/IR, dos Magic 550 IR y cañones. Misión: interceptación. Tripulantes: mayor José Sánchez (I-014) y capitán Guillermo A. Ballesteros (I-016). Despegaron de Río Gallegos a las 13:54.

Rol de combate TPS-43 Malvinas: primer teniente Norberto Faber y cabo primero Roberto Baiz.

La navegación se cumplió sin problemas, con buena meteorología y a nivel de vuelo 310 (9400 metros). Llegaron a la zona del estrecho de San Carlos (CÓNDROR a las 14:15; DAGA a las 14:35) y al enlazar con el radar Malvinas, se les informó que había dos PAC, una sobre monte Kent a nivel 180 (5500 metros), y la otra sobre San Carlos volando bajo.

Colocaron rumbo 310° al mismo nivel de vuelo y permanecieron en espera (090°/270°) sin noticias del Vulcan, hasta que regresaron a Río Gallegos. La escuadrilla CÓNDROR arribó a las 15:18 y la DAGA a las 15:37. Se determinó que posiblemente se trató de dos Harrier acompañados de un reabastecedor Victor que por alguna razón no alcanzaron la flota y emprendieron el retorno; las fuentes británicas no señalan vuelos de este tipo ese día.

En cuanto a los Canberra, no salieron ya que los TRONCO no detectaron blancos navales.

³⁰ Equipado solo con un misil Matra 530 EM y cañones, pues este avión aún no había incorporado la modificación A-112 para portar Magic 550 IR.

Interdicción aérea táctica

Las fuerzas terrestres británicas habían concentrado las unidades de infantería que asaltarían Puerto Argentino desde el oeste en la zona de monte Kent. En respuesta a los urgentes pedidos de apoyo de fuego, la Fuerza Aérea Sur planificó un ataque nocturno con cuatro BMK-62 en dos secciones (órdenes fragmentarias 1308 y 1309).

Por fallas técnicas, no pudo decolar un avión de cada sección, y se constituyó solo una:

OF 1308 y 1309. Dos BMK-62, indicativo TIGRE, armados con cinco bombas MK-17 de 1000 libras. Misión: bombardeo nocturno en la zona de ladera sudoeste de monte Kent. Tripulaciones: capitán Juan T. Martínez Villada y mayor Aldo Escudero (B-105); capitanes Juan C. Bertoldi y Raúl E. Sánchez (B-102). Despegaron de Trelew a las 21:30.

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

En proximidades de la posición 50°15'S/59°15'W (220 km al noroeste de Puerto Argentino), avistaron cinco luces sobre el agua, con movimientos norte/sur. Poco después, observaron otras dos fuertes luces amarillas. El objetivo se encontraba en la ladera sudoeste del monte, donde deberían llegar a las 23:00. Cuando iban rumbo al segundo punto de control, en la posición 50°40'S/58°35'W (150 km al norte de Puerto Argentino) enlazados ya con el radar de Malvinas, se les ordenó regresar pues habían detectado ecos en el radial 302° y otros móviles a 56 km al norte, que consideraron como una PAC que se dirigía a interceptarlos.

A partir de dicha indicación, la sección viró hacia el rumbo de regreso. Eyectaron los tanques de puntera de plano y aceleraron a 830 km/h. El radar comenzó informando una separación de 40 km (22 millas) que disminuyó hasta 17 km, por lo que aceleraron más y mantuvieron la separación, hasta que la PAC abandonó. A partir de ese momento continuaron con el vuelo normal hacia la BAM Trelew, donde aterrizaron a las 01:00 del 11 de junio.

* * *

En el Sector de Defensa Comodoro Rivadavia, la FAS ordenó una salida en alerta de M-III EA para patrulla aérea:

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

Transporte y abastecimiento aéreo

OF s/n. C-130H, matrícula TC-65, indicativo MARTE. 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 y suboficial auxiliar Carlos A. Cortez. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:30. Voló 6 horas 10 minutos, pero sin aterrizar en Malvinas por situación táctica desfavorable. Arribó a Río Gallegos a las 20:30.

Rol de combate TPS-43 Malvinas: de 13:00 a 17:00, primer teniente Norberto Faber y cabo primero Juan Carlos Nievas. De 17:00 a 21:00, alférez Rubén Scacchi y cabo principal Carlos Quintana.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Se ordenaron once salidas de exploración y reconocimiento sobre el litoral marítimo, incluida dos de reconocimiento ofensivo.

OF s/n. F-27, matrícula T-44. indicativo: TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: capitanes Armando R. Valverde y Ernesto J. Cuello, y cabos primeros Eduardo A. Muñoz y Jorge O. López. Despegó de Trelew a las 08:55 y retornó a las 09:15.

OF s/n. F-27, matrícula T-45, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: mayores Mario A. Núñez y Adolfo Rodríguez, cabo primero Guillermo J. Lamas y cabo principal Horacio R. González. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:00 y regresó a las 11:10.

OF s/n. F-27, matrícula TC-76, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre zonas “Charlie” y “Bravo”. Tripulación: mayor Roberto H. Montaldo, capitán Julio A. Mirgone, cabo primero Orlando R. Domínguez y cabo principal Daniel A. Medina. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:00 y arribó a Viedma a las 12:30. Volvió a salir a las 14:10 y aterrizó en Comandante Espora a las 17:10.

OF s/n. DHC-6, matrícula T-82, indicativo PACÚ 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: teniente José Papavero (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:24 y regresó a las 13:55.

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 Macaya (E-241) y alféreces Víctor Amrein y Pedro Tur Baigorri (E-220). Despegaron de la BAM Mar del Plata a las 10:30 y aterrizaron a las 12:00.

OF s/n. Dos IA-58, matrículas A-551 y A-558, indicativo PACÚ 2, armados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo sobre litoral marítimo. Tripulación primer teniente Raúl Federici y teniente Miguel Filipanics. Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 12:32 y arribaron a las 13:55.

OF s/n. F-27, matrícula T-42, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: mayor Juan M. Rodríguez, vicecomodoro Mario J. Andelique y cabos primeros Mario J. Simón y Santiago G. Cabral. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:40 y arribó a las 17:00.

OF s/n. F-27, matrícula TC-78, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: mayores Adolfo Rodríguez y Mario A. Núñez, cabo primero Guillermo J. Lamas y cabo principal Horacio R. González. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 15:40 y arribó a las 18:25.

Escuadrón Fénix

Se cumplieron cinco salidas de exploración y reconocimiento sobre el litoral marítimo:

OF 152 (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 09:45 y arribó a las 12:30.

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 13:32 y aterrizó a las 17:42 con escala en Mar del Plata.

OF 153 (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 15:03 y retornó a las 17:41.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MDE, indicativo LANGOSTA Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal del mismo nombre. Tripulación: teniente Ernesto Gabotto. El comandante informó que había realizado dos misiones en 4 horas 35 minutos desde Río Gallegos.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

Ante la inminencia del ataque final británico, cuyos preparativos se realizaban a la vista de los defensores argentinos, se multiplicaron los pedidos de apoyo aéreo directo por parte del Comando del Componente Terrestre. En general, los requerimientos se canalizaban a la Fuerza Aérea Sur, pues el Escuadrón Pucará estaba sensiblemente disminuido. Los mecánicos y pilotos debían permanecer todo el tiempo en los refugios antiaéreos construidos cerca del estacionamiento de los aviones.

Pero, en este día los Pucará entraron en acción y efectuaron una tarea de apoyo de fuego cercano, planificada en conjunto por el Oficial de Enlace de Fuerza Aérea y sus pares de Ejército en el Centro Coordinador de los Fuegos de Apoyo.

Desde las 08:00, la defensa antiaérea se preparó para proteger el despegue de la escuadrilla de Pucará, mientras el TPS-43 plotaba patrullas aéreas con relevos hasta las 09:09. En tanto que la artillería británica presionaba las posiciones del Regimiento de Infantería 4, en la ladera del monte Longdon, el CIC Malvinas difundió periódicas alarmas rojas desde las 08:15.

Escuadrón Pucará

OF s/n (CAM). Tres IA-58, indicativo FIERRO, armados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones. Misión: apoyo de fuego cercano. Tripulantes: primer teniente Juan L. Micheloud (A-536, que había sido reparado de los daños sufridos en la salida del 28 de mayo), teniente Carlos Morales (A-515) y primer teniente Marcelo Ayerdi (A-522).

Tal como estaba coordinado con el Ejército, los aviones arrancaron los motores al iniciarse un ataque de tres obuses de 105 mm de la Batería C del Grupo de Artillería 3 que habían sido adelantados durante la noche. Los pilotos se alistaron para salir, a la espera de que el CIC les indicara el cese del cañoneo. Tras reiterar el alto el fuego al Puesto de Comando Conjunto de la Artillería Antiaérea, el CIC ordenó el despegue. Los Pucará decolaron a las 08:45, con las primeras luces. Antes del ataque aéreo, los obuses debían hacer una última andanada de munición fumígena para marcar los blancos³¹.

El parabrisas del primer teniente Micheloud, guía de la escuadrilla, estaba salpicado con barro y la poca luz disponible reducía la visión³². Micheloud pasó a muy baja altura sobre la bahía de Puerto Argentino, a la vez que reducía la potencia porque uno de sus numerales se había retrasado. Conocía de memoria los accidentes del terreno y, recién cuando se encontraban lateral a monte Longdon, comenzó a ver hacia delante con mayor claridad.

El N.º2 informó que recibían fuego antiaéreo. Se trataba de armas livianas y algunos misiles Blowpipe a los que el numeral reconoció por la estela blanquecina. De acuerdo con los cálculos, por el tiempo de vuelo debían encontrarse en distancia de tiro, pero Micheloud no veía el blanco. La luz crepuscular era tan difusa que no diferenciaba el monte Kent de otros cerros próximos.

En ese instante, cuando la duda hacía pensar que abortaría la misión, directamente al frente visualizó que se formaba un pequeño hongo de humo blanco en una de las laderas, justo donde tenía fija la vista. Era la marcación esperada. Como tenían el armamento listo y los aviones enfilados, hicieron una pequeña corrección, levantaron la nariz para, desde el rasante, disparar los cohetes.

³¹ La información del Ejército Argentino fue extraída del Diario de Guerra del Grupo de Artillería 3 del EA, aportado por el capitán VGM (R) Héctor Tessey, jefe de la Batería "C" de dicho Grupo y participante de la misión conjunta.

³² Testimonio del comodoro VGM (R) Juan L. Micheloud a la Comisión BANIM.

El lanzamiento fue en salva. Los cohetes parecían tardar un tiempo eterno en alejarse. Cuando salió el último de los cohetes FFAR, pusieron viraje por izquierda y regresaron a la base sin novedad.

Este procedimiento de lanzamiento de cohetes rasante —que los pilotos habían ido perfeccionando con el correr de los días— fue innovador en el sistema de armas, ya que evitaba la exposición a las armas antiaéreas logrando excelentes resultados ya que barrían una amplia zona de terreno.

Los tres Pucará volvieron sin inconvenientes, salvo el numeral 2 que, al salir después del tiro, perdió de vista a la escuadrilla y regresó en forma individual. Este último fue el único que recibió unos impactos de pequeño calibre.

La operación se había ejecutado con profesionalismo; sin embargo, se registraron inconvenientes. Los aviones y los lanzadores de cohetes, expuestos tanto tiempo a la intemperie, se encontraban degradados, en especial los conectores eléctricos sulfatados por la humedad salina. Algunos de los cohetes no fueron lanzados.

Por otra lado, si bien la artillería antiaérea no disparó, la propia tropa de infantería, incomunicada y dispersa en el terreno, abrió fuego contra los Pucará.

Además, los despegues fueron detectados por los británicos. Antes de que aterrizara la escuadrilla, ya se encontraba una PAC sobre Puerto Argentino, fuera del alcance de la artillería; con seguridad esperaba que un Pucará saliera del paraguas protector de las defensas. La presencia de los Harrier obligó a ordenar al último IA-58 que orbitara a baja altura sobre la bahía, en frente de la población, antes de reducir velocidad y sacar el tren de aterrizaje.

Por esta acción el Ejército Argentino condecoró a los tres pilotos de la Fuerza Aérea con la “Orden de los servicios distinguidos al mérito militar en el grado de Comendador”.

* * *

Fue una jornada intensa para los defensores de Puerto Argentino y la BAM Malvinas. A la 01:55 el radar TPS-43 entró en servicio para reglar el tiro contra un buque en radial 215° a 15 km.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: teniente Guillermo Saravia y cabo primero Roberto Baiz.

A las 02:40 se relevó con el ECO de Ejército y a las 05:30 entró otra vez en operación: a lo largo del día, el radar TPS-43 detectó treinta y cuatro incursiones de Harrier que batieron blancos en tierra. Entre los ataques, sobresalieron el lanzado contra el Batallón de Infantería de Marina 5, el Regimiento de Infantería 7 y el Grupo de Artillería 3, además del efectuado por aviones Harrier GR.3 de la RAF, equipados con designador láser y bombas con guiado láser (LGB) de origen estadounidense que destruyeron una pieza SOFMA de 155 mm³³.

El objetivo de los ataques aéreos enemigos ya no era el aeródromo, sino los regimientos que rodeaban Puerto Argentino. Por ese motivo, aunque la artillería antiaérea abrió fuego, las piezas no pudieron abatir ningún avión.

A las 09:20 el TPS-43 fue relevado el radar ECO. A las 10:10, el radar del VyCA volvió a entrar en servicio y pleteó dos PAC entrando y una saliendo en el 206° a 15 km.

A las 09:58 entraron en acción los cañones que estaban a cargo del cabo primero Oscar Repizo y del cabo Rubén Albornoz. El accionar de las baterías estaba limitado porque no funcionaba la mira XABA (sistema que computa los datos necesarios para disparar contra aviones hasta 3000 metros). Los suboficiales hicieron puntería con la mira antiaérea, sin el computador. Como los blancos operaban a 6000 metros, fuera del alcance efectivo, se aprovechaba el sistema de autodestrucción para evitar el descenso de las aeronaves británicas.

³³ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 380.

A las 11:00, el comando del Regimiento de Infantería 3 informó que un Harrier fue rechazado con armas livianas. El Harrier GR.3, XV-778, tripulado por el *Flt. Lt.* Murdo McLeod, recibió daños en sus sistemas eléctricos, logró regresar al *Hermes*, pero quedó fuera de servicio dos días³⁴.

Por la tarde el TPS-43 contactó con dos secciones de M-III (CÓNDOR y DAGA) que patrullaron en espera de un Vulcan, entre las 14:15 y las 14:40 la primera, y desde las 14:35 hasta las 15:10 la segunda. Mientras tanto, cinco secciones de Harrier, con relevos, patrullaron entre las 13:40 y las 16:20.

El C-130H indicativo MARTE se comunicó con el radar y se mantuvo en espera para evitar las PAC que, entre las 17:10 y las 18:00 orbitaron simultáneamente, una al oeste y otra al este. Aguardaban al C-130, con seguridad, que regresó por situación desfavorable.

A todo esto, por segunda vez el buque *Bahía Paraíso* había obtenido autorización de la Task Force para evacuar heridos y trasladar material médico; se hallaba fondeado en el puerto. Después del mercante *Formosa*, el único movimiento desde el continente había sido el del *Bridas Yehuin*, facilitado a la Armada por una empresa petrolera. Se utilizaba para trasladar carga en la bahía y no desplazaba más de 150 toneladas.

Al anochecer, se aproximó una fragata. El CIC transmitió la alarma gris a todos los defensores. El fuego naval continuó durante la noche, sobre todos los sectores. A las 23:30, el radar TPS-43 estableció contacto con el C-130H TIGRE en el radial 020° a 60 km, pero se detectó una PAC en el 302° a 56 km, por lo que se canceló la misión.

El TPS-43 operó en total 17 horas y 27 minutos mientras que el TPS-44 de Ejército lo hizo 4 horas y 45 minutos. No se produjeron cortes por viento fuera de norma y estuvo fuera de servicio durante una hora y 48 minutos por fallas técnicas.

Nuevos ensayos de armamentos para el IA-58 Pucará

En un intento por incrementar las capacidades del IA-58 Pucará, el Grupo 3 de Ataque había dispuesto el 6 de junio el traslado del primer teniente Juan Carlos Montoya y el alférez Osvaldo Marchesini a las instalaciones de CITEFA a efectos de hacer prácticas de lanzamiento del misil aire-tierra Martín Pescador, en un simulador muy elemental.

El 7 de junio se había ordenado el traslado de dos aviones Pucará a la Base Naval de Punta Indio para las pruebas con lanzamientos reales. Ese día, uno de los aviones se accidentó al despegar del aeropuerto de La Plata rumbo a Punta Indio. Los ensayos no dieron los resultados esperados, por lo que fue desestimado el empleo del misil.

Con el mismo objetivo de incrementar las capacidades del sistema, se venían realizando ensayos con antiguos torpedos MK-13 —empleados en naves de superficie— que fueron instalados en el lanzabombas central de un Pucará.

No había disponibles manuales de operaciones para su uso aéreo, pero se contaba con el dato de que debía ingresar al agua con un ángulo aproximado de 20°. Si ese ángulo era menor, rebotaría dañándose los mecanismos de control y propulsión y, si era mayor, se corría el riesgo de que el torpedo quedara «clavado» en el fondo. Luego de consultas a suboficiales retirados de la Armada con experiencia en torpedos, se le colocó un freno aerodinámico en la nariz y un estabilizador horizontal biplano en la cola (agregados que se destruirían al ingresar el torpedo al agua). Con estos aditamentos, el 24 de mayo se efectuaron los primeros lanzamientos exitosos en el golfo San José con el Pucará matrícula AX-04, en vuelo recto y nivelado y a una altura de 15 metros, determinándose la velocidad deseada en 360 km/h, pues velocidades superiores a esta producían el choque del torpedo con el fondo del mar. Se hicieron así siete pruebas; entre ellas, un lanzamiento con cabeza explosiva el 10 de junio en una zona de aguas más profundas con costa acantilada, a cargo del Pucará A-566 que reemplazó en este vuelo al AX-04 desde la BAM Santa Cruz.

³⁴ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 380.



El Pucará A-566 con el torpedo en vuelo - Gentileza: Com. VGM (R) Dávila

El piloto encargado de llevar adelante los ensayos fue el capitán Roberto Vila. Las conclusiones que existían hasta ese momento imponían que el lanzamiento debía realizarse a 500 metros del buque y a 200 km/h de velocidad. Si no se respetaban esas condiciones, se corría el riesgo de rotura del torpedo al tocar el agua. De esta manera, se exponía al avión a una situación de alta probabilidad de derribo.

Además, en el lanzamiento efectuado contra una barranca próxima al puerto de Santa Cruz, se demostró que el torpedo, aun respetando la altura y la velocidad estipuladas, no seguía una trayectoria rectilínea. Debido a los resultados obtenidos se canceló el proyecto.

* * *

Salidas operativas del 10 de junio

La Fuerza Aérea ejecutó 29 salidas:

- 26 salidas desde el continente, de las cuales 11 fueron de combate.
- 3 salidas de combate desde la BAM Malvinas.

Viernes 11 de junio

Meteorología

En Malvinas, se mantuvo parcialmente nublado, con una temperatura de 2 a 3 grados y vientos suaves del noroeste.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: parcialmente cubierto con nubosidad media y baja a 1000 metros (5/8), visibilidad reducida por lluvia, viento a 37 km/h.
- Río Gallegos: parcialmente cubierto con nubes altas, buena visibilidad, viento a 11 km/h.
- Río Grande: cielo despejado, buena visibilidad, viento a 4 km/h.

- Trelew: parcialmente cubierto con nubosidad alta y media, viento a 15 km/h.
- San Julián: parcialmente cubierto con nubosidad baja (3/8) a 1000 metros, buena visibilidad, viento 23 km/h.
- Santa Cruz: parcialmente cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 19 km/h.

Exploración y reconocimiento lejano

El Comando Aéreo Estratégico puso en el aire tres B-707 sobre el Atlántico Sur; uno de ellos observó aeronaves en dirección a Malvinas:

OF s/n (CAE). B-707, matrícula T-92. Misión: exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: vicecomodoro Joaquín Argüelles Benet, mayor Walter D. Barbero, suboficiales ayudantes Narciso N. Zárate y Diego C. Callejón, cabos primeros Adolfo Entiveros y Luis C. Enríquez, y suboficial mayor Oscar R. Vignolo. Despegó de El Palomar a las 05:50 y regresó a las 14:10. Durante el vuelo observaron las estelas de condensación de dos aeronaves, a una altura aproximada de 10.500 metros en dirección a Malvinas.

OF s/n (CAE). B-707, matrícula TC-91, indicativo TRONCO 1. Misión: exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: vicecomodoros Marcelo A. Conte y Rodolfo G. Muñoz, suboficiales principales Andrés M. Hustey y José G. Ramos, y suboficial mayor Casimiro E. Martínez. Despegó de Ezeiza a las 06:20 y regresó a las 14:20.

OF s/n (CAE). B-707, matrícula TC-93. Misión: exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: vicecomodoros Horacio E. Genolet y Rubén M. Montenegro, suboficial mayor Carlos Blazek, suboficial auxiliar Ángel Salvador, y suboficiales mayores Adolfo S. Recalde y Aroldo R. Bonorino. Despegó de San Julián a las 11:20 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 15:40.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

No se ejecutaron operaciones aéreas ofensivas, pero sí misiones de exploración, reconocimiento y abastecimiento aéreo. Entre tanto, el Estado Mayor de la FAS planificaba diversas operaciones de ataque sobre naves enemigas para llevarlas a cabo en la oportunidad que fuese propicia.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Se ordenaron diez salidas sobre las áreas de exploración:

OF s/n. F-27, matrícula TC-78, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: mayores Mario A. Núñez y Adolfo Rodríguez, cabo primero Guillermo J. Lamas y cabo principal Horacio R. González. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:50 y arribó a las 11:30. Volvió a salir a las 15:00 y aterrizó a las 17:45.

OF s/n. F-27, matrícula TC-76, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: mayor Roberto H. Montaldo, capitán Julio A. Mirgone, cabo primero Orlando R. Domínguez y cabo principal Daniel A. Medina. Despegó de Comandante Espora a las 09:00 y arribó a Viedma a las 12:15. Volvió a salir a las 13:50 y retornó a Comandante Espora a las 16:30.

OF s/n. F-27, matrícula T-44, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre zonas “Charlie” y “Delta”. Tripulación: capitanes Ernesto J. Cuello y Armando R. Valverde, y cabos primeros Eduardo A. Muñoz y Jorge O. López. Despegó de Trelew a las 09:00 y aterrizó en Comodoro Rivadavia a las 12:30. Volvió a salir 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 sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: capitán Ernesto Prior. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:10 y regresó a las 11:45.

OF s/n. Dos IA-58, matrículas A-551 y A-558, indicativo PACÚ 2, armados con 76 cohetes FFAR 2.75 pulgadas, ametralladoras y cañones. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo sobre litoral marítimo. Tripulantes: primer teniente Raúl Federici y teniente Miguel Filipanics. Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 12:35 y regresaron a las 13:52.

OF s/n. F-27, matrícula T-42, indicativo PACÚ. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: vicecomodoro Mario J. Andelique, mayor Juan M. Rodríguez, y cabos primeros Mario J. Simón y Santiago G. Cabral. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:55 y aterrizó a las 17:25.

Escuadrón Fénix

Se cumplieron seis salidas sobre las áreas focales:

OF 154 (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 09:30 y regresó a las 12:00.

OF s/n (FAS). AC-690, matrícula LV-LTU, indicativo KRILL. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Krill”. Tripulación: alférez Norberto García Marín. Despegó de Trelew a las 13:00 y aterrizó a las 15:00.

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 El Palomar a las 14:30 y arribó a las 20:15 con escala en Mar del Plata.

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 15:00 y aterrizó a las 17:30.

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 haber realizado dos vuelos desde Río Gallegos con un tiempo de vuelo de 2 horas y 20 minutos.

Transporte y abastecimiento aéreo

A pesar de que la pista de Puerto Argentino se encontraba prácticamente al alcance de la artillería de campaña enemiga, se ejecutó una tarea de abastecimiento aéreo:

OF s/n. C-130H, matrícula TC-66, indicativo ACUARIO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: mayor Rubén O. Palazzi, vicecomodoros Julio C. Sanchotena y Roberto C. Tribiani, suboficial auxiliar Juan C. Romero, suboficiales principales Américo A. Arévalo y Carlos A. Sánchez, y cabo principal José O. Torres. Despegó de Río Gallegos a las 15:25.

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

El TC-66 despegó de Comodoro Rivadavia con 15 toneladas de munición de 155 mm, voló hasta Río Gallegos donde abordaron 44 pasajeros (relevo de artillería antiaérea) y volvió a despegar rumbo a las islas³⁵. Al aterrizar en Malvinas, la cubierta principal delantera derecha se reventó. Como no era posible reemplazarla debido a la situación táctica, se decidió despegar en esas condiciones, con el peligro de que se desbandara la cubierta y que

³⁵ RUBÉN OSCAR PALAZZI, *Puente Aéreo...*, Dunken, 2006, op. cit., págs. 124 a 127.

la otra no aguantase el peso. A los diez minutos de aterrizados, completada la descarga, se inició la carrera de despegue con el avión caído hacia la derecha. Ante el peligro de que reventara la cubierta que soportaba todo el peso, se rotó muy por debajo de la velocidad mínima y se logró despegar. El procedimiento de rotación se realizó mientras el copiloto giraba el comando a la izquierda para sustentar primero el plano derecho.

Habiendo obtenido el control del mar y una parcial superioridad aérea, los británicos no conseguían interceptar los aviones de transporte e interrumpir el puente aéreo. De acuerdo con fuentes británicas³⁶, se ensayaron varias tácticas para interrumpir el puente aéreo de los Hercules argentinos: el 11 de junio se decidió usar dos PAC de Sea Harrier simultáneas. Los cuatro aviones se instalarían juntos al mismo nivel; desde allí, una sección se apartaría y haría un descenso rápido a bajo nivel y orbitaría sobre bahía Reina Carlota, en la costa oeste de Gran Malvina. La otra PAC, a medio nivel, se dirigiría al *Invincible* a cargar combustible, mientras el par a bajo nivel quedaría en espera de un C-130. Se esperaba que la retirada de la PAC en altura sería captada por los radares argentinos y un supuesto Hercules se vería tentado a decolar de —o dirigirse a— Puerto Argentino. Era un plan razonable basado en los movimientos previos de los C-130.

Por fortuna, a los británicos no se les presentó la oportunidad. Los dos Sea Harrier (en bajo nivel) fueron a San Carlos a reabastecerse y, mientras aterrizaban, pincharon sus cubiertas en la pista metálica. Aunque después fueron capaces de retornar al *Invincible*, sin concretar la interceptación.

El TC-66 ACUARIO aterrizó en la BAM Malvinas a las 18:08. Volvió a salir quince minutos después y aterrizó en Comodoro Rivadavia a las 22:10.

La continua burla del bloqueo británico lograda por las heroicas tripulaciones de C-130 se explica porque nunca repitieron la misma ruta. Pese a las amenazas y a la meteorología adversa, continuaron abasteciendo las tropas argentinas con víveres, material, armas y municiones, y evacuando heridos hasta el final del conflicto.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

Media hora pasada la medianoche, comenzó un bombardeo naval desde la zona nordeste hacia las primeras líneas. Finalizó a la 01:50. Listas para iniciar el avance final sobre Puerto Argentino, las tropas británicas atacaron durante la noche posiciones argentinas en los montes Longdon, Harriet y Dos Hermanas. Sería una jornada ajetreada para el CIC Malvinas.

El radar TPS-43 detectó entre las 07:52 y las 12:05 catorce PAC británicas como mínimo. A las 08:22 aparecieron en la pantalla dos secciones que atacaron blancos en la primera línea. A las 08:35 se cortó el radar por un ataque al aeropuerto y a Puerto Argentino. Una sección de Harrier efectuó un bombardeo de precisión a la BAM Malvinas tratando de evitar que los Pucará repitieran la operación del día anterior. Eligieron como blancos los aviones estacionados en los precarios refugios construidos a ambos lados de la pista. Dos IA-58 fueron averiados.

A las 08:50 el TPS-43 de nuevo en servicio siguió dos secciones de ataque y una PAC sobre la flota en el 082° a 210 km. A las 12:05 se relevó con el TPS-44 del Ejército. Cerca del mediodía un helicóptero Gazelle se aproximó en forma furtiva por la bahía Anunciación y disparó dos misiles filoguiados AS-12 en dirección al puesto del Comando Conjunto argentino, ubicado en una antigua casona denominada Stanley House, en cuyo piso superior funcionaba el comando del Componente Aéreo y el CIC Malvinas.

El vicecomodoro Oscar Aranda, jefe del Centro de Información y Control, divisó desde el camino de entrada a la población dos luces blancas que avanzaban viboreando por el cielo...

³⁶ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 221.

y luego la explosión muy cerca de la residencia ocupada por el CIC. Llegó corriendo y comprobó que en la habitación de trabajo, dentro de una nube de polvo, los mayores Oliva y Pergolini intentaban poner orden. Las bolsas de arena que cubrían las ventanas habían caído sobre mapas y cartas. Por fortuna, la artillería antiaérea había reaccionado y el piloto del Gazelle, al ver que lo buscaban las trazantes de 35 mm, abandonó el guiado del segundo misil y huyó.

El primer AS-12 impactó en la casa ocupada por el Batallón de Inteligencia del Ejército, a 150 metros. El segundo cayó en el agua, en la rada del puerto, cerca del buque hospital ARA *Bahía Paraíso*, que se encontraba a punto de zarpar con heridos hacia el continente.

Los ataques aéreos se sucedieron a lo largo del día contra diferentes blancos alrededor de Puerto Argentino, BAM Malvinas, y los montes Rochfort y Longdon. La cercanía y la precisión de los ataques desnudaron la vulnerabilidad de los objetivos radicados en el caserío de Puerto Argentino. A las 16:01 bombardearon el excuartel de los Royal Marines en Moody Brook, ocupado por el comando de la Brigada 3 de Infantería. La posibilidad de que, en horas más, la población entera se transformase en un campo de batalla, indujo al comandante conjunto, general Benjamín Menéndez, a descentralizar los comandos de los componentes en lugares de alternativa.

Guiado por el TPS-43, el C-130 ACUARIO aterrizó a las 18:08 con 15 toneladas de municiones y 44 hombres al mando del primer teniente Ángel Villano para reemplazar a las dotaciones de la batería antiaérea Rheinmetall de 20 mm. Despegó a las 18:23 y desapareció en azimut 143° a 47 km. A las 19:13 aterrizó un F-28 de la Armada (5-T-21) y despegó a las 19:23.

A las 19:40 el TPS-43 captó cinco ecos muy fuertes, posibles barcos en el 052° a 30 km. Se desprendieron alrededor de siete helicópteros que se perdieron en el 047° a 13 km.

El TPS-43 operó un total de 20 horas y 50 minutos, mientras que el TPS-44 de Ejército lo hizo durante 2 horas y 55 minutos. No se produjeron cortes por viento fuera de norma, ni por falla técnica. Hubo un corte de transmisión de 15 minutos por alarma roja sobre el sitio radar.

Esa noche cayó monte Longdon. Desde Puerto Argentino se observaba el fuego de cañones navales, bengalas y miles de trazantes que convergían sobre ese lugar. Después, corrigieron el bombardeo naval hacia la casa donde se alojaban los pilotos de Pucará, al costado del hipódromo. Una de las salvas dio tan próxima que los cascotes cayeron sobre el techo. Un obús dio en una casa de kelpers ubicada en la vereda de enfrente. Luego de dos o tres salvas cercanas, los pilotos comprendieron que les tocaba en cualquier momento por lo que se dirigieron hacia la zona céntrica. En la mitad de la noche, en medio del feroz intercambio de artillería y del más estricto toque de queda, los pilotos caminaron por las calles desiertas de Puerto Argentino, encabezados por el jefe de escuadrón, mayor Miguel Navarro, buscando un alojamiento más seguro.

Por la noche, las posiciones más adelantadas en cerro Zapador (Sapper Hill) fueron abatidas por un prolongado bombardeo naval.

* * *

Salidas operativas del 11 de junio

La Fuerza Aérea ejecutó 20 salidas desde el continente, de las cuales 2 fueron de combate.

Sábado 12 de junio

Meteorología

En la región patagónica, el día se presentó parcialmente nublado, con nubes medias y altas, y vientos del sector norte de entre 5 y 20 km/h. En las islas, durante las primeras horas del día, los techos se mantuvieron entre 200 y 300 metros, con lloviznas y vientos leves del sector nornoroeste. A partir del mediodía, se observó una rápida mejoría con nubosidad media, favorable para las operaciones.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: parcialmente cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 18 km/h.
- Río Gallegos: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 19 km/h.
- Río Grande: parcialmente cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 6 km/h.
- Trelew: parcialmente cubierto con nubosidad media, buena visibilidad viento a 18 km/h.
- San Julián: parcialmente cubierto con nubosidad baja (1/8) a 1000 metros, buena visibilidad, viento a 35 km/h.
- Santa Cruz: parcialmente cubierto con nubosidad media y baja (2/8) a 300 metros, buena visibilidad, viento a 40 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-92, indicativo TRONCO 2. Misión: exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: vicecomodoro Eduardo Fontaine, mayor Juan C. Ossa, suboficial principal Flavio Lución, suboficial mayor Guillermo B. Oviedo, suboficial principal Ernesto A. Wagner, suboficial Daniel H. Figueroa y cabo primero Eduardo D. Bordenabe. Despegó de El Palomar a las 06:40 y regresó a las 14:40. Durante el vuelo recibieron interferencias en el radar de navegación y avistaron varias estelas de aviones rumbo a Malvinas.

Situación táctica

Al amanecer, desde los montes Longdon y Dos Hermanas arrancó la embestida final sobre Puerto Argentino. Se produjeron recios combates cuerpo a cuerpo y bajas en ambos bandos. Los británicos no solo usaban su infantería, sino también el apoyo eficiente del fuego naval y de la artillería de campaña. Por el norte aparecieron treinta vehículos tipo Scorpion, en dirección a monte Longdon.

Las fuerzas defensoras del frente oeste se replegaron hacia Puerto Argentino, mientras el Grupo de Artillería 3 disparaba con gran eficiencia los cañones de 155 mm contra las posiciones de artillería enemiga, en la zona norte de monte Kent y de North Basin (18 km al suroeste de Puerto Argentino). Entre las 04:30 de este día y las 08:00 del siguiente, los cañones del Ejército Argentino dispararían alrededor de 2500 proyectiles y efectuarían numerosos cambios de posición. La defensa terrestre se rehízo más atrás y volvió a cerrar el dispositivo.

Al mediodía, los efectivos británicos que avanzaban desde el suroeste tomaron el monte Harriet. El Batallón de Infantería de Marina 5, pese a recibir un duro castigo, defendió la posición en cerro Vernet (monte Tumbledown, a 10 km de Puerto Argentino).

El Componente Terrestre al constatar que, una a una, caían las fortificaciones que debían contener el asalto, solo imaginaban requerir más apoyo de fuego aéreo y no sobre un blanco en particular, sino masivo.



Los requerimientos eran imprecisos, porque ni ellos sabían qué había que atacar. Pedían bombardeos sobre zonas extensas marcadas en la carta. Para satisfacerlos no hubieran alcanzado los aviones de varias fuerzas aéreas³⁷.

Con el correr de las horas, y ante los pedidos de aclaración formulados por los oficiales de enlace de la Fuerza Aérea (OEFA), el Centro Coordinador de los Fuegos de Apoyo del Ejército precisó la ubicación de la artillería enemiga en Port Harriet y se cursó un pedido de apoyo aéreo más exacto.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

Operaciones aéreas ofensivas

Desde las primeras horas, sobre la base de los requerimientos que se recibían de Malvinas, la FAS enviaría a lo largo del día cuatro secciones de Canberra y dos escuadrillas de A-4B. Apenas pasada la medianoche, salieron los primeros BMK-62 para atacar las posiciones enemigas ubicadas en bahía Agradable (Bluff Cove).

OF 1310. Dos BMK-62/64, indicativo TAURO, armados con cuatro bombas MK-17 de 1000 libras con cola frenada. Versión de combustible Delta. Misión: bombardeo nocturno a baja altura sobre posiciones enemigas en bahía Agradable (posición 51°45'S/58°11'W, 28 km al suroeste de Puerto Argentino). Tripulación: mayor Ramón P. Vivas y primer teniente Jorge G. Roco (B-111), capitanes Roberto Pastrán y Fernando J. Casado (B-105). Despegaron de Río Gallegos a las 00:20.

La navegación fue a baja altura (300 metros); desde 450 km antes del objetivo material volaron por debajo de nubosidad convectiva con lluvia persistente. Cuando estaban a 65 km de la isla San José, eyectaron tanques externos. A cada avión se le desprendió solo uno. Por la asimetría, regresaron a Río Gallegos. Aterrizaron a las 02:30.

OF 1311. Dos BMK-62, indicativo ACUARIO, armados con cuatro bombas MK-17 de 1000 libras con cola frenada. Versión de combustible Delta. Misión: bombardeo nocturno a baja altura sobre posiciones enemigas en bahía Agradable. Tripulación: capitán Juan Freijó y primer teniente Armando Dubroca (B-102), capitán Alfredo R. Bredeston y teniente Carlos A. Mondino (B-108). Despegaron de Río Gallegos a las 00:20.

Debido a distintos inconvenientes, el servicio de armamento de Río Gallegos no había tenido tiempo de configurar los aviones de acuerdo con lo dispuesto en la orden fragmen-

³⁷ Testimonio del comodoro VGM (R) Gilberto Oliva a la Comisión BANIM, por entonces uno de los oficiales de enlace de la Fuerza Aérea, con el grado de mayor.

taria y salieron con dos bombas MK-17, en lugar de cuatro. La ruta planificada estipulaba entrar por el sur, a 68 km de Puerto Argentino, volar hasta los 20 km al sudoeste, y desde ahí colocar rumbo final de ataque 350°. Cuando se encontraba a 18 km del blanco, sobre el mar, el N.º1 regresó a Trelew con inconvenientes en los instrumentos de navegación. Siguió el B-108. Al llegar al objetivo, el capitán Bredeston encontró nubes entre los 700 y 800 metros. En el informe posterior, el piloto estimó que el bombardeo se produjo a la 01:20, unos 9 km al oeste del objetivo fijado. Volando a 450 metros, dejaron la isla, pusieron rumbo 210° durante 110 km y luego, con 280°, regresaron a Río Gallegos donde aterrizaron a las 02:30.

Con luz diurna se ordenó salir a los cazabombarderos.

OF 1312. Cuatro A-4B, indicativo ALFA, armados con tres bombas BR 250 y cañones, con REV. Misión: atacar la artillería en Port Harriet House (51°44'05"S/58°00'50"W, unos 13 km al suroeste de Puerto Argentino). Tripulantes: capitán Jorge L. Bergamaschi (C-207), alférez Jorge N. Barrionuevo (C-236), y tenientes Fernando Robledo (C-230) y Carlos E. Ossés (C-224).

Despegaron desde San Julián a las 14:00 y volaron al punto de reabastecimiento aéreo. Antes de alcanzarlo, el N.º4 (Ossés) regresó con desperfectos en la presurización. Al reabastecerse, el jefe de escuadrilla no recibió combustible en un tanque externo, por lo que abandonó la misión. La sección siguió a cargo del N.º3 (Robledo). Se dirigieron al primer punto de control en posición 52°10'S/57°45'W (40 km al sur de Puerto Argentino). Antes de llegar, el guía constató que le fallaba la unidad indicadora de rumbo (C-8) y decidió desistir. El alférez Barrionuevo guio a la sección que aterrizó en San Julián a las 16:30.

OF 1314. Cuatro A-4B, indicativo PARÍS, armados con tres bombas BR 250 y cañones. Misión: ataque a buques en el estrecho de San Carlos, con REV. El N.º1, capitán Pablo M. Carballo (C-221), despegó a las 15:20, seguido por el N.º2, teniente Carlos A. Rinke, que abortó el despegue al encenderse la luz de alarma de fuego. En la maniobra, enganchó la barrera de contención. Esta situación demoró la partida del N.º3, teniente Daniel E. Gálvez y del N.º4, alférez Hugo E. Gómez. Mientras retiraban el avión enganchado en la barrera, se perdió tiempo y se canceló la misión.

El N.º1 solicitó realizar vuelo de reconocimiento dentro de la zona de exclusión, bajo órdenes del jefe de escuadrón, vicecomodoro Rubén Zini. Durante esa tarea, avistó un buque que no tenía bandera ni tripulantes sobre cubierta. Le hizo pasadas rasantes y pidió autorización para atacarlo. Le fue denegada y le ordenaron regresar. Arribó a San Julián a las 17:00.

Siempre con intención de neutralizar las piezas de artillería británicas en monte Harriet, la Fuerza Aérea Sur ordenó bombardearlas durante la noche con los BMK-62, guiados por el radar del CIC Malvinas.

OF 1315. Tres BMK-62/64, indicativo ROMA, armados con cuatro bombas MK-17 de 1000 libras con cola frenada. Versión de combustible Delta. Misión: bombardeo nocturno a baja altura sobre posiciones británicas en monte Harriet. Tripulación: primeros tenientes Roberto E. Rivollier y Jorge A. Annino (B-105), primeros tenientes Juan D. Heredia y Manuel F. Gerez (B-111). El tercer avión no decoló por falla del sistema de comunicaciones. Despegaron de Río Gallegos a las 18:50.

Rol de combate TPS-43 Malvinas: teniente Guillermo Saravia y cabo primero Roberto Baiz.

Volaron hacia el punto de descenso y, desde allí, hacia el sur del estrecho de San Carlos. Cerca del objetivo, sin contacto en pantalla ni por VHF, el radar le notificó por frecuencia sobre la presencia de una PAC británica que a las 20:10 se encontraba en el radial 090° a 240 km con rumbo 270°. Asimismo, por falla del radio-altímetro, el guía desconocía la altura en vuelo bajo sobre el mar y el numeral no podía asumir el guiado por volar en un

BMK-64, también sin radio-altímetro por tratarse de un adiestrador doble comando. A raíz de estas novedades y por la cercanía de la PAC, se suspendió la misión. Aterrizaron en Río Gallegos a las 21:05.

OF 1316. Dos BMK-62, indicativo BERLÍN, armados con cuatro bombas MK-17 de cola frenada. Versión de combustible Delta. Misión: ataque a baja altura a concentración de tropas en monte Harriet. Tripulación: capitán Juan T. Martínez Villada y primer teniente José N. Pagano Fernández (B-104), capitán Eduardo O. García Puebla y primer teniente Jorge J. Segat (B-102). Decolaron de Río Gallegos a las 23:00.

Rol de combate TPS-43 Malvinas: primer teniente Carlos Mazzochi y cabo principal Enrique Sierra.

Rol de combate TPS-43 Río Gallegos: primer teniente José A. Romero, alférez Pedro Maks, cabo Rodolfo Durán y cabo Orlando Luziaga.

Despegaron en forma individual, pues formar cargados con bombas era peligroso. La reunión se dificultó por la niebla, la nubosidad baja y la oscuridad. Ascendieron volando en formación entre nubes con un rumbo paralelo a la ruta directa al blanco, desplazados hacia el norte. Próximos al punto de descenso, el guía hizo señas de que tenía problemas (fallas en la bomba de combustible) y de que el numeral siguiera solo. El B-104 regresó a Río Gallegos a las 24:00. La responsabilidad de cumplir la misión recayó en una sola tripulación. El capitán García Puebla y el primer teniente Jorge J. Segat continuaron hacia el blanco.

El blanco se encontraba muy cerca de las posiciones argentinas, lo que me hacía temer que pudiera equivocarme en la navegación y batir propia tropa³⁸. Volando a muy baja altura, en forma intermitente, atravesamos nubes y chubascos que disminuyeron a cero la visibilidad. Por radar, llegamos al punto inicial de la corrida final. Controlamos el combustible y comprobé que habíamos excedido el consumo. Decidimos reducir la velocidad a 600 km/h), una economía que también aumentaba la posibilidad de que fuésemos detectados y derribados.

Colocamos rumbo 130°, se quebró la nubosidad y pude ver dos embarcaciones que se encontraban al frente y a ambos lados de nuestra trayectoria, con apariencia de tratarse de dos fragatas. [...] Decidí bajar hasta que el altímetro indicara casi cero. La única referencia visual del exterior eran los esporádicos reflejos de la luna sobre el mar. No compartí el peligro con el navegador, aunque no pude disimularlo demasiado tiempo pues tuve que corregir el rumbo y franquear el espacio en forma equidistante entre las fragatas para limitarles el campo de tiro.

Apagué el tablero de instrumentos para distinguir mejor las señales externas y continué a ras del mar, era nuestra única defensa efectiva, aunque tan peligrosa como un misil. Segat me dictaba los rumbos y yo los colocaba de modo intuitivo. Nos desplazábamos lentamente, en silencio total, entre esas dos plataformas de tiro. Pese al frío intenso, iba bañado en transpiración. Aún recuerdo el sonido agitado de nuestra respiración en las máscaras.

Volamos unos 15 km entre los buques, la vista clavada en sus siluetas, alertas al disparo de un misil para intentar por lo menos esquivarlo. Evitando hacer virajes superamos los obstáculos. La posibilidad de caer abatido disminuyó. Aún no entiendo por qué no nos derribaron, ya que al otro día se confirmó que eran dos fragatas con aptitud de combate, la HMS *Arrow* y una segunda no identificada, ubicadas en los radiales 010° y 350° de Puerto Argentino.

Si bien las había superado, estábamos seguros de que nos habían detectado y dado la alarma. El navegador me informó que faltaban 9 km para el punto de lanzamiento de los 2000 kg de bombas. De pronto, con gran sorpresa, notamos que volábamos en medio del mar. Luego de chequear el equipo, Segat me dijo que presumía que funcionaba mal y

³⁸ Testimonio del comodoro VGM (R) Eduardo O. García Puebla a la Comisión BANIM.

que era posible que hubiésemos superado en varios kilómetros el punto de viraje hacia el blanco y, quizás, íbamos directo al corazón de la flota enemiga; esto explicaba el exceso de consumo de combustible.

El comentario era lógico e irrefutable, pero aceptarlo significaba el fracaso. [...] Le dije a mi sufrido navegador: «¡Quedate tranquilo que hoy estoy inspirado, le vamos a pegar!». Segat me respondió que confiaba en mí, a pesar de las evidencias en contrario... Seguimos con baja velocidad, ya debajo del «mosca» (mínimo combustible para regresar a la base), casi perdidos y rodeados de buques, sin ver los instrumentos todavía apagados y casi sin distinguir nada afuera. Lloviznaba. Me concentré en el sector derecho de mi campo visual desenchufando los demás sentidos y dejando que mis reflejos llevaran el avión.

Penetrando la noche, me pareció ver un distante y tenue parpadeo de luz encima del horizonte. Había dos posibilidades: que fuera una estrella o una fogata. Era la última opción de encontrar las islas. Después de un minuto, comprobamos que era una fogata en un punto elevado: ¡Monte Kent! Con aterrorizada pero intensa alegría, exclamé: «¡Los tenemos!». Quisimos contactarnos con el radar de Malvinas y no tuvimos respuesta, pero no insistimos para evitar que nos localizaran. Comenzamos a divisar contornos en la penumbra cuando, de pronto, se encendieron una gran cantidad de luces adelante y a la izquierda. No lo podía creer: era Puerto Argentino totalmente iluminado. Veníamos bastante bien, con esta referencia fundamental me ubiqué y vi la zona del blanco, situada entre la pista y monte Kent.

Orienté el avión, levanté la línea de vuelo para hacer el bombardeo horizontal de bajo nivel y superar las sierras que se encontraban después. Hicimos el control previo al bombardeo que finalizaba con la apertura del portabombas. En ese momento, recibimos al radar de Malvinas que nos decía: «Para el avión que entra desde el norte informo que se aproximan dos bandidos por el radial 090° con rumbo convergente al suyo». Evidentemente, alertados por las fragatas, venían del portaviones.

Lanzamos las bombas en el lugar exacto y, enseguida, sentimos un salto y un estremecimiento intenso, acompañado de una intensa iluminación que enrojeció el cielo. Eran las 00:20 del 13 de junio.

Llamó nuevamente el radar: «Los bandidos están próximos al monte Kent, uno de ellos hace viraje hacia el sur». Cortaron el radar por seguridad. Es decir que acabábamos de cruzarnos con los Harrier. Quizás los hubiese confundido la explosión de las bombas, pero uno de ellos se lanzaba a la caza ya que había colocado rumbo sur.

Apenas superamos las crestas de los cerros, piqué el avión colocando G negativas y grité: «Jorge, agarrá la manija superior de eyección y si sentís un golpe fuerte, eyectate. ¡No esperes mi orden, se nos vienen al humo!». Di potencia a pleno y estiré el brazo derecho para eyectar tanques de puntera de ala que aumentan la resistencia aerodinámica y el consumo consecuente. Recordé la orden de no eyectar los tanques, por haber pocos de repuesto y de volar con estos a una velocidad superior al límite fijado por el manual.

Las ideas se agolpaban en mi mente: si tiraba los tanques desprestigiaba al escuadrón permitiendo poner en tela de juicio la subordinación y el espíritu de combate de aquel; si no lo hacía y volaba a 450 nudos, no llegaría al continente por falta de combustible o por destrucción del avión por problemas estructurales. Opté por mantener los tanques y reducir la velocidad a 380 nudos para ahorrar combustible. [...] Pensé: «¡Cuánta ventaja le estoy dando a este inglés!».

La vista saltaba de la superficie difusa del agua a la negrura de la cola del avión, tratando de ver la salida del Sidewinder para esquivarlo. También tomaba la manija de eyección cuando miraba hacia delante, pero debía soltarla para mirar atrás. El navegador, en la soledad metálica de su habitáculo, hacía afiebrados cálculos de combustible y, muy acertadamente, me dijo: «Viremos un poco a la izquierda para no chocar contra alguna isleta de las que abundan cerca de la costa». El combustible no alcanzaba si hacía un rodeo y



Volando en la noche - Pintura del Cap. VGM (Rva.) Exequiel Martínez

tenía dos opciones: cortar camino pasando por el estrecho de San Carlos, o ascender antes de lo previsto, con la posibilidad de ser detectados por los cazas. Opté por lo segundo, ya que San Carlos estaba terriblemente protegido y con gran posibilidad de encontrar fragatas.

El primer teniente Segat iba contando la distancia recorrida desde el blanco. Especulamos sobre la distancia que los interceptores se aventurarían a seguirnos. A 55 km de Malvinas, el navegador me dijo: «Calculé el combustible y no llegamos al continente, tenemos que subir para consumir menos». Por lo tanto, iniciamos un ascenso cambiando progresivamente el rumbo hacia donde imaginábamos que estaba el continente, mientras decía «¡bueno viejo, que Dios nos ayude!». De pronto, se me iluminó toda la cabina con un notable chasquido. Sentí un escalofrío y creí que era el fin. Inmediatamente reconocí, por haberlos visto antes, que eran «fuegos de San Telmo» (descargas eléctricas muy notables de noche, que producen chispas de desplazamiento irregular, por dentro y fuera del avión, dando sensación de fantasmal irrealidad).

Los minutos corrían y también la transpiración bajo los trajes impermeables. «¡Aún no nos derriban!», pensaba. Así llegamos a 150 km, era increíble. Mientras me relajaba, anuncié: «¡Creo que podemos darnos por vivos!». El navegador replicó: «¡Es cierto, pero mi equipo de navegación no me indica radial desde hace tiempo! Estamos medio perdidos, así que no cantemos victoria».

Ninguna emisora entraba en el ADF ya que, preventivamente, transmitían con menos potencia. La única posibilidad, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas, era que nos tomara y guiara un radar. Los minutos se alargaron mientras llamaba por VHF y no obtenía respuesta. Tal vez estuviésemos tan al sur que nadie nos escuchara, ni siquiera volando a 12.000 metros. De ser así, nos tendríamos que eyectar por falta de combustible, vaya a saber dónde ni quién nos iba a rescatar. Reiteré los llamados en todas las frecuencias posibles.

Pocas veces escuché una instrucción más dulce que el «Prosigan» de ese momento, y gritamos de alegría, cuando confirmaron: «Los tenemos en pantalla». Aún sin la certeza de llegar, nos dimos el lujo de recordar a nuestras familias. Estábamos muy desviados, pero la voz maternal del radarista nos guio hasta aterrizar en Río Grande. Al tocar tierra, por

la radio soltamos un fuerte «¡Viva la Patria!» y, a continuación, como un eco escuchamos que los operadores de la torre de vuelo y del radar que repetían nuestro viva.

Eran las 02:00 del 13 de junio de 1982. Al bajar, me esperaban dos premios de incalculable valor: una medallita de la Virgen de Luján, entregada por un suboficial, y las palabras del mayor Catalá transmitidas desde la isla: «Cuatro impactos, cuatro explosiones, misión exitosa, justo en el blanco, muy buena, ¡gracias!».

* * *

En el Sector de Defensa Comodoro Rivadavia, la FAS ordenó dos salidas en alerta de M-III EA para patrulla aérea:

Alerta 3 minutos. M-III EA, indicativo NEGRO, versión “Bravo” de dos tanques de 500 litros, armado con un misil Matra 530 IR/EM y cañones. Misión: ICV y patrulla aérea. Tripulante: mayor Hugo Páez (I-018). Operó desde Comodoro Rivadavia con un tiempo de vuelo de una hora.

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

Transporte y abastecimiento aéreo

Los KC-130 reabastecieron las escuadrillas de ataque, y dos C-130H fueron enviados a Puerto Argentino con elementos de gran prioridad: medicamentos, municiones, hasta radares y cohetes. El frente de los combates se encontraba muy cerca de la BAM Malvinas, por lo que la aproximación y el aterrizaje implicaban un gran riesgo. Uno de los C-130H volvió por situación táctica, pero el LANZA logró aterrizar y trasladó heridos al continente.

OF s/n. KC-130, matrícula TC-70, indicativo OMBÚ 1. Misión: abastecimiento en vuelo. Tripulación: vicecomodoro Enrique J. Pessana, primer teniente Gerardo R. Vaccaro, 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 12:40 y regresó a las 16:40.

OF s/n. KC-130, matrícula TC-69, indicativo OMBÚ 2. Misión: reabastecimiento en vuelo. Tripulación: mayor Roberto Briend, vicecomodoro Roberto J. Noé, 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 12:35 y regresó a las 15:45.

Ambos KC-130 se dirigieron al punto establecido en los 53°00'S/65°00'W (220 km al noreste de Río Grande) y reabastecieron a la escuadrilla ALFA de A-4B y a la sección COLA de dos A-4Q de la Armada.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-65, indicativo TORO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: capitanes Víctor H. Borchert y Hernán A. Daguerre, comodoro Roberto F. Mela, suboficiales auxiliares Héctor A. Sosa y Hugo D. Castellini, suboficial ayudante Manuel R. Carabajal y suboficial auxiliar Carlos H. Paoloni. Despegó de Río Gallegos a las 03:30. A las 04:40, el Comando de la FAS ordenó el regreso por situación táctica. Aterrizó a las 07:20, después de sobrevolar Malvinas.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-66, indicativo LANZA. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: vicecomodoro Rubén H. Cabanillas, mayor Adolfo E. Martínez, vicecomodoro Adrián J. Speranza, suboficial ayudante Juan Rydzik, suboficial auxiliar

Ricardo F. Bressan, suboficial ayudante Ramón A. Pajón y suboficial principal Bernabé Placencia. Despegó de Río Gallegos a las 16:30 y arribó a Malvinas a las 19:10. Volvió a salir a las 19:50, con cuarenta y cinco heridos y personal excedente.

Rol de combate TPS-43 Malvinas: teniente Guillermo Saravia y cabo primero Roberto Baiz.

Debido a la situación táctica, la única forma de realizar con éxito un aterrizaje en Malvinas era hacerlo en horas nocturnas entrando y saliendo por el sur de las islas. La ruta trazada por el TC-66 LANZA siguió una parábola muy al sur del archipiélago para finalizar a unos 100 km al sudeste de Puerto Argentino. El C-130 aterrizó en completa oscuridad, solo con los faros de carreteo. Llegó a la cabecera opuesta, giró 180° preparándose para el despegue con motores en marcha y de inmediato procedió a la descarga de la bodega.

Comenzaron entonces las voces desde el control para dar avisos, que luego serían precisas e intranquilas órdenes que lograron impacientar a la tripulación:

—LANZA, va a tener que despegar de inmediato, —el propio vicecomodoro Roberto Gamen había tomado el micrófono para dar más fuerzas a la directiva que impartía—.

—LANZA... Estamos en alerta roja... ¡Despegue!

—LANZA... ¡Debe cortar motores y abandonar el avión!

El comandante se quitó los auriculares y se dirigió a la bodega para ver qué pasaba. El contingente de hombres de la artillería antiaérea que acababan de ser relevados ya estaba a bordo, pero en la puerta de embarque trasera había una larga fila de vehículos, camiones, ambulancias con los faros encendidos iluminando el avión y con las balizas giratorias encendidas, como tratando de llamar la atención a las PAC que circundaban la zona. Pese a los gritos, no logró su objetivo.

Detrás del avión había un movimiento febril y un tanto desordenado con la circulación de camillas, órdenes y contraórdenes, el ruido de las explosiones de los cañones, el grito de los heridos y el ir y venir de las ambulancias. Los auxiliares de carga iban subiendo los heridos y los depositaban en el piso del avión, mientras que otros los acomodaban. Algunos de ellos venían con transfusión de sangre o suero, ayudados por heridos menos graves quienes sostenían los frascos como podían para no cortar la vital transferencia. Esta apremiante operación demoró unos cuarenta minutos. Teniendo en cuenta la oscuridad reinante y la confusión generada entre los que llegaban y los que debían embarcar, cobró singular importancia el profesionalismo de los auxiliares de carga del Hercules, imponiendo su firmeza para dar la prioridad necesaria embarcar el personal de relevo y los heridos.

El comandante volvió a la cabina, el control avisaba de un eco, posiblemente un helicóptero, que se movía muy lentamente a la altura del faro orbitando muy bajo como esperando nuestro despegue para atacar.

—LANZA, tiene que cortar motores y abandonar el avión: ¡hay una PAC próxima al aeropuerto!

—¡LANZA!... ¡Corten motores! ¡Abandonen el avión!... ¡Diríjense a los refugios!

No había cabida para el cumplimiento de esas órdenes. Pese al ataque de una PAC, era imposible bajar a los heridos del avión y la tripulación no abandonaría jamás su aeronave a merced del enemigo.

El comandante estaba frente a una gran encrucijada, pero por sobre todo tomó una decisión. Se sentó en el puesto de copiloto mientras impartía órdenes al copiloto y mecánico, ya no prestaban atención a las órdenes del control.

—Martínez... despegue lo más corto posible, antes del cráter tenemos que estar en el aire y con el tren subiendo. No ordene levantar los flaps hasta después de terminar un viraje

por derecha a rumbo 180°. Viraje de «tranvía» bien chato, no incline los planos, a mitad de la pista ya tendríamos que haber completado el viraje; aférrase a los instrumentos, vuele lo más bajo que pueda. No podemos usar faro de carreteo por el helicóptero que está probablemente al frente después del final de la pista y además tenemos una PAC arriba nuestro.

La inquietud volvía porque todavía no había terminado el embarque, el mecánico le hizo seña de un minuto.

Se oyó la comunicación del auxiliar de carga:

— Señor, comienzo a cerrar la rampa y puerta.

El comandante contestó: — ¡Agárrense que despegamos!

Rugieron los motores a plena potencia, toda la tripulación concentrada y expectante en su rol de combate. Con la puerta y la rampa cerrándose, el Hercules dejó la pista y se perdió en la oscuridad. El despegue fue perfecto y de inmediato comenzaron el viraje de tranvía rumbo al sur.

Una vez levantados los flaps, escucharon el control:

— LANZA... ¡la PAC los sigue con rumbo de interceptación 270° en este momento!

A partir del aviso comenzaron a realizar maniobras evasivas con cambios de rumbo, y actitud del avión, con aplicación de G positiva y negativa que prolongaron durante 30 minutos³⁹.

Al sobrepasar el canal San Carlos, respiraron un poco más aliviados. El resto del vuelo fue tranquilo. Aterrizaron en Río Gallegos a las 22:10 con fuerte viento cruzado. Fueron recibidos por el jefe de la BAM, comodoro Nelsis Rodoni, que se dirigió al encuentro del vicecomodoro Cabanillas:

— Gracias... Gracias por traerlos de regreso a casa⁴⁰.

La mayoría de los heridos quedaron en la capital santacruceña. A las 22:50, el TC-66 LANZA despegó hacia Comodoro Rivadavia, donde aterrizó a las 00:15 del 13 de junio y dejó al resto de los heridos y pasajeros.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Se cumplieron diez salidas sobre las áreas de exploración:

OF s/n. F-27, matrícula TC-78, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: mayores Mario A. Núñez y Adolfo Rodríguez, cabo primero Guillermo J. Lamas y cabo principal Horacio R. González. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:50 y retornó a las 11:40.

OF s/n. F-27, matrícula T-44, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: capitanes Ernesto J. Cuello y Armando R. Valverde, y cabos primeros Eduardo A. Muñoz y Jorge O. López. Despegó de Trelew a las 08:55 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 12:25. Volvió a salir 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: mayor Roberto H. Montaldo, capitán Julio

³⁹ De acuerdo con lo registrado en el Diario de Guerra del Radar Malvinas, el C-130 desapareció de la pantalla en el radial 100° a 56 km, con la PAC en el radial 85° a 100 km con rumbo 270°. Aparentemente el C-130 no fue detectado por radares británicos ya que la PAC mantuvo el rumbo, y luego de realizar una serie de circuitos sobre la posición del radar, efectuó un bombardeo sobre el aeródromo.

⁴⁰ RUBÉN OSCAR PALAZZI, *Puente Aéreo...*, Dunken, 2006, op. cit., págs. 129 a 135 (relato abreviado).

A. Mirgone, cabo primero Orlando R. Domínguez y cabo principal Daniel A. Medina. Despegó de Comandante Espora a las 09:00 y arribó a Viedma a las 12:00. Volvió a salir a las 14:15 y aterrizó en Comandante Espora a las 17:15.

OF s/n. DHC-6, matrícula T-81, indicativo PACÚ 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: primer teniente Daniel Herlein y teniente José Papavero (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:16 y regresó a las 12:20.

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 Pedro Tur Baigorri y Víctor Amrein (E-220). Despegaron de la BAM Mar del Plata a las 11:00 y aterrizaron a las 13:00.

OF s/n. IA-58, matrícula A-558, indicativo PACÚ 2, armados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo sobre litoral marítimo. Tripulantes: teniente Miguel Filipanics. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 12:30 y aterrizó a las 14:40.

OF s/n. F-27, matrícula T-42, indicativo PACÚ. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: mayor Juan M. Rodríguez, vicecomodoro Mario J. Andelique, y cabos primeros Mario J. Simón y Santiago G. Cabral. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:40 y aterrizó a las 17:00.

Escuadrón Fénix

Se ordenaron cinco salidas de exploración y reconocimiento sobre las respectivas áreas:

OF s/n (CAE). C-500, matrícula LV-MZG, indicativo CASERO 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Alfa”. Tripulación: alféreces Vicente Collerone y Adrián González. Despegó de El Palomar a las 09:00 y arribó a las 15:15 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 Comodoro Rivadavia a las 15:00 y regresó a las 17:00.

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 Comodoro Rivadavia a las 15:05 y regresó a las 17:41.

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 realizaron dos misiones, con un total de 4 horas y 25 minutos volados desde Río Gallegos.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

Desde el ataque con misiles AS-12 del día anterior, el brigadier Castellano había ordenado que, en las horas de oscuridad, el CIC y todo el Estado Mayor funcionara en el edificio de la Gobernación de las islas, ubicado en una posición más resguardada que el lugar que ocupaba la Stanley House.

En la madrugada del 12 de junio, a las 00:30, sin explicación, el personal de Defensa Terrestre ubicado al sur de la pista, sector de los Fierros 7 y 8 de la artillería antiaérea, abrió fuego con ametralladoras de 12,7 mm sobre las fragatas que estaban fuera de su alcance. En respuesta, el bombardeo naval se concentró sobre ese sector.



Lanzador del Exocet MM-38 montado sobre un remolque desde donde sería disparado hacia el HMS *Glamorgan*
BANIM DEH-FAA

A las 03:37, a partir de la posición suministrada por el radar TPS-43 del VYCA, personal de la Armada Argentina disparó un misil Exocet MM-38 — montado sobre el acoplado de un camión— contra un buque que bombardeaba las defensas argentinas.

Se iluminó el cielo de Puerto Argentino con el rugido del *booster*⁴¹ del misil que salía hacia el mar. Largos segundos más tarde, se vio un destello en el horizonte que produjo una algarabía entre los testigos. El seguimiento y control de la operación fue efectuado por oficiales de la Armada desde el CIC Malvinas, en particular el aviso del momento en que el navío entraba dentro del rango de tiro del misil.

Las coordinaciones para efectuar un disparo con éxito se venían realizando desde días anteriores. El jefe del Escuadrón VyCA, mayor Silva, había sido citado al CIC donde se reunió con el capitán de navío Julio Pérez, a cargo de la improvisada batería misilística. Debían determinar, en base a la posición elegida sobre la costa para emplazar los lanzadores durante las noches subsiguientes, el procedimiento que le permitiera a la cabeza buscadora del misil (de solo 0,2° de apertura) adquirir un blanco válido.

El procedimiento diseñado consistía en que todas las noches, con presencia de buques británicos bombardeando las posiciones argentinas en la costa y en el aeródromo, se plotearan sus movimientos a través de una de las consolas del TPS-43 colocando el cursor electrónico en modo descentrado sobre el lugar del emplazamiento de los misiles; cuando el navío entrara dentro del arco de 0,2° requerido y en rango de alcance, se avisaría al CIC para que retransmitiera la información a los lanzadores que, a través del radar Rasit del Ejército apostado en la posición, introducirían al sistema del misil las coordenadas finales para el lanzamiento.

Desde la llegada de los misiles y sus lanzadores, solo en dos oportunidades los navíos británicos ingresaron en zona de tiro. La primera vez, si bien el misil salió disparado, se perdió sin rumbo en el mar por problemas técnicos asociados a la secuencia de lanzamiento. La segunda oportunidad ocurrió a las 03:37 de la madrugada del 12 de junio, cuando se logró un lanzamiento exitoso que hizo blanco en el HMS *Glamorgan*.

Rol de combate del TPS-43: alférez Hugo Mercáu, cabo principal José Barrios (mecánico de turno) y cabo primero Juan D. Egañas.

El Exocet MM-38 dio de lleno en la cubierta de vuelo del destructor clase County. El impacto destruyó un helicóptero Wessex (XM-837), mató a trece tripulantes y dejó catorce heridos de diferente gravedad⁴².

La alegría por el éxito de los ingenieros navales fue de corta duración. A las 04:00, se supo que el frente terrestre cedía y que las tropas se replegaban desde monte Kent.

A las 04:40, el radar TPS-43 cortó la emisión por presencia de un helicóptero enemigo en azimut 198° a 7 km. Nuevamente en servicio a las 04:55, detectó un eco en azimut 092° a

⁴¹ Propulsor, impulsor del misil.

⁴² RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 271.



Daños provocados en el destructor HMS Glamorgan por el misil Exocet MM-38 lanzado desde la costa - BANIM DEH-FAA

216 km que se acercó hasta los 112 km. En comunicación con el C-130H TORO en aproximación a Malvinas, se le ordenó regresar por situación táctica desfavorable.

A las 05:27, el TPS-43 detectó un posible Vulcan en 054° a 112 km.

A las 05:50, el CIC Malvinas difundió la alarma roja ante la incursión del Vulcan. El avión efectuó la corrida de bombardeo muy cerca del Puesto de Comando de la BAM Malvinas en un intento por neutralizar la operación de la base. Tembló todo. El refugio pareció desintegrarse. Se había perdido contacto con el Fierro 3 de la artillería antiaérea. Un suboficial se acercó en la oscuridad total y comprobó que la batería se encontraba rodeada de impactos y parcialmente derrumbada dentro del cráter; pero no se habían producido bajas de personal y el cañón estaba intacto. Fueron empleadas bombas de propósitos generales con espoleta de impacto instantáneas y otras con retardo que no causaron daños en la pista.

El Vulcan desapareció de las pantallas del radar a las 06:17 en el radial 035° a los 434 km.

A las 08:00, comenzó el relevo de la dotación completa de la batería de 20 mm, lo que insu- miría varias horas en concretarse. Estaba previsto que el personal relevado partiera hacia el continente en el primer C-130 que llegara.

El TPS-43 captó cazas británicos sobre San Carlos a partir de las 13:00. Luego, helicópteros enemigos al oeste del radar. Más tarde, ingresó en la pantalla la escuadrilla ALFA, que regresó por fallas técnicas.

A las 15:00, desde las posiciones de la artillería antiaérea se observó el ataque de una sección de tropa británica, al norte de la bahía. Los helicópteros argentinos reforzaron con tropa de infantería el sector norte, del otro lado de la bahía, a espaldas del Regimiento de Infantería 25. La sección enemiga atacó los helicópteros, pero la batería de artillería antiaérea hizo fuego con los cañones y provocó su retroceso. Una nueva experiencia: el tiro terrestre efectivo era más fácil, no requería mucho cálculo, solo bastaba un reglaje práctico.

Ya de noche, a las 19:10, aterrizó el C-130H LANZA. Entre los pasajeros venía el relevo completo de los integrantes de la 3^{ra} batería de 35 mm y del Puesto de Comando de la Artillería Antiaérea, al mando del capitán Luis Guillermo Martínez y del capitán Miguel Aguilar, respectivamente.

El C-130 despegó a las 19:50 con heridos y personal relevado. En simultáneo con la salida de LANZA, un Harrier despegó en el azimut 090° a 240 km y persiguió al C-130. En el

último ploteo del TPS-43, el LANZA se perdió en radial 100° a 55 km, momentos en que el Harrier se encontraba en 085° a 100 km, vale decir a más de 150 km de distancia. El C-130 no fue detectado ni alcanzado.

En la bodega del LANZA, rumbo al continente, iba el personal de las baterías antiaéreas, integrantes de las dotaciones de la batería Rheinmetall de 20 mm al mando del primer teniente Dalves y parte de la 3^{ra} batería Superfledermaus-Oerlikon de 35 mm, al mando del primer teniente Spath, relevados después de 43 días de combate defendiendo la BAM Malvinas; la mayoría había desplegado a las islas en los primeros días de abril.

Llegamos al aeropuerto cuando el C-130 ya estaba en la pista apuntando al este —relata el entonces primer teniente Spath⁴³—. Detrás, los vehículos formaban un semicírculo y alumbraban con sus faros la rampa abierta. Los heridos estaban en camillas en el piso listos para ser cargados. Busqué al posible relevo y no lo podía encontrar; aquello era un caos: motores en marcha, vaho caliente a querosén, gente gritando que se desplazaba de un lado al otro febrilmente. En esa situación, observé un pequeño grupo compacto de personas al borde de la pista, y pensé que podrían ser soldados. Me dirigí hacia ellos y les pregunté de dónde eran. Me contestaron: «Somos de Mar del Plata». Insistí con quiénes vinieron y me nombraron al capitán Martínez, suboficial Geiges, Caballero, Iturbe y otros más. Les agradecí. El relevo había llegado. Volviendo sobre mis pasos, les ordené a mis hombres que podían embarcar. Ayudamos a cargar heridos, y cuando me estaba sentando en el piso, la rampa comenzó a cerrarse y el C-130 inició su carrera de despegue. Ya en el aire, hizo un viraje cerrado hacia el sur. Parecía que el C-130 iba a romperse por cómo sonaba. Luego, por un tiempo bastante largo, virajes a izquierda y derecha, ascensos y descensos bruscos hicieron que el cruce fuera un calvario. Después, vuelo normal y aterrizamos en Río Gallegos. Debajo del plano, nos abrazamos todos y recién ahí nos dimos cuenta de que la guerra había terminado para nosotros.

A bordo del C-130, iba también el primer teniente Micheloud, piloto de Pucará:

Esa tarde fuimos designados para regresar en el C-130 el capitán Benítez y yo⁴⁴. Nuestro deseo era quedarnos, ya que intuíamos el riesgo que implicaban los cruces a esa altura del partido. A la noche, tras gran revuelo de personal y ambulancias, el C-130 aterrizó, magistralmente, en la oscuridad, sin más faros que el de rodaje y sin otras balizas que las reflectantes.

En vuelo, sumidos en una oscuridad total, y ayudando a los heridos, presentíamos el rasante que llevábamos por cuanto no hubo variaciones ni sensaciones de ascenso. Después comenzaron las maniobras con G. Luego nos enteraríamos de que había un helicóptero para emboscarnos y una PAC en el aire. La travesía fue interminable. Al pisar tierra en Comodoro Rivadavia, descubrimos que habíamos llegado a un mundo distinto, después de haber estado en el infierno, pero, increíblemente, nos sentíamos mal y no nos hubiésemos negado, ni por un instante, a regresar de inmediato.

Paralelamente al escape del C-130 LANZA, los BMK-62/64 indicativo ROMA, próximos al objetivo, cancelaron la misión por la cercanía de estos mismos cazas enemigos. Después de las 20:10, el radar detectó que la aparente PAC que había amenazado los escapes del C-130 y de los Canberra indicativo ROMA era en realidad un solo Harrier que, desde la posición en radial 298° a 100 km, inició un circuito cortando radiales hasta el 340° a 55 km; viró por izquierda hasta montarse sobre el 346° y mantuvo el rumbo convergente al radar hasta los 18 km. Se cortó la transmisión desde la cabina y se encendió a los 5 minutos: se lo detectó en el 325° a 60 km colocando viraje por derecha para montarse sobre el radial 330° a 55 km en rumbo convergente al radar. Se volvió a cortar la transmisión a los 22 km. Cinco minutos después se dio transmisión y se lo detectó nuevamente sobre el radial 330° a 55 km. Viró por derecha y se montó sobre el radial 350° directo hacia el radar. Por tercera

⁴³ Testimonio del comodoro VGM (R) Oscar H. Spath a la Comisión BANIM.

⁴⁴ Testimonio del comodoro VGM (R) Juan L. Micheloud a la Comisión BANIM.

vez, se cortó a 26 km y se reencendió a los 5 minutos. El CIC informó que el Harrier había arrojado bombas sobre el aeródromo. Se lo detectó en escape en el radial 085° a 65 km con rumbo 090°; desapareció en el 082° a 240 km. En total realizó tres circuitos, aparentemente de búsqueda electromagnética y corrida de tiro sobre el sitio radar.

Si bien en las fuentes británicas que consignan las misiones ejecutadas tanto por Sea Harrier como por Harrier GR.3 no figura referencia alguna sobre esta salida en particular, el entonces *Wg. Cdr. Peter Squire*, jefe del Escuadrón de GR.3 de la RAF a bordo del portaaviones *Hermes*, dejó consignado el 8 de junio de 1982 en su diario personal: «Tenemos ahora cuatro aviones con ALE 40 e interferidor activo (*jammer*) para banda I, además de un Harrier con capacidad para disparar misiles Shrike»⁴⁵.

Años más tarde, el mismo Peter Squire, ya como *Air Chief Marshall*, señaló⁴⁶ que durante las tres semanas de apresto se realizaron las modificaciones necesarias para incorporar la capacidad de utilizar misiles A-A y que «modificaciones posteriores, incluyeron la instalación de un perturbador en banda I, dispensadores de *chaff* y *flares*, y la capacidad de portar y disparar tanto bombas LGB como misiles antirradiación americanos».

Y luego, agrega:

[...] marcadores laser de blancos fueron eventualmente desplegados con las fuerzas terrestres y se volaron misiones de lanzamiento contra blancos determinados el 12 de junio, mostrando que ahora teníamos armamento de precisión para usar contra una variedad de objetivos claves tales como comando y control, áreas de almacenamiento o pistas. Es así como el primer uso operacional de un PGM (*precision guided missile*) de la RAF se alcanzó en la etapa final de esta corta pero intensa guerra. Aunque no disparado, también alcanzamos el punto de ser capaces de lanzar un ataque con misiles Shrike. Un pequeño número de misiles embalados para su armado fueron lanzados desde un C-130 Hercules al agua, al costado del *Hermes*, y mi tripulación técnica con ninguna experiencia previa completó el armado a partir de las instrucciones que llegaron con ellos; aunque el ritmo de los eventos no nos permitió emplear el Shrike, ya que los argentinos se rindieron el día que teníamos preparada la primera salida operacional.

Todo indicaría que la misión volada por ese solitario Harrier en horario nocturno respondía a las características de una primera misión antiradar del escuadrón GR.3 del *Hermes* probando sus nuevas capacidades con el sistema ARM Shrike.

Rol de combate del TPS 43: teniente Guillermo Saravia y cabo primero Roberto Baiz.

Pasada la medianoche ingresó el BMK-62 BERLÍN y bombardeó monte Kent; pese a no contestar en la frecuencia, se lo alertó por una PAC que convergía en el radial 090°.

El TPS-43 operó este día un total de 22 horas y 50 minutos, mientras que el TPS-44 de Ejército no operó durante la jornada. No se produjeron cortes por viento fuera de norma. Durante 55 minutos estuvo fuera de servicio por falla técnica y se cortó la transmisión durante 15 minutos por alerta roja sobre el sitio radar.

* * *

Salidas operativas del 12 de junio

La Fuerza Aérea ejecutó 34 salidas desde el continente, de las cuales 17 fueron de combate.

⁴⁵ PETER SQUIRE, *The Harrier goes to war – The N.º1 (Fighter) Squadron Operation Corporate Diary* Londres, 2004. Traducción del editor.

⁴⁶ PETER SQUIRE, "GR.3 Operations", *The RAF Harrier History*, Londres, The Royal Air Force Historical Society, 2006, pág. 86. Traducción del editor.

Bajas británicas declaradas

Destructor clase County HMS *Glamorgan* con daños mayores por impacto de Exocet lanzado desde tierra; trece tripulantes fallecidos y número no confirmado de heridos. Helicóptero Wessex HAS.3 (XM-837) a bordo, destruido.

Domingo 13 de junio

Meteorología

El área continental se vio afectada por abundante nubosidad media y baja, con techos entre 100 y 300 metros, la visibilidad se encontraba reducida entre 5 y 8 km, con precipitaciones. La entrada de aire polar sobre toda el área de operaciones produjo actividad convectiva dispersa, con chaparrones de aguanieve.

En Malvinas, el clima se presentó nublado, con chaparrones aislados de aguanieve y buena visibilidad. Los techos oscilaron entre 300 y 600 metros. La temperatura variaba entre 0 °C en la noche y 6 °C al mediodía.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: parcialmente cubierto con nubosidad media y baja a 300 metros (7/8), visibilidad reducida por lluvia, viento a 7 km/h.
- Río Gallegos: parcialmente cubierto con nubosidad baja (1/8) a 600 metros, buena visibilidad, viento a 14 km/h.
- Río Grande: parcialmente cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento calmó.
- Trelew: parcialmente cubierto con nubosidad baja (5/8) a 300 metros, visibilidad reducida por lluvia, viento a 19 km/h.
- San Julián: parcialmente cubierto con nubosidad baja (5/8) a 600 metros, buena visibilidad, viento a 37 km/h.
- Santa Cruz: parcialmente cubierto con nubosidad baja (2/8) a 1000 metros, buena visibilidad, viento a 22 km/h.

Situación táctica

Durante el 13 de junio, las tropas británicas, a 6 km de la población, preparaban la acometida final. Desde el norte, partiendo del monte Longdon y las colinas Wireless (península Camber, lindante con la bahía de Puerto Argentino) dos fracciones avanzaban sobre las posiciones el Regimiento de Infantería 7 desplegadas en la lengua de tierra que cerraba por el norte la bahía de Puerto Argentino. Desde el oeste, tres columnas se alistaban para atacar. Una avanzaría desde el monte Dos Hermanas sobre los elementos replegados del Regimiento de Infantería 6. Tras haber sobrepasado el 12 de junio al Regimiento de Infantería 4, otra columna, desde el monte Harriet, embestiría al Batallón de Infantería de Marina 5. Y una tercera fuerza, desde Puerto Enriqueta, en el suroeste, atacaría las tropas remanentes del Regimiento de Infantería 3 y otros elementos que defendían el sur de la ciudad. Además, una fuerza de mil hombres y treinta vehículos livianos de apoyo (tipo Scorpion y Land Rover), se encontraba como reserva en la península de Freycinet.

A lo largo del día, nuestros grupos de Artillería 3 y Artillería Aerotransportada 4 dispararon en forma ininterrumpida sobre las avenidas de aproximación y las posiciones de la artillería enemiga.

Luego de haber fallado el 12 de junio, la aviación enemiga empleó con éxito la bomba Paveway (guiada con láser) ayudada ahora por un oficial de control aéreo equipado con un designador láser. Atacaron un Puesto de Comando de la infantería argentina en las laderas de monte Longdon. El procedimiento usado fue el denominado bombardeo sobre el

hombro (*Toss Bombing*). No hubo impacto directo en el primer intento, pero en el segundo sí, al alcanzar de lleno el blanco. Durante la tarde, los británicos atacaron las posiciones de la artillería en Moody Brook⁴⁷.

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 Héctor Cid y Rubén M. Montenegro, suboficiales principales Andrés M. Hustey y José G. Ramos, suboficial mayor Adolfo S. Recalde, cabo primero Marcos D. Quiroga y cabo Luis O. Roldán. Despegó de Ezeiza a las 06:10 y arribó a El Palomar a las 15:10.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

Ataque al puesto de comando británico

Ante la imposibilidad de apoyar con fuego cercano y satisfacer los requerimientos del Componente Terrestre Malvinas, la FAS ordenó interdictar el campo principal de combate y batir la retaguardia enemiga. Despegaron dos escuadrillas de A-4B para atacar el monte Dos Hermanas. Sería el primer ataque sobre objetivos terrestres realizado con bombas BRP 250 con espoletas KEMA⁴⁸.

OF 1319. Cuatro A-4B, indicativo NENE, armados con tres bombas BRP 250 con espoleta KEMA y cañones. Misión: ataque a tropas en monte Dos Hermanas, con REV. Tripulantes: capitán Antonio F. Zelaya (C-230), teniente Omar D. Gelardi (C-227), teniente Luis A. Cervera (C-212) y alférez Guillermo A. Dellepiane (C-221). Despegaron de San Julián a las 10:30.

OF 1320. Cuatro A-4B, indicativo CHISPA, armados con tres bombas BRP 250 con espoleta KEMA y cañones. Misión: ataque a tropas en monte Dos Hermanas, con REV. Tripulantes: capitán Carlos M. Varela (C-222), teniente Mario F. Roca (C-250), teniente Sergio G. Mayor (C-235) y alférez Marcelo C. Moroni (C-237). Despegaron de San Julián a las 10:35.

Durante el reabastecimiento de los NENE, entró combustible por la tobera de admisión del avión guía y sobreelevó la temperatura del motor; por esta causa el capitán Zelaya debió regresar. La escuadrilla quedó a cargo del N.º3, teniente Cervera. A partir de ese momento, el capitán Varela se hizo cargo de todo el grupo y pasó al frente con la escuadrilla CHISPA completa (el guía, los tenientes Roca y Mayor, y el alférez Moroni) y seguida de atrás por los NENE (tenientes Cervera y Gelardi, y alférez Dellepiane).

En la zona de Estancia House, al norte del cordón Rivadavia, próximos al blanco, ambas escuadrillas atacaron módulos de campaña, una concentración de tropas y helicópteros en vuelo y en tierra.

El teniente Roca, N.º2 de los CHISPA, observó la explosión de las bombas del guía sobre la zona de los módulos y las tropas. Al salir, atacaron a dos Sea King en vuelo, sin causarles daños. Durante el escape, maniobraron para esquivar dos misiles disparados desde tierra. Uno estalló muy cerca del A-4B de Varela, que se sacudió, pero continuó, aunque su turbina comenzó a levantar temperatura. Con el avión⁴⁹ en emergencia, decidió escapar y sobrevolar las islas por si debía eyectarse.

⁴⁷ RODNEY BURDEN y otros, op. cit, pág. 380.

⁴⁸ Ver 'Desarrollo de espoletas KEMA' en "Capítulo 11, 21 de mayo". También en LUIS RICARDO DÁVILA, "Bombas y espoletas en Malvinas", Boletín de la Dirección de Estudios Históricos, N.º6, DEH-FAA, Buenos Aires, 2015.

⁴⁹ El A-4B C-222 *El Tordillo* fue, probablemente, el avión más famoso que participó en la batalla de Malvinas. Había salido con urgencia del Área Material Río Cuarto para reponer las pérdidas de los escuadrones y se entregó con la pintura de impresión, sin el camuflaje típico de los A-4B.



Ataque del Tordillo - Pintura del Cap. VGM (Rva.) Exequiel Martínez

Los NENE venían detrás de los CHISPA e hicieron la corrida al blanco, de norte a sur, casi en línea con los primeros. Observaron el lanzamiento de sus camaradas y la explosión de las bombas. El teniente Cervera arrojó las suyas y atacó también con cañones a helicópteros aterrizados y en vuelo. De acuerdo con la dirección de las municiones trazantes, consideró que había logrado impactos.

En el escape rasante, el alférez Dellepiane vio un Sea King a su izquierda y arriba; lo atacó con el único disparo que le salió. Luego con rumbo 330°/340°, vio otro helicóptero, hizo rearme, pero los cañones no funcionaron.

Los NENE salieron por derecha, al tiempo que desde Malvinas recibían información de la existencia de patrullas de Harrier al norte de San Carlos, con 5500 metros, y otra en Fitz Roy.

Separados en el escape, advirtieron en el norte del estrecho la presencia de una fragata, mientras el radar del CIC Malvinas les informaba la posición y los movimientos de las patrullas aéreas de combate. Ya fuera del alcance de las PAC, Varela redujo la potencia y atenuó el recalentamiento. Puso rumbo al reabastecedor, mientras mantenía comunicación con el alférez Dellepiane, que regresaba acuciado por una pérdida de combustible.

Tras el ataque, Dellepiane eyectó tanques y voló en zigzag con rumbo 360° hasta la salida de la isla Soledad; luego puso rumbo 290°, observó una fragata detenida en la boca norte del estrecho de San Carlos y colocó rumbo 250°. El avión había sido alcanzado por fuego variado y tenía pérdidas de combustible que el piloto aún no había notado. Una mirada a los instrumentos le indicó que solo le quedaban 1900 libras; poco después, su reserva era de 1100. Voló veinte minutos más con rumbo al KC-130. El escaso combustible remanente no le alcanzaba para llegar al reabastecedor y así lo informó. El comandante del KC-130, vicecomodoro Luis Litrenta Carracedo, puso rumbo hacia Malvinas para buscarlo. Se encontraron cuando el liquidómetro del A-4B marcaba cero. Dellepiane debía conectarse al primer intento y lo logró. La pérdida de combustible era de tal magnitud que el KC-130 debió acompañarlo durante todo el regreso.



KC-130 abasteciendo combustible a un A-4B con pérdida - Pintura del Cap. VGM (Rva.) Exequiel Martínez

Paralelamente, el teniente Cervera se encontraba próximo al KC-130 cuando escuchó la emergencia de su numeral. Evaluó la situación, decidió no reabastecer y dejar el máximo de combustible de reserva para el avión averiado. Sabía que las tablas de *performance* siempre tienen un pequeño margen de seguridad y se arriesgó a llegar al continente con lo poco que le quedaba.

Mientras tanto, con el 83% de la potencia, la temperatura de 630° (excesiva para este régimen de potencia), periódica oscilación de revoluciones y trepidación en la estructura, el capitán Varela llegó a San Julián. Apenas aterrizó, la turbina se engranó; al desarmarla, se constató que los álabes se habían consumido por la elevada temperatura y se encontraban reducidos a menos de la mitad de la longitud⁵⁰. Los CHISPA aterrizaron pasadas las 13:30.

Por su parte, el teniente Cervera trepó a 15.000 metros y puso su motor en el régimen de óptimo alcance. Calculaba que si entraba en emergencia, estaría cerca de la costa y, desde esa altura, podría planear sin potencia, y aterrizar en San Julián con los últimos litros; o, en el peor de los casos, ya con el motor detenido, eyectarse en tierra firme. Sus cálculos fueron correctos y tocó tierra con los tanques casi en cero, pero con el motor funcionando.

En tanto, el alférez Dellepiane se desenganchaba del avión cisterna y aterrizaba a las 13:45, seguido por una densa estela de combustible que fluía de las alas⁵¹.

Las bombas de ambas escuadrillas dañaron los módulos del Cuartel General británico, poco antes de que se reunieran los generales Jeremy Moore y Julian Thompson con su Estado Mayor. También averiaron a los helicópteros Gazelle ZA-728, Sea King ZA-298 (que debió aterrizar cerca del monte Challenger para que le colocasen una pala nueva) y Scout XT-637 (cuya cabina resultó dañada, así como el rotor de cola)⁵².

⁵⁰ PABLO M. CARBALLO, *Halcones en Malvinas*, pág. 345.

⁵¹ *Boletín Informativo de la Asociación Bahía Agradable* N.º7, febrero de 2005.

⁵² RODNEY BURDEN y otros, op. cit., págs. 266, 360 y 362.

La carpa donde se iba a realizar la reunión de Moore con todos los comandantes de batallones estaba hecha jirones a causa de las esquirlas. Si el ataque se hubiera concretado unos minutos más tarde, los pilotos argentinos hubieran eliminado a todos los jefes de batallón que estaban en las islas. Y aun del modo en que se hizo el ataque, los ingleses tuvieron suerte de no perder a Moore y Thompson simultáneamente⁵³.

Según el general Julian Thompson, segundo en el mando después de Moore, aquel día los A-4B «casi destruyeron la operación»⁵⁴. Thompson describe el ataque con estas palabras:

En el comienzo de esa tarde, justamente cuando tendría que haber estado reunido el Grupo de Órdenes de la Brigada de no haber mediado el aplazamiento de la reunión, cuatro Skyhawk aparecieron rugientes sobre la cresta que se alzaba hacia el este. Si bien poco antes habían sonado alarmas rojas, pocos hombres le prestaron atención porque ya no eran muchos los que lo hacían.

Yo me encaminaba hacia mi helicóptero para iniciar mi visita a los comandos y batallones... pude ver los cazas regordetes cuyos cañones bajo las alas parecían lanzar relámpagos... Los operadores de [misiles] Blowpipe y los apuntadores de [ametralladoras] GPMG permanecieron en sus puestos y respondieron al ataque pero sin el menor resultado... Las bombas de 400 kilos suspendidas de sus pequeños paracaídas descendieron flotando lentamente antes de estallar en una serie de explosiones... sembrando a su alrededor turba, piedras y esquirlas metálicas que caían sobre el Cuartel General y los emplazamientos de morteros y ametralladoras del Para 2.

En realidad, las bombas no eran MK-17 de 1000 libras, sino las BRP de 250 kg con espoletas eléctricas KEMA, listas para estallar en el aire como si tuviesen espoletas de proximidad. Nunca antes habían sido utilizadas sobre objetivos terrestres.

Al señalar que las bombas «descendieron flotando lentamente», Thompson confirma que fue efectiva la apertura de los paracaídas de frenado y las consecuentes explosiones, lo que prueba que los lanzamientos fueron realizados a una altura correcta de 30 metros o más.

Continúa Thompson:

Todos los cazas, salvo uno, hicieron dos pasadas, un total de siete ataques. Aunque cinco de sus bombas estallaron, dejando dos más sin explotar.

Como sabemos, no fueron dos pasajes sino dos escuadrillas de tres y cuatro Skyhawk A-4B, que arrojaron un total de 21 bombas sobre el campamento británico.

Sigue Thompson:

[...] el único herido fue un soldado cuya trinchera había estado a escasos metros de una de las bombas, el que sufrió una leve concusión. [...] la bomba más alejada cayó a solo cincuenta metros del Cuartel General. La turba tan blanda había absorbido el estallido y casi todas las esquirlas.

Resultaron con daños tres helicópteros livianos, uno con desperfectos lo suficientemente serios como para quedar fuera de acción por el resto de la guerra. La carpa de reunión en la que tendría que haber estado el Grupo de Órdenes... quedó como un colador debido a las esquirlas que la habían atravesado y casi todas las sillas de campaña previamente dispuestas perdieron las patas o sufrieron mutilaciones. Las bajas causadas por el ataque en el interior de la carpa pudieron haber sido muy grandes, probablemente dando muerte o hiriendo a casi todos nosotros, incluyendo a todos los oficiales con mando y oficiales clave del Estado Mayor de la Tercera Brigada.

El alto mando británico en tierra se salvó porque no estaba en ese lugar en ese momento pero, «los emplazamientos de morteros y ametralladoras del Para 2» que Thompson reco-

⁵³ PATRICK BISHOP y JOHN WHITEROW, *La guerra de invierno*, Buenos Aires, Claridad, 1985.

⁵⁴ JULIAN THOMPSON, op. cit., págs. 147 y 148.

noce afectados, y a los que debería sumar la tropa destinada a seguridad y defensa del puesto de comando, junto con el personal de servicios y de comunicaciones previsto para esa reunión cumbre en el Cuartel General previa al ataque final sobre Puerto Argentino, los mecánicos y los pilotos de los helicópteros —que deben haber estado en apresto junto a sus máquinas— y el resto del Regimiento 2 Para —efectivos que fueron observados por nuestros pilotos— probablemente hayan quedado expuestos al ataque de los A-4B y sufrido ingentes bajas, no reconocidas en ninguna fuente británica⁵⁵.

El entonces teniente Sergio Mayor, jefe de sección de los CHISPA, relató⁵⁶ la misión y la atmósfera en el Escuadrón en aquellos últimos días de la contienda:

En San Julián, el día se presentaba húmedo, con nubosidad baja quebrada gracias al viento del oeste que soplabla en forma moderada. Estaba gris, con más capas de nubes que se percibían encima. La visibilidad era adecuada para volar.

El mayor Ernesto Dubourg, jefe del Escuadrón II A-4B, recibió órdenes fragmentarias para dos escuadrillas que debían despegar con poca separación para aprovechar la sorpresa. Su tarea consistía en atacar un objetivo terrestre, con tres BRP 250⁵⁷, con reabastecimiento en el noroeste de la Gran Malvina. Hora de ataque 12:15 local. Las órdenes se asignaron por antigüedad de los jefes de escuadrilla, según el orden rotativo que regía en el Escuadrón. La primera salida OF 1319, con indicativo NENE, correspondió a la unidad del capitán Zelaya (como N.º1), teniente Gelardi (N.º2), teniente Cervera (N.º3) y alférez Dellepiane (N.º4).

La siguiente OF 1320, con indicativo CHISPA, fue para el capitán Varela (N.º1) como jefe, teniente Roca (N.º2), teniente Mayor (N.º3) y alférez Moroni (N.º4). Hasta ese momento, nuestra escuadrilla era la única que no había perdido ni un integrante de los originales.

Mientras preparábamos la documentación para el vuelo, los demás integrantes del escuadrón colaboraron con la navegación: dictaban coordenadas, rumbos, distancias, trazaban la ruta, etc, para que la reunión fuese más distendida y nosotros nos pudiéramos colocar los trajes antiexposición. Los puntos más salientes: adoptar formación normal (dedos de la mano izquierda⁵⁸); en el punto inicial colocar frecuencia del radar Malvinas, armar el panel de armamento y, por supuesto, silencio de radio absoluto. Sin embargo, no nos convenía ni el escape ni la recuperación estipulados por la orden fragmentaria. Así lo hicimos saber.

El II Escuadrón en la primera misión del 12 de mayo fue muy castigado: de ocho aviones, volvieron cuatro. Un golpe durísimo para todos, especialmente para el jefe, que debió asumir que nuestro ratio sería del cincuenta por ciento. Sin embargo, estoicamente incrementó su liderazgo y fomentó un espíritu de combate muy alto, que no decayó, pese a las adversidades y pérdidas. A lo largo del conflicto ambos jefes de escuadrón de A-4B fueron exponiendo sus fortalezas y corrigieron detalles; incluso, enfrentaron e interactuaron con distintos criterios de ejecución las órdenes de la FAS. Eso sí, nunca nadie se negó realizar una misión por más disparatada que pareciese. Sencillamente elegíamos el modo. Ese día le sugerimos al jefe de Escuadrón las modificaciones que creímos convenientes.

Los NENE salieron hacia los aviones, los CHISPA cruzamos las últimas palabras con el jefe de Escuadrón y le propusimos no alejarnos del blanco con rumbo 180°, cerca de Puerto Argentino, ni lateral a Fitz Roy ocupado por el enemigo, sino colocar rumbo 212° hasta la isla de los Leones Marinos y de allí rodear las islas hasta establecer rumbo hacia San Julián.

⁵⁵ Testimonio del comodoro VGM (R) Luis Dávila a la Comisión BANIM.

⁵⁶ Testimonio del brigadier VGM (R) Sergio G. Mayor a la Comisión BANIM.

⁵⁷ Bombas Alaveses de 250 kg con colas frenadas por paracaídas.

⁵⁸ La sección del guía a la derecha, y la sección numeral a la izquierda.

El capitán Varela nos recomendó cumplir lo ordenado y trazamos en las cartas los rumbos necesarios para llegar a las bases de alternativas: Río Grande o Río Gallegos.

Nuestra escuadrilla era un equipo heterogéneo, pero muy eficiente a la vez. Sabíamos qué estaba pensando el otro, podíamos intuirlo a través del casco. El UNO, un jefe áspero y sin grises, pero protector de su entorno, que consiguió sacar lo mejor de cada uno y a quien brindamos una lealtad incondicional. El DOS, absolutamente inquieto, pura iniciativa, siempre encontraba algo distinto que podíamos hacer. El CUATRO, un joven soltero donde la moto y la música ocupaban un papel importante; daba la impresión de que eso que estaba viviendo no le hacía mucha mella; si estaba preocupado, lo disimulaba con una sonrisa. Y yo el TRES, que creía tener los pies en la tierra, más objetivo y moderado. Pienso que compusimos un equipo que funcionó muy bien y no dejamos nada al azar.

Mientras los CHISPA poníamos en marcha, los NENE rodaron y despegaron. Luego ingresamos los CHISPA, despegó la sección guía, y cuando me encontraba tomando posición apareció otro A-4B rodando por la pista. El piloto me hizo señas de que lo llevara —bastante después supe que era el alférez Dellepiane—. Los tres adoptamos posición rodeados de nuestros armeros y mecánicos con banderas en mano: habían corrido hasta la cabecera para darnos su grito de aliento. La sensación de este apoyo, por más que fuese repetida, era indescriptible. Decolamos y alcanzamos a la sección guía en ruta al reabastecedor.

Llegamos a la posición de encuentro y allí estaban los Hercules con solo tres A-4B reabasteciendo. Faltaba el avión que se había sumado a nosotros para completar los ocho Skyhawk.

Sin embargo, el capitán Zelaya, guía de la escuadrilla NENE, tuvo que regresar a San Julián por problemas en el reabastecimiento. Más tarde, nos enteraríamos de que el avión había ingestado combustible durante el procedimiento y la sobretensión del motor le impidió seguir. Dellepiane se integró en su escuadrilla original, ahora de tres aviones.

Finalizado el reabastecimiento, el capitán Varela en el C-222, único A-4B pintado de gris, se puso al frente de la otra formación y los CHISPA lo seguimos en la formación acordada. Todo, en absoluto silencio de radio.

Con los CHISPA liderando la formación y los NENE por detrás, volamos 60 millas náuticas [110 km] rumbo 110° e iniciamos el descenso. Atravesamos algunas capas de nubes quebradas y al alcanzar el rasante, pusimos rumbo 135°. Ese era nuestro Punto Inicial. La visibilidad era buena, a pesar de unos chubascos de vez en cuando. Volábamos muy bajo a 360 nudos [670 km/h] y en formación cerrada cómoda. Después, me enteré de que nuestras estelas dejaban rastros en el mar, usadas como guía por la escuadrilla NENE. A 70 millas [130 km] del blanco aceleramos a 420 nudos [780 km/h].

Al frente apareció la costa acantilada de la isla, en la península de San Luis. Era el minuto 38, estábamos en el tiempo justo, el guía corrigió por derecha a rumbo 180°, apretamos la formación y dibujamos el terreno.

El radar Malvinas salió al aire: «¿Hay alguien en frecuencia?» Varela contestó: «Los CHISPA». Se había roto un silencio de setenta días en la escuadrilla. El radar comenzó a referir las posiciones de las PAC. Varela lo interrumpió y preguntó: «Usted me ve?» El radar respondió que no. «Entonces ellos tampoco», dijo el capitán Varela cortante.

En simultáneo con el diálogo, cruzábamos la bahía de la Anunciación y, dado que estaba formado del lado izquierdo, pude ver a lo lejos un helicóptero pequeño en marcha, cuyo rotor reflejaba la luz del sol como un plato, ubicado con la nariz al sur, al lado de un cobertizo y un muelle pequeño. Miré mi Omega y estábamos a un minuto del blanco. Segundos después el radar comenzó a advertirnos que las tres PAC convergían hacia nosotros. El helicóptero había hecho su trabajo, como pensé.

Todo fue muy veloz y a la vez eterno. Volábamos pegados al suelo sobre una meseta llana casi sin ondulaciones que de repente quedó atrás; ahora estábamos en un valle, vi salir las bombas del guía y escuché que ordenaba soltar las nuestras. Pulsé el botón de bombas, sentí el desprendimiento, miré al frente y ahí estaba el blanco. Un grupo de contenedores y carpas prolijamente dispuestos, y más al fondo, muchos helicópteros estacionados. Volví la vista al guía. Una detonación muy importante entre su avión y el mío me lo tapó parcialmente por un momento; vi volar la cola de su tanque de combustible izquierdo. El guía viró pronunciadamente a la derecha y eyectó las cargas externas. Los otros tres hicimos lo mismo, viramos y eyectamos (tanques y TER). Le avisé al guía que había explotado un misil entre su avión y el mío; el teniente Roca le decía que se eyectara. Varela evaluó el comportamiento del avión; tenía un pico de sobretemperatura que intentaba controlar.

Para el resto, comenzó una batalla individual contra blancos de oportunidad. Yo elegí un helicóptero no muy grande, que estaba a mi frente, aterrizado y en marcha. Barrí con la munición el suelo hasta llegar al fuselaje, apoyé el bastón y vi los círculos marrones de la munición explosiva pegar en el blanco. Estaba muy cerca, lo salté y viraba por la derecha hacia rumbo norte, cuando escuché al teniente Gelardi, N.º2 de los NENE, que preguntaba «¿para dónde salimos?». Contesté «para el norte». Volvió a interrogar «¿para dónde?» y repliqué «por donde entramos». Varela agregó: «Vamos individual».

Las patrullas detectadas por el radar se encontraban una sobre Fitz Roy, la segunda al este de Puerto Argentino y otra sobre el estrecho de San Carlos. Las dos primeras convergían hacia nosotros. La evaluación fue sencilla y sin tiempo para pensar. No regresaríamos por donde se planeó. De hecho, era en forma individual, dividiendo los esfuerzos del enemigo en la medida de nuestras posibilidades.

Yo me encontré sin pensarlo con rumbo norte, rasante sobre el mar y holgadamente arriba de los 500 nudos. Sabía que mi numeral 4 estaba bien, porque lo tuve en mi espejo casi hasta el ataque con cañones al helicóptero. No era prudente romper el silencio de radio aún. Cuando consideré que me había alejado lo suficiente de la isla, viré tímidamente a rumbo 280°.

Hice mi chequeo de combustible y estaba bastante, por debajo del «mosca» (2.500 libras y yo tenía 1.900). Entonces abandoné el rasante y, aprovechando el avión limpio y la buena velocidad que conservaba, ascendí a 45.000 pies [13.700 metros] con rumbo a San Julián. Había una capa de nubes medias, quebrada y observé a mi izquierda, en la desembocadura del estrecho de San Carlos, un buque. No hubo reacción hostil alguna.

El silencio de radio se rompió poco después: Dellepiane anunció su escaso combustible, y tuvo una lluvia de consejos y alientos. Todos estábamos en frecuencia y regresando. El capitán Varela pidió que lo dejaran decidir solo. De allí sobrevino la odisea del encuentro con el reabastecedor y su regreso a San Julián, enganchado al KC-130. Todas las otras dificultades restantes pasaron a menores, incluso el capitán Varela, que ya estaba volando por indicación temperatura, es decir reduciendo la potencia del motor para mantenerla dentro de límites.

El reabastecimiento de regreso no estaba en los planes, no sabía que contábamos con el Hercules al regreso, pero allí estaba, en silencio y en frecuencia. El dilema del “Pianito” Dellepiane era grande: el regreso con el combustible que tenía quedaba descartado, la opción estaba entre regresar a la Gran Malvina y eyectarse en forma controlada, o arriesgar llegar al Hercules y reabastecer. Entonces el vicecomodoro Litrenta Carracedo, comandante del KC-130, también en frecuencia dijo con voz serena: «no te preocupes, pibe, nosotros te vamos a buscar». Creo que esto conformó buena parte de la decisión, y el NENE 4 se aventuró con el éxito que conocemos.

Mi avión tenía 900 libras a 100 millas [185 km]. Era un afortunado comparado con el resto. Fui de los últimos en aterrizar, atrás venía el “Trucha” Varela y poco después

el KC-130 con Dellepiane. Nos recibieron los mecánicos con una satisfacción tremenda. Mi avión tenía algunos impactos de munición de pequeño calibre y le faltaban algunas tapas de inspección del lado derecho. Nada importante.

Para entender un poco más, se requiere una mención sobre el A-4B. Avión pequeño, robusto, musculoso y dócil. Aguantó de todo. A veces un poco de Poxipol gris y lija eran suficiente para tapar agujeros de esquirlas o munición pequeña, y al aire nuevamente. Confiable, de alta disponibilidad, y quizás poco equipado comparado con el adversario que enfrentábamos. Contaba con solo un VHF y un altímetro barométrico. No poseía radio-altímetro, radar, lanzadores de *chaff* ni otro equipo parecido. Por más contramedidas electrónicas que tuviese el enemigo, no podía interferir nada. Quizás esta disparidad de medios nos dio ventaja. El binomio A-4/C-130 más que una ventaja, fue una sorpresa para todos.

La situación en las islas era crítica y el desenlace, próximo. Sentíamos la satisfacción del deber cumplido, pero también el sabor amargo de comprender que el final no dependía de nosotros. Formábamos un equipo formidable, mecánicos, armeros, técnicos, ingenieros, pilotos y jefes. Volábamos todos en cada vuelo y moríamos un poco con cada Halcón que quedaba allá.

* * *

Detrás de las escuadrillas CHISPA y NENE, despegaron desde Río Gallegos dos formaciones de M-5 en misión de ataque a objetivos terrestres.

OF 1317. Tres M-5, armados con dos bombas BRP 250 y cañones. Misión: ataque a tropas en ladera del monte Longdon. Tripulantes: capitán Carlos A. Maffeis (C-411), teniente Daniel O. Valente (C-416) y primer teniente Mario M. Callejo (C-420). Despegaron de Río Gallegos a las 11:00. Poco después del despegue, el N.º3 regresó por fallas en la retracción del tren de aterrizaje.

En la ruta, encontraron precipitaciones que reducían la visibilidad. En la isla San Jorge, avistaron una PAC y un helicóptero enemigo. Apreciaron que, si continuaban, sobrepasarían la patrulla. El guía eyectó las bombas; el numeral, bombas y tanques; y emprendieron el regreso. No fueron atacados. Arribaron a Río Gallegos a las 13:00.

OF 1318. Tres M-5, indicativo GAUCHO, armados con dos bombas BRP 250 y cañones. Misión: similar a la anterior. Tripulantes: capitán Norberto R. Dimeglio (C-432), primer teniente César F. Román (C-421) y teniente Gustavo E. Aguirre Faget que no despegó por fallas en los frenos. Despegaron a las 11:00.

En ruta, la lluvia los obligó a desviarse y los desorientó. Próximos a las islas, vieron un helicóptero en vuelo rasante con rumbo 040°. La sección eyectó cargas externas y lo atacó. El helicóptero ejecutó maniobras evasivas y eludió los pasajes de cañones realizados por los integrantes de la sección. Se trataba del Sea Lynx matrícula XZ-233, pilotado por el Lt. C.H. Clayton, del destructor HMS *Cardiff*, que operaba en el estrecho de San Carlos⁵⁹. Los M-5 aterrizaron en Río Gallegos a las 13:00.

* * *

Por la tarde, la Fuerza Aérea Sur ordenó a los M-5 de Río Grande seis salidas de ataque con escolta de M-III de Río Gallegos.

OF 1325. Dos M-III EA, indicativo TRITÓN, armados con un misil Matra 530 EM/IR, dos Magic 550 IR y cañones. Misión: cobertura aérea defensiva. Tripulantes: capitanes Carlos A. Arnau (I-016) y Guillermo A. Ballesteros (I-017). Despegaron de Río Gallegos a las 15:13. La sección sobrevoló la isla San José.

⁵⁹ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 317.

En enlace con el radar Malvinas, sobre el estrecho de San Carlos, fueron vectoreados para interceptar una patrulla aérea de combate que se encontraba a 74 km. Al llegar al lugar, no los ubicaron con los radares de adquisición. La sección confirmó haber sufrido interferencias en las frecuencias de enlace. El N.º1 arribó a Río Gallegos a las 17:04; el N.º2, con falla de trasvase de combustible aterrizó en Río Grande a las 16:48, para repostar. Despegó a las 18:00 y regresó a Río Gallegos donde aterrizó a las 19:00.

OF 1324. Tres M-5, indicativo VULCANO, armados con dos bombas de 250 kg con cola de caída retardada y cañones. Misión: ataque a unidades de artillería en Puerto Harriet. Tripulantes: capitán Roberto E. Janett (C-418), primer teniente Carlos A. Antonietti (C-414) y capitán Higinio R. Robles que no decoló por desperfectos. Despegaron de Río Grande a las 15:15.

OF 1323. Tres M-5, indicativo ZEUS, armados con dos bombas de 250 kg con cola de caída retardada y cañones. Misión: ataque a unidades de artillería en Puerto Harriet. Tripulantes: capitán Carlos A. Rohde (C-401), primer teniente José L. Gabari Zoco (C-415) y capitán Carlos A. Moreno que no despegó por lesión en una mano. Partieron de Río Grande a las 15:15.

Antes del despegue, la orden original de ataque a baja cota fue modificada por un bombardeo en altura. Debían cambiarse las espoletas de las bombas. Cuando se trabajaba en las del avión del capitán Janett, el suboficial auxiliar Pedro P. Miranda enganchó accidentalmente su campera en una de ellas, y se inició la secuencia de armado de la espoleta.

Miranda dio la alarma para desalojar la zona, la desenroscó y logró sacarla en el preciso instante en que se iniciaba el tren de fuego; así, evitó la explosión que hubiera afectado cuatro aviones estacionados a la par, un polvorín de campaña, la planta cercana de aerocombustible, las instalaciones de la jefatura de aeródromo —donde se encontraba el Centro de Información y Control— y la sala de pilotos.

Nuevamente, este armero de la Fuerza Aérea se destacaba por su valor y decisión. Esta acción, junto a sus actuaciones del 2 y 23 de mayo⁶⁰, lo hicieron merecedor de la “Cruz la Nación Argentina al Heroico Valor en Combate”, la más alta condecoración que otorga nuestro país.

Luego del despegue de los aviones, se formó una escuadrilla compuesta por: capitán Rohde, primer teniente Gabari Zoco, capitán Janett y primer teniente Antonietti. Poco después, Gabari Zoco regresó por inconvenientes técnicos. Los restantes siguieron hacia las islas hasta que el radar los alertó de la presencia de una PAC y les ordenó cambiar el rumbo. La situación táctica y las condiciones meteorológicas desfavorables determinaron el regreso de la escuadrilla, sin concretar el ataque. Ambas secciones regresaron a Río Grande, a las 17:15.

Transporte y abastecimiento aéreo

Los KC-130 reabastecieron a las escuadrillas de combate, mientras que dos C-130H burlaron el bloqueo y cruzaron a las islas, en las últimas horas antes del cese del fuego.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-66, indicativo COBRE. 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. Salió de Comodoro Rivadavia a las 02:10 y aterrizó en la BAM Malvinas a las 06:10. Despegó a las 06:30 y regresó a Comodoro Rivadavia a las 09:30.

OF s/n. KC-130, matrícula TC-69. Misión: reabastecimiento en vuelo. Tripulación: vicecomodoro Luis J. Litrenta Carracedo, capitán Guillermo L. Destéfanis, mayor

⁶⁰ El 2 de mayo desarmó una bomba alojada en la cubierta del ELMA *Formosa*, y el 23 desarmó las bombas de un A-4Q de la Armada accidentado en la pista de Río Grande.

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 09:15 y se dirigió al Punto de Control de Reabastecimiento Aéreo para apoyar el regreso de los A-4B. Este avión recuperó al NENE 4, alférez Dellepiane, que retornaba sin combustible. El TC-69 arribó a Río Gallegos a las 14:20.

OF s/n. KC-130, matrícula TC-70. Misión: reabastecimiento en vuelo. Tripulación: vicecomodoro Enrique J. Pessana, primer teniente Gerardo R. Vaccaro, mayor Eduardo R. Gómez, cabos principales Mario E. Cemino y cabo principal Francisco L. Martínez, suboficiales auxiliares Oscar A. Ardizzoni y Mario N. Amengual, y suboficial principal Andrés W. Manyszyn. Despegó de Río Gallegos a las 09:15 y arribó a las 14:15.

Último vuelo de Hercules a las islas

Illuminado por los destellos de la batalla final, el TC-65 logró burlar el cerco británico y arribar a la BAM Malvinas con su carga completa. Despegó con personal y heridos hacia el continente cerrando el último capítulo del Puente Aéreo a Malvinas:

OF s/n. C-130H, matrícula TC-65, indicativo PATO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: capitanes Víctor H. Borchert y Hernán A. Daguerre, comodoro Roberto F. Mela, suboficiales auxiliares Héctor A. Sosa y Hugo D. Castellini, suboficial ayudante Manuel R. Carabajal y suboficial auxiliar Carlos H. Paoloni. Salíó de Comodoro Rivadavia a las 15:30 y arribó a la BAM Malvinas a las 19:10. Despegó a las 20:35 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 00:05.

El TC-65 PATO debía transportar a Malvinas un cañón SOFMA de 155 mm con su equipamiento y parque completo de munición (alrededor de 10 toneladas), y en el regreso recuperar heridos y efectivos sin puestos y civiles; para ello, personal especializado de Sanidad integraba la tripulación. Luego del despegue, como engaño a los espías cercanos a la pista, el avión ascendió a 3000 metros y se dirigió a Río Grande. Allí simuló una operación normal de aterrizaje y, a la vista de la base, giró hacia el este y puso rumbo a Malvinas, volando a muy baja altura mientras el sol se ponía. En la oscuridad, solo el radio-altímetro guiaba al piloto sobre las olas.

Cerca de Puerto Argentino, luego de más de tres horas de vuelo, la tripulación pudo observar el increíble espectáculo de las explosiones de obuses, morteros, bengalas y proyectiles trazantes con que se combatía en las cercanías de la base donde debía aterrizar. Minutos antes de las 19:00, se contactaron con el CIC y, poco después, ubicaron la cabecera señalada con destelladores estroboscópicos. El primer intento por aterrizar falló y el Hercules debió dar un giro de 360° con una de sus alas rozando las olas. En el segundo intento, el avión tocó tierra y, mientras frenaba, desde el Control de Vuelo preguntaron por qué habían aterrizado. Enseguida, se les ordenó dirigirse a la cabecera 26 pues la 08 habitual estaba bajo fuego de morteros, aunque todavía no alcanzaban la pista.

Se ubicaron en la cabecera 26 y, sin detener motores, descargaron el material. Mientras se descendía el nuevo cañón SOFMA de 155 mm para reponer el destruido el 10 de junio, un nuevo llamado los alertó sobre la cercanía de aviones enemigos. Aún estaban lejos, pero se aproximaban velozmente.

Era necesario terminar de descargar, embarcar al personal y despegar lo más rápido posible, pero una mala maniobra del vehículo que arrastraba el cañón hizo que este se cruzara en la bodega y quedara trabado. Se debía operar con cuidado y no dañar el fuselaje.

Entre los setenta pasajeros que esperaban para abordar el C-130 de regreso al continente, se encontraban el capitán Rodolfo Savoia, el teniente Jorge Reyes, y cuatro suboficiales y soldados de la primera dotación de artillería antiaérea. En medio del trajín para desembarcar la pieza de 155 mm con sus municiones, el teniente Reyes solicitó autorización para permanecer en la isla, lo que le fue concedido.

En ese momento, desde el CIC recibieron la alarma roja: los Harrier estaban apenas a ocho minutos. El capitán Daguerre detuvo los motores y ordenó que tripulantes y pasajeros buscaran refugio. Fue una desenfundada carrera por salir del avión en la oscuridad, iluminada por momentos por bengalas.

En aquella desbandada, los artilleros antiaéreos registraron su segundo herido en la contienda: el suboficial principal Rodolfo Ledesma, mecánico radar de la 3^{ra} Batería, saltó por la compuerta de carga que se encontraba elevada a una altura considerable y en el golpe contra el piso se fracturó la clavícula derecha.

Tripulantes y pasajeros permanecieron al costado de la pista, entre piedras, esquirlas, zanjas, alambres y cráteres de bombas, durante más de 40 minutos, con un frío glacial, en silencio absoluto, salvo el retumbar de la artillería del cercano combate terrestre.

El ataque aéreo no se produjo. Advertidos, quizás, de que entraban en la zona de la artillería antiaérea argentina y británica, los Harrier orbitaron a unos 15 km en espera del despegue del C-130.

La tripulación continuó a cubierto hasta que, desde el CIC, les avisaron que los británicos se retiraban. Regresaron al Hercules, pusieron en marcha los motores y aguardaron la autorización de despegue.

Entre los pasajeros se encontraban también los suboficiales Alfredo Ocampo y Álvaro Portal, encargados de la ROA que habían sido trasladados hasta la cabecera por su jefe, el vicecomodoro Aranda; la ROA se había quedado sin observadores y era inútil que continuaran allí. Además, integraron el pasaje los últimos periodistas argentinos que cubrieron los acontecimientos bélicos: Nicolás Kasanew y el camarógrafo, Alfredo Lamela.

Para pasar desapercibidos, el piloto decoló guiándose solo por los faros de rodaje y, apenas retrajo el tren, apagó todas las luces que podrían ser observadas desde tierra.

Iban tan pegados, primero a la tierra y luego al agua, que el altímetro de presión marcaba cero; no así el radioaltímetro del piloto, donde apenas mantenía 10 metros de altura. Así fueron circunvalando las islas por el sur con repetidos cambios de rumbo para evitar un recorrido que pudiera ser seguido linealmente por el enemigo. Tras volar más de una hora en esas condiciones, ya próximos a la isla de los Estados, ascendieron a un nivel de vuelo de crucero y pusieron rumbo a Comodoro Rivadavia.

Aterrizaron sin novedad a las 00:05 del 14 de junio, tras haber volado más de 9 horas, la mayor parte de ellas en zona de combate⁶¹.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Se realizaron siete misiones de exploración y reconocimiento sobre el litoral marítimo, incluyendo dos salidas del Escuadrón Fénix.

OF s/n. F-27, matrícula T-76, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: mayor Roberto H. Montaldo, capitán Julio A. Mirgone, cabo primero Orlando R. Domínguez y cabo principal Daniel A. Medina. Despegó de Comandante Espora a las 08:45 y regresó a las 11:45.

OF s/n. F-27, matrícula T-42, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: vicecomodoro Mario J. Andelique, mayor Juan M. Rodríguez, y cabos primeros Mario J. Simón y Santiago G. Cabral. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:50 y regresó a las 11:40.

OF s/n. DHC-6, matrícula T-82, indicativo PACÚ 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: smd. Despegó de Comodoro Rivadavia

⁶¹ Ver VÍCTOR BORCHERT y HERNÁN DAGUERRE, “Un C-130 fue el último”, *Revista Aeroespacio* N.º 452, Buenos Aires, julio-agosto de 1986.



Despegue del último C-130H - Pintura del Cap. VGM (Rva.) Exequiel Martínez

a las 09:18 y regresó a las 11:55.

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 Víctor Amrein y Pedro Tur Baigorri. Despegaron de la BAM Mar del Plata a las 10:30 y aterrizaron a las 12:30.

OF s/n. F-27, matrícula TC-75, indicativo PACÚ. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: smd. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:00 y regresó a las 17:30.

OF s/n. F-27, matrícula TC-78, indicativo PACÚ 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: mayores Adolfo Rodríguez y Mario A. Núñez, cabo primero Guillermo J. Lamas y cabo principal Horacio R. González. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:20 y aterrizó a las 16:40.

Escuadrón Fénix

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 la realización de dos salidas desde Río Gallegos, con una duración de 6 horas y 10 minutos.

Últimos ataques de la Fuerza Aérea Sur

En cumplimiento de las operaciones iniciadas esa mañana, la FAS ordenó un ataque nocturno con aviones BMK-62 escoltada por una sección de M-III EA indicativo PLUTÓN.

OF 1326. Dos BMK-62, indicativo BACO, armados con cinco bombas MK-17 de 1000 libras de cola lisa, con espoleta SSQ instantánea, cada uno. Versión de combustible DELTA. Misión: bombardeo horizontal a gran altura sobre Port Harriet House en posición 51°43’S/58°03’W (17 km al oeste de Puerto Argentino). Tripulación: capitanes Roberto Pastrán y Fernando J. Casado (B-108), y primeros tenientes Roberto E. Rivollier y Jorge A. Annino (B-109). Salieron de Río Gallegos a las 21:35.

Rol de combate TPS-43 Malvinas: mayor Miguel Silva, alférez Hugo Mercau y cabo primero Juan D. Egañas.

Después del despegue viraron por derecha y comenzaron un ascenso muy gradual, para evitar ser detectados por el radar de Punta Arenas. El guía mantuvo las luces de navegación apagadas y el numeral, en columna, solo lo visualizaba por la tenue luz blanca de formación. En el final del ascenso, el numeral comprobó que para formar debía aumentar las revoluciones por minuto. En consecuencia, para mantener el consumo en el rango calculado dejó que el avión de guía se alejase y lo perdió de vista, por lo que continuó en forma individual sin avisar a fin de no romper el silencio de radio. Al llegar al nivel de vuelo previsto de 12.200 metros (FL 400), el numeral ascendió hasta 12.500 metros (FL 410), para asegurar la separación con el BACO 1.

Según lo planificado debían entrar por el sur hasta 33 km al sudoeste de Puerto Argentino y, desde allí, seguir hacia el blanco con rumbo 360°. Al llegar y bordear las islas, BACO 2 observó que el cielo se iluminaba y oscurecía en secuencia aleatoria, producto del cañoneo naval y terrestre contra posiciones argentinas. El equipo Doppler mantuvo la navegación con precisión. Pasaron al sur del cabo Belgrano, lateral a la isla Jorge, lateral al canal Águila, bahía de los Abrigos, isla María, lateral bahía Aguda y punto de viraje. Al poner rumbo final, Baco 2 observó la virulencia del cañoneo en las inmediaciones de Puerto Argentino, con una gran cantidad de destellos debajo de la capa de nubes.

En ese instante, reaccionaron las defensas terrestres y el radar Malvinas lo alertó «cañitas voladoras en el aire». Tras lanzar las bombas, a los pocos segundos, el B-108 fue alcanzado en la parte inferior delantera del fuselaje, por un Sea Dart lanzado desde el destructor *Exeter*. El avión comenzó a incendiarse. El capitán Pastrán trató de disminuir el descenso y nivelar el Canberra en altura para que le permitiera abandonarlo.

Al llegar a 4500 metros, le ordenó al capitán Casado que se eyectara. Este respondió que el mecanismo no funcionaba. A 3400 metros, el Canberra entró en tirabuzón. A 2100 metros, Pastrán se eyectó y, como consecuencia de la violenta salida del avión⁶², el piloto se desmayó. Cayó en el mar semi-inconsciente, pero el contacto con las frías aguas lo reavivó y salió a flote. Tiró de la sogá que unía el arnés con el paquete de supervivencia y logró recuperar e inflar el bote salvavidas. Consiguió subirse con mucha dificultad. Después de un tiempo, con alivio, comprobó que el oleaje y el viento lo acercaban a la costa.

Una vez que llegó y trepó una ladera acantilada, comenzó a caminar y a deambular sin rumbo, evitando dormir para no morir de hipotermia. Al amanecer seguía, y caminó todo el día, escondiéndose del enemigo, hasta que a las 20:00 del 14 de junio fue detenido y tomado prisionero por una patrulla británica.

El capitán Casado se estrelló en el mar junto con el avión. Fue la última víctima fatal de la Fuerza Aérea en la Batalla de Malvinas. Sus bombas habían caído, otra vez, muy próximas al puesto comando de los generales británicos.

Mientras tanto, en su corrida final, el navegador del BACO 2 había leído los controles de armamento y colocado el selector de lanzamiento en salva, con un intervalo que permitiría que las bombas cayeran separadas unos 300 metros y cubriese una superficie de 500 a 600 metros de ancho por dos kilómetros de largo entre ambos aviones. Próximo al lanzamiento y, a pesar de que el navegador le confirmaba encontrarse en la ruta fijada, el piloto rompió el silencio de radio y preguntó al radar Malvinas si la ruta era exacta, a lo que el radar le confirmó: «Siga, está perfecto, a nosotros nos están cascoteando de manera infernal».

De inmediato, Rivollier abrió el compartimiento de bombas, recibió el conteo de su navegador y, a la voz de «fuego», lanzó las bombas. Al mismo tiempo que controlaba que

⁶² El asiento era un Martin Baker antiguo que no era impulsado por un motor cohete, sino por un cartucho que expulsaba el asiento con los gases de una explosión equivalentes a 25 G instantáneas.

se cerrasen las ventanillas 3 a 7 en el panel de armamento, notaba los cimbronazos que confirmaban la salida de las bombas, y el ascenso del avión al deshacerse de 5.000 libras en pocos segundos.

De inmediato, al mismo tiempo que acciono el comando para cerrar el compartimiento de bombas, coloco viraje por izquierda con gran ángulo de inclinación, para escapar por la misma ruta de ingreso, con sentido contrario, en dirección sur, posición que me permite ver, desde la vertical del escenario, la secuencia inconfundible de destellos en reguero, producidos por la deflagración de las bombas. Pero enseguida advierto que es muy pronto para suponer que son las que acabo de lanzar, no más allá de diez segundos; seguramente fueron las del BACO 1. Antes de finalizar el giro de ciento ochenta grados, diviso nuevamente otro reguero explosivo, de idénticas características, realidad que me confirma el cumplimiento de la misión⁶³.

Por el intercomunicador le comento al navegador, primer teniente Jorge Annino, el panorama que veo desde los doce kilómetros y medio de altura; fogonazos y graneado de luces que dan cuenta del cruento combate en la isla Soledad, al oeste de Puerto Argentino. [...] Desde que hablé con el operador del radar han transcurrido poco más de cuatro minutos, suficiente para la entrada en acción de equipos enemigos de perturbación del espectro electromagnético que dificultan las comunicaciones. [...] En medio de ese barullo escucho una llamada sin entenderla; salgo al aire pidiendo repetición; «cañitas voladoras» responde alguien, momento a partir del cual, con el mensaje comprendido en su exacto significado de peligro, continúa el temeroso e inquietante diálogo con el navegador. «¿Está preparado el dispositivo de bengala y *chaff*?», pregunto. «Sí, está listo para ser usado», responde. «Llegó el momento que no queríamos que se presentara», le digo. «Trató de escapar para el sur, no tuvimos inconvenientes en el ingreso», me dice. Le contesto: «Eso es lo que pretendo, pero también debo observar afuera, a los costados izquierdo y derecho, por eso cambio de rumbo».

En ese momento entra en escena el PLUTÓN 2, de la sección de M-III en cobertura aérea, llamando al radar Malvinas: «ACERO-PLUTÓN 2». «PLUTÓN 2-ACERO, prosiga». «Confirmando el lanzamiento de misiles antiaéreos», dice el interceptor, y le responden: «Comprendido, alerta entonces a las tripulaciones de los aviones a los que están dirigidos». El radar ahora se dirige a nosotros: «BACO 2-ACERO: atento que van en dirección suya», exclama sin pedir el comprendido. Con la amenaza confirmada, le indico a Annino: «Cuando te avise, comencé a lanzar las bengalas en forma individual cada treinta segundos». «Comprendido». Agregó: «Eyecto los tanques de puntera, para facilitar las maniobras de inclinación y lograr mayor velocidad». «Lanzalos, están sin combustible». El ajeteo de la cabina es de febril actividad, estamos avisados de una amenaza, la cual no vemos pero que está en camino a nuestro encuentro. En el afán de protegerme, maniobro violentamente el avión, lo inclino de manera excesiva hacia uno y otro lado con la esperanza de ver la luz que delate la dirección desde donde asciende. Le digo a Jorge que comience a lanzar bengalas.

El peligro ronda muy cerca. De pronto, veo abajo y a la derecha el ascenso de la anunciada visita. «Allí viene, prepárate por si nos pega», le advierto al navegador. «Estoy listo, con arnés ajustados», me responde Annino. «Viro por derecha para mantenerlo a la vista», le aviso. «¡No te olvides de conectar las bombas de baja presión de los tres tanques de combustible: estás maniobrando bruscamente a elevada cota!», me recuerda. «Conectadas». «¿Escuchaste la explosión?», me pregunta. «¿Qué tipo de explosión?». «Un fuerte ruido similar a una detonación». «No escuché nada». Atraída por el magnetismo del avión o la radiación calórica de los motores, una corona rojo-anaranjada busca destino. La sigo con mirada atenta, me apresto a maniobrar con la intención de esquivarla. «Está cerca. ¡Jorge, continúa tirando *chaff* y bengala!». «¡Ya tiré las siete: no hay más!». En medio del infor-

⁶³ Testimonio del comodoro VGM (R) Roberto Rivollier a la Comisión BANIM.

tunio ejecuto todas las maniobras a mi alcance para evitar la amenaza. [...] De pronto, no comprendo qué sucedió, se apagó la luz sin impactarnos, el misil no nos alcanzó.

[...] Ahora dirijo la mirada hacia los instrumentos de control del avión para orientarme: el horizonte artificial indica que estoy con la nariz abajo, en viraje escarpado a la derecha, a elevada velocidad, y con dificultad para controlarlo. [...] Me aboco a restablecer la normalidad del vuelo, reduzco la potencia de los motores, saco frenos de vuelo, abro el portabombas, niveló alas y, aplicando excesiva fuerza en los comandos, logro llevar el avión miniatura hasta la posición de recto y nivelado. Le comento al navegador de esta situación, cuando de pronto escucho otro llamado: «BACO 2-ACERO», llama el radar. «ACERO-BACO 2, prosiga». «Tiene PAC a las seis», me dice. «¿A qué distancia?». «A doce millas». «Recibido».

Nuevamente hay motivos para intercambiar opiniones con el navegador. [...] «Estamos volando a siete millas y media por minuto», me dice Annino, «y suponiendo que el enemigo lo hace al límite de la compresibilidad, recorre ocho millas y media por minuto; razonamiento del cual deduzco que para lograr posición de ataque, como mínimo le demandara diez minutos de vuelo, y que a su vez, se habrá alejado ochenta y cinco millas [...] concluyo que corresponde continuar con rumbo sur un rato más e incrementar la velocidad hasta el límite permitido para el Canberra, sin tanques de puntera». [...] Entonces escucho al operador del radar Malvinas: «BACO-ACERO llama». «ACERO-BACO 2, prosiga». «Confirme cuál BACO es el que contesta». «BACO 2 es quien responde». «¿Lo escuché en la frecuencia al BACO 1?». «No lo escuché». «Llámelo para restablecer contacto». «Comprendido». Intento enlazar con el guía: «BACO 1-BACO 2 llama», repito tres veces sin lograr respuesta. Contacto al radar: «ACERO-BACO 2 llama». «Prosiga». «Lo busqué en las frecuencias acordadas y no contesta». El radar me responde: «Recibido, con seguridad tiene problemas de radio».

Transcurre un tercio más de tiempo que el calculado para que la PAC me alcance. A 112 millas del lugar donde ACERO me alertó, percibo la sensación de recobrar la tranquilidad. [...] Le pido a Jorge que lea la lista de procedimientos y me diga el rumbo que debo colocar para dirigirnos a casa. Este resultó ser ocho grados mayor al planificado a consecuencia de la mayor distancia recorrida hacia el sur. [...] Ayudado por el silencio, igual al del vuelo de ida, y el ronronear de las turbinas, me siento motivado a meditar. [...] El recuerdo me traslada al instante en el cual ACERO me pregunta: «¿Cuál es el BACO que contesta?». En ese instante, conjeturo que el operador del radar debía haber visto algo sobre el BACO 1 en la pantalla y no tuvo la certeza de saber de quién se trataba. De nuestra parte, sé que hicimos lo necesario para no ser derribados; mantuvimos silencio de radio hasta el momento inmediato anterior al lanzamiento de las bombas; efectué maniobras para visualizar el lugar desde donde ascenderían los misiles; eyecté los tanques de punta de plano para disponer de mejor agilidad y mayor velocidad; lanzamos *chaff* y bengalas para defendernos; recuperé la brusca caída del B-109 con procedimiento de emergencia; volamos a máxima velocidad para escapar de la PAC en rumbo y sentido coincidente anulando la capacidad de alcanzarnos; todo en la más absoluta soledad inmersos en la negra noche, con un avión indefenso a doce kilómetros y medio de altura. [...]

Completamos el control de rutina e iniciamos el descenso para incorporarnos a final directa de pista en uso; y aterrizamos en el minuto cinco del día 14 de junio. [...] Después de un efusivo abrazo con el navegador y los mecánicos, somos trasladados hacia el Puesto de Comando. Una vez allí brindo detalles de la operación. [...] De inmediato me comunican por teléfono con un oficial de la Fuerza Aérea Sur. Le manifiesto que acabo de comprobar la situación que vive Puerto Argentino, el cañoneo terrestre y naval al que está sometida la zona informado por el operador de radar, y la apreciación de estar cerca del final de la contienda; le agregó que todos los sistemas de defensa enemigos están activados: el antiaéreo con misiles, de contramedidas electrónicas, de detección y patrullas aéreas de combate, todos comprobados en el transcurso de la misión que integré.

Después del informe posterior al vuelo, nos dirigimos al reencuentro con los integrantes de la sección PLUTÓN. [...] Finalizado el momento del efusivo saludo, PLUTÓN 1 me comenta que en el Puesto de Comando le confirmaron que BACO 1 había sido derribado, pero no sabían la suerte de la tripulación. La noticia me opacó la alegría, la tristeza me inhibió el ánimo e impidió disfrutar del momento en reparo de tan marcada ausencia.

BACO 2 arribó a Río Gallegos a las 00:05 del 14 de junio. El B-109 fue el último avión argentino que entró en combate en la Batalla Aérea de Malvinas⁶⁴.

Los restos del capitán Casado fueron encontrados en 1986 sobre una playa al este de la isla Soledad; inexplicablemente permanecieron en un armario de la central de policía de Puerto Argentino hasta 2008, cuando los británicos revelaron esta información junto con un pedido de disculpas vía diplomática. Se realizaron pruebas de ADN que comprobaron su identidad y los restos fueron repatriados el 15 de setiembre de 2008. A su llegada al Aeroparque Jorge Newbery se efectuó una ceremonia en su honor. El capitán Fernando Casado descansa en el cementerio de Villa Carlos Paz (Córdoba).

* * *

OF 1327. Dos M-III EA, indicativo PLUTÓN, armados con un misil Matra 530 EM/IR, dos Magic 550 IR y cañones. Misión: cobertura defensiva de la sección BACO. Tripulantes: mayor José Sánchez (I-016) y capitán Ricardo A. González (I-014). Despegaron de Río Gallegos a las 21:50.

Rol de combate del TPS-43: mayor Miguel Silva, alférez Hugo Mercau y cabo primero Juan D. Egañas.

A partir del enlace con el radar de Malvinas, fueron guiados con variaciones de rumbo hacia el este y luego hacia el norte. Se les informó que no había actividad aérea del enemigo y se mantuvieron en escolta detrás y a la izquierda de los BMK-62 BACO, hasta que lanzaron las bombas.

Durante el seguimiento, vieron el resplandor del cañoneo y la iluminación del faro de un buque en bahía Anunciación. Luego del ataque, observaron el intenso fuego antiaéreo y la estela luminosa de los Sea Dart. Los pilotos eludieron los misiles realizando maniobras evasivas, algunos explotaron abajo y otros arriba de su posición. Desde Fitz Roy, se lanzaron bengalas que se confundían con misiles.

Igual que en otras ocasiones, el enemigo interfirió las comunicaciones con el radar, tal vez desde San Carlos porque, al alejarse hacia el este, disminuía la potencia de los ruidos. Como remedio, usaron los dos equipos de radio: con uno transmitían en una frecuencia, y con el equipo de alternativa recibían en otra frecuencia. La sección PLUTÓN aterrizó en Río Gallegos a las 00:03 del 14 de junio.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

El TPS-43 operó el 13 de junio durante toda la jornada, aunque no se pueden determinar los detalles de la cantidad de horas de funcionamiento de cada radar, ni si se produjeron cortes por fallas técnicas o por alertas rojas sobre el sitio radar.

El único rol de combate del día que ha quedado registrado en el Diario de Guerra es el que cubrieron a partir de las 00:00 el primer teniente Carlos Mazzocchi y el cabo principal Enrique Sierra. A las 00:20 se dejó constancia del bombardeo de una sección de Canberra sobre el monte Kent. Después de la última anotación a las 00:55 —donde se consignó la desaparición de un Harrier en el radial 097 ° a 112 NM—, el diario fue retirado de la cabina

⁶⁴ El B-109 tiene el honor de haber participado en la primera misión de ataque de la Fuerza Aérea Argentina el 26 de abril sobre las islas Georgias y en la última misión la noche del 13 de junio. Actualmente, se encuentra en exposición en el Museo Nacional de Aeronáutica.

de operaciones para ser enviado al continente en el C-130 COBRE en previsión de la inminente caída de Puerto Argentino en manos británicas.

El resto de las referencias de la actividad del radar en aquel día son producto de los testimonios de las tripulaciones que cumplieron misiones sobre Malvinas.

Aquella última noche de combates en torno a Puerto Argentino, el mayor Silva, jefe del Escuadrón VyCA, en la cabina del radar entró en contacto con el guía de la sección de M-III PLUTÓN en misión de cobertura de los Canberra. El piloto, mayor Sánchez, era compañero de promoción de Silva, y como sin dudas aquellas eran las últimas horas de la contienda, ambos se liberaron de las restricciones de comunicaciones y mantuvieron un breve diálogo. PLUTÓN 1 le expresó que «era impresionante el espectáculo que producían la cantidad de fognazos y rastros de munición trazante que se veían desde los 9000 metros».

* * *

Salidas operativas del 13 de junio

La Fuerza Aérea ejecutó 38 salidas desde el continente, de las cuales 26 fueron de combate.

Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina

BMK-62 Canberra (B-108) del Grupo 2 de Bombardeo basado en Río Gallegos, destruido. Tripulación: capitán Roberto Pastrán, eyectado y recuperado (prisionero); capitán Fernando J. Casado, fallecido.

Lunes 14 de junio

Meteorología

En Malvinas por la mañana predominaban los techos bajos con ocasionales bancos de aguanieve con temperaturas entre 5 y 0 grados.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: cubierto con nubosidad baja a 1000 metros (8/8), buena visibilidad, viento a 33 km/h.
- Río Gallegos: cubierto con nubosidad media y baja (7/8) a 1000 metros, buena visibilidad, viento a 19 km/h.
- Río Grande: cielo despejado, buena visibilidad, viento a 4 km/h.
- Trelew: parcialmente cubierto con nubes medias y bajas a 600 metros (1/8), buena visibilidad, viento a 22 km/h.
- San Julián: parcialmente cubierto con nubosidad baja (2/8) a 600 metros, buena visibilidad, viento 40 km/h.
- Santa Cruz: parcialmente cubierto, con nubosidad baja (4/8) a 100 metros, nieve moderada, buena visibilidad, viento 26 km/h.

Situación táctica

En la noche del 13 al 14 de junio, colapsaron las defensas de Puerto Argentino. Al amanecer, se había producido un virtual cese del fuego. Las vanguardias británicas comenzaban a recorrer las calles del poblado y se cruzaban estudiándose, más con curiosidad que animosidad, con la interminable columna de efectivos argentinos que volvían exhaustos y desorientados.

Pese a las noticias del cese de hostilidades, la Fuerza Aérea Sur no dejó de vigilar los espacios marítimos.

En Malvinas, el radar continuó operando en forma degradada hasta las 02:40 del 14 de junio, cuando salió fuera de servicio por acumulación de fallas producidas por la rotura de las conexiones a las plaquetas de los circuitos electrónicos, en especial aquellos relacionados con el funcionamiento de las consolas UPA-69. Aproximadamente a las 06:00 de la mañana, se ordenó al personal de mecánicos que suspendieran el trabajo de reparación de las plaquetas y se abocara a la preparación de la destrucción del equipamiento cuando se diera la orden.

Exploración y reconocimiento lejano

El Comando Aéreo Estratégico ordenó la salida de un B-707. Fue el último vuelo realizado por el Escuadrón V Boeing. La tripulación observó que varias estelas se dirigían hacia las islas. En el regreso, sintonizaron una radio uruguaya que noticiaba sobre el cese del fuego en Malvinas.

OF s/n (CAE). B-707, matrícula TC-91, indicativo TRONCO 1. Misión: exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: vicecomodoro Juan D. Paulik, mayor Walter D. Barbero, suboficial mayor Carlos Blazek, suboficial auxiliar Ángel Salvador, suboficial mayor José G. Nóbile, cabo principal Rubén O. Lescano y cabo primero Ricardo O. Coca. Despegó de El Palomar a las 06:20 y arribó a las 14:40.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

La Fuerza Aérea Sur ordenó siete salidas sobre las áreas de exploración:

OF s/n. F-27, matrícula TC-78, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: mayores Mario A. Núñez y Adolfo Rodríguez, cabo primero Guillermo J. Lamas y cabo principal Horacio R. González. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:50 y regresó a las 09:50. Volvió a salir a las 14:20 y aterrizó a las 15:40.

OF s/n. F-27, matrícula TC-76, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: mayores Roberto H. Montaldo y Rodolfo E. Drigatti, cabo primero Orlando R. Domínguez y cabo principal Daniel A. Medina. Despegó de Comandante Espora a las 09:00 y arribó a Viedma a las 11:10. Volvió a salir a las 13:00 y regresó a Comandante Espora a las 15:10.

OF s/n. DHC-6, matrícula T-82, indicativo PACÚ 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: capitán Aurelio Buzzoni (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:05 y regresó a las 10:36.

OF s/n. F-27, matrícula T-42, indicativo PACÚ. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: mayor Juan M. Rodríguez, vicecomodoro Mario J. Andelique, y cabos primeros Mario J. Simón y Santiago G. Cabral. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:50 y arribó a las 15:15.

OF s/n. F-27, matrícula T-44, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: capitanes Ernesto J. Cuello y Armando R. Valverde, y cabos primeros Eduardo A. Muñoz y Jorge O. López. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 16:15 y aterrizó en Trelew a las 17:35.

Escuadrón Fénix

Se hicieron cinco salidas sobre el litoral marítimo:

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 del informó sobre tres misiones, desde Río Gallegos con un tiempo de 6 horas y 5 minutos volados.

OF s/n (CAE). C-500, matrícula LV-MZG, indicativo CASERO 2. Misión: exploración litoral marítimo. Tripulación alféreces Vicente Collerone y Adrián González. Despegó de El Palomar a las 07:32 y regresó a las 15:42, con escala en Mar del Plata.

Se ordenó que el personal y el material debían permanecer en alerta; se suspendieron los vuelos de exploración.

Previsión de operaciones aéreas ofensivas

A las 00:05 del 14 de junio, el BMK-62 matrícula B-105 despegó de Trelew, tripulado por el teniente Juan C. Cooke y el mayor Aldo Escudero. Aterrizó en Río Gallegos a las 01:40. Diez minutos después, el B-104 despegó de Trelew, tripulado por el capitán Juan Freijó y el primer teniente Armando Dubroca; aterrizó en Río Gallegos a las 03:30. Ambos bombarderos estaban previstos para salir a Malvinas en horas de la madrugada. Sin embargo, la misión de ataque fue cancelada por orden de la FAS. En un virtual cese del fuego, comenzaban en Puerto Argentino las negociaciones para la capitulación.

Hacia las 11:00, el brigadier Luis Castellano se comunicó con el brigadier general Basilio Lami Dozo, de inspección en San Julián, y le informó que el TPS-43 estaba fuera de servicio por las vibraciones del suelo provocadas por la artillería emplazada cerca del radar. La ausencia de vigilancia aérea tornaba muy peligrosa cualquier incursión de aviones propios ante los cazas enemigos en permanente acecho. Ante ese escenario, el comandante en jefe de la Fuerza Aérea decidió suspender las misiones previstas sobre Malvinas.

* * *

Salidas operativas del 14 de junio

La Fuerza Aérea ejecutó 12 salidas desde el continente.

* * *

En suma

En el último intento de cerrar el cerco para comenzar el ataque final sobre Puerto Argentino, las tropas británicas necesitaban hacer una concentración de fuerzas mediante un rápido desplazamiento que le permitiera un avance seguro sobre las posiciones argentinas. Originalmente este desplazamiento tendría que haberse hecho de manera helitransportada, pero dichas pretensiones se hundieron con el *Atlantic Conveyor* y los nueve helicópteros pesados que transportaba.

El avance ya contaba con un considerable retraso, lo que significaba que cada día que pasaba, se debía redoblar el esfuerzo logístico para abastecer desde la flota las tropas británicas que avanzaban sobre el terreno.

Se planificó un desembarco en la zona de bahía Agradable (Bluff Cove) con dos buques, el *Sir Galahad* y el *Sir Tristram*, sin escolta, escenario de riesgo en el momento de desembarcar a los efectivos de Guardias Galeses con toda la logística de combate. Los comandantes terrestres británicos asumieron que dichos movimientos pasarían desapercibidos, pero la ROA de Puerto Argentino siguió los desplazamientos alertando a tiempo al CIC Malvinas.

El almirante Woodward nunca estuvo de acuerdo con esta maniobra; así lo expresa en *Los cien días*, pero tampoco hizo lo necesario para detenerla.

Los argentinos informaron de la presencia de las naves británicas al centro del comando argentino en Puerto Stanley [Argentino]. Poco después, el mensaje era recibido por el

comando aéreo austral en el continente y en total enviaron seis Dagger cargados con bombas de quinientos kilos, más una formación de ocho Skyhawk. No tengo duda alguna de que ellos apenas si podían creer en su buena suerte: «Bluff Cove... sin colinas, sin acantilados, sin escolta, sin Rapier... ningún problema. Excelente»⁶⁵.

El ataque aéreo produjo la mayor cantidad de muertos y heridos en las filas británicas durante el conflicto, por lo que se conoció a esa jornada como «el día más negro de la flota». Los aviones atacantes no tuvieron oposición de ninguna PAC. Los Harrier, probablemente orientados hacia una escuadrilla de M-5 en tareas de diversión en el otro extremo de las islas, fueron alertados a destiempo del ataque al desembarco.

Las primeras informaciones que llegaban a Puerto Argentino hicieron estimar que sería necesario un segundo ataque para detener significativamente la operación de desembarco. Sin sorpresa, con las PAC alertadas, las condiciones del segundo empleo fueron muy diferentes lo que ocasionó la pérdida de tres pilotos de combate. Si bien hundieron un lanchón de desembarco, no lograron llegar a los buques.

Paralelamente no hubo ninguna respuesta por parte del Ejército en tratar de golpear a las fuerzas de desembarco que, en ese momento, estaban desprotegidas sin capacidad de reacción intentando dominar la situación con un número importante de bajas. Así lo expresa el Informe Final de la Fuerza Aérea Sur elevado al Comando Aéreo Estratégico:

No se extiende el presente análisis, por ser de conocimiento general los inconvenientes y problemas que causó a la FAS la inoperancia y falta de explotación de los éxitos de la misma por parte de las Fuerzas de Superficie, caso particular y que merece especial atención es el de la Cabecera de Playa en Bahía AGRADABLE, donde personal, material y medios de transporte fueron puestos totalmente vencidos a disposición de la Fuerza Ejército, lo que no fue aprovechado, dando lugar a su recuperación y posterior empleo, pidiendo en ese mismo momento, en que era posible su explotación, apoyo de fuego directo a la FAS⁶⁶.

Las operaciones de interdicción al tráfico aéreo marítimo fueron una de las tantas alternativas que planificó el CAE junto con la FAS para intentar afectar el enorme flujo logístico que navegaba incesante por el Atlántico Sur para abastecer a la Task Force. Las fuentes británicas mencionan 81 barcos auxiliares arrendados que apoyaron la operación logística durante toda la guerra, dentro de los cuales figura el superpetrolero *Hercules* de bandera liberiana como «no contratado por el Reino Unido»⁶⁷.

La modificación de un C-130H como bombardero con armamento externo fue una innovación no conocida hasta entonces, en el empleo múltiple de esta probada aeronave de transporte a nivel mundial.

La operación fue planificada con el aporte de exploración de un B-707 y como medios ofensivos el «Hercules bombardero» junto con una escuadrilla de BMK-62 Canberra. El buque fue alcanzado el 8 de junio.

Si bien los efectos del bombardeo no fueron inmediatamente verificados, el buque de inmediato invirtió el rumbo hacia Río de Janeiro con bombas sin explotar en su interior. Luego de idas y vueltas, terminó siendo hundido por su armador a 700 km de la costa de Brasil. Los detalles revelados en el capítulo son concluyentes, el buque llevaba gran cantidad de elementos para apoyar a la flota británica. La misión de interdicción aérea estratégica fue cumplida.

La planificación de una operación aerotransportada desde el continente fue una tentativa del Ejército para tratar de revertir el avance británico sobre las islas e intentar crear otro

⁶⁵ SANDY WOODWARD, Los cien días, pág. 329.

⁶⁶ Informe Final de la Fuerza Aérea Sur. Archivo DEH-FAA.

⁶⁷ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., págs. 437 a 444.

frente en proximidades de San Carlos. Para ello se comprometería en su totalidad la aviación de transporte de la Fuerza Aérea (cinco C-130 y nueve F-27) para lanzar un máximo de 607 efectivos sin carga de acompañamiento.

Desde su concepción tras el desembarco británico en San Carlos, la operación Buzón pasó por diversos niveles de conducción y fue descartada definitivamente hacia el 9 de junio, puesto que solo se lograría colocar en la zona efectivos equivalentes a dos compañías de infantería, poniendo en grave riesgo la totalidad de la capacidad de aviación de transporte, sin tener asegurada una adecuada sombrilla aérea y sin tomar en cuenta factores tácticos, técnicos y climáticos que, de acuerdo con la oportunidad elegida, podrían hacer fracasar la operación por completo.

La operación de repliegue de los helicópteros pesados CH-47 Chinook constituyó un logro importante, si se toma en cuenta las condiciones en que iniciaron el cruce del Atlántico desde Malvinas. Sin tanques auxiliares pues habían quedado en la BAM Cóndor, tan solo con el combustible interno reforzado con tanques de 200 litros en el interior de la bodega y una bomba manual para trasvase; sumado a esto que los helicópteros llevaban dos meses operando sin descanso, a la intemperie, con las inclemencias del invierno, la salinidad del ambiente y, a último momento, se agregó el cambio de motor en uno de los aparatos. El trayecto durante la noche del 9 de junio fue dramático y cargado de tensión, con emergencias en vuelo que en otras circunstancias hubieran obligado a aterrizar. Continuaron sobrevolando las olas hasta alcanzar, por fin, el punto más cercano del territorio continental, la isla de los Estados.

El Escuadrón Pucará, sensiblemente disminuido, continuó aportando desde la BAM Malvinas apoyo de fuego cercano contra las fuerzas británicas que iban cerrando el cerco sobre Puerto Argentino. El 10 de junio se concretó una operación coordinada por el Estado Mayor del Componente Aéreo y el Centro Coordinador de Fuegos de Apoyo en las cercanías de monte Longdon. Mediante el señalamiento de blancos con bombas fumígenas por parte del Ejército, se logró un ataque exitoso sobre las líneas enemigas. Con las primeras luces del día y un conocimiento acabado de las elevaciones de Malvinas, la escuadrilla efectuó una aproximación a bajo nivel y atacó empleando una nueva técnica de lanzamiento de cohetes en vuelo rasante desarrollada durante la guerra.

Los KC-130 continuaban con la tarea de abastecer a los A-4B/C, y agregaron una nueva cuota de riesgo a sus misiones al ir al encuentro de aviones con graves daños, principalmente en los tanques de combustible perforados. Estos encuentros se producían muy cerca de las islas y, una vez acoplados, los cazabombarderos eran conducidos hasta el aterrizaje, a veces agotando el combustible del mismo Hercules.

Los C-130H continuaron llegando a la BAM Malvinas y los británicos seguían intentando interrumpir el puente aéreo con todos sus recursos, hasta poner dos PAC en el aire con relevos. Nada detuvo a las heroicas tripulaciones de Hercules. El comodoro Guillermo Mendiberri, A-2 Inteligencia del Componente Aéreo Malvinas, lo resumió en pocas palabras:

Cada avión de transporte que llegaba significaba voluntad de lucha, valor en cumplimiento del deber. Cada vuelo era una epopeya desafiante llena de peligros, en la que, como única arma, estaba el coraje de una tripulación⁶⁸.

La noche del 13 de junio a las 21:10, horas antes de la capitulación, el último C-130H, el TC-65 indicativo PATO, despegó de la BAM Malvinas hacia el continente.

Ese mismo día por la tarde, durante un ataque de A-4B, las escuadrillas CHISPA y NENE lograron total sorpresa, y bombardearon con bombas BRP 250 con espoletas KEMA un asentamiento de tropas británicas dañando los módulos del Cuartel General británico, a

⁶⁸ RUBÉN PALAZZI, *Malvinas, otras historias*, Editorial Heliasta, Buenos Aires, 2006, pág. 171.

escasos minutos de reunirse los generales Jeremy Moore y Julian Thompson con su Estado Mayor.

Los BMK-62 siguieron golpeando mediante bombardeos nocturnos las posiciones británicas. El ataque a monte Kent fue escuchado y observado desde Puerto Argentino. La noche del 13 de junio, la escuadrilla BACO culminaría la última operación aérea ofensiva de la guerra con un bombardeo sobre Port Harriet, con el derribo de un avión y la muerte del capitán Fernando Casado.

Los Canberra fueron apoyados por los M-III en misión de cobertura aérea. Curiosamente, en esta última misión del sistema Mirage M-III EA, su jefe de Escuadrón, el mayor Sánchez, participó como lo había hecho también en la primera salida del conflicto.

Esa noche, los hombres de la Fuerza Aérea Argentina aguardarían con impaciencia los acontecimientos que se desarrollarían al día siguiente, la batalla final se libraba ya en las afueras de Puerto Argentino. La FAS mantuvo una sección de bombarderos BMK-62 en apresto para atacar posiciones británicas.

Capítulo 15

Últimas fases del enfrentamiento

Lunes 14 de junio - Cese del fuego

A lo largo de la noche del 13 al 14 junio, la Guarnición Militar Conjunta no tuvo un momento de respiro: fuego de artillería, bombardeo naval, enfrentamientos entre pelotones y hasta lucha cuerpo a cuerpo. En el poblado, se escuchaban los estruendos del frente cada vez más cerca. En el cielo renegrido, los fogonazos de las explosiones de obuses y misiles borrraban la filigrana luminosa tejida por las municiones trazadoras.

Minutos después de la medianoche, en la casa que ocupaba el brigadier Castellano con la plana mayor y el CIC Malvinas, el comandante y sus auxiliares siguieron la heroica acción de los BMK-62 BACO en el bombardeo a monte Kent, con cobertura aérea de dos M-III EA indicativo PLUTÓN. Sobre una mesa apenas iluminada, percibieron la onda sísmica provocada por la detonación de las diez bombas de 1000 libras. Desde afuera, llegaban cada vez más próximas las explosiones de los obuses y el silbido de proyectiles.

A las 4 de la madrugada, el jefe del Escuadrón VyCA, mayor Silva, le informó al jefe del CIC, vicecomodoro Aranda, que el radar TPS-43 había quedado definitivamente fuera de servicio. Las vibraciones inducidas por el cañoneo de las baterías de obuses Otto Melara de 105 mm del Grupo de Artillería 3, emplazadas en las inmediaciones, habían descabezado las conexiones de las plaquetas de las computadoras siendo estos circuitos electrónicos irremplazables. El propósito perseguido largamente por los bombarderos Vulcan de la Real Fuerza Aérea, por los misiles antirradiación AGM-45 Shrike, o por las bombas inteligentes arrojadas por la aviación embarcada de la Armada Real fue conseguido por las sacudidas de obuses argentinos.

Desactivada la ROA, cuyos integrantes habían sido tomados prisioneros o replegados, y con el radar de vigilancia fuera de servicio, el Sector de Defensa Aérea de Puerto Argentino quedó sin medios para cumplir su misión. Se notificó a la FAS y al comando conjunto de la artillería antiaérea. Alrededor de las 05:00, llegó el mayor Oliva con noticias frescas del comando del general Jofré. Las vanguardias británicas ya asaltaban el cuartel de Moody Brook, y largas caravanas de infantes argentinos, en franca y desoladora retirada, caminaban desorientados por la avenida costanera.

Cuando empezaba a aclarar, las líneas argentinas de los cerros alrededor de la ciudad eran sobrepasadas. Sin municiones, carecían de posibilidades técnicas para contraatacar y recuperar el terreno perdido. El próximo paso de los británicos era ocupar Puerto Argentino. Los mandos propios habían previsto concentrar la población civil en la catedral, construcción adecuada por ser fácilmente reconocible desde lejos, y por tener paredes de ladrillo y piedra, resistentes a las esquirlas de bombas.

Diario de Guerra de la FAS:

07:35: Se establece el contacto radial con Malvinas. Informa que el enemigo ha penetrado el perímetro externo de la defensa. Se considera que la situación es desesperada. Gran cantidad de enemigos ya están dentro de las propias defensas.

A las 08:15, con las primeras luces, el aspecto de la derrota era devastador. Hasta el más aguerrido defensor de la causa estaba convencido de que cualquier intento de resistencia resultaba inútil y, peor aún, podría desatar una matanza estéril. En esos momentos, desde la FAS, el vicecomodoro Romeo Gallo preguntó al vicecomodoro Alegría si no se habría detectado «algún objetivo» para atacar. La respuesta fue una negativa contundente, seguida por el sincero pedido de que no se ordenara ninguna incursión. Esa fue la última comunicación entre los puestos de comando de la Fuerza Aérea Sur y del Componente Aéreo Malvinas. No obstante, tal vez enterado de la inquietud del vicecomodoro Gallo, el brigadier Castellano habló con el Comandante en Jefe de la FAA, brigadier general Basilio Arturo Lami Dozo, y le solicitó que ordenara suspender cualquier tipo de operación.

A las 08:30 el general Menéndez intentó hablar con el presidente, general Leopoldo Fortunato Galtieri, para informarle que la situación era irremediable. La artillería británica había cortado las líneas de alimentación eléctrica, por lo que Menéndez se trasladó al Puesto de mando del general Oscar Jofré, comandante del Componente Terrestre.

Hacia las 09:00, ya nadie combatía. Una kelper descendiente de chilenos llegó a la Secretaría General de gobierno, a cargo del comodoro Carlos Bloomer Reeve. La señora, de apellido Vidal, avisaba de parte de Alison Bleaney, operadora del Medical Call —red de urgencias médicas y única radio civil habilitada durante el conflicto—, que los británicos deseaban transmitir un mensaje del general Moore a los mandos argentinos.

El capitán de navío Barry Melbourne Hussey —argentino— escuchó el llamado del capitán Rod Bell, ayudante del general Moore, y sin responder personalmente, se trasladó desde la Secretaría General al comando del general Jofré para dar la novedad al general Menéndez.

El panorama de las calles reflejaba ya la verdadera dimensión de la situación militar: tropas argentinas, o más precisamente grupos de soldados, llegaban a la ciudad en forma desordenada, cargando heridos, con el estruendo de la batalla resonando aún en sus cabezas. Era la primera vez que los soldados se refugiaban en la ciudad, mientras que, a lo lejos, en algunas de las alturas que rodean la bahía, ya se distinguían las avanzadas de las tropas británicas.

Melbourne Hussey le informó a Menéndez la llamada pendiente de respuesta en el Medical Call. El general Menéndez lo autorizó a escuchar el mensaje, pero sin responder.

Menéndez se comunicó con el general Iglesias, secretario general de la Presidencia, y le manifestó que el único camino para evitar la derrota era aceptar la Resolución 502 de las Naciones Unidas que consideraba a la Argentina «agresora», pero implicaba el cese de hostilidades, el retiro de fuerzas y la obligación de negociar. Iglesias respondió que una decisión de esa importancia había que estudiarla. Menéndez replicó que se debían apurar porque no sabía cuánto tiempo más les quedaba.

Los oficiales superiores de la Secretaría General, Bloomer Reeve y Melbourne Hussey, se dirigieron al hospital donde operaba la radio Alison Bleaney y recibieron el mensaje de Rod Bell. Por el parlante de la radio del hospital, dijo en español con tono centroamericano: «No vale la pena seguir combatiendo. El honor argentino ha sido comprobado. Han demostrado su valor. Es hora de frenar la lucha y evitar más bajas. Les ofrecemos iniciar conversaciones de rendición. Tienen tiempo hasta las 13 horas».

Diario de Guerra de la FAS:

10:48: El brigadier Castellano informa que el enemigo ha llegado a los límites de la ciudad, están próximos a los puestos de comando. Por ahora se interrumpen las comunicaciones.

A las 11:00, el general Menéndez citó al vicecomodoro auditor Eugenio Miari al comando del general Jofré. Tras analizar las implicancias jurídicas y normas aceptadas internacionalmente sobre rendiciones y capitulaciones, Menéndez expuso la situación a los comandantes subordinados del Ejército, la Armada y Fuerza Aérea: los grupos de artillería habían sido neutralizados; el aprovisionamiento de munición, cortado; la tropa se replegaba sin capacidad de responder ni comunicaciones. Los Regimientos 1, 5 y 7, y el Batallón de Infantería de Marina 5 habían sido superados.

Además, no se podía esperar apoyo efectivo de la Fuerza Aérea, ni de la Armada que —excepto por los buques *Bahía Paraíso* y *Almirante Irizar* con bandera de la Cruz Roja— estaba inmovilizada. Solo restaban las piezas de las baterías de la artillería antiaérea de las tres fuerzas y parte del Regimiento de Infantería 25. Los únicos abastecimientos que podrían esperarse eran los que trajeran los C-130H. El aeródromo aún podía defenderse de ataques aéreos aunque estaba al alcance de la artillería terrestre y naval, y pronto sería neutralizado. El jefe del Hospital Militar, mayor médico Enrique Ceballos, requería evacuar con urgencia a numerosos heridos graves.

Por otro lado, la provisión de agua y energía eléctrica para la población estaba comprometida. Combatir en la ciudad causaría la pérdida de vidas inocentes, y solo podría evitarse con una desocupación en masa. A continuación, el general Menéndez les comunicó su decisión de capitular para evitar la pérdida innecesaria de vidas. La suerte estaba echada, nada podría alterar el resultado final. Los generales, el brigadier y el contralmirante estuvieron de acuerdo con la decisión. Terminada la evaluación, Menéndez habló con el Centro de Operaciones Conjuntas en Comodoro Rivadavia y, dado el tenor del planteamiento, fue derivado al general Galtieri, que ordenó resistir hasta las últimas consecuencias. Pese a la orden, Menéndez decidió capitular.

Diario de Guerra de la FAS:

11:50: El comandante Fuerza Aérea Sur —brigadier Ernesto H. Crespo—, en una reunión con todos los oficiales de este comando, informa sobre la situación que se vive en Malvinas, las declaraciones del brigadier Castellano y que se espera la decisión de la Junta de Comandantes, a nivel político.

Capitulación

A las 13:00, el capitán de navío Melbourne Hussey se comunicó con el capitán Rod Bell del Estado Mayor del general Moore, y le transmitió la voluntad del comandante argentino de iniciar las conversaciones. Bell propuso enviar una delegación que arribaría a las 14:00 en un helicóptero, a un campo de fútbol aledaño al hospital.

Minutos antes de la hora prevista, el capitán de navío Melbourne Hussey y el comodoro Bloomer Reeve esperaban en el lugar establecido, acompañados por Patrick Watts, reportero de la radio local, y por el señor Livermore, del *Penguin News*⁶⁹. A las 14:30 vieron llegar a pie a dos oficiales y un suboficial británicos. Eran el capitán Rod Bell, que oficiaba de intérprete; el teniente coronel Michael Rose, comandante del Special Air Service; y un suboficial radio operador, con un voluminoso equipo de comunicaciones. Al saludar, explicaron que la demora se debió a que el piloto había equivocado el sitio de aterrizaje. Milagrosamente, no fueron molestados. El grupo se dirigió hacia la Secretaría de Gobierno, caminando cuatro cuerdas bajo las curiosas miradas de los soldados argentinos. Al pasar por el hospital, el teniente coronel Rose observó un grupo de personas en la escalera de acceso al edificio. El militar preguntó quién era la doctora Alison Bleaney. Una de las mujeres se identificó, y Rose le gritó: «¡Well done!».

En la sala de reuniones de la Secretaría General, los esperaba el general Menéndez acompañado de su ayudante, el mayor Buitrago (egresado de la Escuela Superior de Guerra del Reino Unido). Luego de presentarse, el teniente coronel Rose pidió autorización para instalar el equipo de comunicaciones y mantener enlace con las autoridades británicas. Contrariamente a lo que se podía suponer, el enlace fue con el White Hall, en Londres, y no con el general Moore o el almirante Woodward. El radio operador instaló una antena paraguas contra la ventana y tomó asiento en la mesa, junto al equipo. El capitán Bell se ubicó a su lado. Enfrente, se sentó el general Menéndez, flanqueado por el capitán de navío Hussey y el comodoro Bloomer Reeve, que actuaron como intérpretes. En una cabecera de la mesa, se ubicó el vicecomodoro Miari.

Como palabras iniciales el teniente coronel Rose se disculpó por no cumplir el horario; repitió lo del equívoco en el sitio de aterrizaje. A continuación, ponderó el coraje de las fuerzas argentinas y, en particular, la sorpresa que tuvieron con la aviación militar; aunque terminó diciendo que nada podía cambiar la situación, y que ellos —siempre según

⁶⁹ *Penguin News* es un semanario local de Stanley, cuyos editores no son estables y los colaboradores suelen ser ocasionales. Los artículos, en general, se refieren a temas de la región y de alguna información, originada en Londres, de especial interés para los isleños. En 1982, el editor era el señor Bound (hijo). En sus orígenes, el periódico fue el *Falkland Islands Times* que se editaba mensualmente y, en ciertas ocasiones, publicaba números especiales.

Rose— también estaban agotados. Asimismo expresó ideas que excedían lo protocolar, pues mencionó que consideraba necesario formalizar en una suerte de armisticio el cese de fuego materializado en las primeras horas del día y aliviar a la población civil; encargarse de los heridos, de la evacuación; en definitiva, cerrar cuanto antes las heridas abiertas por la guerra, ya que los pueblos enfrentados tradicionalmente habían sido amigos y deseaba que, cuanto antes, los argentinos retornaran a sus hogares en el continente, para lo cual debieran sumarse los medios de transporte británicos y argentinos. Al avanzar las tratativas, se percibió que los británicos no tenían un proyecto bien definido y que lo más importante era dejar de combatir. Los argentinos dieron el primer paso concreto y expusieron sus demandas:

- No habría desfile de rendición.
- Se conservarían las banderas.
- Se evacuarían los heridos en los buques hospitales argentinos.
- Se conservarían los fondos en pesos y la documentación contable.
- Se mantendría el mando de las tropas hasta el embarque o la internación como prisioneros de guerra.
- Se mantendría comunicación con el continente a través de una estación propia en enlace abierto, hasta el momento del embarque o la internación como prisioneros de guerra.
- El traslado de los heridos hasta los buques hospitales se realizaría con helicópteros y tripulaciones argentinas.
- Para mantener la disciplina, los oficiales mantendrían sus armas de puño hasta el embarque o la internación como prisioneros de guerra.

Hasta ese momento, se había notado que los británicos se esforzaban por tratar a los argentinos con cierta cordialidad y manifestaban especial interés en que se evacuara el poblado cuanto antes, que se entregara el armamento y que se les garantizara que la Fuerza Aérea no ejecutase más operaciones ofensivas. Por su parte, el general Menéndez procuró mantener distancia y casi no formuló comentarios. El proyecto de acuerdo se transmitió a Londres y de inmediato se aceptaron las condiciones presentadas, salvo que en los documentos figurara “Falklands-Malvinas”. Luego de dos horas de deliberar, se acordó una segunda reunión para las 20:00, con la presencia el general Jeremy Moore, en la que se firmaría el acuerdo definitivo. Además, se concertó también mantener el cese de fuego. Luego los británicos se retiraron.

A continuación, Menéndez convocó a su Estado Mayor y les informó las condiciones de rendición convenidas. Además, ordenó que las tres fuerzas destruyeran toda documentación, armas, municiones, comida, vehículos y equipos que pudiera servir al enemigo. Acto seguido, se trasladaron al Puesto de Comando del general Jofré, donde por teletipo, Menéndez puso en conocimiento del acuerdo al Centro de Operaciones Conjuntas (COC) de Comodoro Rivadavia. Consultó sobre la disponibilidad de medios navales o aéreos propios para evacuar las tropas. Pidió que le dieran la respuesta con tiempo suficiente para asistir a la segunda reunión con los británicos. Casi una hora después de haber impuesto el mensaje, por teletipo recibieron la respuesta. Por orden del comandante en jefe del Ejército, Menéndez no debía firmar ningún documento con los británicos, «sino capitular verbalmente y por medio de palabra de honor».

Consultado, el asesor jurídico respondió que eso no existía en los convenios internacionales, ni en las leyes y usos de la guerra, ni en el derecho argentino. Agregó que Menéndez, como comandante militar de una plaza sitiada y aislada, podía capitular o no capitular, decisión que era de su exclusiva incumbencia y responsabilidad; pero que si decidía hacerlo, era menester formalizarlo mediante un documento escrito. Allí debía fijarse vigencia de la capitulación, huso horario, zona de aplicación, unidades o sistemas de armas y tropas comprendidas, u otras condiciones mínimas, máxime frente a las graves responsabilidades que se derivaban para ambos contendientes y, sobre todo, para el Reino Unido en materia

de enfermos y heridos en campaña, prisioneros de guerra, protección de la población civil que, en parte, estaba todavía bajo jurisdicción argentina y otra parte bajo la británica. Todo esto se estipulaba en los Convenios de Ginebra y en los acuerdos con la Cruz Roja Internacional.

De inmediato se transmitieron estos conceptos al COC de Comodoro Rivadavia y se reiteró la necesidad de respuesta a lo ya planteado; en particular lo concerniente al envío de medios de transporte, marítimos o aéreos, para evacuar las tropas argentinas. Minutos después se le contestó en forma afirmativa.

* * *

De vuelta de la reunión con el general Menéndez, el brigadier Castellano, asistido por los integrantes de su plana mayor, impartió las directivas para la rendición. Destruir planes, claves de cifrado, equipos codificadores de voz y cualquier indicio que pudiera ayudar al enemigo a conocer el orden de batalla y los modos de acción empleados en los combates. Se instruyó al personal para que recogiese sus efectos y, en la medida de lo posible, que limpiase y dejara ordenadas las instalaciones utilizadas como alojamientos y puestos de trabajo.

Por otra parte, al mismo tiempo que los mandos de las fuerzas beligerantes negociaban el final de las hostilidades, distintas fracciones de la Fuerza Aérea se trasladaron a pie hasta el aeropuerto. En el punto más estrecho del istmo que une la península del aeródromo con el resto de la isla, las fuerzas británicas habían instalado un *check point*, donde se entregaban las armas personales. El personal militar superior retuvo las armas de puño para asegurar la disciplina de la tropa subalterna. Al llegar a la Base Aérea Militar Malvinas, el comodoro Héctor Destri, como más antiguo, pues el brigadier Castellano iba a ser retenido prisionero junto con los demás generales, asumió la conducción de los efectivos de Fuerza Aérea y designó los jefes que actuarían de mandos intermedios.

El mayor Carlos Argente, jefe del Escuadrón Técnico de la BAM Malvinas, fue testigo de los cientos de efectivos que llegaban a la base:

El aeropuerto se había convertido en un campo de prisioneros. La plataforma y los descampados estaban congestionados por cientos de soldados, suboficiales y oficiales. Entristecidos, la mayoría deambulaba sin rumbo por el descampado en búsqueda de un lugar donde guarecerse. [...] El jefe de la BAM Malvinas, comodoro Héctor Luis Destri, ubicaba a los recién llegados y organizaba los servicios, dormitorios, cocina, sanitarios, etc. Por su intervención se retuvo la ambulancia cuando los ingleses incursionaron en helicópteros sobre el aeródromo requisando vehículos⁷⁰.

El problema más urgente de los nuevos prisioneros era conseguir alimentos y un lugar donde guarecerse. Como dueña de casa, la Fuerza Aérea procuró solucionar en forma orgánica las necesidades del personal. El resto se las arregló como pudo. Hubo incluso algunos ingeniosos que accionaron los asientos eyectables de los Aermacchi y los Pucará y, con los paracaídas, se construyeron refugios. También llegaron los primeros corresponsales británicos a buscar noticias y entrevistas. Asimismo, arribaron especialistas británicos que necesitaban solucionar sus carencias inmediatas como la falta de vehículos. Secuestraron todo lo que pudieron, excepto la camioneta Falcon de la Fuerza Aérea: algunos oficiales habían quitado el cabezal de los platinos al motor y, por más que los mecánicos británicos puentearon el contacto y la empujaron, la Falcon no arrancó.

Al caer la noche, en la Secretaría General de gobierno, aún a cargo de jefes argentinos, se recibió la alarma de un incendio en una casa presuntamente comenzado en forma intencional; nadie concurría a combatirlo. De inmediato, el coronel Dorrego despachó un

⁷⁰ Un prisionero, dos cartas, testimonio entregado a la DEH, en 2004, por el entonces comodoro (R) Carlos Horacio Argente.

camión cisterna. Minutos después, se declaró otro en el local Globe Store; y un tercero, en los talleres de Obras Públicas. Los medios no alcanzaban, y el del Globe Store no pudo ser controlado. Uno de estos incendios redujo a cenizas la tradicional «casa de piedra» donde había funcionado el surtido depósito de abastecimientos de efectos comestibles de la Fuerza Aérea.

* * *

Hacia las 20:00, el general Menéndez se dirigió a la Casa de Gobierno para reunirse con el mando británico, que llegó en helicóptero y con bastante demora. El general Jeremy Moore encabezó la comitiva de oficiales superiores de diversas especialidades. Los argentinos fueron los mismos de la reunión anterior.

Moore manifestó su reconocimiento profesional a los aviadores argentinos que le habían hecho pasar horas muy difíciles. Luego exhibió dos textos mecanografiados, uno en idioma inglés y el otro en español, donde se estipulaba la rendición incondicional de las fuerzas argentinas. También manifestó que el único documento que tendría valor legal era el texto en inglés. A continuación, se recabó la firma del general Menéndez. El clima de esta segunda reunión fue distinto a la anterior cordialidad; sin embargo, Menéndez mantuvo la serenidad y no se amilanó. Sin rodeos manifestó que no estaba dispuesto a firmar una rendición incondicional y que asumía las consecuencias. Luego de una discusión, finalmente el general Moore dijo que para preservar vidas humanas estaba dispuesto a tachar la expresión «*inconditional*».

El vicecomodoro Miari ofreció mecanografiar personalmente un nuevo texto en el cual no figurara la aludida expresión, pero Moore expresó: «...no es necesario, los reglamentos de guerra alemanes expresamente contemplan que, en el frente de batalla, las correcciones a los textos de esta clase de documentos se efectúan con testados o interlineaciones que se salvan a su pie sin necesidad de confeccionar nuevos instrumentos». Enseguida Moore exigió que finalizaran los ataques de la aviación argentina, cuyo cese era condición para que los prisioneros regresaran al continente.

Se le informó que la aviación de guerra del continente no dependía del general Menéndez, ni tampoco estaban afectados por la operación militar terrestre británica en la isla, razón por la cual no podían ser incluidos en la capitulación ni comprometerse en que cesaran los ataques aéreos. Moore aceptó el planteo y preguntó con qué autoridad militar debía tratar la cuestión. Se le respondió que los ataques aéreos los ordenaba el comandante de la Fuerza Aérea Sur, brigadier Ernesto Crespo, con sede en Comodoro Rivadavia.

Para sorpresa de los presentes, en minutos trajeron lo que aparentaba ser un sofisticado equipo de comunicaciones operado por dos suboficiales, que lo apoyaron en el alféizar de la ventana. En instantes, colocaron los respectivos auriculares al vicecomodoro Miari que escuchó e identificó la voz del brigadier Crespo, a quien le informó dónde y con quién estaba, y el motivo de la llamada. Crespo respondió que era ajeno a la capitulación en curso y que, por su parte, mientras tuviera un avión y un piloto continuaría bombardeando a los británicos. Finalmente, a medida que se le ampliaba la información, a regañadientes, se comprometió a no atacar buques británicos que trasladasen a prisioneros de guerra argentinos.

Acerca de la posibilidad de excluir de la capitulación a las tropas que operaban en la isla Gran Malвина como correspondía al derecho y exigían los británicos, se decidió incluirlas por indicación del general Menéndez, pues dichas unidades carecían de apoyos logísticos gravísimos, empezando por víveres y elementos de cirugía para los heridos.

Al continuar las deliberaciones, los británicos aceptaron que no hubiera rendición pública, que los argentinos conservaran las banderas, que los oficiales argentinos siguieran conduciendo sus respectivas tropas durante la evacuación y que, a esos efectos, conservaran las armas de puño, las que deberían entregar antes ser embarcados para evacuar la isla. Agregó

Moore que no autorizaba que conservaran las armas de puño luego del embarque, por el trato que meses antes se había dado a los efectivos británicos que se rindieron el 2 de abril.

Asimismo, Moore pidió a Menéndez la entrega de los planos o croquis de los campos minados. Luego de consultarlo con Miari, así lo dispuso Menéndez. Cabe agregar que, durante las deliberaciones, existió un muy breve cuarto intermedio motivado por la interrupción del coronel Machinandiarena (del Arma de Comunicaciones) con un mensaje del Estado Mayor Conjunto. Lo recibió Menéndez y, por fortuna, no lo leyeron los británicos, pues instruía al general para que, en la capitulación, exigiera retener el armamento porque la guerra continuaba.

El acta de capitulación se firmó en varios ejemplares, primero lo hicieron los generales Moore y Menéndez, y luego varios oficiales superiores británicos como testigos, mientras hizo lo propio el vicecomodoro Miari, por la parte argentina.

Después de la firma del acta, el general Jeremy Moore comentó que en esos últimos días los aviones de la FAA habían atacado en tres ocasiones su puesto de mando y que se había salvado de casualidad. Cerró la observación indagando: «¿Cómo lo hicieron?».

A continuación, en un ambiente más sereno, se organizó el alto el fuego definitivo. En principio se convino que las fuerzas argentinas se retirarían de la ciudad a la mañana siguiente y se concentrarían en el aeródromo. Solo entonces, ingresarían las tropas británicas. La reunión concluyó a las 22:45, momento en el que Rose expresó que no había comido en veinticuatro horas y que agradecería algún alimento para él y para el coronel de artillería que lo acompañaba. Le entregaron varias cajas de almuerzo de LADE, a las que consideró espléndidas porque contenían una diminuta botella de whisky. También pidieron quedarse en una oficina y dormir sobre un escritorio, «ya que estarían más secos que en sus bolsas de campaña». Les asignaron un despacho y se retiraron a descansar⁷¹.

El coronel Manuel Dorrego se comunicó con el comandante británico de Ingenieros, mayor Thompson, y le entregó un plano donde se detallaban los campos minados. Todos recordaron que esa precaución se había pasado por alto con los marines británicos, en oportunidad de la recuperación de las islas, el 2 de abril. De todos modos, un subordinado del mayor Thompson extravió los planos argentinos por lo que fue necesario reconstruirlos de memoria.

Cerca de la medianoche, en la Secretaría General, se presentó el obispo Spraggon para saludar a los oficiales que habían trabajado en el gobierno de las islas durante el corto interregno argentino. También lo hicieron algunas personalidades de la comunidad como los señores Halliday, Harry Milne, y el jefe de los Bahai⁷² y su esposa, ambos estadounidenses. Todos se ofrecieron a interceder ante los mandos británicos para hacerles más llevadera la permanencia como prisioneros.

El comodoro Bloomer Reeve, el capitán de navío Hussey y el coronel Oscar Chinni se dirigieron al hotel Upland Goose para ultimar detalles. Se decidió que el capitán de corbeta Rodolfo Ángelo partiera en el primer viaje al continente con los papeles oficiales y los fondos remanentes. Llevaría consigo la bandera de la Secretaría General (donada por la Cámara de Comercio de Buenos Aires) y la documentación contable. El señor Mora, un civil malvinense cuyo apoyo al gobernador y a su equipo había sido invaluable, lo acompañaría para colaborar en el cuidado de esos elementos, considerados pruebas importantes de una gestión transparente y respetuosa de los intereses de los malvinenses.

⁷¹ Los hechos que culminaron en la firma del "Acta de Capitulación" que se preserva en la Biblioteca Nacional de Aeronáutica fueron relatados y consensuados en un documento por los brigadieres VGM (R) Bloomer Reeve y Miari. Ver Anexo 3 al final de este capítulo.

⁷² Los Bahai son seguidores de la religión fundada a mediados del siglo IX por el oriental Mirza Hussayn y quiere decir «La Gloria de Dios». No tiene ceremonias ni clero, solo conductores espirituales. Tuvo su momento de gloria en Occidente después de finalizada la Segunda Guerra Mundial. Una distinción es que se rigen por un calendario distinto e incorporan creencias de otras religiones.

Ambos se resistieron. El capitán de corbeta, por su condición de segundo en la Secretaría, con responsabilidad en la custodia del traslado de los fondos, debió resignarse ante la orden expresa del coronel Chinni, pero el caso del señor Mora era distinto. El comodoro Bloomer Reeve se reunió con los dueños del hotel. La señora Annete Pitaluga de King quería despedirlo con un café; su esposo, el señor King, por el contrario, solo quería saber cómo abonaría los alojamientos.

Mientras preparaban la documentación, el coronel Chinni, el vicecomodoro Miari, los capitanes de corbeta Rodolfo Ángelo y Leopoldo Vinelli, y el mayor Carlos Hidalgo permanecieron en el hotel. El comodoro Bloomer Reeve y el capitán de navío Melbourne Hussey fueron a la sede del Estado Mayor de la Fuerza Aérea para informar la situación al brigadier Castellano.

Martes 15 de junio

Concentración de las tropas en el aeropuerto

El mayor Carlos Argente describió el derrotero de los prisioneros aquellos días:

El aeropuerto amaneció cubierto por un manto de nieve. La temperatura había descendido notablemente, el paisaje era desolador. Dentro del refugio la actividad estaba centrada en preparar la bolsa con el equipo personal que cada integrante estimaba necesitar en esta nueva etapa. No faltó quien aconsejase llevar lo mínimo indispensable. Por un lado porque se esperaba regresar al continente en barco y, por el otro, porque la bolsa no debía ser tan pesada e incómoda.

Las noticias corrían con rapidez. Cuando circulaban, unos prisioneros se sobreexcitaban, otros, por el contrario, se deprimían. Esa tarde, inesperadamente, los oficiales fuimos llevados hasta el pueblo, a la cancha de fútbol, donde nos embarcarían en helicópteros hasta el buque *Canberra*. Tal como lo expresaron los captores, los oficiales tendrían la ventaja de no subir por las escalas de cuerdas dispuestas a babor y estribor.

En el estadio, mientras esperábamos el helicóptero, tuvimos que entregar las armas de puño y nos sometieron a una primera requisita de equipo. Después de una espera interminable, el transporte no apareció y, al anochecer, nos condujeron encolumnados por la avenida de costanera de Puerto Stanley hasta una antigua barraca ubicada frente al muelle. Allí, apretujados, pero calefaccionados con calor humano, pasamos esa noche tirados en el piso, en cualquier lugar⁷³.

El 15 de junio, las tropas argentinas terminaron de concentrarse en el aeropuerto. Las unidades británicas ocuparon el poblado buscando resguardarse del viento, del frío y de la nieve. Un oficial de aviación de la Royal Navy se presentó en la Secretaría de Gobierno y solicitó ir al aeródromo con un técnico, pues debía inspeccionar la pista y evaluar los daños para repararla con urgencia y utilizarla lo antes posible. El comodoro Bloomer Reeve le comentó, con íntimo orgullo profesional, que la pista estaba operable y que siempre había funcionado. Agregó que, en la noche del 13 al 14, había operado el último C-130. El británico, incrédulo, quería verificar el estado del aeródromo, pero manifestó el temor por trasladarse debido a la concentración de las tropas argentinas.

Se consideró la posibilidad de permitir vuelos de evacuación sanitaria y traslado de prisioneros una vez habilitada la pista. Por ello, se comunicó con el vicecomodoro Alegría, que con otros miembros de la plana mayor del brigadier Castellano habían pasado la noche en el antiguo Puesto de Comando. Se acordó que un oficial acompañase al capitán de corbeta británico y le facilitara su tarea. Horas más tarde, el oficial de la Royal Navy regresó, se

⁷³ *Un prisionero, dos cartas*, testimonio del comodoro VGM (R) Carlos H. Argente, Archivo DEH-FAA.

asomó en donde estaban los oficiales argentinos para agradecer la asistencia brindada y expresó: «Señor, tenía razón».

El general Moore se instaló en la oficina del secretario general de gobierno. Al entregarle el despacho, el general le comunicó al comodoro Bloomer Reeve que, junto con el general Menéndez y el capitán de navío Melbourne Hussey, sería trasladado al buque de desembarco HMS *Fearless*. Sorprendido por la decisión, Bloomer Reeve sospechó que los habían confundido como si estuvieran al frente de los componentes Aéreo, Naval y Terrestre. El capitán Hussey llamó al general Moore y le explicó que los comandantes del Ejército eran los generales Jofré, Parada y Daher; el contralmirante Otero, de la Armada; y el brigadier Castellano, de la Fuerza Aérea. Además, le aclaró que el general Daher y parte de su Estado Mayor se encontraban en el continente. Horas después, el comando británico rectificó la orden.

Los oficiales superiores y jefes fueron recluidos en el depósito del Chief Secretary Building⁷⁴. La curiosidad movió a los soldados británicos a ingresar a la habitación a ver de cerca a los prisioneros. Se hizo notar esta falta de consideración a un teniente coronel de los Guardias Galeses, que apostó un centinela para impedir el acceso. Además, se estableció que si alguien deseaba visitar al personal militar, previamente debía ser anunciado. En total concurrieron seis pobladores, algunos con la esperanza de hallar soluciones, pues las nuevas autoridades no habían nombrado ningún funcionario. Durante setenta y dos horas, las únicas dependencias que atendieron fueron el hospital, y los servicios de agua y electricidad.

Un equipo de la Cruz Roja Internacional visitó a los recluidos en el Chief Secretary Building y les manifestó desconocer las intenciones británicas. Suponían que la idea era trasladar a las tropas argentinas al continente lo más pronto posible, y que estudiaban qué medios utilizar. La realidad era que el gobierno argentino no había admitido la capitulación y los británicos temían un ataque de la Fuerza Aérea.

Miércoles 16 de junio

Al mediodía del 16 de junio, se ordenó que los oficiales de la secretaría se reunieran en una bodega del puerto; desde allí, serían trasladados al buque de pasajeros *Camberra*. El comodoro Bloomer Reeve sugirió que la concentración se realizara en el edificio del British Antarctic Survey (BAS), que disponía de un espacio amplio. El jefe de la Guardia Escocesa comentó que tal decisión no estaba entre sus atribuciones, pero que sería factible si obtenían autorización.

Bloomer Reeve llamó a Miriam Booth, delegada del BAS, que aprobó usar las oficinas del organismo en frente del muelle como alojamiento transitorio de los prisioneros, recomendando el cuidado de las instalaciones. Al recibir el informe, el jefe de la guardia aceptó. Con los bultos a cuestas, los prisioneros se trasladaron al lugar acordado. A partir de ese momento, cesaron las funciones del gobierno militar, y sus integrantes se convirtieron en prisioneros de guerra comunes y corrientes.

De acuerdo con el testimonio del brigadier retirado Carlos Bloomer Reeve, el desempeño del breve gobierno argentino en las islas fue muy celoso con el bienestar de los habitantes y debe de haber pocos antecedentes históricos similares. Se respetaron los derechos y la propiedad de los particulares; las limitaciones impuestas solo buscaron proteger los intereses de la población. La gestión se realizó con prudencia procurando la equidad y

⁷⁴ En el depósito del *Chief Secretary Building* se alojó el personal de oficiales del gobierno que residía en los sectores evacuados, por ser zonas batidas por el bombardeo naval, donde faltaba el suministro de agua. La casa vecina a la del secretario general de gobierno había sido alcanzada por un obús. Tres isleños fallecieron como consecuencia de la explosión.

reparar los perjuicios causados por la tropa. Esta actitud no fue casual, sino por directiva del Comité Militar; también, ayudó la convivencia del personal de la Fuerza Aérea que, durante diez años, compartió los sentimientos y las inquietudes de los isleños.

El mayor Argente continúa:

Casi nadie durmió en la barraca. Por las ventanas o desde la puerta se veía una interminable fila de suboficiales y soldados argentinos que se desplazaba, previo a ser requisados y embarcados en lanchones para llegar a un buque. Entre los pertrechos abandonados, recuperé mi equipo, un plato hondo de acero inoxidable y una cuchara. Al amanecer ingresó una patrulla inglesa y ordenó que se alistasen los 40 oficiales más antiguos para embarcar en un helicóptero Chinook. [...] Más tarde, un segundo contingente de 40 oficiales fuimos trasladados a la cancha de fútbol y esperamos otro buen rato la llegada del CH-47 inglés. Durante la espera, la patrulla encargada de la custodia, quebrando el silencio, requirió en forma cortés si teníamos monedas y billetes argentinos para completar su colección de souvenir de guerra. Al acceder al pedido e iniciar un dialogo circunstancial, los ingleses nos confirmaron que el helicóptero nos llevaría a San Carlos.

El vuelo de unos de 30 minutos se desarrolló sin inconvenientes hasta el instante en que un oficial que estaba sentado en la mitad del fuselaje, por alguna razón, se incorporó. La reacción del guardián, apostado en la rampa trasera del Chinook, fue inmediata, liberó el seguro de su fusil y estuvo a punto de disparar. Por suerte los camaradas que estaban sentados en las proximidades del que se había erguido, tironeándolo de la ropa, a la fuerza, lo hicieron adoptar la posición sentado de espalda a la dirección de vuelo.

Última comunicación desde la BAM Malvinas

El 16 de junio, ya prisionero en la BAM Malvinas, el jefe de la base, comodoro Héctor Destri, consultó al personal de comunicaciones del VyCA la probabilidad de entablar un enlace con el Edificio Cóndor para informar a los mandos superiores de la Fuerza Aérea las novedades de prisioneros acampados precariamente en el predio de esa unidad.

Los equipos de comunicaciones militares ya habían sido destruidos y solamente se disponía de una radio Yaesu FT-101, de uso común, instalada clandestinamente en la cabina de un Unimog del Escuadrón VyCA, y su antena solapada en la torre de una grúa deteriorada en el aeropuerto. Como titular de la estación LU5-DRH Móvil operaba el cabo principal Roberto Ullúa, encargado de comunicaciones del Escuadrón VyCA Malvinas. La estación funcionaría hasta el 18 de junio a las 09:30.

El enlace se realizó con la estación cabecera (LU8-DWD) operada por el suboficial mayor (R) Carlos Ramírez, quien llamó telefónicamente a la FAS para informar la solicitud de comunicación proveniente de Malvinas. Esta se realizó vía *phone patch*⁷⁵ entre Comodoro Rivadavia, San Martín (Pcia. de Buenos Aires) y BAM Malvinas.

En principio el comodoro Destri logró contactarse con el brigadier Sigfrido Plessl, quien aún se encontraba en Comodoro Rivadavia, informándole novedades y concluyendo: «Señor brigadier, 675 prisioneros sin novedad».

Luego lo hizo con el comandante de la FAS, el brigadier Ernesto Crespo. Lo que sigue es la transcripción de esa comunicación:

CP ULLÚA: — Adelante, Carlos, adelante...

SM RAMÍREZ: — Lo tenés a Destri?

CP ULLÚA: — Acá está al lado mío...

⁷⁵ Un *phone-patch* es un dispositivo electrónico que permite conectar un transreceptor a la línea telefónica cableada.

SM RAMÍREZ: —Decile que Crespo está QAP⁷⁶, que module para él...

DESTRI: —Aquí comodoro Destri, aquí comodoro Destri, adelante si me recibe. /Cambio.

CRESPO: —CHOLO, lo recibo fuerte y claro, a ver si me actualiza la situación. /Cambio.

DESTRI: —No escucho absolutamente nada de lo que me habla señor, por mi parte le puedo informar a usted que en este momento he recibido orden de enviar todos los oficiales jefes que no tienen mando a embarcar. Yo he dejado solamente aquellos que tienen mandos sobre unidades y al personal de médicos. /Cambio.

SM RAMÍREZ: —Repita, por favor, señor...

DESTRI: —Repito, he recibido orden para que dentro de cincuenta minutos se embarque todo el personal de oficiales jefes que puedan en un barco que saldrá, no sé a qué hora. En este momento se están alejando a la ciudad a efectos de ser embarcados, aprecio que son, no tengo la lista, unos dieciséis oficiales jefes que van a ser embarcados junto con 3000 más hacia esa. /Cambio.

CRESPO: —Recibido, CHOLO, recibido, ¿qué más? /Cambio.

DESTRI: —No tengo nada más por el momento, estamos todos muy bien viviendo en forma precaria, muy precaria. El personal está bien y con víveres para muy pocos días. /Cambio.

CRESPO: —Recibido, CHOLO, recibido, ¿qué otra cosa me puede adelantar? /Cambio.

DESTRI: —Nada más, el tratamiento hasta el momento es cortés, y es justo y necesario para hacer todos los movimientos en estas circunstancias. /Cambio.

CRESPO: —Recibido, CHOLO, recibido, ¿alguna otra cosa? /Cambio.

DESTRI: —Nada más, que ya fue destruido todo el sistema de comunicaciones militares, el que teníamos todo fue destruido, solamente nos queda este equipo para trabajo con radioaficionados. /Cambio.

CRESPO: —Recibido, recibido, ¿qué otra cosa? /Cambio.

DESTRI: —Nada más por el momento. La unidad de Fuerza Aérea se mantuvo con un alto espíritu y moral dentro de las circunstancias, y todo está perfectamente controlado. Aprecio que es prácticamente lo mismo con las otras fuerzas. /Cambio.

CRESPO: —Recibido, CHOLO, recibido, ¿qué más? /Cambio.

DESTRI: —De acuerdo a lo anticipado por las autoridades, este barco saldría hoy con destino a Santa Cruz para regresar dentro de 48 horas. Perdón, sale hoy, demora un día, descarga, demora otro día y apreciamos que en 48 horas estaría de vuelta para hacer el embarque del resto de todo el contingente argentino. /Cambio.

CRESPO: —Recibido, ¿cómo se llama el barco? /Cambio.

DESTRI: —Canberra. /Cambio.

CRESPO: —Canberra, de acuerdo. No lo pudimos hundir a ese, de acuerdo. /Cambio.

DESTRI: —Bueno, aquí está empezando a nevar un poco, pero la gente está protegida con lo que puede. Tenemos unas carpas precarias, tenemos vehículos donde estar metidos, yo tengo mi puesto «los malvones» que está florecido en estos momentos, porque anoche fue visitado por catorce oficiales jefes del Estado Mayor y del CIC, de manera que nos estamos arreglando en las mejores circunstancias con lo que podemos. Tenemos combustible para unas estufas. /Cambio.

CRESPO: —Recibido, CHOLO, recibido. ¿qué más? /Cambio.

⁷⁶ QAP, en código de transmisión "Q", su significado es «atento en la frecuencia».

DESTRI: —No hay nada que provoque mayor interés en la atención de los británicos que los Pucará que han quedado destruidos aquí por impactos, algunos en cuanto a su apariencia en la pista. Esto provoca mucha atención de las tropas y han estado muy discretos. Toda la operación de cese del fuego y tratamiento fue realizado en forma muy discreta por el personal británico, y en cuanto a la devolución de todas las banderas tomadas durante los combates. Todos los regimientos volverán con sus banderas; no ha habido en ese aspecto ninguna intención de humillar, por el contrario, ya se tomaron todos los recaudos, las armas son mantenidas por el personal de oficiales, el armamento particular lo estamos portando todavía, los oficiales lo entregaremos al embarcarnos. Todo lo demás está entregado. /Cambio.

CRESPO: —Recibido, CHOLO, recibido, prosiga que sigo anotando. /Cambio.

DESTRI: —Aquí, en lo que fue nuestra base, funciona perfectamente el sistema de sanidad que a Dios gracias no tiene mayor trabajo, funciona el sistema de abastecimiento y las comunicaciones con esta precariedad, funciona la capellanía también. /Cambio.

CRESPO: —Recibido, recibido, lo estoy copiando muy bien, prosiga. /Cambio.

DESTRI: —Bien, ahora nos mantenemos con nuestros generadores. No tenemos inconveniente en cargar las baterías y estamos listos para cuando se nos ordene el repliegue. La gente está con el ánimo, ya le digo, de acuerdo a las circunstancias. La moral del personal es alta, el espíritu de cuerpo de Fuerza Aérea está más alto que nunca y muy orgullosos de que la Fuerza se haya destacado en la forma que lo hizo a nivel mundial. /Cambio.

CRESPO: —Recibido, recibido, gracias por el concepto. Lástima que no lo pudimos ayudar más en esta ocasión. /Cambio.

DESTRI: —Todos sabemos que se hizo mucho, pero mucho más de lo que estaba previsto y en cuanto a nosotros acá, hasta el momento de cese del fuego, en cuanto a nuestra responsabilidad, todo funcionó en la base al cien por cien y ahora estamos haciendo todo lo posible para que así continúe con los medios que tenemos, a tal punto que las otras fuerzas se han cobijado en refugios que se han fabricado con el material de chapas de la ampliación de la pista. Acá todo el mundo está bajo techo y además alimentados por Fuerza Aérea. /Cambio.

CRESPO: —Recibido, recibido, macanudo, CHOLO, ¿qué más? /Cambio.

DESTRI: —Bueno, yo no tengo nada más, señor, por el momento. Solamente espero llegar lo más pronto posible allá, para darle el gran abrazo que todos esperamos. /Cambio.

CRESPO: —Recibido, dígame a la gente, dígame a la gente que nosotros estamos muy orgullosos de ustedes, y que vamos a ir a recibirlos y darles un abrazo como lo merecen, lástima que no hayamos podido hacer más para ayudarlos. Lo espero pronto y será para dentro de unas pocas horas. /Cambio.

DESTRI: —OK, señor, por este medio podemos seguir comunicándonos para cualquier otra novedad que yo le pueda informar como en la reciente le acabo de decir. Creo que no hay ningún problema porque es un equipo civil de radioaficionado que no tiene nada que ocultar y vamos a llamar en la oportunidad que tengamos otra novedad. /Cambio.

CRESPO: —Le paso con el “Nene” Correa que quiere hablar con usted. Será hasta pronto y un abrazo.

Prisioneros de guerra en Malvinas

Antecedentes

Desde la guerra de la Triple Alianza (1865-1870), la Argentina no había participado en conflictos armados internacionales. Para los militares, la derrota de Malvinas constituyó la primera experiencia en la condición de prisioneros de guerra de la época moderna. Se entiende como tal a los combatientes, de cualquier rango y servicio, que caen en poder del enemigo y su protección está amparada por el derecho internacional humanitario.

En 1859, luego de la cruenta batalla de Solferino, Henry Dunant, conmovido por el sufrimiento de los heridos que agonizaban sin asistencia, concibió la Cruz Roja y el derecho humanitario. Desde 1864 este derecho se fue ampliando, y en 1929 incluyó al prisionero de guerra. En la actualidad, la figura está protegida por el III Convenio de Ginebra, del 12 de agosto de 1949.

La convención define al prisionero de guerra como un uniformado, miembro de una unidad de fuerzas armadas regulares, por lo que excluye a guerrilleros, espías y combatientes irregulares. Según el mismo acuerdo, el alimento, la vestimenta y el alojamiento debe ser de igual calidad que la propia tropa, artículo difícil de cumplir. Al personal subalterno se le puede requerir que realice tareas que no pongan en riesgo su salud o que esté directamente relacionado con operaciones de guerra.

En el conflicto con el Reino Unido de 1982, específicamente en Darwin, el articulado no se cumplió y tuvo consecuencias trágicas para un soldado de Ejército que perdió la vida en circunstancias confusas. También en Puerto Argentino se transgredió la norma y, como consecuencia, un cabo sufrió la amputación de una pierna. Esto se disimuló con el argumento de que el prisionero colaboraba de manera voluntaria en la tarea de quitar minas terrestres. No obstante, en términos generales, es lícito afirmar que, en la batalla por Malvinas, ambos países beligerantes respetaron las normas internacionales sobre prisioneros y custodios.

Los británicos cumplieron su tarea en forma moderada, con escasas desviaciones, y fueron correctos en el trato y el respeto a las jerarquías. Esta situación se vio favorecida porque a los prisioneros argentinos les resultaba materialmente imposible ejercer el derecho de escapar, por las características de los sitios donde estuvieron internados: una isla oceánica con una población antagonica y a bordo de un buque.

No obstante, los argentinos en prisión se comportaron con la rebeldía natural del hombre privado de libertad. Utilizaron cámaras fotográficas que habían logrado esconder, se escucharon transmisiones en receptores alimentados por pilas, se dispuso de puñales, cortaplumas con hojas de más de siete centímetros de largo y hasta de pistolas automáticas, con las piezas repartidas entre varios reclusos.

Un importante aporte a la tranquilidad del grupo fue el apoyo espiritual que brindó el presbítero Gonzalo Pacheco, capellán de la Fuerza Aérea. Por propia decisión, desobedeció al comodoro Destri y, pese a estar herido en la cabeza por un derrumbe, engañó a las fuerzas británicas, se hizo pasar por oficial y se sumó a los prisioneros. Al ser reconocido se lo autorizó a dar misa en el salón del campo de prisioneros.

Pasado el tiempo, al considerar la actitud benevolente de las fuerzas británicas con los efectivos argentinos apresados, surge el interrogante de si fueron prisioneros de guerra o rehenes para evitar ataques de la Fuerza Aérea, temor expresado en reiteradas ocasiones por el general Moore durante la firma de la capitulación. El buque *Saint Edmund*, que alojaba a prisioneros, fue paseado por diversos puntos clave: Puerto Soledad, San Carlos, Puerto Argentino, un procedimiento similar al utilizado por los alemanes con los prisioneros de las fuerzas aéreas estadounidense y británica para evitar sus bombardeos.

En el análisis, no se encuentra otra razón lógica para haber conservado tanto tiempo a 520 hombres que ocasionaban gastos, provocaban tensiones, distraían esfuerzos y eran un riesgo permanente de conflictos y problemas sanitarios. En compensación, el captor tuvo un trato no ofensivo, medianamente riguroso, con toques de comprensión y ocasional simpatía. Mientras estuvieron recluidos en San Carlos, los prisioneros argentinos no dispusieron de las comodidades mínimas debido a que los equipos para proveer a un campamento de detención habían llegado en las bodegas del *Atlantic Conveyor*, hundido por la aviación naval el 25 de mayo.

Cruz Roja Internacional

Los delegados de la Cruz Roja en Malvinas se enfocaron en el cumplimiento de los artículos 12 al 18, sobre heridos, de los acuerdos en Ginebra. En forma constante, controlaron el estado de los prisioneros, recibieron quejas y vigilaron el trato de los custodios. Los señores Martin Fuhrer, delegado del Comité Internacional, y Philippe Eberlin, consejero técnico, asistieron al embarque de los prisioneros en Puerto Argentino, concurrieron al campo de prisioneros en bahía Ajax, y abordaron al *Saint Edmund* que atracaría en Puerto Madryn un mes después.

La presencia de estos señores garantizó el cumplimiento del acuerdo y se multiplicaron para estar en las concentraciones de prisioneros, y en las poblaciones civiles de Puerto Stanley y Darwin. Su poder residía en presenciar e informar, de modo que recorrían casi a diario las concentraciones y verificaban el acatamiento de las sugerencias vertidas. Si bien no siempre fueron tenidas en cuenta de inmediato, no pudieron ser ignoradas mucho tiempo.

Los jefes de los contingentes de prisioneros recurrían a ellos solo cuando el trato directo con el personal que los custodiaba no tenía efecto. En el aspecto personal, les era más difícil intervenir ya que, por norma, debían mantener equidistancia.

Relación custodios - prisioneros

Los efectivos se agruparon por fuerza. El oficial más antiguo de cada una se constituyó en jefe de contingente, y era el que trataba los problemas con el captor y manifestaba las necesidades.

La confraternización entre británicos y argentinos fue obstaculizada por el idioma, la idiosincrasia y el mismo límite que, naturalmente, se impuso cada sector. Para los prisioneros, el enfrentamiento era demasiado profundo para terminar con la capitulación.

Desde el 14 de junio, los prisioneros se transformaron en un elemento político. Pertenecían a un país que no podía reiniciar operaciones, solo ocasionaban gastos por manutención y constituían un riesgo por algún mal manejo de los carceleros. Cualquier desviación de las convenciones de Ginebra se transformaba en un problema, en especial ante los países asociados al Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), alianza que se sentía desvalorizada e ignorada.

Moral y disciplina

La prioridad fue mantener la moral, evitar depresiones, sobre todo colectivas, y conservar la disciplina. El primer punto, de suma importancia, se logró con una vigilancia mutua entre los grupos de convivencia formados naturalmente por afinidad, antecedentes o amistad.

El aspecto disciplinario no ocasionó problemas, excepto en el caso de Puerto Argentino, donde existió una gran concentración de tropas que debieron soportar condiciones límite, sin alimentación, sin servicios y sin protección ante las inclemencias meteorológicas, mientras permanecieron en la base aérea.

Los días de reclusión de la guarnición Darwin

Luego de la caída de la BAM Cóndor, los prisioneros fueron ubicados, durante unos días, en un galpón de esquila, en la zona de Prado del Ganso. Sobre el techo, se pintó con pintura blanca la sigla POW (*prisoners of war*, prisioneros de guerra) que aún hoy puede observarse. En un principio, la custodia estuvo a cargo de efectivos británicos, pero a partir del tercer día, la responsabilidad recayó en el Batallón Gurkha.

Los vicecomodoros Pedrozo y Vera Mántaras, el mayor Tomba y el primer teniente Basilio fueron internados en un lugar aparte. Así, el vicecomodoro Costa quedó como más antiguo y le tocó cumplir la función de jefe de prisioneros. Comenzó por organizar los sectores de permanencia y designó los responsables de cada grupo, luego se planificaron actividades recreativas, gimnasia y caminatas. Un oficial comenzó a estudiar distintas opciones de escape, pero luego, la idea fue dejada sin efecto pues no había ninguna posibilidad de concretarla con éxito.

El primer día, los británicos pidieron equipos de soldados para limpiar la zona; al estar contemplado por la Convención de Ginebra, se accedió, y Ejército y Fuerza Aérea organizaron un grupo de soldados que, al mando de un oficial, realizó las tareas encomendadas. Pero el segundo día, el oficial a cargo informó al jefe de prisioneros que se había trabajado con explosivos. El vicecomodoro Costa dispuso suspender la participación de Fuerza Aérea en esas tareas.

La responsabilidad de las fuerzas captoras de proteger al prisionero, según lo especifican los acuerdos firmados en Ginebra, fue limitada. En una oportunidad, habitantes de la zona de Prado del Ganso, incluyendo una mujer, ingresaron en el galpón de esquila empuñando armas, con una manifiesta intención intimidatoria. Semejante acto no pudo realizarse sin conocimiento de los mandos británicos.

Otro caso extremo ocurrió el 8 de junio, luego del ataque de la Fuerza Aérea al buque de desembarco *Sir Galahad*. Mientras los helicópteros británicos evacuaban heridos y muertos desde la zona de bahía Agradable, los prisioneros de Prado del Ganso, que se hallaban en período de esparcimiento dentro en una zona limitada por alambrada de púas, en represalia, fueron empujados con la culata de los fusiles. Esto provocó el reclamo de los jefes de contingentes y no se repitió.

El racionamiento fue adecuado pues se conservó, en funcionamiento, la cocina de campaña y, al recurrir a las existencias propias de alimentos, se pudo distribuir comida caliente una vez al día.

El 2 de junio, quinto día de reclusión, los prisioneros comenzaron a ser trasladados, en helicópteros, desde Prado del Ganso hasta una planta refrigeradora abandonada en bahía Ajax. Ubicado en el brazo San Carlos, el viejo frigorífico se había comenzado a construir en 1949, como parte de un ambicioso proyecto comercial originado durante la Primera Guerra Mundial, y se inauguró en 1953. Según la opinión de ganaderos locales, la demora de diez años perjudicó el proyecto que resultó inútil al no variar los objetivos de producción en las islas.

Se cerró en 1955 y, desde entonces, las instalaciones, notables para la zona, permanecieron intactas, mientras se mantenía la esperanza de que en algún momento pudiesen ser reactivadas. Disponía de numerosos ambientes amplios, con patios internos y una galería externa cubierta, rodeado de potreros pequeños, y uno más grande.

Fue utilizado como alojamiento para los regimientos galeses y escoceses. Contra una de las paredes de la sala principal de refrigeración, había quedado una bomba sin estallar, lanzada durante un ataque de aviones A-4 y se temía que cualquier vibración pudiese activarla.

Los 200 efectivos de la Base Cóndor completaron el traslado el séptimo día (4 de junio), mientras que el Ejército lo hizo el 9 de junio con un total de 900 hombres. En el frigorífico,

el alojamiento era más incómodo, y el espacio muy reducido para contener a más de 1100 hombres. Antes de ingresar, los prisioneros debieron quedarse en ropa interior para una revisión individual.

La alimentación fue provista por los captores. Como esparcimiento, y si el clima lo permitía, el personal salía a los potreros colindantes durante cuarenta minutos, una o dos veces al día. La moral del contingente de la Fuerza Aérea se mantuvo alta y se fortificó día tras día.

La monotonía de ese período solo se alteró el 7 de junio al sonar los silbatos que avisaban una alarma roja. Esta se debió a la presencia de dos aeronaves no identificadas, que resultaron ser los Learjet de la sección NARDO y que finalizó con el derribo del avión pilotado por el vicecomodoro De la Colina. La alarma no implicó medidas especiales por parte de los británicos, con excepción de la preparación de las armas antiaéreas.

Entre el 9 y el 10, los efectivos argentinos subieron en el transbordador *Norland* de 12.000 toneladas. Al embarcar, nuevamente se los revisó y requisaron los elementos personales que fueron depositados en una bolsa individual. Se autorizó el baño, y se asignaron camarotes al personal superior y subalterno. La tropa se alojó en la cubierta de vehículos.

Al iniciarse la navegación, las condiciones cambiaron radicalmente. Se desconocía el destino, pero existía la esperanza de que fuese el continente, por lo que los prisioneros comenzaron a realizar estimas de rumbo analizando la posición del sol. Durante los recreos se podía caminar por las cubiertas, privilegio suspendido al tercer día.

La navegación era tranquila. La comida consistía en un caldo pesado, tipo guiso, con elementos sólidos (que podían ser salchichas), galletitas y dos cigarrillos por persona; ocasionalmente, caramelos y algún chocolate de buena calidad.

Cerca de las aguas jurisdiccionales uruguayas, embarcaron delegados de la Cruz Roja Internacional y, a partir de ese momento, el trato dio un vuelco. Se autorizó nuevamente el baño, en el comedor se sirvieron jugos y leche, y la comida mejoró. El 14 de junio, mientras los prisioneros estaban en el comedor, la guardia informó que Puerto Argentino había capitulado. La reacción espontánea fue insultar a los británicos y negar la autenticidad.

Al arribar al puerto de Montevideo, se organizó el desembarque. Cada prisionero recibió la bolsa con sus efectos. En tierra, fueron recibidos por autoridades de las tres fuerzas y se dirigieron a una carpa, instalada especialmente, donde fueron identificados. Terminado el trámite, se los embarcó en un mercante argentino que hacía la ruta Buenos Aires-Montevideo. A bordo, el ánimo era contradictorio; se sentía el alivio de estar libres, la tranquilidad de que no se habían cumplido las predicciones más negativas, pero una gran decepción al confirmarse la capitulación de Puerto Argentino.

Desde el puerto de Buenos Aires, se los trasladó en ómnibus a la Escuela de Suboficiales Ezeiza. Descansaron en los casinos, realizaron llamadas a sus familiares y luego, durante una formación en la que estuvieron presentes los mandos superiores, los efectivos de la guarnición les rindieron honores. Después, permanecieron por tres días llenando los informes de Inteligencia y los controles sanitarios. Al cuarto día, se reintegraron a sus respectivas unidades.

El final para el personal de artillería antiaérea de la BAM Malvinas

La situación de la batería fue curiosa. Hacía menos de 48 horas que habían llegado como relevos de la primera dotación. Casi no se había operado, y cayeron prisioneros. La primera tarea encarada fue destruir el material de artillería antiaérea, cañones, centrales de tiro, generadores. Una triste labor pues esas piezas habían actuado con eficiencia y adquirido un prestigio merecido.

El 20 de junio, a las 15:20, procedieron a embarcar en el rompehielos ARA *Almirante Irizar*, acompañados por personal de la Cruz Roja Internacional. Durante el cruce, pudieron bañarse, comer alimentos calientes y alojarse en forma civilizada. A todos se les proveyó

ropa interior y medias, y tuvieron los primeros descansos contando anécdotas, viendo videos y leyendo.

En el trayecto de 72 horas de duración, la tripulación del *Irizar* se esforzó en atenderlos bien. Arribaron al puerto de Ushuaia y, ya en tierra firme, bañados, sin preocupaciones por misiles, bombas o frío, el contingente se dirigió en colectivos al aeropuerto de Río Grande, y desde allí, en Boeing 707 hasta El Palomar. Altos jefes de la Fuerza Aérea, personal superior, subalterno, banda y escolta les dieron la bienvenida. Los efectivos fueron alojados en los respectivos casinos y en el Escuadrón de Tropa de la I Brigada Aérea, y autorizados a comunicarse con sus familiares.

Al día siguiente, los llevaron a la Escuela de Suboficiales de Ezeiza, donde les proveyeron vestuario. Les realizaron testeos psicológicos y entrevistas con personal de Inteligencia. Luego, almorzaron en el quincho junto al cuadro total de oficiales y suboficiales de la unidad. Finalmente, los que pertenecían a la BAM Mar del Plata fueron al Aeropuerto Internacional de Ezeiza y se embarcaron en un F-28 con destino a su unidad de origen.

Prisioneros en brazo San Carlos

El contingente de prisioneros de la Fuerza Aérea más numeroso fue el de la BAM Malvinas y Puerto Argentino. Desde allí fue transportado en helicópteros al frigorífico de bahía Ajax, en el brazo San Carlos. El comodoro Destri estuvo al frente de los efectivos:

Una vez en tierra, el Chinook bajó la rampa y dejó al descubierto un corredor humano flanqueado por soldados, boinas verdes, aferrados a sus fusiles en ristre, listos para emplearlos. «Ojo que son los galeses», escuché. Lentamente, bajo la tenue cortina de gotas heladas que se ondulaba con el viento del rotor, caminamos hasta unas barracas y galpones. Después, nos enteramos de que se trataba del frigorífico San Carlos, y esos soldados eran los famosos Guardias Galeses que hacía solo nueve días habían sufrido el ataque de los aviones de la Fuerza Aérea Sur en bahía Agradable. Construido como un frigorífico de ovejas que nunca funcionó, las instalaciones presentaban los daños causados por los bombardeos argentinos. En el condensador de una de las cámaras, estaba incrustada una bomba BRP 250 con paracaídas que no había explotado.

En aquella mañana, el sendero marcado por los galeses terminaba en la entrada de un corral de unos cuarenta metros por setenta, con una sola tranquera, rodeado por una doble barrera de alambre de púas en espiral. El piso era un barrial espeso, pegajoso. Las suelas de los borceguíes se adherían al lodo, y se debía forzar el paso para avanzar. Cada vez que conseguía levantar un pie, producía un fuerte chasquido que daba la sensación de andar por un campo de chicle.

Mientras avanzaba, me tomé un respiro y estudié el interior del corral. Distribuidos en forma simétrica, cada tres o cuatro metros afloraban unas columnas truncas de cemento de unos cincuenta centímetros de diámetro por treinta de alto. Tal vez fueron las bases de pilares de un galpón nunca terminado y ahora eran las únicas superficies secas del corral, y allí comenzaron a subirse los prisioneros.

Primero de a uno, luego de a dos y hasta de tres, sosteniéndose mutuamente para no caer, quedaban parados encima de esas reducidas superficies para evitar la humedad del barro. Después del drama que habíamos vivido, el espectáculo resultaba cómico. Alguien, un antártico posiblemente, dijo que, «manos en los bolsillos, capuchas levantadas, y parados en los pilotes, parecían pingüinos sobre témpanos». Ese día, en ese mismo momento, aquel corral de aspecto tan lúgubre y desagradable fue bautizado con el pintoresco mote de «la pingüinera»; símbolo de la pérdida transitoria de nuestra libertad.

Cuando entró el último de los pasajeros del Chinook, cerraron el portón. Los centinelas se colocaron alrededor del cerco, separados unos cuatro metros entre ellos, de frente a nosotros y aferrados a sus fusiles, mirándonos con recelo como si fuésemos fieras, pese

a que ahora nos separaba la barrera de alambres de púas. Entonces pensé: ¡Cómo cambió la situación! ¡Qué derrumbe de ilusiones! ¡Cuánta incertidumbre frente a lo desconocido!... Hacía unos minutos que estábamos listos para volver a los hogares y ahora nos encontrábamos enjaulados a la intemperie, bajo una llovizna persistente, chapoteando en el lodo o parados sobre los pilotes, y custodiados por unos amenazantes fusileros galeses, que habían sufrido muchas bajas por los ataques de nuestros Halcones.

La ansiedad producía una sed muy especial que no se saciaba lamiendo la llovizna sobre la piel. De repente, distinguí, al otro lado del lodazal, a un británico uniformado pero sin boina ni armas, que por su aspecto de persona mayor se me ocurrió que podía ser el capellán de nuestros captores. Sin dudar un instante, encomendé al Padre Pacheco —firme a mi lado— que tratara de comunicarse con él y le preguntara sobre nuestro futuro, y si nos podían traer agua para beber.

El capellán se acercó a quien resultó ser su colega británico y, de alguna manera, se hizo entender. Tras unos minutos, regresó con una información simple, precisa y hasta cierto punto tranquilizadora: el duro momento psicológico que atravesábamos no era más que una enseñanza: la adaptación que deben sufrir los recién llegados a un campo de concentración, un shock que se superaba al tomar conciencia y asumir el nuevo status de «prisioneros de guerra».

Rápidamente, entendí que debía infundir serenidad a mis subordinados antes que ese apremio psicológico los desanimara, y los reuní en un improvisado semicírculo, al que se sumaron camaradas de otras Fuerzas. El mismo Padre Pacheco repitió la información que, pese a su crudeza, los tranquilizó, pues alejó el temor de males peores inmediatos o de tener que pasar la noche de pie en «la pingüinera», haciendo equilibrio sobre pilotes o chapoteando en el lodo bajo la llovizna. A continuación improvisé una arenga:

«Señores, después de soportar día y noche el hostigamiento de los ataques ingleses, estamos aquí, enteros, con nuestros dos ojos y orejas intactos, con los brazos y piernas en buenas condiciones, y todos los dedos completos. Es decir, estamos físicamente íntegros y sanos gracias a Dios. La pesadilla diaria del cañoneo naval y los bombardeos quedó atrás. Para nosotros se acabó la guerra y, pese a la derrota final, podemos dormir tranquilos porque combatimos bien y cumplimos la misión: Nuestra Base Aérea se mantuvo operable hasta el último día de combate. En este momento, no sabemos cuánto tiempo permaneceremos aquí; ni a donde nos llevarán, ni cuándo regresaremos a los hogares. Pero sí sabemos cómo volveremos: volveremos enteros y en paz, con nuestra conciencia tranquila por la satisfacción del deber cumplido, y la frente alta, con orgullo por la forma como hemos combatido, nosotros en tierra y nuestros camaradas aviadores en el aire. Por ahora permaneceremos prisioneros, y como sé que entre nosotros hay oficiales que han hecho cursos de comandos y se han adiestrado en circunstancias similares a las que estamos viviendo, les pido que alguno de ellos, brevemente, nos instruya sobre qué debe hacer un prisionero de guerra en estas condiciones».

De inmediato el jefe del Grupo de Operaciones Especiales, vicecomodoro Luis Correa, designó al primer teniente Eduardo Spadano, quien escuetamente explicó, sin titubeos y con firmeza: «Finalizados los combates, el prisionero de guerra no debe pensar en el pasado ni pensar en el futuro. Solo debe vivir el presente; intercambiar confidencias con un solo camarada y buscar una tarea manual para entretenerse».

Las instrucciones nos parecieron sabias y oportunas, y las estábamos comentando, cuando vimos que el vicecomodoro Oscar Luis Aranda Durañona revolvía los restos de una hoguera extinguida. Era una parva renegrida de papeles, prendas de uniformes argentinos, elementos de campaña semiquemados. Con cuidado, el vicecomodoro extrajo un jarrito de metal abollado y, con una piedra, comenzó a rasparlo para quitarle la capa de hollín. Este oficial ya había encontrado su primera tarea de prisionero de guerra.

A continuación, por grupos, nos hicieron pasar y, bajo techo, nos ordenaron que nos desvistiéramos y nos revisaron con mayor detenimiento. Entramos en un gran salón y nos encontramos con otros camaradas que los suponíamos disfrutando de los camarotes del Canberra⁷⁷.

Los nuevos prisioneros se ubicaron como más les convenía. Los más antiguos lo hicieron en el local más reducido, donde había menos aire, pero disponían de mayor privacidad. Se acomodaron sobre el piso de asfalto y los bolsones fueron utilizados como almohadones. Los oficiales se agruparon por afinidad, sin tener en cuenta los servicios. Los suboficiales básicamente por origen (según la fuerza); y los soldados fueron organizados por los oficiales de Ejército y de Armada que los acompañaban.

Un par de centinelas con fusil estaban de guardia en cada estancia, y un suboficial recorría periódicamente los puestos. El mayor británico, a cargo de los prisioneros, pidió al capitán de navío Hussey que toda necesidad de comunicación con él la solicitara a través del soldado centinela; que las comunicaciones debían ser mantenidas a través de los tres jefes de componentes de prisioneros, y fijó normas de convivencia y respeto mutuo.

La primera tarea fue improvisar un baño. Por falta de espacio, debió ser instalado en un rincón de una sala especial; una cortina daba intimidad al pequeño sector. Luego, se reclamaron vajilla y cubiertos. El agua escaseaba y debía ser trasladada, en helicóptero, desde algún buque. La vajilla se improvisó con latas de conservas. Los cubiertos autorizados eran cucharas y tenedores (cuchillos y cortaplumas abundaban, pero no se podían mostrar).

Al caer la noche del primer día, se repartió una taza de café con leche, unas galletas y unos caramelos. El *Mj. Price* informó que en el interior no se podía fumar por falta de circulación de aire pero que, a partir del día siguiente, se dispondría de dos recreos para fumar y caminar.

Se pidió la provisión de algún entretenimiento, cartas o libros. A las 22, media hora antes de apagar las luces, dos soldados depositaron una caja de un metro cuadrado lleno de libros de tapa blanda tipo *Pocket Book* o *Penguin* que cubrían una completa gama de temas, en particular novelas de guerra, policiales y cómicos.

El 16 de junio, comenzó a aplicarse la rutina. A las 06:30 se prendieron las luces. Los prisioneros sacaron utensilios improvisados para afeitarse e higienizarse, y luego tomaron el desayuno: café, leche en polvo y galletas. El agua potable se traía en bidones. Este primer día fue de prueba para ambos bandos. La calidad del almuerzo desilusionó. El capitán Hussey, el coronel Dorrego y el comodoro Bloomer Reeve pidieron una reunión con el *Mj. Price* para corregir la situación y se acordó que la comida la prepararían los argentinos, con los medios provistos por los británicos.

Cerca de las 14:00, el *Mj. Price* invitó a los tres jefes de componentes a participar de la ceremonia de inhumación de los cuerpos de soldados argentinos y británicos que tendría lugar en un espacio destinado a cementerio común. Asistieron los oficiales prisioneros y los tres más antiguos fueron ubicados a la cabeza de la formación, detrás de los jefes británicos. Como es característico en estos casos, las órdenes las impartió el *Warrant Officer* del regimiento. El toque de silencio fue dado con un tambor, seguido de un corneta y, finalmente, de una gaita escocesa. El responso fue oficiado por un mayor capellán católico apostólico, y sus palabras recibieron el agradecimiento argentino al finalizar la ceremonia. El cuadro de oficiales británicos se retiró de inmediato.

Poco después, cada oficial recibió una identificación de acuerdo con su antigüedad. Así, la SO1 (Senior Officer 1) fue para el capitán de navío Hussey; SO2 para el coronel Dorrego; SO3 para el coronel Chinni; SO4 para el coronel Chimeno; SO5 para el comodoro Bloomer Reeve; SO6 para el coronel González; SO7 para el comodoro Destri; SO8 para el coronel Machinandiarena ...y así sucesivamente.

⁷⁷ HÉCTOR LUIS DESTRI, "Prisioneros en Ajax Bay", revista *Gaceta Malvinense*.



Campo de prisioneros en San Carlos («La Pingüinera») – Archivo GOE

En cuanto hubo oportunidad, comenzaron las acciones clandestinas organizadas. Aparecieron pilas para una radio con buena recepción en onda corta, operada por el coronel Machinandiarena. A las 21:00, había que distraer por unos treinta minutos la atención de los custodios, y recibir noticias que luego se retransmitían a los delegados de cada grupo. Al terminar, las pilas se escondían en otra sala. Como se consiguieron ocho pilas, se estimaba que esta actividad podría realizarse durante tres meses.

Todos los días, a media mañana y a media tarde, llevaban a los prisioneros a un patio cubierto donde, por treinta o cuarenta minutos, caminaban en círculo igual que en el cuadro de Van Gogh. Se sabía que ese lapso era aprovechado por los británicos para revisar las propiedades privadas, pero se comprobó que no tocaban los bolsos de los oficiales superiores. Allí se escondían, entonces, las pilas.

Para combatir el ocio, los prisioneros realizaban diversas actividades. El comodoro Destri, con ayuda de un pequeño cortaplumas, moldeaba una cuchara de madera; otros escribían, y algunos planeaban una fuga que los más antiguos consideraban utópica por múltiples razones.

Durante una conversación, el *Mj.* Price comentó que estaban muy molestos por la forma en que las fuerzas argentinas habían tratado a la población civil de Darwin y Prado del Ganso. En contraposición, los argentinos hicieron un dibujo en la pared de la sala especial al que denominaron «Black Hole de Ajax Bay», en referencia al tristemente célebre «Black Hole de Calcuta»⁷⁸ y, luego de distraer a los centinelas, lo fotografiaron. Los británicos observaron, hicieron gestos pero no tocaron el dibujo.

El 19 de junio, el capitán de navío Hussey, hijo de padre inglés, fue invitado por dos capitanes de navío británicos a cenar en la cámara de oficiales de uno de los buques de guerra. Posiblemente, pensaron que serviría de fuente de información. Durante la cena le preguntaron cómo se había sentido al enfrentar a los británicos. La contestación se hizo clásica: «Como Eisenhower cuando enfrentó a los nazis».

⁷⁸ «Black Hole de Calcuta»: se conoce así a un incidente ocurrido en la India en 1756 cuando las fuerzas nativas apresaron a 146 soldados y civiles británicos en una celda y sobrevivieron solo 23; investigaciones posteriores determinaron que los encerrados fueron 64 y los sobrevivientes 21.

Se hizo costumbre que el *Mj. Price*, diariamente, entre las 17:00 y las 18:00, pasara a charlar con los tres oficiales responsables. La relación, en general, se fue haciendo más relajada y cómoda, al punto que los centinelas cambiaban bromas con los prisioneros o compartían algún juego. Sus armas quedaban contra el marco de la puerta y siempre se respetaba el grado.

Un centinela utilizaba, para sentarse, una caja de alcohol sólido que servía para calentar bebidas. En un descuido, se tomó la caja, se la desarmó y se repartieron las pastillas. Cuando el hombre comprobó lo ocurrido, quedó muy afectado; se dirigió al coronel Dorrego y pidió su ayuda para que le devolvieran los elementos pues las consecuencias disciplinarias serían muy graves para él. Los prisioneros rearmaron el cajón y le devolvieron las pastillas, menos una. Con ello se calmó al joven soldado.

La comida era, normalmente, un guiso que sumaba el contenido de diversas latas, lo cual lo hacía muy sustancioso. El mayor Carlos Tomba, recuperado del combate contra un *Harrier* y de la consecuente eyección, junto con el capitán de corbeta IM Sanguinetti y el médico de FAA cirujano maxilofacial Roberto Stvrtecky (bautizados en broma por los prisioneros como «los colaboracionistas» por tener que negociar alimentos con los británicos), se hicieron cargo del servicio de racionamiento de los argentinos. Con soldados y cabos de las tres fuerzas se ganaron la buena voluntad de los captores, preparaban la comida y la distribuían.

Los argentinos se prepararon para una permanencia prolongada, que ya comenzaba a mostrar efectos psicológicos. Los oficiales encargados de los conscriptos del Ejército y la Armada llevaron, al capitán de navío Hussey y al coronel Dorrego, su preocupación por evitarles una caída emocional. Disponían de una guitarra, y organizaban concursos de canciones y juegos. Muchos soldados tenían una fortaleza notable y un espíritu excelente, pero había otros con depresión, en particular algunos de Puerto Mitre (Howard), que habían sufrido por la precaria alimentación.

No cabía duda de que la situación se prolongaría por varios días. De no ser así, el contingente habría sido desembarcado en algún puerto patagónico o en Montevideo. También se especulaba con la posibilidad de que la liberación de los efectivos se realizara con la intervención de un tercer país (probablemente Brasil). Cualquier cambio de la rutina daba pie a análisis y evaluaciones.

Un sector importante encontraba sosiego en la oración. Oficiales, suboficiales y soldados se reunían para rezar el rosario al atardecer.

Las conversaciones se prolongaban aún con luz mortecina, hasta entrado el día siguiente.

El reclamo como medio de ocasionar molestias

Como se explicó, intentar una evasión no tenía sentido pues no existían lugares para refugiarse o desde donde regresar al continente. Así, los prisioneros buscaron formas de incomodar a sus captores ocasionándoles diversos inconvenientes.

El comodoro Héctor Destri, como oficial de mayor antigüedad, junto con el vicecomodoro (auditor) Eugenio Miari, analizaron el acuerdo de Ginebra y descubrieron un artículo que establecía que los captores debían abonar a cada oficial prisionero 2,5 francos suizos por día de internación, dinero que podía ser utilizado para adquirir elementos en una cantina militar, a precios de mercado.

Se consultó con los representantes de la Cruz Roja, quienes reconocieron el derecho de los prisioneros a solicitar esa paga; fueron ellos quienes precisaron los montos y destacaron que, durante la Segunda Guerra Mundial, este articulado fue respetado por ambos bandos. Destri y Miari prepararon una nota de reclamo, dirigida al general Moore, con la intención de crear dos problemas, que se consiguieran los francos suizos y adecuar un sistema de cantina.

El capitán de navío Hussey presentó una nota para reclamar por la falta de ducha para bañarse pues, luego de diez días, podrían aparecer problemas sanitarios. También hizo notar la falta de facilidades para practicar deportes y la calidad de las raciones, inferior a las que se proveían a las propias fuerzas (cosa que no se podía comprobar). La Cruz Roja estuvo de acuerdo con las notas y las apoyó, como testigo, ante el *Mj. Price*. Quedaba por comprobar que el general Moore las recibiese.

Interrogatorios de Inteligencia

Durante una de las charlas con el *Mj. Price* en el frigorífico, este comunicó que, al día siguiente, se daría comienzo al interrogatorio de prisioneros. El coronel Dorrego le manifestó que era una pérdida de tiempo pues solo obtendrían la matrícula y el grado, ya que los nombres los conocían. Price explicó que era reglamentario, por más ridículo que pareciera, pero que podía ser una buena oportunidad para aportar puntos de vista, y que lo que se dijese sería voluntario.

Los oficiales argentinos acordaron que era una oportunidad para dejar sus críticas, destacar la soberbia del decadente concepto colonial y, en lo posible, crear alguna confusión. Al día siguiente, a medida que los oficiales eran interrogados, se los separaba en otro salón, hasta tanto todos hubieran pasado ante los oficiales de Inteligencia.

El desarrollo fue cordial; entre cigarrillos y algún café, las sesiones duraban de diez a quince minutos. Cada oficial argentino aportó solo los datos que se estipulan en los acuerdos de Ginebra. Con algunos oficiales, el personal de Inteligencia trató de aclarar dudas operativas. Por ejemplo, al jefe de Regimiento de Infantería 5, coronel Mabragaña, le preguntaron por qué era coronel y no teniente coronel como en el caso de los otros regimientos. Eran datos sin trascendencia, y el oficial de Ejército manejó las respuestas adecuadamente.

El teniente coronel Seineldín, del Regimiento de Infantería 25, y el capitán de fragata Robasio, del Batallón de Infantería de Marina 5, recibieron una especial atención. Esto se debió a que los británicos habían recibido comentarios acerca de la buena instrucción demostrada en los combates por sus tropas. En realidad, el RI 25 no llegó a combatir; no así el Equipo de Combate “Güemes”, a cargo del teniente primero Esteban, que tuvo un brillante desempeño en el desembarco en San Carlos y en el istmo de Darwin.

El comodoro Bloomer Reeve y los vicecomodoros Gilbert y Gamen asombraron al oficial de Inteligencia de la Royal Air Force cuando explicaron la abundante actividad desarrollada por la Fuerza Aérea en las islas, desde la década del 70. El interrogador solo conocía el servicio semanal de Líneas Aéreas del Estado con F-27, pero ignoraba que también se habían utilizado los F-28. Tampoco tenía antecedentes de la pista provisoria operada durante cuatro años. Luego explicaron los alcances del destino permanente de un oficial jefe de la Fuerza Aérea en actividad y detallaron sus actividades.

Los tres dejaron muy claro que los isleños no podrían haber subsistido sin la ayuda argentina. Detallaron el sistema de becas; el servicio de salud y sanidad que se prestaba a los pobladores; las plantas de Yacimientos Petrolíferos Fiscales y Gas del Estado; la actividad de turismo y la designación de profesores; la libertad para operar en el aeródromo; la instalación de los equipos VOR (equipo de ayuda a la navegación), BLU (Banda Lateral Única), con codificadores y teletipo; la existencia de la *tarjeta blanca* de Relaciones Exteriores y Culto; el servicio de Transportes Navales; el apoyo que significó el traslado de ganado ovino para exportación a Puerto Deseado, etc.

El oficial británico se mostró muy sorprendido y, a partir de ese momento, quedó como un atento, respetuoso y recurrente custodio. Fueron varias las ocasiones, durante las caminatas por las cubiertas del *Saint Edmund*, en que se acercaba y hacía alguna pregunta ampliatoria para precisar algo en especial.

El que realmente confundió a los interrogadores fue el vicecomodoro Enrique Viñals, del Grupo I de Construcciones. Al preguntarle la función que cumplía, contestó que ayudaba a

su gran amigo, el comodoro Destri, y explicó que nadie lo había mandado. Se le interrogó entonces: «¿Qué pasará cuando regrese al continente y le toque explicar su situación?». «Nada», contestó y explicó que muchos habían concurrido para ayudar a amigos, que la amistad lo justificaba y preguntó: «¿Ustedes no hacen lo mismo por sus amigos?».

Hubo más anécdotas en las sesiones de interrogatorio, pero bastan estos ejemplos para dar una idea del clima que se vivía y el contexto en el que se realizaron. Luego de la entrevista, el oficial era alojado en nuevas dependencias del frigorífico.

El personal de suboficiales no fue interrogado.

Opinión de los británicos sobre los argentinos

Aprovechamos aquí para hacer un comentario sobre las preguntas y observaciones que resultaron más interesantes a los británicos y las que manifestaban en ocasión de observar la fila de prisioneros recibiendo la ración de comida.

¿Qué prototipo de hombre tiene su país? Tienen el oficial más alto que he visto, el más bajo, el más delgado y el más obeso, el tan oscuro de tez que podríamos confundirlo con un indio de Benares, pero ninguno de raza negra que hubiésemos creído lógico; pelos rubios, albinos, negros y, a pesar de ser gente joven, varios pelados.

¿Cómo han desarrollado una convicción religiosa tan generalizada y admirable?

¿Cómo es que tantos pueden leer inglés pero pocos lo hablan o se atreven a hacerlo? Hay varios que están ayudando en alemán a los centinelas que aspiran a ser destinados al Ejército del Rhin, en Alemania Federal. ¿Por qué les interesa ese idioma?

Estaban asombrados de que en Sudamérica se hubiesen encontrado con algo más parecido a Europa que al Caribe. Al fin, llegaron a la conclusión de que la Argentina era un trasvase de grupos étnicos similar a Australia, pero con más variación de orígenes.

Actividad de los británicos

Se observaba que mantenían una constante actividad física. Existía una dotación de oficiales mayor que en las formaciones argentinas. La autoridad del suboficial superior era indiscutible. Eran hombres de unos cuarenta años como máximo y en excelente estado físico, al menos en apariencia. El movimiento de helicópteros se escuchaba sin solución de continuidad. Era el medio para traslado desde y hacia los buques.

Se observaron traslados de abastecimiento, armamento pesado (cañones) y personal en todos los modelos de helicópteros disponibles de Sea King, Wessex, Sea Lynx, Wasp y Chinook.

El adiestramiento y entrenamiento de la tropa británica se mantenía, en algunos casos, distinguiendo sus lugares de origen (según palabras de un suboficial, era escocés primero, británico después, pero inglés jamás; algo parecido era el sentimiento galés). En otros casos, como los paracaidistas, los infantes de marina, las fuerzas especiales, comunicaciones, artilleros, etc., se agrupaban por unidades.

El personal siempre estaba ocupado en alguna forma, aunque fuese lustrando el calzado, limpiando el uniforme, o desarmando y armando el fusil que no dejaban nunca. Se movían con el arma como si fuese una extensión del brazo. En treinta días, nunca dejaron el armamento «en pabellón» o en un rincón, excepto los vigilantes cuando bromeaban con personal argentino, con el cual, inconscientemente, habían tomado confianza.

De las charlas con el mayor jefe del *Compound* (expresión que utilizaban los británicos en referencia al campo de prisioneros), se concluyó que las fuerzas menos competentes en los combates fueron los galeses, debido a falta de entrenamiento. Por los ataques de la Fuerza Aérea y la eficiencia del Batallón de Infantería de Marina 5, fueron los que sufrieron más bajas en bahía Agradable, junto con los escoceses.

Ningún soldado o personal de cuadros se movilizaba con casco de acero; aparentemente, no era obligatorio. Todos utilizaban boinas de colores, inclusive personal de la Royal Air Force. Comentado el tema con un cabo de órdenes del jefe del campo de prisioneros, expresó que la boina era celta, pero con el deseo inglés de imitar a los escoceses, en poco tiempo iban a creer que era inglesa. Los uniformes eran mimetizados o de combate, excepto las jarreteras de la Royal Navy y la Royal Air Force.

El martes 29 de junio, el *Mj. Price* comunicó que al día siguiente estaría disponible una ducha para los prisioneros. Se tuvo que construir un tanque suspendido que se llenaba dos veces por día con agua potable. Calculando una ducha de un minuto y medio por persona, se podrían bañar veinticinco personas por la mañana y otro tanto por la tarde. Se presentaban algunos inconvenientes: la ducha estaba a la intemperie y nevaba; disponía de una sola pared, alrededor había medio metro de nieve; el agua estaba a temperatura ambiente y solo había tres toallas de cara sin recambio para los casi cuarenta hombres que exigieron bañarse.

Embarque y permanencia en el transbordador *Saint Edmund*

A primera hora del 30 de junio, el jefe de la custodia se presentó a los oficiales superiores para informarles que, en pocas horas, embarcarían en el *ferry*, y que el traslado se haría con helicópteros. La resolución británica hizo estallar una bomba de rumores. No se podía obtener información complementaria.

La versión más persistente fue que el traslado sería a Ascensión, donde se los internaría hasta que el gobierno argentino cediese en algún tramo que se estaría negociando. También hubo románticos que hicieron correr la idea de que el destino sería Santa Helena, basándose en que era una isla muy apartada, de la que Napoleón no había conseguido escapar.

Los aviadores militares que habían aterrizado en Ascensión desalentaban esa posibilidad aduciendo que un contingente tan grande ocuparía los pocos edificios disponibles, alquilados a la National Aeronautic and Space Administration (NASA). Tampoco era lógico Santa Helena, excepto que permaneciesen embarcados, ya que la isla tenía escasez de agua potable y sus 5000 habitantes eran alentados a emigrar de la onerosa colonia. Belice también fue incluido entre los rumores.

El 30 de junio, a las 09:30, se dispuso que cada oficial, suboficial y soldado argentino fuera examinado por personal médico británico. Se hizo una revisión elemental para constatar que no presentarían cuadros febriles o infecciones. A los oficiales superiores no se les inspeccionó el equipo. El resto pasó una comprobación que no tuvo novedad.

El contingente fue embarcado en helicópteros y, a los siete minutos de vuelo, descendido en una plataforma auxiliar construida sobre la popa del transbordador *Saint Edmund*. Al bajar del Chinook, el mayor Gilberto Oliva resbaló en la rampa de carga húmeda y semicongelada, cayó mal sobre la planchada del barco y se fracturó una pierna. Debió ser enyesado.

Cada buque requisado, además de su comando mercante normal, tenía embarcado un capitán de navío o de fragata que se desempeñaba como comando militar. El grupo responsable británico era nuevo, no había tenido contacto previo con argentinos. Se inició una nueva relación. Como norma el trato era relativamente benigno con el suboficial y más riguroso con el oficial, producto de otras experiencias de guerra.

Se asignaron alojamientos a los oficiales, en su mayoría ubicados en la cubierta «D». También se encontraban a bordo oficiales del Regimiento de Infantería que estuvo basado en Howard. Los camarotes eran de diferentes diseños; los ocupados por oficiales de mayor jerarquía disponían de dos cuquetas, lavatorio, un pequeño armario y un ojo de buey con vista al mar pero pintados para oscurecimiento. Otros eran de cuatro u ocho cuquetas. El personal fue asignado según el número de cuquetas, y uno o dos dormían en el suelo, sobre mantas.

Cambió la vida. En el extremo del pasillo, se disponía de baños normales y de seis duchas. De inmediato se inició un plan de duchas que satisfizo a todo el personal, interrumpido a



Prisioneros en el transbordador
Saint Edmund – Archivo GOE

las 19:00, cuando un contraalmirante comunicó que se cortarían el agua caliente por un par de horas para recargar los depósitos. La nave era un *ferry-boat* utilizado para viajar entre Escandinavia, el Reino Unido y puertos holandeses.

La tropa que custodiaba se encontraba nerviosa por el número de prisioneros que debía vigilar, y los centinelas se ubicaron en los extremos de los pasillos. Los delegados de la Cruz Roja estuvieron a media tarde visitando los sectores del *ferry*. Los suboficiales se encontraban en otras cubiertas, y el personal de tropa en la cubierta de vehículos, agrupados en tres secciones al mando directo de suboficiales británicos.

Un teniente coronel de Royal Marines se presentó para explicar la situación que se viviría. Se desayunaría, almorzaría y cenaría en el comedor de pasajeros. Después de cada comida, se dispondría de un periodo de descanso en la cubierta, si no se estaba en navegación. De noche se mantendría oscuridad, ya que estaban aún pendientes de ataques aéreos argentinos. El riesgo se incrementaba de noche. Las transgresiones serían consideradas graves, además de hacer peligrar las vidas de todos.

El trato fue correcto, con demostración de respeto a los tres oficiales a cargo de los prisioneros. Se hizo efectivo el pago de los emolumentos que fijaba la convención de Ginebra, pero en libras esterlinas, ya que no se disponía de francos suizos; además, la cantina solo aceptaba libras o dólares. Esta se puso a disposición en las primeras horas del día siguiente y las compras se realizaban a través de un comisionista. Los precios eran similares para la tropa británica. Apareció también la caja de cartón con ediciones de libros. Se distribuyó café con leche y galletitas, además de caramelos y un chocolate. Un equipo de fotógrafos pasó por cada camarote con una cámara instantánea de cuatro objetivos, que fotografiaba a cada oficial con un cartel en el pecho con el número de referencia.

El general Menéndez pidió recorrer las instalaciones y comprobar las condiciones del personal. Se aceptó que lo hiciera al día siguiente acompañado por el comodoro Bloomer Reeve. Una molestia permanente para el general Menéndez, y los oficiales y suboficiales del Ejército fue que los británicos consideraron que el manejo de la tropa no había sido profesional. Constantemente buscaron la forma de mostrarlo como un demérito, a pesar de ponderar las acciones de combate.

El 1 de julio, después del desayuno, el comodoro Bloomer Reeve fue conducido al alojamiento del general Menéndez, donde se encontraban el brigadier Castellano y el general Parada. Aprovecharon para actualizarse e intercambiar información. El grupo de Comandantes tenía acceso a la información de la British Broadcasting Corporation (BBC) de Londres y, ocasionalmente, a algún noticioso del continente.

El *Saint Edmund* recaló en la bahía Williams (exterior a Puerto Argentino) a las 09:00 del 1 de julio. En esa ocasión, fue desembarcado el coronel Dorrego por una dolencia en el pecho. Fue controlado en el hospital local, donde disiparon el temor que se tenía. La tensión

que sufría el coronel era extrema, pues había perdido a su yerno en combate. También autorizaron que el vicecomodoro Roberto Gamen, jefe de la Agencia LADE y representante argentino en Stanley, fuese a buscar objetos personales a su vivienda.

Se entregó a cada oficial once libras esterlinas, aduciendo que el resto se repartiría entre el personal de tropa que no estaba previsto en los convenios y aclararon que se extendía por veinte días. El general Menéndez y los oficiales superiores que lo acompañaban se opusieron a recibir el dinero, pero fueron convencidos por los británicos porque los recibos estaban ya confeccionados, correspondía a una exigencia expresada al general Moore por el oficial a cargo de los prisioneros en bahía Ajax y se ajustaba a los acuerdos de Ginebra.

El mismo día, a las 13:00, el general Menéndez fue autorizado a visitar a los efectivos, acompañado por el comodoro Bloomer Reeve. Para informarse sobre cómo estaba el ánimo de los oficiales, recorrió la cubierta «D», alentándolos a tolerar la situación con paciencia. La visita continuó en la cubierta «E», donde se acomodaban los suboficiales, y comprobó la misma actitud positiva del personal.

Finalmente, acompañado por un sargento mayor, fue a la cubierta de vehículos donde se encontraban los soldados conscriptos. Estaban en tres cuadrados demarcados con sogas. En el interior, los soldados estaban acomodados en bolsas de dormir y a poca distancia de los baños. La temperatura ambiente era baja, sin llegar a ser fría. Afuera de la demarcación, se encontraban cuatro soldados británicos con fusiles, que eran relevados cada dos o tres horas. Al acercarse a los soldados, estos no reconocieron al general Menéndez; ninguno lo había visto antes. El general llevaba un quepí de fajina, que no denotaba la jerarquía, y muchos permanecieron acostados o sentados en la bolsa de dormir. La guardia británica reaccionó ordenando que se incorporasen y dejaran de fumar.

Aclarada la situación, los conscriptos se mostraron ávidos de obtener alguna información del general y del comodoro. Lo primero que preguntaban era «¿hasta cuándo, mi general?», interrogación que se repitió en cada uno de los grupos. El general los estimuló y les recomendó que no aflojasen frente al enemigo; les dijo que no podía tardar mucho en solucionarse su estado, y que para los oficiales y suboficiales el tema era más complejo, porque intervenían cuestiones políticas.

El general preguntó, a su vez, cómo llevaban la situación, si se podían higienizar bien, si estaban bien alimentados, si el trato era soportable, si la Cruz Roja los visitaba, etc. La reunión afectó al general Menéndez. Los soldados no estaban preparados para el aislamiento y lo sufrían notablemente. El general expresó a cada grupo que la Patria estaba orgullosa de ellos; que vendría a visitarlos seguido, que prepararan una lista de necesidades para que él gestionara la solución.

La tropa estaba bien tratada, la atención médica a veces se dificultaba por problemas de idiomas. El padre Pacheco, de la Fuerza Aérea, estaba casi constantemente en el sector, autorizado a desplazarse en su calidad de sacerdote. Las visitas del general Menéndez se repitieron día por medio. En la segunda recorrida, estuvo de nuevo acompañado por el comodoro Bloomer Reeve, pero luego se convino que fuesen otros oficiales. Así lo hicieron el capitán de navío Hussey, el coronel Dorrego, el coronel Chinni, el coronel Machinandiarena, el brigadier Castellano y el contraalmirante Otero.

El trato de los británicos con los soldados creó una corriente de simpatía hacia el captor, y la crítica sostenida hacia los oficiales argentinos que los habían conducido en el combate. Los británicos buscaban demostrar que ellos tenían un mejor manejo de la tropa, y que sus efectivos eran profesionales y no conscriptos con instrucción limitada como los argentinos.

Esta acción psicológica se intentó al principio con los suboficiales, pero fue abandonada en algún tramo, seguramente al comprobar la relación de lealtad entre los dos cuadros. La falta de acceso a los soldados conscriptos por parte de oficiales y suboficiales argentinos pudo haber jugado un papel negativo en este caso.

Cabe destacar que dentro del contingente de soldados conscriptos que permanecieron prisioneros hasta su liberación el 14 de julio, hubo uno solo de ellos que pertenecía a la Fuerza Aérea Argentina: el soldado clase 63 Jorge Cerana, perteneciente a la dotación del Escuadrón VyCA Malvinas.

Cerana tuvo una actuación destacada durante el conflicto, arribó a las islas en el primer vuelo que trasladó el radar el 2 de abril y, durante toda la campaña, dada su condición de estudiante de electrónica en la vida civil, se desempeñó como auxiliar de comunicaciones trabajando principalmente en el mantenimiento diario de las numerosas líneas físicas que comunicaban al radar con el CIC, con el Centro de Operaciones Antiaéreas Conjunta, con el radar Cardion de Ejército y con las distintas dependencias del escuadrón diseminadas en los alrededores del sitio radar. Su detención a último momento y permanencia como prisionero de guerra se produjo como consecuencia de un confuso episodio durante la selección final que realizaron los británicos en el muelle donde se embarcaban a los efectivos argentinos que regresaban al continente. El jefe del escuadrón VyCA, mayor Silva, estaba colaborando como traductor de los británicos en los interrogatorios rápidos que efectuaban para seleccionar los efectivos que quedarían en calidad de prisioneros de guerra. Para tener mayor libertad de movimientos, le pasó al soldado Cerana la bolsa plástica que contenía sus efectos personales; esto fue advertido por un guardia británico como una acción sospechosa y generó una acción violenta sobre Cerana que, si bien no pasó a mayores, significó su inmediata detención como prisionero de guerra, y su separación del resto del contingente.

Las condiciones de su reclusión difirieron de las descriptas para el resto del personal de la fuerza. Se incorporó a un grupo de soldados pertenecientes al BIM 5; a diferencia de estos, que contaban con sus equipamientos personales, él carecía absolutamente de todo, no tenía más abrigo que el puesto, no tenía bolsa de dormir, elementos de rancho y de higiene, incluso durante la estadía en el buque. Durante la permanencia en el *Saint Edmund*, el racionamiento diario consistió casi exclusivamente en un té con dos rebanadas de pan, no tuvo acceso a bañarse ni en San Carlos ni el buque, donde los soldados continuaron usando como letrinas los barriles de gasoil de 200 litros partidos al medio.

El domingo 3 de julio se celebró una misa en la plataforma de vehículos del barco. Fue una oportunidad en que todo el contingente se reunió. Se debió demorar la misa quince minutos para dar tiempo a los saludos entre miembros que estaban en distintas cubiertas. En esa ocasión se observó un notable nerviosismo entre los captores. El capitán de navío Hussey debió intervenir para restablecer el orden.

El 7 de julio, un oficial de Inteligencia de la Royal Air Force le informó al comodoro Bloomer Reeve que la Fuerza Aérea había liberado al piloto de la RAF internado en «*a place called Jordiyó*» (un lugar llamado Gordillo). Agradeció la decisión en nombre de sus camaradas y esperaba que pronto hubiera una resolución semejante para los hospedados en el *Saint Edmund*. El ritmo de vida a bordo del *ferry* se hacía monótono y se aprovechó el tiempo para recopilar la experiencia de los camaradas. Esto incluía, en muchos casos, la toma de apuntes.

El 9 de julio, el coronel Dorrego coordinó con el jefe de la custodia una ceremonia en conmemoración del Día de la Patria. A las 09:00 todo el personal se ubicó en los pasillos y se entonó el Himno Nacional. Finalizado, el coronel pidió tres «hurra» por la Patria, hubo abrazos y emoción. A las 12:30, el *Saint Edmund* ancló en Puerto Luis, al fondo de bahía de la Anunciación, frente al apostadero del exgobernador rioplatense de las islas Malvinas, Luis Elías Vernet.

En su recorrida por las cubiertas, el general Menéndez informó que se había llegado a un acuerdo entre los gobiernos de Buenos Aires y de Londres. Recomendó que se mantuviese la calma ya que las medidas podían no ser inmediatas. El *Saint Edmund* cargó combustible de un petrolero, lo que alentó esperanzas. A media tarde se arribó a bahía Williams, y el equipo de la Cruz Roja confirmó que la solución estaría en horas o un día a más tardar.

Desde el lugar de anclaje, se observaba la actividad sostenida de helicópteros sobre Puerto Argentino y también movimiento de buques, entre los que se distinguía el *Yehuín* y una lancha patrullera de la Prefectura Naval.

El 10 de julio, a las 20:00, se produjo una alarma aérea. El oscurecimiento fue controlado por la custodia. Según informaron los británicos, aviones no identificados volaron a unas 60 millas náuticas, al sur de Puerto Argentino.

La mejor noticia

Finalmente, el 12 de julio a las 18:00, comunicaron a los jefes de contingentes de prisioneros que se iniciaba la navegación hacia Puerto Madryn, y la fecha estimada de arribo sería el 14 de julio. El estado de ánimo pasó a excelente. El 13 las condiciones de navegación eran de mar casi calmo. No había oscurecimiento abordo. El mayor y un teniente coronel a cargo de la custodia, acompañados por los delegados de la Cruz Roja, confirmaron la hora de arribo a Madryn, alrededor de las 09:00 del día siguiente.

El comodoro Bloomer Reeve solicitó al representante de la Cruz Roja la posibilidad de planchar el uniforme que llevaba en la bolsa marinera. El señor Fuhrer contestó afirmativamente, ya que había visto una plancha en la cubierta superior.

A las 19:00 apareció la plancha a vapor. De inmediato el comodoro comenzó la tarea, en la que era inexperto a todas luces. El centinela lo observaba desde la puerta con expresión de desencanto. A la media hora, apareció con una tabla de planchar y procedió a planchar el uniforme, haciendo una tarea de experto. En quince minutos, retiró los elementos, aceptó las gracias del beneficiado y expresó: «Todos los oficiales en el mundo deben ser igual de inservibles (*useless*)».

La noche del 13 al 14 de julio, pocos prisioneros durmieron, y se debatían pensando en qué momento se ingresaría en aguas jurisdiccionales. El 14 de julio, a las 07:00, se divisó la costa; a las 07:45 entraron al golfo, escoltados por dos buques de guerra argentinos que dieron la bienvenida al contingente.



El *Saint Edmund* en el muelle de Puerto Madryn; primeros tenientes Eduardo Spadano y Marcelo Ayerdi

Gentileza: Archivo GOE

El arribo

Descendieron en el muelle de la empresa Aluar; la cubierta de los comandantes, primero; luego la cubierta «D», después la «C», y por último, la tropa de la cubierta de vehículos. En el acceso a la escala de descenso, se encontraban varios oficiales británicos que saludaban militarmente a los argentinos que los miraban; entre ellos, el oficial de Inteligencia de la Royal Air Force, que extendió su cortesía a todos los oficiales de la Fuerza Aérea.

En el muelle se encontraban oficiales superiores de las Fuerzas Armadas. Por la Fuerza Aérea estaba presente el Comandante de Regiones Aéreas, brigadier mayor Héctor René Roy. La recepción fue emotiva. A medida que llegaban a tierra firme, les indicaban dónde debían reunirse para embarcar en los micros.

El único oficial que descendió del buque con uniforme de guarnición fue el comodoro Bloomer Reeve, gracias a la habilidad del centinela británico. A su descenso, fue invitado por el embajador Francisco José Pulit a visitar la Cancillería para actualizar a las autoridades de los últimos acontecimientos; la invitación procedía del subsecretario de Relaciones Internacionales, embajador Enrique Ros.

En la pista de la Base Aeronaval Almirante Zar de Trelew, se encontraban dos Boeing 707, varios F-28 y un C-130. El personal de Fuerza Aérea embarcó en un Boeing 707 que los llevó a la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia, donde almorzaron y compartieron la alegría del reencuentro.

Finalizado el almuerzo, los exprisioneros abordaron los aviones de transporte y volaron a Ezeiza. Al llegar, fueron trasladados a la Escuela de Suboficiales Ezeiza donde, a las 19:00



Saludo del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, brigadier general Basilio Lami Dozo, en el arribo del contingente el 14 de julio de 1982, en la Escuela de Suboficiales Ezeiza - Gentileza: Archivo GOE



Integrantes del Componente Aéreo Malvinas a su regreso en la ceremonia en Ezeiza. Mayores Miguel Navarro, Alcides Cerutti, Alberto Catalá, Alberto Kajihara, Jorge Fernández, Héctor Pergolini y Rodolfo Guerrero - Gentileza: Brig. VGM (R) Catalá

horas, se celebró una emotiva ceremonia que tuvo como marco la inesperada presencia de familiares y amigos, expresamente invitados para recibir a los liberados. El Comandante del Componente Aéreo Malvinas, brigadier Castellano, presentó los efectivos al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, brigadier general Basilio Lami Dozo. La banda de la Fuerza Aérea ejecutó el Himno Nacional y, a continuación, el brigadier general dio la bienvenida en nombre de la Institución. El acto finalizó con la marcha *Alas Argentinas* y el reencuentro con los seres queridos.

Muchos de los familiares habían sido traídos desde las unidades del interior, en vuelos especialmente ordenados. La familia del vicecomodoro Aranda había llegado de la VI Brigada Aérea de Tandil en el G-II del Comando de Defensa Aérea piloteado por el brigadier Teodoro Waldner. Regresó del mismo modo cerca de la medianoche. En la plataforma de Tandil, aguardaban a quien estuvo a cargo del CIC Malvinas, el jefe de brigada, brigadier Roberto Cambior, con los tres jefes de grupos, comodores Alejandro Lazo (Grupo Base), Pedro Martínez (Grupo Técnico) y Tomás Rodríguez (Grupo Aéreo). Con ese tipo de gentilezas de sentido humanitario, los mandos recibieron a los combatientes de las islas. Habían adelgazado varios kilos, padecido privaciones y se los veía fatigados, pero satisfechos y con el corazón henchido de orgullo por pertenecer a la Fuerza Aérea Argentina y haber cumplido con el deber.

Anexo 3

Capitulación de las Fuerzas Armadas argentinas en Malvinas, el 14 de junio de 1982

En abril de 2019, a requerimiento del Secretario General del EMGFAA, brigadier Fabián Horacio Otero, se redactó una declaración consensuada por dos testigos presenciales —el brigadier VGM (R) Carlos Bloomer Reeve (Secretario General de Gobierno en Malvinas) y el brigadier VGM (R) Eugenio Miari (Asesor Jurídico del Gobierno en Malvinas)— de los hechos ocurridos durante la capitulación de las Fuerzas Armadas en las islas, el 14 de junio de 1982.

Dicho documento fue firmado ante escribano público y refrendado como testigos por el Secretario General del EMGFAA; el presidente de la Comisión BANIM, brigadier general VGM (R) Mario Callejo; y el secretario de esa Comisión, comodoro VGM (R) Oscar Aranda Durañona.

El texto del documento es el siguiente:

En Buenos Aires, a los 10 días del mes de abril de 2019, se procede a labrar el presente documento para dejar constancia del desarrollo de la capitulación pactada entre las fuerzas argentinas y británicas en la ciudad de Puerto Argentino (Port Stanley), el 14 de junio de 1982, conforme con los testimonios aportados por dos testigos y actores de esos acontecimientos, los Brigadieres Carlos F. Bloomer Reeve y Eugenio J. Miari.

La siguiente es la descripción consensuada de los hechos que culminaron con la firma del Acta de Capitulación:

El 14 de junio de 1982, a las 9:00, hora argentina, cuando ya habían cesado los combates y los efectivos británicos se encontraban en los límites de la ciudad, el Capitán de Navío argentino Barry Melbourne Hussey fue llamado por la operadora de la red de urgencias médicas (Medical Call), advirtiéndole que tenía una comunicación de los británicos para el General Menéndez.

Hussey escuchó la llamada del Capitán Bell ayudante del General Moore y, sin responder personalmente, de inmediato trasladó la información al General Menéndez, para lo cual se dirigió a la Secretaría General de Gobierno donde adelantó los pormenores de la comunicación al secretario general de gobierno, Comodoro Carlos F. Bloomer Reeve, y a los Coroneles Dorrego y Chinni.

A continuación, el Capitán de Navío argentino Barry Melbourne Hussey llevó la propuesta al comandante de las fuerzas argentinas, General Benjamín Menéndez que, en esos momentos, se encontraba en el puesto de mando del General Oscar L. Jofré, comandante del Componente Terrestre.

Al salir Hussey, el panorama en Puerto Argentino reflejaba la situación militar: tropas argentinas, o más precisamente grupos de soldados y cuadros, llegaban a la ciudad en forma desordenada, cargando los heridos y con el recuerdo de la batalla todavía resonando en sus cabezas. Era la primera vez que los soldados y cuadros venían a refugiarse en la ciudad mientras, a lo lejos, en algunas de las alturas que rodean a la bahía, se distinguía la avanzada de las tropas británicas.

Tras recibir del Capitán de Navío Melbourne Hussey la oferta de rendición de los británicos, el General Menéndez se comunicó con el General Iglesias, secretario general de la Presidencia, a quien le propuso evitar la derrota aceptando la Resolución 502 de las Naciones Unidas.

A las 11:00, hora argentina, Menéndez envió al entonces Coronel Machinandiarena en un jeep Mercedes Benz del Ejército, conducido por un Subteniente, a buscar al Vicecomodoro

Miari, que estaba en el edificio de la Secretaría de la Gobernación, para asesorarse sobre el marco legal de una eventual rendición o capitulación.

Al llegar, en la sala del Comando del Componente Terrestre, Miari encontró a los Generales Menéndez, Jofré y Parada, y al Contralmirante Otero, no así al Brigadier Castellano. En tales circunstancias, a boca de jarro, Menéndez le preguntó la diferencia entre capitulación y rendición. Después de escuchar la respuesta, le preguntó si él tenía atribuciones para capitular. Miari contestó afirmativamente y le enfatizó que esa decisión era de su exclusiva responsabilidad y que ulteriormente sería juzgada en un Consejo de Guerra. El General pidió leer las normas y Miari le facilitó un ejemplar del Reglamento de Leyes y Usos de la Guerra (del Ejército) y un ejemplar del Código de Justicia Militar (editado por Fuerza Aérea).

En coincidencia con la consulta de Menéndez a Miari, desde el puesto de mando del Componente Aéreo, el Brigadier Luis Guillermo Castellano habló por radio con el Brigadier General Basilio A. Lami Dozo que se encontraba de inspección en San Julián acompañado por el Comodoro Carlos A. Maiztegui, jefe de esa Base Aérea Militar. Castellano le informó a Lami Dozo que el radar TPS-43 de la Fuerza Aérea Argentina había quedado fuera de servicio a causa de las violentas vibraciones producidas por la propia artillería, emplazada ahora muy cerca de la antena. La ausencia de vigilancia tornaba muy peligrosa cualquier incursión de aviones propios ante aviones de caza enemigos en permanente acecho. El comandante en jefe ordenó que no salieran los vuelos previstos.

Mientras tanto, en la Secretaría General de Malvinas, se recibió un llamado del General Galtieri, quien instaba a Menéndez a “sacar a los soldados de los pozos, y contraatacar”. “Vea, creo que usted no me entiende, mi General”, replicó Menéndez. “Al General Iglesias, le expliqué la situación. Ya no tenemos los apoyos propios, aéreo, ni naval y ante eso debemos asumir una gran responsabilidad: no tengo más espacio. Todo el esfuerzo que se podía hacer, se hizo”. Galtieri fue terminante: “No puede aceptar la 502”. Menéndez respondió: “Bueno, lo sugerí porque es lo único que nos quedaba antes de la derrota. Si no puedo esperar nada de usted, no sé qué va a ser de la guarnición Malvinas en la noche de hoy. En ese contexto, estoy dispuesto a asumir las responsabilidades que me corresponden”. Galtieri dijo entonces: “Actúe según su criterio”. Menéndez contestó: “Mi General, si no tiene nada más para mí, corto y fuera”.

Acto seguido, Menéndez analizó la situación con los comandantes del Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea. Les explicó que los grupos de artillería habían sido neutralizados, el aprovisionamiento de munición estaba cortado, la infantería estaba en pleno repliegue sin capacidad de responder ni comunicaciones. Los Regimientos 1, 5 y 7, y el Batallón de Infantería de Marina 5 habían sido superados. Además, sin radares de vigilancia en servicio, no se podía esperar apoyo aéreo de la Fuerza Aérea desde el continente y la Armada estaba inmovilizada, excepto los buques Bahía Paraíso y Almirante Irizar que actuaban como naves hospital con bandera de la Cruz Roja. Sólo restaban las piezas de la Artillería Antiaérea y parte del Regimiento de Infantería 25. Los únicos abastecimientos solo podrían llegar con los C-130H. La BAM Malvinas aún podía defenderse de ataques aéreos pero estaba al alcance de la artillería terrestre y naval, y pronto sería neutralizada. El jefe del Hospital Militar, requería evacuar numerosos heridos graves. Por otro lado, la provisión de agua y energía eléctrica para la población estaba comprometida. Combatir en la ciudad causaría pérdida de vidas inocentes excepto que se hiciera una desocupación en masa. A modo de conclusión, Menéndez comunicó su decisión de capitular. La suerte estaba echada, nada podría alterar el resultado final. Los Generales, el Brigadier y el Contralmirante estuvieron de acuerdo con la decisión.

Luego de la conversación, Menéndez ordenó a Hussey que regresara a la radio y dijera que estaba dispuesto a recibir una comisión británica para aceptar una capitulación. A las 13, el Capitán de Navío Hussey se comunicó con el Capitán Rod Bell y le transmitió la voluntad del comandante argentino. Bell propuso enviar una delegación en un helicóp-

tero, que llegaría a las 14 al campo de fútbol ubicado entre el hospital y la gobernación, previo un alto el fuego para evitar mayor derramamiento de sangre.

El Comodoro Bloomer Reeve y el Capitán de Navío Hussey se dirigieron al campo de fútbol a esperar la delegación. Habiendo transcurrido media hora sin que apareciera el helicóptero, observaron a tres individuos que atravesaban caminando los terrenos de la Casa de Gobierno, con boinas y uniforme camuflado. Se trataba del [Teniente] Coronel Michael Rose, el Capitán Rod Bell y un Cabo radioperador. Una vez reunidos los británicos se disculparon por no cumplir el horario, dado que el piloto del helicóptero había equivocado el sitio de aterrizaje. Y, de inmediato iniciaron una caminata de cuatro cuadras en medio de las curiosas miradas de los soldados argentinos.

Desde que el [Teniente] Coronel Rose, jefe de un escuadrón del Special Air Service (SAS), empezó a hablar, ponderó el coraje de las fuerzas argentinas y, en particular, la sorpresa que tuvieron de la aviación militar; terminó diciendo que ya nada podía cambiar la situación, y que ellos —siempre según Rose— también estaban agotados.

Las primeras tratativas de la capitulación se realizaron en la misma sala del edificio de la Secretaría General de la Gobernación, donde horas después se celebró la segunda reunión, esa vez con el General Moore. En aquella primera reunión, que presidió el General Menéndez, estuvieron el Capitán de Navío Hussey, el Comodoro Boomer Reeve y el Vicecomodoro Miari como asesor jurídico; y por la parte británica, el [Teniente] Coronel Rose, el Capitán Bell y el radioperador inglés que se instaló cerca de una ventana para tener un enlace con Londres.

El [Teniente] Coronel Rose transmitió primero palabras que excedían lo protocolar, ya que mencionó que consideraba necesario mantener y formalizar, en una suerte de armisticio, el cese de fuego materializado en las primeras horas del día; efectuar otros arreglos sobre la población civil, heridos y evacuación; en definitiva, cerrar cuanto antes las heridas abiertas por la guerra, ya que los pueblos enfrentados tradicionalmente habían sido amigos y deseaba que, cuanto antes, los argentinos retornaran a sus hogares en el continente, donde deberían sumarse los medios de transporte británicos y argentinos.

El General Menéndez pidió mantener las banderas. Se consultó, vía la radio satelital, a Londres. No hubo problemas, salvo que las banderas debían retirarse enfundadas de la isla. Además se requirió y acordó: Que no hubiera desfile de rendición. Mantener un helicóptero para evacuar a los heridos con la Cruz Roja. Que los heridos los evacuara un barco hospital argentino. Conservar los fondos en pesos y los documentos contables. Mantener el mando de las tropas hasta el embarque o la internación. Retener con una estación propia la comunicación con el continente. Que los oficiales conservaran su arma de puño hasta el embarque o internación.

Las condiciones que presentó la parte argentina fueron aceptadas de inmediato por Londres, el único rechazo fue que en los documentos apareciera “Falklands—Malvinas”. Por su parte, los británicos plantearon tres pretensiones: Evacuar la ciudad en el menor tiempo posible. Entregar el armamento. Un reaseguro de que la Fuerza Aérea no atacaría más.

Luego de dos horas de deliberar, los británicos prometieron que esa noche firmarían el acta de rendición. En esta primera reunión igualmente se acordó mantener el cese de fuego, fijándose un horario provisorio. Luego los británicos se retiraron.

Menéndez convocó entonces a una reunión de su Estado Mayor y les informó las condiciones de rendición acordadas. De ahí en más se dispuso que las fuerzas argentinas destruyeran toda su documentación, armas, municiones, comida, vehículos y equipos.

Finalizada la primera reunión, los argentinos se trasladaron nuevamente a la casa que ocupaba el General Jofré. Allí, luego de unos instantes, ingresaron a la sala de comunicaciones, atentos a los requerimientos del General Menéndez. Por teletipo, Menéndez puso en conocimiento del Centro de Operaciones Conjuntas de Comodoro Rivadavia, acerca del contenido de la reunión preliminar mantenida con los británicos y de su decisión de capi-

tular en condiciones aceptables; consultó, además, respecto a la eventual disponibilidad de medios navales o aéreos provenientes del continente, para la evacuación de nuestras tropas.

Pidió también que se le contestara a una determinada hora, para tener respuesta antes de la segunda reunión con los británicos. Casi una hora después de haber impuesto el mensaje, la teletipo empezó a recibir la contestación procedente de Comodoro Rivadavia.

Primero se le hacía saber a Menéndez que por orden del señor comandante en jefe del Ejército no tenía que firmar documento alguno con los británicos, sino limitarse a capitular verbalmente y por medio de una palabra de honor.

Consultado, el asesor jurídico respondió que eso no existía en los convenios internacionales, ni en las leyes y usos de la guerra, ni en el derecho argentino, agregando que Menéndez, como comandante militar de una plaza sitiada y aislada, podía capitular o no capitular, decisión que era de su exclusiva incumbencia y responsabilidad; pero que si decidía hacerlo, era menester formalizarlo mediante un documento escrito, fijando vigencia de la capitulación, el huso horario, zona de aplicación, unidades o sistemas de armas y tropas comprendidas, u otras condiciones mínimas, máxime frente a las graves responsabilidades que se derivaban para ambos contendientes y sobre todo para el Reino Unido, en materia de enfermos y heridos en campaña, prisioneros de guerra, protección de la población civil que, en parte, estaba todavía bajo nuestra jurisdicción y parte bajo la británica, Convenios de Ginebra, trato con la Cruz Roja Internacional, cambio de gobierno en las islas, etcétera.

De inmediato se transmitieron estos conceptos al Centro de Operaciones Conjuntas (COC) de Comodoro Rivadavia y se reiteró su consulta sobre las cuestiones que había planteado y que excedían a sus atribuciones, especialmente la eventual disponibilidad de medios de transporte, marítimo o aéreo, para la evacuación de las tropas argentinas.

Minutos después se le contestó afirmativamente, en cuanto a que eventualmente participarían medios de transporte argentinos en la evacuación de las islas. Desde allí volvieron con el General Menéndez a la Casa de Gobierno para la segunda reunión con el mando militar británico.

Llegaron con bastante demora y también en helicóptero. La reunión se celebró con la presencia del General Jeremy Moore y de varios oficiales superiores británicos, de diversas especialidades. Los argentinos eran los mismos de la reunión anterior.

El General Moore primero manifestó su reconocimiento profesional a los aviadores argentinos que le habían hecho pasar horas muy difíciles. Luego exhibió dos textos mecanografiados, uno en idioma inglés y el otro en castellano, en los cuales se instrumentaba la capitulación de nuestras fuerzas, mediante una rendición incondicional; acto seguido manifestó que el único que tenía valor legal era el texto en inglés y que el restante era una versión libre, recabando a continuación la firma del general Menéndez.

El clima de esta segunda reunión era totalmente distinto del existido en la anterior, sin embargo el General Menéndez mantuvo -como lo había hecho durante toda la jornada- su serenidad y no se amilanó. Sin rodeos manifestó que no estaba dispuesto a firmar una rendición incondicional y que asumía las consecuencias. Luego de una discusión, finalmente el general Moore dijo que para preservar vidas humanas estaba dispuesto a testar del texto presentado la expresión "incondicional".

El Vicecomodoro Miari ofreció mecanografiar personalmente un nuevo texto en el cual no figurara la aludida expresión, pero Moore expresó lo siguiente: "... no es necesario, los reglamentos de guerra alemanes expresamente contemplan que, en el frente de batalla, las correcciones a los textos de esta clase de documentos se efectúan con testados o interlineaciones que se salvan a su pie sin necesidad de confeccionar nuevos instrumentos..."

Luego el General Moore planteó la necesidad de que cesaran los ataques de la aviación argentina y que ello era indispensable para que pudieran regresar al continente. Se lo puso

en conocimiento de que los medios aéreos que provenían del continente no dependían del General Menéndez, ni tampoco estaban afectados por la operación militar terrestre británica en la isla, razón por la cual no podían ser incluidos en la capitulación ni asumirse compromiso alguno para que cesaran los ataques aéreos.

Entonces Moore, aceptando el planteo, preguntó cuál era la autoridad militar argentina con la cual había que dirigirse para tratar esta cuestión que evidentemente le preocupaba en grado sumo. Como para terminar el tema que obviamente excedía las atribuciones del General Menéndez, se le respondió que por los ataques aéreos era necesario contactar al comandante de la Fuerza Aérea Sur (FAS), el Brigadier Ernesto Crespo que tenía su asiento en Comodoro Rivadavia; dicho esto con el convencimiento que ese contacto en ese momento no era factible.

Para la sorpresa de todos los presentes, en minutos trajeron lo que aparentaba un sofisticado equipo de comunicaciones operado por dos suboficiales británicos, que apoyaron en el alféizar de la ventana; en instantes, colocaron los respectivos auriculares al Vicecomodoro Miari que escuchó e identificó la voz del Brigadier Crespo, a quien brevemente informó dónde estaban y sobre lo que estaba ocurriendo.

El Brigadier Crespo respondió que él era ajeno a la capitulación en curso y que por su parte él, mientras tuviera un avión y un piloto, iba a continuar bombardeando a los británicos, sin contemplaciones. Finalmente, y a medida que se le fue ampliando la información sobre la situación, a regañadientes, se comprometió a no atacar a los buques británicos de transporte que trasladasen prisioneros de guerra argentinos.

La posibilidad de no incluir en la capitulación a las unidades militares que operaban en la otra isla, la Gran Malвина, y que los británicos no aceptaban, debió descartarse pues estas unidades ya registraban faltantes logísticos gravísimos, empezando por carecer de víveres y elementos de cirugía para los heridos que tenían.

Luego continuaron las deliberaciones y también aceptaron que no hubiera ceremonia pública de rendición, que los argentinos conservaran las banderas, que los oficiales argentinos siguieran conduciendo sus respectivas tropas durante la evacuación y que, a esos efectos, conservaran las armas de puño, las que deberían entregar antes de ser embarcados para evacuar la isla. Agregó Moore que no autorizaba que conservaran las armas de puño luego del embarque, por el trato que meses antes se le había dado a los efectivos británicos que se rindieron el 2 de abril.

Moore pidió a Menéndez la entrega de los planos o croquis de los campos minados. Luego de consultarlo con Miari, así lo dispuso Menéndez, entrega que materializó el Coronel Dorrego, del Arma de Ingenieros, dándoselo a un oficial británico también de similar especialidad. (Días después se pondría de manifiesto que esta sensible documentación sería extraviada por el precitado oficial británico, presumiblemente en un cuadro étlico).

Cabe agregar que durante las deliberaciones existió un muy breve cuarto intermedio motivado por un mensaje del Estado Mayor Conjunto del cual fue portador el Coronel Machinandiarena (del Arma de Comunicaciones) que lo entregó al General Menéndez y que afortunadamente no leyeron los británicos, pues instruía a Menéndez para que, en la capitulación exigiera retener el armamento, porque la guerra continuaba.

El acta de capitulación se firmó en varios ejemplares, primero lo hicieron los Generales Moore y Menéndez, y luego varios oficiales superiores británicos como testigos, mientras hizo lo propio el Vicecomodoro Miari, por la parte argentina.

Después de la firma del acta, el General Jeremy Moore comentó que, en los últimos días, los aviones de la Fuerza Aérea Argentina habían atacado en tres ocasiones su puesto de mando y que se había salvado de casualidad. Cerró la observación indagando: “¿Cómo lo hicieron?”.

Cuarta parte

Compendio final

Conclusiones

Capítulo 16

La Fuerza Aérea operando en Malvinas

Base Aérea Militar Malvinas

La BAM Malvinas estaba asentada sobre el único aeropuerto de las islas (el ex Stanley Airport), ubicado en la península de Freycinet, una franja de tierra de unos 4 km de ancho que se estira desde el cabo San Felipe, en el este, sobre el mar abierto, hasta el canal de ingreso a Puerto Argentino, en el oeste. Por la contextura del terreno, no se podía cavar más de medio metro que de inmediato afloraba el agua.



Después del 2 de abril, la Fuerza Aérea estudió sobre la marcha, dentro de múltiples requerimientos, la posibilidad de efectuar un alargue de la pista a efectos que, de acuerdo con las necesidades tácticas, se pudiera operar o bien servir como alternativa/emergencia de los aviones de combate. Analizando el escenario, se contraponía el hecho de que se encontraba junto al mar y, por lo tanto, expuesta al bombardeo naval.

Se convocó, en esos primeros días de abril, a personal idóneo de Vialidad Nacional para estimar la magnitud de la obra y, en especial, el tiempo de realización. Pero la contextura del suelo implicaba un considerable movimiento de tierra y remoción de rocas; aun contando con la maquinaria pesada, llevaría meses de trabajo. Ya que resultaba imposible cerrar el aeropuerto mientras se desarrollaba el Puente Aéreo —ese enorme esfuerzo operacional para abastecer a las islas durante el mes de

abril—, la única posibilidad cierta de prolongación de la pista fue la colocación de planchas de aluminio sobre el suelo convenientemente nivelado.

A partir del 1 de mayo, la BAM Malvinas se convirtió en el objetivo prioritario de la flota británica. Anular por completo la operación aérea era necesario para cortar el vínculo con el continente. La base fue bombardeada con fuego naval y aéreo durante los 45 días del conflicto y se constituyó en el único objetivo asediado de forma permanente, día y noche. Pese a todo, los británicos no pudieron lograrlo. Los aviones de transporte realizaron perfiles de vuelo esquivos y, sin defensa alguna, corrieron enormes riesgos para continuar abasteciendo la Guarnición Malvinas. En medio de esa grave situación, el personal de la Fuerza Aérea trabajó sin descanso para mantener la operatividad de la BAM. De hecho, el 14 de junio, luego de haberse firmado la capitulación, el aeropuerto fue inspeccionado por oficiales británicos que se negaban a creer que la pista estuviera en servicio; terminaron por convencerse con asombro de que en todo momento había estado operativa.

Prolongación de la cabecera 08

La pista tenía una longitud de 1200 metros y un ancho de 45 metros. Como la Fuerza Aérea disponía de placas de aluminio para la Base Antártica Vicecomodoro Marambio, se decidió utilizarlas para ampliar la cabecera 08 hasta donde se pudiera. Cada placa medía 5 metros de largo por 0,50 metros de ancho, una pulgada de espesor y 50 kg de peso. El trabajo de encajarlas, ya que llevaban unas clavos en cada punta que se enterraban en el suelo, se hacía entre los despegues y aterrizajes de las aeronaves que realizaban el Puente Aéreo. Una vez terminada esa tarea hercúlea, se logró una ampliación de unos 100 metros de largo por el ancho de la pista. Para preservar este trabajo, se hacía decolar a los B-737 de Aerolíneas Argentinas desde la cabecera 26 porque el avión tiene muy bajas las turbinas y se temía el arrastre de las placas al embolsar el chorro por debajo de ellas.

Lamentablemente, un día de mucho viento resultó imposible despegar de la cabecera sin placas ya que la fuerte componente de cola podría ocasionar un despegue riesgoso. El deco-



C-130 Hercules tomando posición para el despegue en la BAM Malvinas – BANIM DEH-FAA

laje se realizó entonces desde la cabecera 08. Al dar motor, se desencajaron los soportes de las placas y, tras un corto vuelo, quedaron todas desperdigadas y apiladas entre lamentaciones del personal que tanto había trabajado.

Finalmente se autorizó el uso de las placas para aplicarlas a la construcción y el refuerzo de los refugios, en especial para pisos y techos.

Construcción de refugios

Estas «construcciones» fueron realizadas por el personal de cada subunidad que utilizaría los refugios, con la ayuda y la experiencia del Escuadrón Construcciones.

Se presentaba acá el mismo problema que con la pista: al cavar a poca profundidad, de inmediato afloraba la napa de agua. Pero, el jefe de base, comodoro Héctor Destri — que había estado destinado como observador de la ONU en Medio Oriente, a ambos lados del Canal de Suez, luego de la guerra árabe-israelí y de la batalla del Yom Kippur —, ordenó la construcción de los refugios y puestos de comando desde la superficie del suelo hacia arriba. Esto significó que, durante la batalla, los efectivos de la FAA estuviesen sobre terreno seco sin sufrir el «pie de trinchera» que padeció mucho el personal desplegado.

El Puesto de Comando estaba ubicado a la altura de la cabecera 08, al oeste de la pista, sobre una pequeña elevación. Adecuadamente armado y enmascarado, los británicos lo descubrieron días después de la capitulación del 14 de junio. El resto de los refugios fueron construidos de igual manera y dieron protección al personal durante los bombardeos que sufrieron a lo largo de los 45 días del conflicto.

Si bien la humedad tan cerca de la superficie significó un flagelo para los pies de todo el personal, resultó también una ayuda para la construcción rápida, aséptica y eficiente de las letrinas ya que el agua que fluía del suelo contribuyó al drenaje en el terreno.

Todas estas obras se realizaron con la colaboración del personal del Escuadrón Construcciones, con experiencia en la Antártida y excelentes operadores de la maquinaria disponible. Los refugios eran lo suficientemente amplios como para dar cobijo y protección a todos los integrantes de la BAM Malvinas que, en equipos, se relevaban a diario para dar continuidad a las operaciones aéreas.



Posiciones y refugios en los alrededores de la BAM Malvinas – Gentileza: Com. VGM (R) Rusticcini

Seguridad de vuelo

La BAM Malvinas contaba con una torre de vuelo totalmente equipada y en pleno funcionamiento. No se previó una torre de alternativa móvil para agilizar las operaciones; el 1 de mayo, luego del bombardeo, el equipamiento de la torre resultó destruido y solo quedó en funcionamiento un equipo de VHF portátil que se utilizó de forma precaria con el CIC y el radar; el enlace no siempre fue efectivo y oportuno.

La torre móvil terminó improvisándose después del 1 de mayo, desde dos lugares: el avión Britten Norman Islander, imposibilitado de volar por su cola destruida en el bombardeo, pero cuyos motores podían encenderse para recargar la batería; y la otra alternativa fue un todoterreno Land Rover equipado para comunicaciones.

Desde la consola del vehículo, las comunicaciones establecían enlace directo con:

- Jefe de la BAM Malvinas
- Jefe de Operaciones
- Jefe del Escuadrón Servicios
- Jefe del Sistema de Seguridad
- Jefe del Regimiento de Infantería 25
- CIC en el Centro de Puerto Argentino
- Radar CIC Malvinas
- Artillería Antiaérea FAA
- Puesto de Socorro (PUSO)

Balizamiento

La pista de la BAM Malvinas contaba con balizamiento eléctrico fijo que, después del 1 de mayo, se fue deteriorando con los sucesivos bombardeos. A mediados de mayo, se debió apelar a los bochones de kerosene (JP-1). El servicio de balizamiento estuvo a cargo del cabo primero Alfredo Franzese que, junto con dos soldados, distribuían las luminarias desplazándose en un tractor con acoplado. Realizaban la tarea en forma rápida y efectiva.

En las previsiones iniciales, se requirió un número suficiente de bochones que alcanzó para todo el conflicto. El 6 de mayo, el teniente Pablo Baiutti envió un fusil láser desarrollado por CITEFA para el guiado de las aeronaves que sería utilizado desde las cabeceras, en especial la 26, hasta el fin del conflicto. Fue operado por el suboficial principal Jorge König de la V Brigada Aérea, especialista en balizamiento y seguridad de vuelo. El primer operador del láser fue el jefe de base, comodoro Héctor Destri.

Servicio contraincendio

No se disponía de autobombas de ningún tipo para el apagado de incendios. A consecuencia del bombardeo del 1 de mayo, un pequeño hangar con tambores de combustible de la Armada ardió y no hubo manera de apagarlo porque no se tenían los elementos necesarios. Solo se contaba con matafuegos de mano de 12/15 kg que fueron insuficientes.

El 6 de mayo, arribaron en un vuelo de C-130H dos camionetas livianas Citroën Mehari especialmente equipadas para incendios en aeronaves, una proveniente del Área de Material Quilmes y otra del Área de Material Río IV, ambas con personal especializado que se sumó al efectivo existente. Una permaneció en la BAM Malvinas y la otra se la trasladó a la BAM Cónдор.

Energía y calefacción

Se contó con buena cantidad de generadores portátiles para abastecer los refugios y el Puesto de Comando luego del 1 de mayo. De igual modo, se disponía de calefactores y estufas de kerosene para calefaccionar los puestos y refugios. Las estufas poseían hornallas para cocinar, en total se llevaron 50 unidades.

El comodoro Destri requirió la provisión de cocinas (tipo anafes) para que cada organismo se cocinara en forma individual y en grupos más reducidos. La iniciativa fue muy bien recibida por el personal, ya que se comía a gusto, en los horarios que el servicio permitía.

Racionamiento

Desde el inicio, el vicecomodoro Néstor Giménez Ortiz organizó en la BAM Malvinas el abastecimiento logístico a los medios desplegados. En pocos días se pudo disponer de un galpón de material en el poblado, a corta distancia del Comando del Componente Aéreo, donde se implementó el Depósito Mayor de Abastecimiento, comúnmente llamado la «Casa de Piedra» por sus características físicas. Un par de semanas más tarde, arribó del continente el mayor Alcides Cerutti, quien como auxiliar se hizo cargo de las tareas en la BAM, mientras Giménez Ortiz regulaba la distribución desde la Casa de Piedra. En la BAM, el mayor Cerutti alternaba con el mayor Rodolfo Guerrero, del Escuadrón Servicios, el apoyo a la recepción y carga de los aviones que intervinieron en el puente aéreo, y en la operación de los Pucará y los helicópteros desde el aeródromo.

El almacenamiento de los productos perecederos (carnes, verduras, leche y derivados, etc.) resultó un problema ya que se descomponían muy rápido debido a la humedad ambiente elevada y a la atmósfera muy oxigenadas. Felizmente se contó con un freezer portátil con capacidad de dos toneladas que permitió almacenar con seguridad los alimentos. Luego del 1 de mayo, la cámara de frío se trasladó al pueblo y quedó asegurado el suministro de alimentos sin problemas. El servicio contó con personal especializado a cargo del suboficial principal Roberto Ribau, el suboficial ayudante Carlos Mathus y el apoyo de cuatro soldados, todos de la Escuela de Suboficiales Ezeiza. El racionamiento se distribuía con dos vehículos Land Rover para los traslados. Para cocinar se contaba con mecheros de gas, habida cuenta de que la Fuerza Aérea no disponía de cocinas de campaña.

Con ingenio se lograron acomodar ocho toneladas de alimentos en el freezer que tenía solo capacidad para dos, lo que permitió conservar los víveres y racionar comidas calientes

incluso durante el tiempo que se permaneció como prisioneros en la BAM Malvinas, luego del 14 de junio. Siempre se contó con suficientes raciones de combate para proveer a todos los componentes de la Fuerza, comprendidos los integrantes de la ROA, abastecidos únicamente por modo aéreo.

Terminal Aérea de Cargas

La terminal de cargas, integrada solo por un ECTA (Elemento de Control de Transporte Aéreo), contaba con una grúa autoelevadora Terex y dos *dollies*⁷⁹. El aeródromo de la Base tenía limitadas dimensiones (plataforma de 100 x 50 metros; pista de 1200 x 45 metros y calle de rodaje de 70 x 30 metros). En ese espacio reducido, llegó a tener cuatro aviones C-130 estacionados para descarga (uno en plataforma, uno en calle de rodaje y otros dos en cada cabecera), mientras simultáneamente operaba otro en los 1000 metros remanentes de pista, despegando y aterrizando sobre los que estaban descargando en ambas cabeceras de pista, con el consiguiente riesgo de colisión.

No hubo inconvenientes de relevancia ya que el personal con que se contaba era experto en su especialidad. Durante el Puente Aéreo, cada avión (C-130, Electra, F-27, F-28, B-737 y BAC 111) debía descargarse en 35-40 minutos, dado que solo había espacio para tres aviones en la plataforma; mientras uno se preparaba para despegar, otro para aterrizar y cuatro o cinco más quedaban en espera. El problema más serio, debido al tiempo que demandaba, era el alije de combustible de los C-130 hacia los tanques Pillow, y luego llevarlos para trasvasar en tambores de 200 litros de JP-1. No hubo incidentes ni accidentes de ningún tipo, y se cumplió la tarea en tiempo y forma. Luego del llenado, los tambores se distribuyeron a lo largo de un zanjón al costado de la pista, alejado unos 200 metros. En total se rellenaron 550 tambores con JP-1 que duraron sin problemas hasta el final del conflicto. De allí surgieron los veinte tambores para el cruce y repliegue de los Chinook el 9 de junio al continente.

En abril, durante el Puente Aéreo a Malvinas, se ajustaron sobre la marcha varios procedimientos para disminuir el tiempo de descarga de combustible:

- Con suma habilidad, los pilotos de C-130 hacían retroceder el avión con hélices en reverso (*backing*) y posicionaban la rampa trasera, donde empezaban los pastizales o la turba en general.
- Los efectivos de la terminal aérea volcaban dentro del mismo Hercules los tambores con JP-1, nafta o gas oil, y los empujaban rodando por la rampa inclinada hacia el suelo.
- Este procedimiento aliviaba de gran manera el trabajo de la ajetreada grúa autoelevadora Terex y permitió afectarla a otras descargas.

Equipo Control de Combate (ECCO)

Los integrantes del ECCO (primer teniente Horacio Alzamora, suboficial principal Jacinto Diéguez, suboficiales ayudantes José Cabrera y Luis Martínez, suboficial auxiliar Julio Barros, cabos primeros Rodolfo Fernández y Rubén Palacios, y cabos Daniel Cuello, José Orazi y Juan Fumez⁸⁰) desplegaron en el primer vuelo de asalto el 2 de abril. Luego del arribo se conformaron tres grupos con dependencia directa de la Terminal Aérea de Cargas, que coordinaban y distribuían toda la logística que ingresaba por vía aérea, agilizando las descargas en forma rápida y ordenada, ya que la plataforma era muy reducida en espacio, y los vuelos, numerosos. A pesar de todos los esfuerzos, a veces se veían sobrepasados por la cantidad de material, que llegó a saturar la capacidad que se disponía en la plataforma de la terminal.

⁷⁹ *Cargo dollies*: pequeñas plataformas móviles utilizadas para descargar los pallets de los C-130.

⁸⁰ El cabo Juan Fumez prestó también servicio en la Terminal Aérea.

El 5 de abril, se incorporó el primer teniente Rodolfo Yuse, quien asumió el mando del Equipo hasta la finalización del conflicto.

Los tres grupos rotaban en turnos de 8 horas de trabajo y cada equipo tenía un oficial a cargo, cinco suboficiales, más siete soldados que pertenecían a la I Brigada Aérea de El Palomar.

El alojamiento del ECCO se acondicionó detrás de la terminal aérea, con un ingreso por un pasillo central que daba a tres ambientes, dos funcionaban como dormitorios, con bolsas de dormir y algunos catres de campaña, y otro más chico como cocina y comedor del personal. Para cocinar disponían de un anafe y una garrafa, además de un bidón para almacenar agua, ya que en el aeropuerto no había agua potable y se la debía traer desde Puerto Argentino, cuando los vuelos se demoraban por meteorología. También se transportaban desde la ciudad comidas y bebidas calientes, para poder sobrellevar las bajas temperaturas.

El 10 de abril, se incorporaron como refuerzo al efectivo los cabos Carlos Gómez, Hugo Ferreyra, Fernando Roldán, César Roca y Miguel Quiroga, personal con dos años de antigüedad en su grado.

Para sumarse a las tareas de la terminal aérea, el 22 de abril, llegó otro refuerzo compuesto por el primer teniente Daniel Lambri, el suboficial principal Máximo Oviedo, el suboficial ayudante Eduardo Guzmán, el suboficial auxiliar Oscar Espíndola y el cabo Carlos Trímboli.

Luego se incorporaron el suboficial auxiliar Mario Ochoa, el cabo principal Jorge Capellino, los cabos primeros Hugo Lepez y Rodolfo Fernández, y el cabo Daniel Cuello. A partir del 1 de mayo, se sumó también el suboficial auxiliar José Gauto, no perteneciente al equipo, como refuerzo de operador de maquinaria pesada.

El 18 de mayo, fue trasladado en helicóptero a la BAM Cóndor un grupo integrado por los primeros tenientes Rodolfo Yuse y Horacio Alzamora, el suboficial auxiliar Julio Barros, el cabo principal Rafael Messutti, el cabo primero Rubén Palacios y el cabo Juan Fumez, con la misión de marcar la zona para la entrega por lanzamiento de un C-130, brindando la información meteorológica actualizada y contacto radioeléctrico con el avión.

El vuelo se realizó a la mañana siguiente con el C-130 matrícula TC-68, con indicativo TRONCO, que lanzó ocho contenedores A-22 de 1000 kg cada uno. De esta manera el ECCO tenía su bautismo en acciones reales.

El mismo equipo fue trasladado en helicóptero a la zona de Bahía Fox, esta vez para apoyar operativamente un nuevo lanzamiento que se realizaría el 20 de mayo para asistir unidades del Regimiento de Infantería 8 del Ejército, acantonadas en el lugar.

Comunicaciones

Luego de un primer período en que funcionó en el aeropuerto, el Puesto de Comando fue trasladado al colegio Stanley House, una escuela hogar de generosas dimensiones, adecuadas para instalar las facilidades necesarias para las comunicaciones de comando. Allí se montó el circuito principal que enlazaba con el continente, con la precaución de ubicar las antenas en un edificio lindero. A continuación, se realizaron otras tareas como la instalación de equipos alternativos en la torre de control del aeródromo, el tendido de una red telefónica de campaña con una extensión aproximada de 25.000 metros que enlazaba el Centro de Información y Control Malvinas (CIC MLV), ubicado en el Stanley House, con todas las áreas operativas (algunas de estas líneas atravesaban extensos senderos pantanosos por la composición del suelo de turba).



Para facilitar el control operacional en la Guarnición Conjunta Malvinas, se implementó la Red de Control Ofensivo que consistía en enlazar el Puesto de Comando, ubicado en el CIC MLV (estación fija y alternativa operada simultáneamente), con los Equipos de Control Aéreo (ECA).

Otra red instalada fue la de Alerta Temprana que conectaba el Puesto de Comando con el Comando de la Fuerza Aérea Sur (CFAS) en Comodoro Rivadavia, el radar Malvinas y la Red de Observadores del Aire, en principio compuesto por nueve Puestos de Observadores Aéreos (POA) con cabecera en el CIC MLV, a cargo del vicecomodoro Oscar Aranda Durañona.

El tráfico administrativo referido a movimientos, bajas de personal, logística y pertrechos se transmitía a través de la red de Comando y Administración (RCDO), ubicada en un edificio lindero al Correo Argentino con un equipo de HF-BLU de 1 kilowatt de potencia y un radioteletipo asociado con un cifrador en línea a cargo del personal de la Dirección de Comunicaciones de la Fuerza Aérea (DICOM) y personal de Inteligencia a cargo del comodoro Mendiberri (A-2). Esta estación era operada por el cabo principal Alberto Cornaglia, los cabos primeros Rubén Mazzone, Dante Néstor Gómez y José Humberto Cuello, y los cabos Adolfo Sánchez y Juan Carlos Ierino.

En la Estación de Comunicaciones (ECOM) principal del CIC MLV, se transmitieron y se recibieron la mayor parte de las radio-conversaciones realizadas con el continente, que fueron alrededor de 5000, entre órdenes fragmentarias, informes meteorológicos, horarios y pronósticos para la operación aérea, informes de material y de personal, radiodifusión referida a PAC, etcétera. Esto era una tarea constante.

La tarea fue amplia. El enlace H24 entre el Puesto de Comando y los ECA, a cargo de los oficiales de Control Aéreo Adelantado (OCAA) desplegados, informaban sobre movimientos de barcos, aviones, tropas enemigas y las coordenadas correspondientes. Estas novedades se analizaban en el Estado Mayor de Malvinas y luego eran transmitidas a la FAS, en Comodoro Rivadavia, que determinaba tipo de aeronave y configuración de armamento para atacar los objetivos materiales informados. La importancia de no perder el enlace, aún bajo fuego enemigo, resultaba vital. Era necesario contar con operadores de radio altamente calificados y capacitados para establecer vínculos en frecuencias óptimas de trabajo⁸¹.

Uniformes y equipamiento de abrigo

El 6 de mayo, se recibió una partida de refuerzo de equipos de combate con abrigo que permitió surtir a todo el personal de ambas Bases Aéreas, incluido el Estado Mayor. Se implementó un lavadero de ropa, muy elemental, mediante el alquiler de un local, que posibilitó mantener al personal con ropa limpia y seca. Estaba a cargo del cabo principal Eduardo Cubi, integrante del Escuadrón Construcciones, y tres soldados. El costo del alquiler fue de 45 libras diarias, según el contrato firmado entre el comodoro Carlos Boomer Reeve, secretario de gobierno, y el propietario kelper.

Problemática de la logística en Malvinas

Pese a la dimensión del apoyo logístico, el problema en Malvinas era el transporte terrestre, dada la consistencia del terreno compuesto de turba blanda que hacía imposible o muy difícil el tránsito de vehículos, excepto por caminos consolidados.

La comunicación logística entre la BAM Malvinas y los medios del Comando y Estado Mayor en Puerto Argentino no presentó inconvenientes por su proximidad y los caminos

⁸¹ "Las Comunicaciones en Malvinas", Grupo 1 de Comunicaciones Escuela (G1CE). Archivo Comisión BANIM, DEH-FAA.

consolidados. En el caso de la BAM Cóndor, no hubo otro medio más que el aéreo para su abastecimiento; incluso la totalidad de su despliegue se realizó mediante el Escuadrón Helicópteros de Malvinas. El hecho de disponer de dos helicópteros pesados CH-47 Chinook permitió el transporte de cargas, tanto en su amplia bodega como en estiba mediante eslinga de elementos voluminosos (vehículos, cañones, tanques de combustible, etcétera).

La Red de Observadores del Aire (ROA), elemento imprescindible para la alerta de ataques aéreos que complementaba la cobertura del radar Malvinas, era otro elemento que exigía un enorme esfuerzo logístico. Su despliegue en el terreno, normalmente en posiciones elevadas e inaccesibles, expuestos a las bajas temperaturas y al viento, obligaba a que su asistencia (no solo de víveres sino también de baterías frescas para mantener un enlace permanente con los Centros de Filtraje) y sus relevos se realizaran por medio de helicópteros.

Todas las fuerzas involucradas en Malvinas, incluidas las de seguridad (FAA, EA, ARA, PNA y GN), poseían un equipamiento logístico particular de acuerdo con sus necesidades, pero en la mayoría de los casos incompatible entre fuerzas, lo que aumentaba los requerimientos logísticos que necesariamente se tendrían que transportar por modo aéreo. De esto surge la necesidad en el futuro de evaluar la estandarización de los equipos de energía eléctrica, motriz y de cocina para proveer a los medios desplegados, de acuerdo con el teatro de operaciones. Un ejemplo significativo fueron las cocinas de campaña del Ejército que funcionaban a leña, cuando en Malvinas no hay árboles; durante el conflicto se enviaron varios vuelos solo de leña sin estibar, que tuvo que bajarse de los aviones a mano con soldados propios al no disponer de otro medio de descarga.

Los Equipos de Control Aéreo (ECA) de la FAA funcionaban a nafta sin compatibilidad con la mayoría del material rodante de otras fuerzas, que era a gasoil; por lo tanto, el abastecimiento de combustible se tornaba un problema si se encontraba muy alejado de los centros de distribución.

Las cocinas de la FAA eran a gas; con pequeños calentadores, el personal de los ECA y de la ROA, desplegado en posiciones alejadas y en algunos casos próximos al contacto con el enemigo, tenía serias dificultades para proporcionarse comidas calientes.

Artillería Antiaérea en la BAM Malvinas



Los medios antiaéreos, el personal y el material de esta especialidad se hallan ligados íntimamente a la problemática de la defensa aérea: por un lado, la caza interceptora con medios activos combate a la amenaza enemiga en el aire, mientras que los otros lo hacen desde la superficie.

A diferencia de los medios aéreos ofensivos que planifican y ejecutan las operaciones que les competen según su conveniencia, eligiendo la mejor oportunidad para ejecutar el ataque, los medios activos y pasivos de la defensa aérea solo pueden esperar a que ese ataque lo desencadene el enemigo, quien posee la iniciativa.



Posición de combate de un cañón RH de 20 mm (Fierro 8) en la BAM Malvinas. Cabo principal Diego Bartiz (jefe de pieza), y soldados clase 63 Claudio Viano, Adolfo Orozco y Pedro Olave – Gentileza: Brig. VGM (R) Savoia

La diferencia en las dos maneras de actuar marca la idiosincrasia de cada combatiente. El piloto del cazabombardero prepara su ataque y decide el momento de actuar, empeñándose en combate con el mayor ímpetu, en un lance que se resuelve en pocos minutos, si no segundos. Si lo acompaña la suerte, regresará a su base y a su rutina hasta la próxima misión.

En el campo de la defensa aérea, todo es espera. Para el caso de los artilleros antiaéreos, una vez desplegadas las piezas de las baterías, se construyen las defensas, la santabárbara y todo su enmascaramiento, los refugios para el personal y las facilidades para vivaquear en el terreno; luego las posiciones de recambio del material, siempre cuidando de no delatar las posiciones por la degradación del terreno con huellas o desechos.

Cumplido lo anterior, el personal se aboca a los turnos de alerta antiaérea diurna y nocturna, sumando a esta última la amenaza de golpes de mano de fuerzas especiales que no deben despreciarse.

De esta manera se obró en la BAM Malvinas, alcanzando una cierta «normalidad». Se esperaban los ataques aéreos cada dos horas, la primera alarma del día correspondía al pasaje de reconocimiento fotográfico y luego llegaban los de bombardeo. Aun sin alarmas no se descuidaba la vigilancia, pero se realizaban tareas de mantenimiento del material y del refugio de la dotación donde se cocinaba y se racionaba, se concurría a retirar víveres, a cambiar las baterías o visitar la letrina, se recorrían las líneas telefónicas, etc. Todo el mundo permanecía ocupado, hasta que llegaban los momentos de sosiego y la mente vagaba hacia los seres queridos. A veces se disponía de una pequeña radio que recibía por la noche emisiones desde Uruguay o, por capricho del destino, de la propia Mar del Plata.

La 3^{ra} Batería de 35 mm tenía en su dotación personal antiguo de cuadros y casi la misma cantidad de soldados clase 63, por lo que estos últimos compartieron hombro con hombro todas las tareas con sus jefes y encargados, desde la mesa del rancho hasta el combate mismo. Más complicada fue la situación de la batería de 20 mm. Las piezas estaban desperdigadas alrededor de la pista en terreno muy accidentado que fue degradándose por el clima

y las bombas; dependían de un equipo HT⁸² comercial para todas las comunicaciones; las dotaciones se integraban con un cabo o cabo primero como jefe de pieza, a cargo de tres soldados clase 63; la diferencia de edad entre uno y los otros rondaba los cuatro o cinco años, y fue suficiente para mantenerse íntegros a pesar del aislamiento y los rigores del clima, más notables en los pequeños refugios que el terreno permitía construir. Las jerarquías se respetaron, pero fue la íntima camaradería de los combatientes lo que les confirió la integridad con que llegaron al fin de las operaciones.

Se debe destacar también que no hubo necesidad de imponer sanciones. La calidad de la instrucción básica, impartida en las unidades de origen, demostró la disciplina de los soldados de dieciocho años que, junto con sus superiores, padecieron y superaron los rigores de la campaña y que, aun hoy, demuestran su amor por la Fuerza Aérea y respeto hacia sus antiguos jefes.

El acoso de bombardeo naval por las noches fue muy molesto para todos a la hora de conciliar el sueño, pero rápidamente la confianza en los refugios y en la Providencia los hicieron soportables. Los temores, el miedo racional al saberse objeto de los ataques enemigos, estuvieron siempre presentes; no obstante, cada uno pudo mantenerlos siempre en los límites aceptables.

Esta actitud para enfrentar el combate y aceptar como propias todas las privaciones y exigencias del estado de guerra se atribuye a la particularidad de los artilleros antiaéreos que tienen el privilegio de combatir por el fuego a la amenaza aérea enemiga.

Organización

Entre el 2 y el 3 de abril, al mando del primer teniente Alberto Dalves, desplegaron a la BAM Malvinas la dotación y los medios de la 10ª Batería Rheinmetall (RH) de nueve cañones de 20 mm y un radar ELTA 2106 de corto alcance, de la BAM Río Gallegos. En un primer movimiento, se trasladó solo una sección de tres piezas, y, el 3 de abril, se completó el resto de la batería, cuyo rol de combate se conformó de la siguiente manera:

Jefe de Batería, primer teniente Eduardo Dalves; operador del radar ELTA, cabo primero Osmar Canesini; mecánico de armamento, suboficial mayor Hugo Gómez; mecánico de motores, cabo José Hernández; “Fierro 1”, cabo Daniel Oyola y los soldados C/63 Miguel Ballo, Miguel Correa y Juan Carlos Curruhuinca; “Fierro 2”, cabo Sergio Chazarreta y los soldados C/63 Julio Almendra, Sergio Desiderio y José Sambueza; “Fierro 3”, cabo principal Carlos Almada y los soldados C/63 Eduardo Afonso; Miguel Aravena y Héctor Ramos; “Fierro 4”, cabo Julio Sánchez y los soldados C/63 Walter Liso, Luis Muñoz y Eresmildo Riquelme; “Fierro 5” cabo Ricardo Rodríguez y los soldados C/63 Francisco Espinosa, Manuel Flores y Rodolfo Pertusi; “Fierro 6”, cabo José Ruíz y los soldados C/63 Roberto Aravena, José Carriqueo y Carlos Porcel; “Fierro 7”, cabo Edgardo Remorino y los soldados C/63 Juan García, Juan López y Cesar Rosetti; “Fierro 8”, cabo principal Diego Bartis y los soldados C/63 Pedro Olave, Adolfo Orozco y Claudio Viano; “Fierro 9”, cabo Oscar Pinelli y los soldados C/63 Elvio Riquelme, Javier Saucedo y Héctor Vargas.

El 4 de abril, una vez recibido el Plan de Campaña 2/82, se ordenó el despliegue de la 3ª Batería de la BAM Mar del Plata, compuesta por un director de tiro Superfledermaus y dos cañones Oerlikon de 35 mm al mando del primer teniente Oscar Spath, y como encargado el suboficial ayudante Arnoldo Alasino.

El traslado se concretó en C-130, en tres vuelos y jornadas sucesivas, los días 5, 6 y 7 de abril, quedando conformado el rol de combate de la Batería de la siguiente manera:

Jefe de Batería, primer teniente Oscar Spath; jefe de DT, teniente Jorge Reyes; operador de radar, suboficial ayudante Arnoldo Alasino; mecánico de radar, suboficial principal Rodolfo

⁸² HT – Handie-Talkie, equipo de comunicaciones portátil de mano.

Ledesma; operador de computador, cabo principal Omar Rivarola; operador del seguidor óptico, cabo principal Carlos Mancilla y los soldados C/63 Mario Báez, Juan Canteros y Julio Pizarro; jefe de sección piezas, alférez Pedro Iraizoz; auxiliar cabo José Martínez; jefe de pieza, 35 mm “Fierro 303”, cabo principal Aníbal Cardoso; auxiliar cabo Rubén Albornoz; mecánico de armamento, cabo primero Miguel Pedernera y los soldados C/63 José Álvarez, Rosario Campos y Félix Ricillo; jefe de pieza 35 mm “Fierro 304”, cabo principal Eduardo Molina; auxiliar, cabo Walter M. Rivoira; mecánico de armamento, cabo primero Oscar Repizo y los soldados C/63 Alberto Knecht, Omar Mastronardi y Néstor Rodríguez.

Asimismo, se designó como jefe de escuadrón al mayor Hugo Maiorano y como auxiliar al cabo José Riquelme, con asiento para comando y coordinación en la Central de Operaciones Antiaéreas (COAa), en el edificio donde funcionaba el CIC.

En el tercer y último vuelo de despliegue, el alférez Iraizoz trasladó un vehículo liviano jeep de la BAM Mar del Plata que no era de dotación antiaérea y que rindió sobrados servicios de enlace entre la ciudad y el aeropuerto, supliendo una seria carencia operativa. Asimismo, el material de la 3^{ra} Batería de 35 mm tampoco contó con tracciones adecuadas que permitieran los cambios de posición de rigor; hubo que gestionar en préstamo un Unimog del Escuadrón VyCA para esa tarea y el requerimiento de un helicóptero CH-47. Así se veía limitada seriamente la flexibilidad operativa que la realidad imponía en el campo de combate, con lo cual el enemigo conocía con certeza la ubicación de los medios antiaéreos y obraba en consecuencia.

En la BAM Malvinas, la Batería de cañones RH 20 mm desplegó sus nueve piezas; la primera se colocó cerca de la cabecera 08 y, a partir de allí, se emplazaron cuatro posiciones en el sector norte de la pista y cuatro en el sur. En la cabecera opuesta, se instaló la batería con Superfledermaus Oerlikon 35 mm, con lo cual se logró una defensa omnidireccional en los 360° del aeródromo. El movimiento de las piezas se realizó con la tracción del tractor Deutz de dotación; el jefe de batería no disponía en principio de un vehículo liviano para recorrer las posiciones, elemental en despliegues tan dilatados para ejercer el debido mando y control. A posteriori fue gestionado en alquiler un vehículo Land Rover local que sirvió hasta el último día.

El Puesto de Comando de Artillería Antiaérea (PCAAa) —inicialmente al mando del mayor Hugo Maiorano y, a partir del 12 de abril, del capitán Rodolfo Savoia— se instaló en un polvorín de hormigón armado, perteneciente a los herrumbrados cañones de defensa costera, a unos 250 metros de la torre de vuelo en dirección sudoeste. El radar ELTA se emplazó en las proximidades del PCAAa.

A partir de ese momento, el mayor Maiorano se constituyó como jefe de la Central de Operaciones Antiaéreas (COAa) en una sala próxima al CIC, desde donde se transmitían las órdenes operativas emitidas por el Comandante; se coordinaba la logística de las baterías desplegadas y se satisfacía todo otro requerimiento logístico, sanitario y técnico para estar en aptitud de combate las veinticuatro horas. La COAa, a partir de mediados de abril, se convirtió en conjunta, integrando medios y personal de las tres fuerzas, y pasó a denominarse Central de Operaciones Antiaéreas Conjunta (COAaCj).

Cada Batería realizó los refugios necesarios para la protección del personal. En el caso de la batería Rheinmetall de 20 mm, los integrantes de cada pieza, según el terreno del lugar de emplazamiento de los nueve “Fierros”, cavaron en la turba y, donde no era posible, levantaron parapetos que cumplieran con las necesidades de protección. Para el caso de la 3^{ra} Batería, ubicada en una zona con médanos de arena, se construyeron dos refugios dentro de ellos, con capacidad para albergar a toda la dotación. Gracias a la experiencia lograda en campaña por el Grupo 1 Antiaéreo Escuela durante sus despliegues anuales y los ejercicios operativos que la FAA había realizado en los últimos años, los artilleros se abocaron a resolver la logística del racionamiento, la obtención de combustible líquido/gaseoso y de satisfacer las necesidades sanitarias con sus propios medios, logrando ser autosuficientes.

Además, para asegurar las comunicaciones entre el PCAAa y la 3^{ra} Batería, se efectuó el tendido de un cable de teléfono de campaña para obtener confiabilidad y secreto en las comunicaciones. En este sentido, cabe señalar que los medios antiaéreos de la Fuerza Aérea no dispusieron de equipos de comunicaciones adecuados. La batería de 35 mm contaba con sus comunicaciones internas por cable, mientras que la de 20 mm enlazaba las piezas mediante equipos HT VHF comerciales de frecuencias fijas sin protección. Ambas baterías se comunicaban con el PCAAa por Motrac, otro VHF más potente. A su vez, se instaló en el PCAAa un teléfono punto a punto de microondas para enlazar con el CIC, que funcionó sin problemas hasta el 1 de mayo, cuando las primeras explosiones destruyeron la antena instalada en la torre del aeropuerto. Previendo esta debilidad, el mayor Maiorano había coordinado con el capitán de corbeta Héctor Silva, jefe del Batallón Antiaéreo de Infantería de Marina (IM), el apoyo de un equipo compuesto por un cabo y tres conscriptos con un VHF mochila de uso militar. Este personal convivió con el nuestro desde los últimos días de abril hasta el 1 de mayo, cuando el bombardeo del Vulcan alcanzó la carpa técnica de los artilleros, afectando con piedras y onda expansiva a quienes allí estaban; resultó herido el suboficial mayor Gómez y fallecido el conscripto IM C/63 Raúl Romero. A partir de esa fecha, se retiró el personal de Infantería de Marina, y el jefe del PCAAa se hizo cargo del VHF. La IM proveía las baterías cuando era necesario.

El Escuadrón de Artillería de defensa aérea actuaba bajo conducción centralizada (unidad de comando) que impartía definiciones, estados de alarma, estados de disponibilidad y consignas generales de fuego; mientras que la ejecución (empleo de las armas) era descentralizada. Su misión principal era ejecutar la defensa antiaérea de la BAM Malvinas con las tareas de destruir, entorpecer o disuadir el accionar de la aviación enemiga.

A partir del 16 de abril, la defensa antiaérea de la BAM Malvinas se vio reforzada por un director de tiro Skyguard con dos cañones Oerlikon de 35 mm y dos secciones de lanzadores de misiles de corto alcance tierra-aire Tigercat del Ejército Argentino. Una sección de Tigercat fue emplazada al suroeste de la pista, y la otra sección al sureste, mientras que al sur del mismo punto de referencia, entre los Fierros 7 y 8, el director de tiro Skyguard y los dos cañones Oerlikon de 35 mm.

El lunes 19 de abril, por requerimiento del CIC al comando de la FAS, aviones propios realizaron ataques simulados para que la vigilancia lejana y cercana de la Artillería Antiaérea (AAa) practicara en tiempo real las comunicaciones y la transmisión de alertas y consignas de fuego: azimut, distancia, velocidad, altura y otros datos para evaluar el Sistema Defensivo. La práctica resultó provechosa ya que, a partir de ese momento, con la información obtenida tanto por el radar TPS-43 como por los propios de la AAa, y realizadas las correcciones de paralaje, se podía hablar dentro del componente de la Fuerza Aérea el mismo lenguaje operativo, sin malos entendidos y con información fidedigna.

Por la tarde del 26 de abril, se presentaron en la posición los integrantes del Puesto de Socorro que las autoridades decidieron desplegar en el sector de la 3^{ra} Batería. Los enfermeros, cabos primeros Pedro Campos y Jorge Fulleringer, y los camilleros, soldados clase 63 Juan Carlos Quevedo y Rodolfo Riquelme, se instalaron en uno de los refugios, y se integró a partir de ese momento a la dotación de la batería.

La noche del 27 de abril, la alarma roja se impuso en varias ocasiones. Aproximadamente a las 22:00, se informó de la posible presencia de un helicóptero en la zona.

El operador del radar Superfledermaus, cabo principal Cardoso, detectó dos ecos en el este, detrás del faro, a una distancia de 6 km y el otro a 10 km, a 50 metros de altura y a una velocidad entre 10 y 12 metros por segundo, con rumbo hacia los 270°. Se ordenó a la Batería alistarse para el combate y, al mismo tiempo, se informó al PCAAa. Este requirió a la TWR sobre la presencia de vuelos propios en la zona. El primer teniente Luis París confirmó que no los había, ya que el aeródromo se encontraba cerrado. Se autorizó entonces el tiro real por primera vez. Uno de los ecos desapareció de la pantalla del radar

y se centró la atención en el otro móvil que, con escasa velocidad, se seguía acercando. Cuando el eco entró en distancia de tiro (3,5 km), se ordenó a los jefes de pieza quitar el seguro de disparo. Cumplida la orden y recibido el aviso, el primer teniente Spath realizó una ráfaga de combate. El eco desapareció de la pantalla del radar, y los jefes de pieza observaron que un objeto explotaba y caía incendiado en el mar. Los que se encontraban de turno en la torre de vuelo también pudieron observar ese efecto. Pese a que al día siguiente se buscaron restos en la costa de la península, no se halló nada que corroborara lo observado en la oscuridad.

Durante la noche del miércoles 28 de abril, se activó el dispositivo de defensa en reiteradas oportunidades. El viento oeste, que promediaba los 40 nudos (74 km/h), actuó como factor desencadenante al afectar al director de tiro (DT) que sufrió la rotura de un pequeño motor, responsable del giro y la parada de la antena para adquirir los blancos aéreos. Esta falla dejó al DT fuera de servicio para comandar y dirigir el tiro de cañones que, hasta el final del conflicto, debieron actuar como armas aisladas.

Entendiendo la vital importancia de operar bajo una conducción centralizada, se adoptaron las siguientes medidas de coordinación operativa: se extendió el cable telefónico tendido entre el PCAAa y la 3^{ra} Batería hasta el director de tiro Skyguard, y se logró que estuvieran todos enlazados; además se implementó una red alternativa con equipos de radio HT, para tener enlace directo con la 3^{ra} Batería, destacando al suboficial principal Rodolfo Ledesma y el suboficial ayudante Arnoldo Alasino, especialistas para colaborar en la puesta a punto del sistema, en caso de ser necesario. Asimismo, con la misma finalidad de coordinación operativa, se le entregó también una HT a la sección Tigercat ubicada al sureste, a unos 500/600 metros de la 3^{ra} Batería.

Dichos esfuerzos fueron en vano, ya que pocos días después, se decidió que esas unidades del Ejército no estarían bajo comando o control operacional del jefe del PCAAa y solo responderían directivas de un oficial subalterno instalado allí que, a su vez, dependía de un mando superior instalado en el COAaCj.

Sin dudas, esta modalidad adoptada impedía un uso racional de los medios disponibles, combinando y coordinando esfuerzos bajo una conducción centralizada. En Defensa Aérea, el escaso tiempo disponible, la situación y el accionar del enemigo hacen que la ejecución, para ser oportuna, deba ser descentralizada, con mínimo tiempo de reacción y máxima eficacia.

Dichas premisas no se cumplieron, ya que los medios de Ejército actuaron bajo conducción y ejecución centralizada, representando un grave desacierto (advertido oportunamente por los oficiales de la especialidad), que tuvo sus consecuencias cuando se produjo el primer ataque, el que inició las hostilidades a las 04:40 del 1 de mayo, producido por un avión Vulcan, que había sido detectado, adquirido por el radar de tiro Skyguard y con el operador en óptimas condiciones de combatirlo. Pese a las reiteradas solicitudes de modo de acción (escuchadas a través del teléfono de campaña en la posición de la 3^{ra} Batería), su instancia superior de comando, nunca lo autorizó para que lo combatiera. Asimismo, los protagonistas tampoco tuvieron en cuenta que los vuelos propios hacia la BAM Malvinas estaban suspendidos y que toda aeronave que se acercara debía ser considerada como enemiga, consigna impartida durante horas de la tarde del 30 de abril.

A todas luces, fue un grave error operativo causado por una aberración doctrinaria. Es preferible combatir con medios escasos, personal bien adiestrado y con doctrina aprendida, que con mayor cantidad de medios e incluso más modernos, pero sin un basamento doctrinario eficaz.

No obstante, el Escuadrón de Artillería Antiaérea tuvo un formidable trabajo en equipo y hubo momentos en que era difícil distinguir entre oficiales, suboficiales o soldados, confundidos, enfrascados, ocupados en realizar las tareas operativas, técnicas, de mantenimiento o de construcciones, sin que haya sido necesario hacer notar las jerarquías, rangos y cargos, pues se apreciaba un respeto mutuo que aún perdura en el tiempo.

Personal

Tanto el personal operativo como el técnico tuvo un accionar destacado e integrado. Los artilleros vivían en sus posiciones, actuaban en cada ataque aéreo que el enemigo realizaba. Aunque los aviones británicos volaran fuera del alcance eficaz de las armas, los artilleros disparaban los cañones marcándoles un límite.

El personal técnico no iba en zaga. Además de realizar sus tareas específicas, el jefe de la 3^{ra} Batería los había incorporado al rol de combate operativo, cubriendo posiciones; por ejemplo: operador de radar, el suboficial principal Rodolfo Ledesma, mecánico de electrónica; y jefes de pieza de los Fierros 303 y 304, los cabos primeros Miguel Pedernera y Oscar Repizo respectivamente, ambos mecánicos de armamento. Cada uno de ellos aliviaba la tarea y permitía que el escaso personal que cubría esos roles de combate tuviera el descanso necesario para continuar con la actividad operativa, acorde como avanzaba la guerra.

Cabe destacar el coraje del suboficial mayor Hugo Gómez, mecánico de armamento que, a pesar de haber resultado herido en el primer ataque, decidió quedarse para continuar asistiendo a los Fierros de la 10^a Batería RH. Su actitud fue un ejemplo para superiores y subalternos.

Los soldados pertenecientes a la 10^a Batería RH de 20 mm, desde su incorporación, habían sido instruidos por el personal de la especialidad. Conocían todos los aspectos doctrinarios de cómo proceder durante el combate, cumpliendo el rol de cargadores, abastecedores y de observadores adelantados. Era tal el nivel de adiestramiento alcanzado que algunos de ellos podían emplazar y operar el cañón con alto grado de eficiencia. Durante los combates del 1 de mayo, los observadores adelantados tuvieron un rol muy destacado: en varios casos fueron ellos quienes detectaron los aviones incursos volando muy bajo sobre el mar, e indicaron al jefe de pieza la posición del avión para que este lo adquiriera, hiciera puntería y combatiera. Ejemplo de ello son los soldados Sergio Desiderio del Fierro 2, Juan José López del Fierro 4 y Claudio Viano del Fierro 8.

Los soldados de la 3^{ra} Batería, en cambio, recién se habían integrado a la dotación durante la mañana del 1 de abril, momento a partir del cual estaba previsto iniciar la impartición de la instrucción sobre el material antiaéreo. Por lo expuesto, la formación de cargadores, abastecedores, primer escalón de mantenimiento y operadores de grupos electrógenos fue impartida a partir de la llegada a Malvinas, a la par que se realizaban todas las actividades, con excelentes resultados.

En todos los casos, el comportamiento de los soldados fue ejemplar. Realizaron sus tareas con vocación de servicio y precisión, y lograron estar a la altura de las exigencias que la guerra imponía, trabajando en equipo con sus superiores.

El 7 de mayo, arribó a Malvinas personal de artillería antiaérea que, provenientes de distintas unidades, habían recibido instrucción para la operación del misil de guiado infrarrojo SAM-7, y conformaron una subunidad compuesta por: jefe SAM-7, teniente Jaime Ugarte; auxiliar, alférez Walter Garay; mecánicos armeros, suboficial principal Vicente Sánchez y cabo Fernando Baldissone; operadores, cabos primeros Roberto Bevilacqua y Fernando Contreras, cabos Edgardo Alonso, Carlos Peirone, Walter Lucero, Jorge Encinas y Alberto Carranza.

En la noche del 11 de junio, sin que se tuviera algún preaviso, arribó a la BAM Malvinas el relevo de personal de la batería de 20 mm, medida extraordinaria ordenada por la FAS que tomó por sorpresa a todos. Así llegaron el primer teniente Ángel Villano, el suboficial auxiliar Ricardo Martínez, los cabos principales Horacio Arroyo, Carlos Vera, Raúl Coria y Natalio Pirani, los cabos primeros Ricardo Mancini, Hugo Mancini y Atanasio Sapolchuk; los cabos Carlos Muñoz y Eduardo Bilbao; soldados C/63 Pedro Albornoz, José Alfaro, César Barria, Rolando Barreto, Carlos Carpinacci, Bernardo Castillo, Hernán Galvarino, José Carriqueo, Roberto Chirino, Arnaldo Darino, Norberto Guayquimil, Juan Gutiérrez, Benjamín Jaque, Oscar Méndez, Daniel Navas, Rubén Núñez, Oscar Paulo, Oscar

Riquelme, Luis Rodríguez, Oscar Salas, Nicolás Salerno, Omar Sánchez, Juan Sanmartín, Gervasio Segovia, David Troncoso, Ervin Vázquez, Pedro Yranzo y Hugo Ysasa.

En otro vuelo de C-130, diferido por condiciones adversas en el aeropuerto la noche del 12 de junio, lo hizo el personal de relevo para la 3^{ra} Batería con el siguiente personal: capitanes Alberto Aguilar y Luis Martínez, primer teniente Marcos Zupanc, suboficiales principales Oscar Geiges y Jesús Verón, suboficial ayudante Rómulo Iturbe, suboficial auxiliar Héctor Caballero; cabos principales Raúl Vilatta, Víctor Fernández, Mauricio López y Carlos Rodríguez; soldados C/63 Teodoro Asim, Hugo Blanco, Mariano Cano, Sergio Corani, Fernando Fal, Ricardo Granata, Claudio Izaguirre y Ramón Fernández.

Bombardeo aéreo diurno: La rutina de la aviación enemiga consistía en bombardear desde muy temprano las instalaciones del aeropuerto. Corría el día patrio 25 de mayo, y el enemigo parecía que había redoblado sus actividades. Los ataques eran constantes y, en algunos casos, cambiaban la rutina de atacar en sección y lo hacían en escuadrilla. A media mañana, se impuso la alarma roja por una escuadrilla que entraba por el este. Los Fierros abrieron fuego y los aviones lanzaron sus bombas que explotaron en cantidad.

Pasado el ataque, el PCAAa pidió «novedades» y los Fierros, tal como estaba coordinado, pasaron su estado iniciando por el N.º1. El único que no había contestado era el Fierro 5. El PCAAa llamó a dicho corresponsal y, por el timbre de voz y la modulación un tanto vacilante, se dio cuenta que quien respondía no era el jefe de pieza, sino un soldado de la dotación que avisaba que el jefe de pieza, cabo José Luis Martínez, había sido arrancado limpiamente del cañón por efecto de la onda expansiva, ya que la bomba había explotado a escasos metros. Además, refirió que habían quedado varias bombas sin explotar a pocos metros del cañón. El PCAAa, ante esta novedad, le ordenó que toda la dotación se trasladara hacia el Fierro 4. El soldado dio el conforme. Segundos después, volvió a llamar, diciendo que el soldado que estaba dentro del refugio no quería salir, porque una de las bombas estaba ubicada justo en la puerta de este. El PCAAa, sin darle chance a que dudara, le impartió la orden: «Saque al soldado del refugio y avise cuando todos estén en la posición del Fierro 4». Unos diez minutos más tarde, se escuchó el mensaje: «Fierro 5 arribado a destino sin novedad».

Cañoneo naval: En la tarde del 28 de mayo, despegó una sección de aviones Pucará y luego otra de Aermacchi con destino a la zona de Darwin. Poco después, una vez cumplida la misión, arribaron solo un Pucará y un Aermacchi. Ya en el anochecer, se impuso la alarma roja, y los ocupantes de un vehículo a punto de salir bajaron a buscar cubierta. Uno de ellos era piloto, y los soldados del Fierro 8 lo guiaron hasta el PCAAa. Al entrar al refugio, fue reconocido, se trataba del primer teniente Juan Micheloud. Allí comentó cómo fue su misión, el derribo y la eyección de su numeral, la gran cantidad de impactos de bajo calibre en su avión que los mecánicos tratarían de reparar durante la noche, para lo cual lo había introducido en el hangar ubicado a unos 150 metros al norte de la posición. Finalizada la alarma roja, Micheloud reinició su viaje al poblado.

Unas horas después, se impuso la alarma gris por el acercamiento de tres buques enemigos desde el sur, con rumbo directo hacia el aeropuerto. Como de costumbre, se inició el monótono, monocorde y secuencial cañoneo naval. A partir del cuarto disparo, se oyó el silbido de los proyectiles pasando por sobre el PCAAa e impactando muy cerca; caía tierra dentro del refugio. Así estuvieron por más de dos horas. En el Puesto de Comando, no entendían adónde iba dirigido el cañoneo. Cuando cesó, recibieron la alarma desde la COAa que, según información en el CIC, se apreciaban lanchones de desembarco con rumbo al aeropuerto.

Se activó el dispositivo de defensa terrestre, y los jefes de pieza ocuparon sus posiciones, en especial los que estaban en dirección sur, los Fierros 1, 6, 7, 8 y 9, que tenían un poder de fuego de 500 cartuchos de 20 mm y 300 cartuchos de 7,62 mm de los fusiles FAL de los soldados, por cada uno de los cañones enumerados. Pasada una media hora y al no tener presencia del enemigo en la zona, el PCAAa solicitó actualización de información. A los pocos minutos, confirmaron que se habría tratado de señuelos electrónicos y dieron

por finalizada la alarma. Ya amaneciendo, al salir del PCAAa, se esclareció la pregunta de hacia dónde había estado dirigido y concentrado el cañoneo naval. El hangar, donde había sido resguardado el Pucará para su reparación, estaba muy dañado, al techo y a los laterales le quedaban unas pocas chapas colocadas. El avión exhibía evidentes daños producto de las esquirlas. Surgía la pregunta: ¿Cómo sabían los británicos que en el hangar había un Pucará? ¿Coincidencia o inteligencia?

Segundo cambio de posición de la 3^{ra} Batería: en la noche del 27 de mayo, arribó un nuevo director de tiro Superfledermaus, en reemplazo del anterior que permanecía fuera de servicio desde el 28 de abril, y un cañón de 35 mm —el Fierro 302— y su grupo electrógeno. A partir de la mañana siguiente, se inició la búsqueda del lugar del nuevo emplazamiento. Para ello partieron el mayor Maiorano, el capitán Savoia y el primer teniente Spath, quienes determinaron, tras una recorrida, que sería en la zona norte de la península, próxima al Puesto de Comando de la BAM. Se produjo entonces una fuerte y negativa reacción de los integrantes de dicho Puesto de Comando, ya que no deseaban tener próximos a ellos una fuente de radiación electromagnética.

El domingo 30 de mayo, se iniciaron las tareas de emplazamiento. El primer teniente Spath y el alférez Iraizoz esperaban en la posición; el cabo principal Cardoso trasladaba el cañón 302; el teniente Reyes y el suboficial principal Ledesma verificaban el estado del primer director de tiro que había quedado en la primitiva posición, ya que el traído desde el continente estaba momentáneamente fuera de servicio. En esas circunstancias, se recibió un pedido de auxilio del mayor Maiorano que había quedado encajado con su vehículo en las proximidades. Cardoso dejó el Fierro 302 cerca del Puesto de Comando y partió al rescate de Maiorano, cuando comenzaba un ataque aéreo.

Poco después, Cardoso trasladó el director de tiro recién arribado a la nueva posición y, ya al caer la tarde, el Fierro 303 fue trasladado por un helicóptero Chinook como carga externa, con el mayor Maiorano y el alférez Garay como integrantes del vuelo para indicar el lugar donde ubicarlo. Dado que el traslado terminó ya en penumbras, al día siguiente se supo que había sido dejado próximo o sobre un campo minado por personal de Ejército.

En conocimiento de ese detalle, al día siguiente el Chinook retomó la tarea. El alférez Garay caminó sobre sus pasos, volvió a colocar la eslinga y el helicóptero trasladó el Fierro a la posición correcta que el personal de la batería le indicó. Todas estas actividades, para poner operativa la batería, se realizaron bajo permanentes alarmas rojas y bombardeos aéreos, sin que mellara el espíritu y valor de los artilleros.

Todo el personal de dicha Batería, sin distinción de jerarquías, grados o cargos, puso en evidencia una gran cuota de sacrificio, perseverancia y valor, logrando cumplir acabadamente la misión asignada.

Grupo de Operaciones Especiales

Constituido por veintinueve comandos, a cargo del vicecomodoro Esteban Correa, el Grupo de Operaciones Especiales (GOE) arribó al archipiélago el 2 de abril, en el primer Hercules C-130 TC-68, aeronave que dio inicio al asalto aéreo. Los integrantes del GOE regresaron al continente en el buque británico *Saint Edmund* que atracó el 14 de julio en Puerto Madryn; luego fueron trasladados a Trelew, desde donde partieron en vuelo a Comodoro Rivadavia; desde allí un Boeing 707 los llevó a Ezeiza.



El 2 de abril, tras aterrizar en el TC-68, los comandos tuvieron la misión de tomar posiciones en el aeropuerto, controlar y consolidar sus instalaciones, realizar una requisita general en todo el perímetro, brindar seguridad al aeródromo, organizar su defensa, a fin de permitir el inicio del puente aéreo desde Comodoro Rivadavia a las islas Malvinas. Una vez logrados

estos objetivos, a los tres días regresarían al continente, pero una vez cambiada la situación estratégica de la contienda, debieron permanecer en las islas hasta el final del conflicto.

Entre las diversas tareas que realizaron, se pueden sintetizar las siguientes:

- Custodia en el traslado de los prisioneros británicos luego de la recuperación de las islas, el 2 de abril, hasta Carrasco (Uruguay).
- Planificación e implementación de la defensa terrestre del aeropuerto. Al haber sido la primera unidad operativa de la Fuerza Aérea Argentina que arribó a las islas, realizaron un estudio pormenorizado de la superficie circundante del aeródromo para determinar los lugares donde establecer los puestos de guardia y las posibles playas de desembarco en la zona. Este análisis contribuyó a que las compañías de defensa de la FAA, al tiempo que iban arribando al aeropuerto, se dirigieran directamente a los sectores preestablecidos. Divididos en patrullas, los hombres del GOE fueron recibiendo a los jefes de fracciones pertenecientes a las compañías de defensa e indicándoles las posiciones que debían ocupar sus soldados en el terreno.
- Fabricación de trampas explosivas caseras.
- Cooperación en la construcción de refugios y Puestos de Comando.
- Balizamiento de la pista de la BAM Malvinas. Básicamente la tarea consistía en balizar la pista, guiar, descargar y brindar seguridad a las aeronaves de transporte, tareas que fueron aumentando en peligrosidad a partir del 30 de abril, cuando la flota británica se encontraba en cercanías de las islas Malvinas; en muchas ocasiones, este apoyo desde tierra fue realizado bajo alerta roja. Como la seguridad debía predominar en todo momento, una vez aterrizado el avión, se formaba un círculo alrededor de él para evitar la conglomeración de personas en el sector; con ello se permitía que la descarga del material fuera bien organizada.
- Cooperación en la carga y descarga de las aeronaves de transporte.
- Tareas de buzos tácticos en la bahía de Puerto Argentino. El 7 de abril, arribó el buque *ELMA Río Cincel* a la rada de Puerto Argentino con la finalidad de transbordar material al *ARA Isla de los Estados*. Mientras realizaba esa tarea, la tripulación detectó que el buque comenzaba a garrear⁸³, acercándose peligrosamente al pesquero polaco *Goplo*. El capitán del *Río Cincel* procedió a dar máquina hacia adelante, pero la maniobra hizo que la hélice se enredara en la cadena del pesquero; esta dio varias vueltas sobre su guardacabos, se trabó de inmediato y provocó que la proa del barco polaco impactara con la popa del buque argentino. El capitán del *Río Cincel* solicitó al apostadero naval personal de buzos capacitados para solucionar el problema; las autoridades a cargo del apostadero naval de Puerto Argentino manifestaron que no disponían de personal ni de material en el área y, por lo tanto, los solicitarían a las unidades en el continente. El vicecomodoro Raúl Maiorano, que se desempeñaba como oficial de enlace con las autoridades navales, solicitó a través del jefe de la BAM Malvinas la intervención del vicecomodoro Esteban Correa, jefe del GOE, quien designó a dos buzos tácticos, el teniente Alfredo Sidders y el cabo primero Walter Abal, para efectuar el análisis de la situación. Al no contar con el equipo adecuado, se recurrió a un depósito de los Royal Marines donde se encontraron una chaqueta y dos pantalones tipo jardinero de neoprene. El 8 de abril, se presentaron al comandante del buque argentino. Precariamente equipados y sin tubos de oxígeno, realizaron una primera inmersión desde un bote amarrado que actuaba como plataforma de trabajo. Se verificó que había cinco vueltas de cadena sobre los guardacabos, por lo que propusieron

⁸³ Término náutico que señala el desplazamiento hacia atrás de una embarcación fondeada con arrastre de su ancla.

cortar la cadena fuera del agua. Esto no garantizaba el éxito puesto que primero era necesario desenredar la cadena vuelta por vuelta del guardacabos. Una y otra vez se sumergieron en las frías aguas de la rada, hasta que por fin lograron cortar la cadena. Liberaron al pesquero polaco y recuperaron su ancla. De inmediato se abocaron a quitar las vueltas alrededor del guardacabos en el *Río Cincel*. Entrada la noche, a las 19:00, arribaron dos buzos procedentes de la Base Naval Puerto Belgrano que, tras revisar su equipo, comprobaron que no tenían oxígeno, por lo que se continuó con el procedimiento de apnea (aguantando la respiración) con el refuerzo del personal de la Armada. A las 13:00 del 11 de abril, finalizó el trabajo.

- Custodia de vuelos al interior de las islas. Inmediatamente después del 2 de abril, se iniciaron vuelos de exploración a los distintos establecimientos en las islas, a efectos de evaluar las condiciones de los lugares aptos para el aterrizaje de aeronaves y asimismo verificar las capacidades de equipos de comunicación. Estos vuelos se realizaron en el Britten Norman Islander requisado al exgobernador y en helicópteros.
- Infiltración y reconocimiento detrás de las líneas enemigas, expuesto en Capítulo 12.
- Construcción de un puente peatonal de alternativa en el camino de conexión entre el aeropuerto y la ciudad.

Escuadrones de Tropa en la BAM Malvinas

Dos compañías arribaron a la BAM Malvinas con un efectivo de 225 soldados para seguridad y servicios. La primera llegó el 2 de abril, proveniente de la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia, con cincuenta soldados al mando del teniente Eduardo Luppo y del alférez Domingo Aguerre. Fue el primer contingente de tropas de la Fuerza Aérea en pisar suelo malvinense.

Los suboficiales integrantes de la compañía fueron: cabo principal Armando Bravo como encargado; cabos primeros Rodolfo Schmal, Daniel Villena y Marcos Rodríguez; y cabos Adrián Larrahona, Jorge Morales, Juan Naranjo, Hugo Brizuela y Oscar Vignolo.

A su arribo a Malvinas, de inmediato se le asignaron funciones de seguridad en todo el perímetro del aeropuerto, como así también el apoyo a los servicios de vuelo. Asimismo, desde el primer día, iniciaron la pesada tarea de cavar refugios a mano no solo para la propia compañía, sino para los contingentes que iban arribando.

Estos efectivos de la IX Brigada Aérea permanecieron apoyando a la BAM Malvinas durante todo el conflicto, al igual que el resto de los escuadrones sin relevos, en carpas y refugios precarios expuestos a las inclemencias del tiempo.

El 6 de abril, se incorporó la Compañía de Defensa de la I Brigada Aérea de El Palomar. Fueron sus jefes el capitán Alfredo Rivarola hasta el 4 de mayo y, después, el capitán Neldo Mena.

La compañía se organizó con una jefatura, con los oficiales mencionados, un encargado —el suboficial ayudante Eduardo Mure—, más dos secciones de tiradores con 32 soldados cada una a cargo de los primeros tenientes Tulio Felici y José Guerra, una sección de ametralladoras MAG con doce soldados a cargo del alférez Alejandro Alonso, y una sección de ametralladoras de 12,7 mm al mando del alférez Gustavo Fosch perteneciente a la VII Brigada Aérea de Morón. Los suboficiales de la I Brigada Aérea que integraron la dotación fueron el suboficial principal Ramón Borgobello, el suboficial auxiliar Celso Heredia; los cabos primeros Hugo Oteo, Walter Rojo, Carlos Leiva, Ambrosio López y Fernando Burgueño; y los cabos Rafael Iriarte, Gustavo Tagle, Miguel Fonseca, Oscar Brugnioni, Héctor Toledo y Juan Chaconet.

Los suboficiales de la VII Brigada Aérea: el suboficial auxiliar Luis Aramayo como encargado; los cabos primeros Rubén Miolano, Adrián Negro, Domingo Núñez, Marcelino



Tropas reacondicionando sus refugios en las inmediaciones de la BAM Malvinas - Archivo DEH-FAA

Luna, Julio Puey, Claudio Carbone y Ramón Godoy; y los cabos Raúl Pereyra, Nicolás Bulnes y Ramón Vega.

Se instalaron en tres carpas módulos para pernocte y descanso. Como función inicial brindó la seguridad al aeródromo con puestos de guardia en la planta de combustible, cabeceras de pista, torre de vuelo, entrada al aeropuerto, sala de armas y patrullado. Asimismo, colaboraron activamente con la descarga de aviones procedentes del continente.

Con respecto a la defensa terrestre, en las reuniones de coordinación entre los jefes de operaciones de los tres componentes, se acordó que la neutralización de la pista de la BAM Malvinas sería un objetivo prioritario de las fuerzas británicas, por lo que resultaba de vital importancia mantener la operatividad de la Base.

El personal de la Compañía de Defensa se distribuyó por secciones en el perímetro de la península, en las posiciones donde existían lugares probables de desembarco enemigo. Cabe destacar que, si bien la responsabilidad de la defensa era del Regimiento de Infantería 25, ante la imposibilidad de mantener las distancias entre cada una de las fuerzas, se integraron en grupos de combate conjuntos de manera de cubrir adecuadamente todos los sectores.

Se determinaron cuatro playas para establecer posiciones defensivas (A-B-C-D) donde la Compañía de Defensa de la I Brigada Aérea se distribuyó por secciones. Las piezas de la sección de ametralladoras 12,7 mm, a cargo del alférez Fosch, fueron distribuidas en el resto de las secciones.

Para fines de abril, se habían construido numerosos pozos de zorro en el sector de las playas, donde se amplió el cordón defensivo desde el faro hasta la angostura de ingreso al aeropuerto.

El perímetro defensivo terrestre que abarcaba la totalidad del terreno circundante del aeropuerto, inclusive el sector costero, fue cubierto por zonas de vigilancia con los escuadrones de tropas de la Fuerza Aérea más las cuatro compañías del Batallón de Infantería 25 y tres secciones del Regimiento de Infantería 1 de Patricios del Ejército.



Inicialmente la primera sección de primer teniente Felici ocupó la posición A en el norte de la península, pero luego fueron reasignados a la posición D, en Surf Bay, una extensa playa al sur de unos 1000 metros que acababa hacia el este en un acantilado rocoso. La posición norte la ocupó una sección del Regimiento de Infantería 1 de Patricios.

En el bombardeo del avión Vulcan, el 1 de mayo, fallecieron los soldados clase 63 Guillermo Ubaldo García y Héctor Ramón Bordón, pertenecientes a la I y IX Brigada Aérea respectivamente.

Durante los siguientes 45 días, las posiciones se convirtieron en vivienda, dormitorio, refugio y puestos de combate. Estos mejoraron mucho cuando el jefe de la BAM Malvinas autorizó disponer de las placas de aluminio previstas para la pista con las que se había armado la plataforma del aeródromo. Se extendieron las posiciones para acomodar dos catres colocando bolsas de arena en el piso y un pequeño pozo donde escurriera el agua que brotaba del terreno para desagotarlo a diario. Como defensa se disponían dos filas de bolsas de arena —con troneras para disparar— sobre las cuales se colocaban las placas y luego tierra.

El plan de fuego estaba planificado de la siguiente manera: diurno, las MAG en altura y flanqueadas cubrirían sectores abiertos, las 12,7 mm al centro para los blancos lejanos, luego personal con FAP y por último los FAL; nocturno, con la mira de luz residual y munición trazante desde un flanco donde el jefe de sección marcaría los blancos. El racionamiento diario consistía en un guiso de cordero para el almuerzo y una ración individual de combate para la cena y el desayuno.

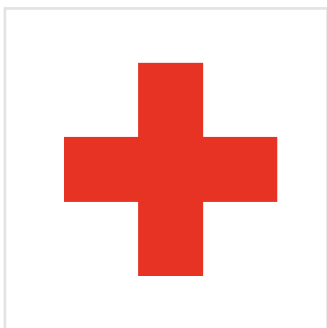
A partir del 1 de mayo, luego del ataque de los TORNOS, no se volvió a observar actividad terrestre alguna ni naval diurna; si, en cambio, nocturna con cañoneo naval, al igual que los ataques aéreos que se sucedían diariamente. Luego del desembarco en San Carlos, se comprendió que muy pronto las fuerzas británicas cerrarían el cerco sobre Puerto Argentino y la BAM Malvinas.

El 23 de mayo, el personal de Ejército fue reubicado en las afueras de Puerto Argentino, en tanto el personal de Fuerza Aérea permaneció en el dispositivo de defensa alrededor del aeropuerto.

Luego de la capitulación, las ametralladoras pesadas fueron arrojadas al mar y los efectivos del Escuadrón Tropa se dirigieron al aeropuerto, donde se concentraría todo el personal⁸⁴.

⁸⁴ Testimonio del comodoro VGM (R) Tulio César Felici a la Comisión BANIM.

Sanidad – Hospital Militar Conjunto



El plan elaborado por la Dirección General de Sanidad, a requerimiento del Comando Aéreo Estratégico, fue similar al preparado en 1978 para la crisis con Chile, con algunas adecuaciones. Las diferencias más significativas estuvieron relacionadas con el Hospital Conjunto de Malvinas, el Hospital Reubicable de Comodoro Rivadavia, y los vuelos de evacuación entre las islas y esa localidad patagónica.

Luego del 2 de abril, el Servicio de Sanidad atendió los requerimientos de la Fuerza Aérea Sur. Se organizó una red de dadores de sangre que contó con el apoyo constante de la población de Comodoro Rivadavia. La sangre era trasladada a Malvinas en C-130.

El 3 de abril, arribaron a Puerto Argentino los equipos de movilización de campaña para quince y veinticinco personas al mando del capitán Luis Barusso, junto con el cabo principal enfermero Miguel Lucarelli —ambos de la Dirección General de Sanidad (DGS)— y dos camilleros del Hospital Aeronáutico Central, los soldados clase 63 Marcelo Naón y Gustavo Funes. Con ese material, pudieron satisfacerse las prestaciones sanitarias del personal de la Fuerza Aérea, del Ejército y de la Armada. Esto se consideró suficiente pues el planeamiento original no preveía incrementar la cantidad de efectivos desplegados en Malvinas pues, una vez consolidada la recuperación, una parte sería reembarcada hacia el continente. Mientras tanto, el equipo médico permaneció en el aeropuerto.

El 13 de abril, en un edificio que el Ejército Argentino utilizaba como hospital, se realizó una reunión con médicos de las tres armas. El mayor Fernando Espiniella fue el representante de la Fuerza Aérea. Allí, los profesionales comprendieron que era indispensable brindar el Servicio de Sanidad en un único establecimiento, para aunar esfuerzos, y unificar personal y material. Cada fuerza aportó lo que tenía para su equipamiento y, así, se constituyó el Hospital Militar Conjunto; el mayor médico Enrique Ceballos fue designado su director.

Para el 26 de abril, se completó la dotación de personal de sanidad de las tres fuerzas con el Hospital Militar Conjunto implementado; se planificó el funcionamiento del puesto de socorro (PUSO) con guardias de veinticuatro horas (dos médicos, tres enfermeros y cuatro camilleros).

El 28, los puestos de socorro de las BAM Malvina y Cóndor y el Hospital Militar Conjunto se hallaban en plena capacidad operativa. En Comodoro Rivadavia, se efectuó un simulacro de emergencia sanitaria nocturna, sin previo aviso.

Durante esta etapa, el Hospital Reubicable desplegado en Comodoro Rivadavia fue proveedor, en primera instancia, de los elementos requeridos desde la isla, independientemente de quién los solicitara. Ante la escasez de bodegas, colaboró con la terminal de cargas y dio prioridad a los elementos de sanidad del Ejército y de la Fuerza Aérea.

Al llegar al Hospital Militar Conjunto, los heridos eran atendidos en la sección Recepción y Clasificación, donde un médico y un enfermero los recibían y derivaban. Una vez que los acomodaban en un ambiente calefaccionado, les cortaban la ropa, hacían los diagnósticos y trataban sus lesiones.

Para las cirugías, se aplicó un criterio conservador. Así, fue muy bajo el índice de complicaciones, pese a haberse atendido 1200 pacientes —entre heridos y enfermos— con una mínima mortalidad. Durante su permanencia en el Hospital Militar Conjunto, nadie sufrió infecciones sobreagradadas. En general, no se presentaron problemas psiquiátricos.

Los heridos leves o con lesiones por esquirlas, fracturas pequeñas, o cerradas e inmovilizadas eran derivados al hospital civil, donde quedaban a cargo de uno o dos tenientes



Entrada del Hospital Militar Conjunto

Gentileza: Com. VGM (R) Espiniella

primeros de Ejército. Todos los días, controlaban el tratamiento y la evolución de los pacientes. Los restantes quedaban internados en el Hospital Militar Conjunto.

* * *

El 1 de mayo, luego del primer ataque aéreo, la atención inmediata fue brindada en los puestos de socorro y, luego, en el Hospital Militar Conjunto. Los heridos de Darwin se derivaron en helicóptero al hospital de Puerto Argentino, pero uno falleció en el trayecto.

En horas de la tarde, comenzó un cañoneo naval que ocasionó nuevas bajas, especialmente en el Batallón de Infantería de Marina 5; fueron evacuadas al hospital en ambulancias y vehículos no sanitarios. El padre Gonzalo Pacheco, capellán de la Fuerza Aérea, siempre acompañaba los restos de los combatientes fallecidos.

Entre el 2 y el 4 de mayo, hubo nuevos ataques y más bajas, cuya atención demostró la eficiencia de los puestos de socorro y del Hospital Militar Conjunto. Los heridos más graves debían esperar algún avión que rompiera el bloqueo para ser llevados al continente.

En la tarde del 6 de mayo, logró aterrizar el C-130H matrícula TC-65 y se evacuaron ocho pacientes, que fueron trasladados al avión en las ambulancias de la Fuerza Aérea. Fue el primer contingente de heridos en combate que arribó a Comodoro Rivadavia. A las 23, se los reembarcó en el F-27 matrícula TC-72 hacia El Palomar.

El 7 de mayo, diecisiete heridos más fueron llevados a Comodoro Rivadavia, en el C-130H matrícula TC-68.

Entre el 10 y el 12, los bombardeos ocasionaron más bajas. El cañoneo naval produjo varias víctimas, especialmente en el Regimiento de Infantería 25.

El 13, un C-130H llevó unidades de sangre requeridas y evacuó diecisiete heridos.

El 15, 17, 19 y 20 se evacuaron heridos al continente, algunos intervenidos quirúrgicamente; en dichos vuelos se recibió el material sanitario solicitado.

El 21, el elevado número de víctimas producto de los ataques colmó la capacidad de los quirófanos y del servicio de terapia intensiva del hospital. El 23, se evacuaron veinticinco

pacientes. El 25, se evacuaron dieciséis argentinos con heridas y un piloto británico prisionero, con fracturas en el hombro derecho. Los puestos de socorro trabajaron en forma eficiente.

El 27 y el 29, se evacuaron nueve heridos en aviones de la Armada.

El 31 de mayo, se evacuaron veintidós heridos en un C-130H.

El 4 de junio, el buque hospital ARA *Bahía Paraíso* arribó a Puerto Argentino y pudo abastecer al hospital de placas radiográficas y sangre. Además, permitió la evacuación de todos los pacientes.

El 6, se evacuaron veintitrés heridos en un C-130H.

El 7, continuaron los ataques, principalmente de artillería. Los heridos más leves fueron internados en el hospital civil. El 8, hubo más heridos y lograron evacuarse veinticinco por vía aérea. El 9, se incrementaron los ataques y las bajas tratadas en el hospital. En un F-28 de la Armada, se evacuaron otros trece heridos.

El 10, las acciones bélicas se trasladaron al sur de Puerto Argentino. En el hospital, aumentó el ritmo de trabajo y disminuyeron las horas de descanso del personal. También, se suspendieron los relevos del puesto de socorro del aeródromo. Se efectuó el último contacto radial con la Dirección General de Sanidad Aeronáutica; la intensidad de los ataques hizo que aumentaran, aún más, las tareas en el Hospital Militar Conjunto. Las bajas superaron la capacidad de ambos hospitales. Se decidió utilizar una casa deshabitada ubicada a cincuenta metros, en donde concentraron a los heridos leves.

El 12, el constante arribo de víctimas obligó a una atención médica permanente y sin descanso entre turnos. Se evacuaron cuarenta y dos heridos en otro C-130H. El 13, la lucha fue muy intensa. Un proyectil de artillería estalló en una casa cercana al Hospital produciendo la muerte de tres civiles. Fue incesante el ingreso de lesionados y muertos. En la noche se evacuaron diez pacientes en C-130H.

El 14 de junio, prosiguió la atención de bajas. Hacia el mediodía terminaron las acciones armadas y disminuyó el caudal de heridos: más de cuatrocientos en noventa y seis horas. Médicos británicos se hicieron cargo del hospital y permitieron el tratamiento de los argentinos.

El 15, los últimos heridos fueron trasladados, en helicóptero, al buque hospital ARA *Almirante Irizar*. Luego, el personal, ya en calidad de prisionero de guerra, se dirigió al aeropuerto en las ambulancias de Fuerza Aérea.

El 16, en el campo de prisioneros, el personal sanitario aconsejó beber el agua que estaba en los pozos dejados por las bombas. Ese día y el siguiente, se atendieron afecciones menores en el puesto de socorro. Los prisioneros vivían en condiciones deplorables, con escasos alimentos y al aire libre cubiertos solo con restos de carpas, mientras el frío se intensificaba. El 18, la situación continuaba igual. Parte de los prisioneros fueron evacuados en el *Bahía Paraíso*. Entre ellos, el setenta por ciento del personal de Sanidad.

El 19 de junio, los últimos prisioneros en salir del aeropuerto se embarcaron en el buque británico *Norland*, y el mayor Fernando Espiniella se hizo cargo de los heridos y enfermos. El médico aeronáutico debió atender gran cantidad de efectivos de Ejército con pie de trinchera. Al día siguiente, el buque llegó a Puerto Madryn (Chubut), y los prisioneros arribados fueron trasladados a sus unidades de origen o a hospitales, de acuerdo con el estado físico.

Hasta el 30, noventa y un prisioneros de la Fuerza Aérea permanecieron en Ajax Bay. En caso de necesitar atención, los médicos británicos se la brindaban.

El 1 de julio, fueron alojados en el buque *Saint Edmund* y, al día siguiente, partieron de Puerto Argentino. El 14 de ese mes, los últimos prisioneros llegaron a Puerto Madryn.

El 15, en un Boeing 707 arribaron a Ezeiza, donde fueron recibidos por las autoridades de la Fuerza Aérea.

Distribución del personal de Sanidad

Al crearse la BAM Cóndor, se instaló un puesto de socorro que fue atendido por los primeros tenientes médicos Fernando Miranda Abos y Carlos Beranek, y los enfermeros suboficial auxiliar Oscar Pérez y cabo principal Juan Sosa.

En Puerto Argentino, el personal se distribuyó de la siguiente forma:

Hospital Militar Conjunto

- Mayor Fernando Espiniella: recepción y clasificación de heridos, terapia intensiva, gastroenterología, clínica médica
- Mayor Juan Martín: recepción y clasificación de heridos, urólogo y cirujano
- Mayor Roberto Stvrtecky: odontólogo, cirujano máxilo-facial, búsqueda y acondicionamiento de cadáveres
- Primeros tenientes Gustavo Revol y Héctor Oudkerk (rotativos): traumatología
- Capitán Rubén Loncharich Stemberger y primer teniente César Bianconi (rotativos): cirugía
- Primer teniente Benito Fonseca y personal civil Raúl Morales: anestesiastas
- Capitán Jorge Fernández Reuter, y primeros tenientes Antonio Borraccio y Edgardo Almitrani: clínica médica

Suboficiales enfermeros:

Suboficial ayudante Carlos Rosales; suboficiales auxiliares Carlos Ortiz y Eduardo García (enfermero y técnico radiólogo); cabos principales Carlos Saldivia (enfermero y técnico radiólogo), Miguel Luccarelli, José Albet y Osvaldo Quiroga; cabos primeros Pedro Campos y Jorge Fulleringer; sargento ayudante (EA) José Rosas y sargento primero (EA) Pedro Olivo.

Soldados clase 63 camilleros: Gustavo Moledo, Roberto Battistoni, Rodolfo Riquelme, Miguel González, Juan Quevedo, Sergio Delfini, Claudio Montenegro y Néstor González.

Personal de evacuación aeromédica

La cantidad de heridos a evacuar determinaba la del personal de evacuación. Por cada seis o siete pacientes, se disponía de:

- un oficial: mayores Espiniella, Martín o Stvrtecky
- un enfermero (personal que estaba de descanso)
- dos camilleros

Arma	Efectivos	Profesionales	Auxiliares
Ejército	7.280	26	30
Armada	2.090	7	5
Fuerza Aérea	820	12	9
Totales	10.190	45	44

⁸⁵ No incluye personal médico o sanitario arribado en los buques hospital al final del conflicto.

Resumen de atenciones médicas

- Patologías no bélicas (consultadas): 3050
- Heridos por acciones militares: 630
- Internaciones bélicas y no bélicas: 1200

Tipología de asistencias médicas

- Gastroenterocolitis: 156
- Apendicitis: 5
- Hepatitis Aguda: 10
- Rinofaringitis: 88
- Bronquitis: 56
- Otitis: 24
- Infecciones de piel: 107
- Micosis superficial: 42
- Eritema pernio: 40
- Infecciones genitourinarias: 19
- Artralgias: 44
- Lumbociatalgias: 60
- Fracturas de miembros y luxaciones: 54
- Desnutrición: 14
- Pie de trinchera: 173

En total, 89 profesionales de las tres fuerzas actuaron en forma mancomunada en el Hospital Militar Conjunto, en los puestos de socorro de las BAM Malvinas y Cóndor, y en los equipos de evacuación aeromédica; 43 eran médicos de distintas especialidades; dos eran odontólogos (uno cirujano buco-máximo-facial); y 44, auxiliares.

Se atendieron 3050 consultas de diversas patologías y 630 heridos de guerra. Hubo 1200 internaciones. Se realizaron 731 prestaciones odontológicas; 40 fueron traumatismos buco-maxilofaciales.

El Hospital Militar Conjunto fue elogiado por los representantes de la Cruz Roja Internacional, en cuanto a la calidad y el tratamiento de los heridos en combate, y a la organización sanitaria adoptada. El trabajo en equipo y el profesionalismo de sus integrantes permitió atender exitosamente a todos los heridos y enfermos.

El personal de Sanidad de la Fuerza Aérea creó en plena guerra su propio escudo que simboliza el trabajo entre camaradas en el que se privilegia la amistad, la lealtad, la profesionalidad, la vocación, el sacrificio y el arrojo de un grupo ante la responsabilidad de salvar vidas en el transcurso del conflicto, comprometidos con la Fuerza Aérea Argentina y con la Patria.

La denominación de “Conejo Alado en Operaciones” (CAEO) con reminiscencias filosóficas y algo de ingenio aeronáutico, dio origen al escudo que representa ese círculo de amistad que se incrementó con el tiempo y que hoy día continúa con los mismos valores de antaño.



Base Aérea Militar Cóndor



Luego de numerosos vuelos de reconocimiento sobre lugares aptos para la operación de los aviones Pucará, se eligió un pequeño descampado relativamente nivelado en el istmo de Darwin, próximo al poblado de Prado del Ganso; allí se instalaría la BAM Cóndor.

La nueva base contaría con una pista con orientación 15/33 de unos 450 metros utilizables —sobre un potrero de unos 200 por 600 metros—, que permitiría los aterrizajes y despegues en una de sus franjas laterales, no por su diagonal, pues en el centro de aquel rectángulo existía una pronunciada depresión donde se acentuaban más las características propias de los turbales. Las comodidades con las que contaba la pista de aterrizaje —que mayormente operaba la FIGAS— se reducían a una pequeña casilla de chapas, un equipo de matafuegos con ruedas y un mástil.

La zona mostraba un aspecto similar a los pueblos o cascos de estancias de la Patagonia con mucha desolación y silencio, salvo por el pequeño poblado que se divisaba a lo lejos y alguna que otra vivienda desperdigada por las lomas que la caracterizaban. No existían árboles, apenas las líneas de arbustos espinosos llamados «aulagas», que los kelpers cultivaban y que servían como divisorias de las distintas parcelas de los campos.

Los oficiales, con excepción de los destinados en la Compañía de Defensa, se instalaron en una casa que había en las cercanías, al norte de la escuela de Darwin, la que fue alquilada al lechero de la población. Esta casa sería destruida el 28 de mayo por el impacto de un misil Milan británico que le produjo un incendio.

El Puesto de Comando de la base estuvo instalado, en principio, en una de las aulas del edificio escolar, pero la presencia constante de algunos kelpers hizo que se cambiara de ubicación. El primer teniente José Basilio fue el responsable de la excavación de un refugio para tal fin, en las inmediaciones del campo de aterrizaje. Este era un pozo de aproximadamente 4 metros de ancho por unos 5 de largo y 1,5 de profundidad, levantado de tal forma que le permitía a una persona estar parada dentro de él. El techo fue construido con unos durmientes y rieles de ferrocarril que se encontraron en el lugar, y tapado luego con tierra; la construcción contaba con bocas de entrada en cada uno de sus dos extremos. El servicio de comunicaciones se instaló en las proximidades de la escuela con su parque de antenas.

El 1 de mayo, los habitantes de Prado del Ganso fueron confinados en el salón parroquial, pues se tuvo indicios reales de que el ataque de esa mañana había tenido alguna ayuda de los kelpers, como marcación de viento con humo de las chimeneas, y posición de aviones y helicópteros; por lo tanto, todas las casas de familias y alojamientos de peones solteros quedaron liberadas.

Ese mismo día por la tarde, el vicecomodoro Wilson Pedrozo, jefe de la BAM Cóndor, se trasladó con su plana mayor a una de las casas deshabitadas de Prado del Ganso frente a la bahía final del seno de Choiseul. En esta nueva posición, la seguridad era mayor que al borde de la pista, un objetivo prioritario para el enemigo, como así también la comodidad que se necesitaba para que pudiera moverse un importante número de personas que cumplía

turnos en el Puesto de Comando, en el Centro de Filtraje de la ROA y en el Servicio de Comunicaciones que amplió su parque de antenas en el patio y techo de la casa.

El resto del personal de suboficiales, y la totalidad de cuadros y soldados de la Compañía de Defensa y Sección Servicios se alojaron inicialmente en el edificio de la escuela junto a los hombres del teniente primero Daniel Esteban del Ejército. Pero, poco a poco, lo fueron dejando debido a que la construcción de madera, si bien era un refugio ideal ante las inclemencias del tiempo, ofrecía pocas garantías ante un ataque enemigo. De ahí en más, la vida de una parte importante de los efectivos de la base se desarrolló en las posiciones que fueron ubicando en el terreno, de acuerdo al rol de combate que les tocaba cumplir.

También se tomó la decisión de usar las casas deshabitadas para los tripulantes de helicópteros. Una residencia más grande, denominada «club social», donde se albergaban los peones solteros que trabajaban en Prado del Ganso en el verano —un edificio en forma de «U» con habitaciones y una cocina al medio—, fue ocupada por el Escuadrón Aeromóvil Pucará. El Escuadrón Base hizo lo propio con los servicios de sanidad ubicándose en una casa muy próxima al Salón Comunitario; el personal de la Compañía de Defensa se acomodó en uno de los galpones de esquila que tenía piso de cemento; los artilleros de la Batería Antiaérea de 20 mm y el personal de la Sección de 35 mm del GADA 601, bajo comando operacional del jefe de la BAM Cóndor, también se instalaron en construcciones dentro del pueblo. La cocina de campaña fue habilitada próxima a la Compañía de Defensa.

La falta de instalaciones no era la única dificultad encontrada: el yermo paisaje tampoco ofrecía cubiertas naturales que pudieran ser aprovechadas como refugios, tanto para las aeronaves como para el resto del equipamiento; se desechó la construcción de refugios para aviones, y se los distribuyó al costado de la pista, alejados unos de otros.

La construcción de polvorines enterrados también fue dejada de lado y se optó por polvorines de campaña a cielo abierto. Se dejó el armamento aéreo en cajones y a granel inmediatamente al norte de la pista, junto a un seto de arbustos que ofició a modo de refugio contra las vistas, y hacia el sur se ubicaron la mezcladora, contenedores plásticos y otros elementos para armar las bombas incendiarias.

Varias carpas estructurales para treinta personas, que habían sido adquiridas en 1978, fueron distribuidas en forma aleatoria en las inmediaciones de la pista, tratando de no ofrecer un



Cabo primero Hugo Pedrozo, operador de torre, junto al cartel de la BAM Cóndor; a la derecha, la casilla de chapas de zinc que oficiaba de torre de vuelo

Gentileza: Brig. VGM (R) Daghero

blanco demasiado fácil al enemigo. Servían para resguardar a los mecánicos, artilleros, personal de seguridad y a los equipos más sensibles al clima malvinero.

Para movilizar las distintas cargas, se empleaban unas rastras tipo trineo, de uso común en zonas rurales, que eran tiradas por tractores Ford. El combustible para aeronaves, generadores, vehículos, cañones, etcétera, se transportaron desde Puerto Argentino por modo marítimo a través de los buques *Monsumen*, *Forrest* y también, en ocasiones, por los dos guardacostas de la Prefectura, debido a que el peso de esas cargas hacía imposible el traslado por tierra dado el estado de la huella entre Puerto Argentino y Prado del Ganso.

Al vital combustible se lo acopió en tambores de 200 litros y también en el sistema «rolling», unos grandes contenedores de goma cilíndricos que permiten la movilización mediante el arrastre con un tractor —como si fueran una rueda— con un sistema de descarga por la parte central hacia una bomba trasvasadora directamente al avión.

La Red de Observadores del Aire (ROA) de la BAM Cóndor comenzó a operar desde el 28 abril y se completó un día después con el despliegue del POA “Biguá”.

Junto a una caseta de chapa que oficiaba de torre control, se colocó un cartel con los colores patrios que orgulosamente señalaba «Base Aérea Militar Cóndor».

El 15 de mayo, se agregaron a la plana mayor de la BAM Cóndor el vicecomodoro Saúl Costa y el mayor Carlos Tomba, que fue rehabilitado en IA-58 ya que era cursante en la Escuela Superior de Guerra Aérea.

Escuadrón Aeromóvil Pucará



El primer IA-58 Pucará del escuadrón en aterrizar en la pista de la BAM Cóndor lo hizo el 24 de abril, con el mayor Navarro y el capitán Vila a bordo.

Al día siguiente y hasta el 30 de abril, se realizó el traslado mediante los CH-47 Chinook del herramental de apoyo técnico, el armamento a emplear según las tareas que se impondrían al Escuadrón —es decir, bombas propósitos generales (PG) de 125 y 130 kg, cohetas LAU-60 y cohetes FFAR 2.75, cuerpos de bombas Napalm de 220 y 130 kg, munición de 7,62 y de 20 mm—, una trasvasadora de combustible ACAEC⁸⁶ para operar con el sistema de almacenamiento de JP-1 «rolling» y una mezcladora de campaña para fabricar bombas incendiarias; en definitiva, todos los elementos necesarios para la operación del Escuadrón Aeromóvil.

El jueves 29 de abril, se concretó el despliegue con los doce Pucará del escuadrón. Los pilotos y mecánicos pasaron a alojarse en el edificio de la escuela de Darwin, donde tenían que compartir el lugar con el personal del Escuadrón de Helicópteros, y efectivos de la Compañía C del RI-25 y del RI-12.

Se armaron carpas estructurales para treinta personas para el personal de mecánicos que operaban en la «primera línea» de la pista.

El desplazamiento sobre el área de operación era en extremo dificultoso debido a la poca consistencia del terreno que a menudo se anegaba y se formaban huellas profundas que

⁸⁶ ACAEC, Abastecimiento de Combustible de Aeronaves en Campaña.



Pucará en la BAM Cóndor se apresta a rodar para el despegue; obsérvese la profundidad de las ruedas debido al terreno blando y esponjoso – BANIM DEH-FAA

se iban rellenando regularmente con un tractor. Resultaba imposible desplazar los carros portabombas sobre el terreno debido a las reducidas dimensiones de sus ruedas que se enterraban y quedaban inmobilizadas; por lo tanto, se optó por el desplazamiento de munición y armamento en trineos.

La pista de Darwin fue un dolor de cabeza para nosotros, ya que era un potrero con hondonadas que hacía muy peligrosa la operación de los Pucará. Además, las ruedas dejaban unos surcos muy profundos en la turba, que siempre estaba blanda y con agua por debajo. Entonces, a alguien se le ocurrió dar una nueva tarea a los “4 jinetes del Apocalipsis”, como nos habíamos autodesignado los cuatro alféreces... Esto consistía en llevar con el tractor azul —que se había requisado de los kelpers y que sería más tarde el famoso tractor-misilístico— un chatón con piedras para construcción, descargarlas y rellenar con palas las huellas más profundas para que no afectaran el despegue de algún Pucará. Por turnos, lo que hacíamos era: uno de nosotros manejaba, otro miraba hacia delante y la derecha que no viniera algún Harrier (estábamos lejos de la sirena que daba la alarma como para escucharla), otro observaba el sector opuesto, y el último iba sacando piedras del chatón y las tiraba en los surcos más profundos. ¡Lo hicimos varias veces y, aunque parezca mentira, nos divertíamos! ¡Teníamos veintitrés, veinticuatro años!⁸⁷

Luego del trágico ataque del 1 de mayo, los miembros del Escuadrón Aeromóvil Pucará se alojaron en el club social de Prado del Ganso, un amplio edificio de madera que contaba con unas sesenta habitaciones que usaban los trabajadores solteros del lugar, y que había sido alquilado a sus administradores. Afuera del edificio había siempre dos motos enduro Kawasaki 250 y un Land Rover, todos requisados a los kelpers, para llegar lo más rápido posible a la pista de la BAM Cóndor.

La situación de tener que atarse al asiento y la extrema exposición a un ataque sin tener refugio cercano fue motivo de largas charlas entre los pilotos para tratar de encontrar un procedimiento que minimizara el tiempo de espera antes del despegue. Y así, entre las opiniones de todos, el jefe de Escuadrón tomó la decisión más salomónica... Nos dijo: «Que cada uno decida cómo hacer».

⁸⁷ Testimonio comodoro VGM (R) Rubén Sassone a la Comisión BANIM.

Mi postura y la de otros pilotos era subir a la cabina, poner en marcha y despegar cuanto antes... ¿Pero por qué pensábamos que era lo mejor despegar desatado y colocarnos los arneses después? Hay que entender que la zona de la pista era un campo más o menos cuadrado, que estaba alambrado marcando un perímetro, y entre este alambre y el mar, que estaba muy cerca, los muchachos del Ejército Argentino que daban seguridad a la Base habían colocado minas antipersonal por todo el terreno. Con lo cual, si uno debía eyectarse apenas despegaba por algún desperfecto del avión, ¡iba a caer en un campo minado! O con suerte en el agua, y nosotros no teníamos equipo antiexposición... con lo cual era lo mismo. De ahí que, ¿para qué atarse? Preferible despegar rápido con el avión y atarse en vuelo, o si se daba alarma roja antes del despegue, no perder tiempo en desatarse, solo bajar y correr a los costados de la pista...⁸⁸

Entre el 2 y el 7 de mayo, cinco IA-58 fueron enviados como acción de dispersión de medios a la Estación Aeronaval Calderón en la isla de Borbón, además del que permanecía allí desde el 1 de mayo. Uno de ellos retornó a la BAM Cóndor al mando del teniente Miguel Cruzado; y los otros cinco quedaron en Calderón. En la madrugada del 15 de mayo, esos aviones fueron destruidos por un ataque del Special Air Service (SAS). Ese mismo día arribaron a la BAM Cóndor cuatro IA-58 de refuerzo enviados desde la BAM Santa Cruz, con los que se completó un efectivo de seis unidades para cumplir con las tareas ordenadas por el Componente Aéreo Malvinas (CAM) y el jefe de la BAM Cóndor en los días por venir, en especial el 21 de mayo.

En todo sentido la permanencia del Escuadrón Pucará no estaba segura en ninguna parte de las islas, literalmente sus bases de operaciones estaban en el campo de batalla. Esto obligaba tanto a tripulantes y mecánicos a adoptar procedimientos poco ortodoxos y al filo de la seguridad con el propósito de mejorar las condiciones de supervivencia.

Normalmente las salidas eran inmediatas, solo había una corta reunión sobre la información de inteligencia, que de por sí no era completa, referente al sitio y la cantidad de fuerzas enemigas. Los pilotos despegaban la mayoría de las veces en misiones de reconocimiento ofensivo, debido a la ausencia de información. En estos casos los tripulantes siempre debían resolver el mismo problema: encontrar el blanco para poder batirlo, sin que los derriben.

Salvo en los últimos días del asedio a la BAM Cóndor —cuando se realizaron operaciones de apoyo coordinadas con oficiales de control aéreo adelantado (OCAA) sobre el avance definido de las fuerzas británicas en el istmo de Darwin, con señalamiento de bombas fumígenas por parte del Ejército—, la operación de Pucará sometió a los pilotos a tremendas exigencias, que suplieron con admirable profesionalidad y espíritu de entrega, pese a la carga anímica que significaban los derribos y las pérdidas de sus camaradas, dentro de un escenario donde permanentemente estaban sometidos a bombardeos navales y ataques de la aviación enemiga.

El trágico saldo del ataque del 1 de mayo sobre el avión del teniente Daniel Jukic, que provocó la muerte del piloto y de siete suboficiales, indujo a que los momentos más expuestos de la operación como subida al avión, puesta en marcha, rodaje y despegue fueran acelerados al máximo con el mínimo personal necesario.

El hecho de que el piloto se ate al asiento eyectable, condición necesaria para enfrentar una emergencia o el abandono del avión en vuelo, muchas veces era demorado para completar los procedimientos de puesta en marcha y de inmediato proceder al despegue. Se estandarizaron así procedimientos especiales: con presencia de Harrier en la cercanía, la prioridad era poner el avión en el aire (el piloto se ataba cuando podía); y si la situación era más tranquila, se realizaban los procedimientos normales. (SI Harrier-NO Harrier)⁸⁹.

⁸⁸ Testimonio del comodoro VGM (R) Rubén Sassone a la Comisión BANIM.

⁸⁹ Testimonio oral del comodoro VGM (R) Rubén Sassone a la Comisión BANIM.



Pucará en final corta sobrevolando Prado del Ganso – Gentileza: Brig. VGM (R) Daghero

Para el 26 de mayo a la tarde, todos los Pucará en servicio habían regresado a la BAM Malvinas. El radar ELTA había ploteado gran actividad de helicópteros al norte de Camilla Creek House, presagio de los inicios de los movimientos para un ataque terrestre a la Guarnición Militar Darwin.

Quedaban en el campo aéreo como testigos de los días pasados tres aviones fuera de servicio; dos tenían apoyado el morro en un tambor de 200 litros, verdaderos señuelos para atraer a los británicos.

Pese a su relativa baja velocidad pero con gran poder de fuego, el sistema de armas Pucará, probado en combate, demostró poseer una extraordinaria resistencia al castigo, especialmente a los impactos de armas livianas; en algunos casos los aviones llegaron con más de cincuenta impactos (A-537, vuelo del 28 de mayo). Asimismo, tanto el material como el personal tuvieron una adaptación y flexibilidad destacables para despliegues y redespiegues múltiples, ya que, en 74 días de operación continua, el sistema de armas se movió con su apoyo en ocho oportunidades, o sea un cambio cada nueve días⁹⁰.

Los aviones, además, operaron en condiciones extremas, soportando condiciones sumamente desfavorables para el trabajo del personal de apoyo. No existieron facilidades ni zonas cubiertas ni áreas de dispersión, razón por la cual el mantenimiento, aún el más elemental, se veía seriamente comprometido. Esta situación, incrementada por el clima de esa época del año en el archipiélago, provocó fallas constantes en los sistemas del avión, y la mencionada falta de elementos de apoyo e infraestructura impidió tareas tales como un simple cambio de motor.

Aun así el Pucará operó desde terrenos donde con seguridad no hubiera podido hacerlo ninguna otra máquina, y cuando lo hicieron con una efectiva coordinación y marcación de blancos desde tierra, cumplieron las misiones con todo éxito. También quedó de manifiesto su excelente capacidad como caza-helicópteros con dos derribos.

Su poder de fuego no pudo ser totalmente aprovechado en las operaciones desde la BAM Cóndor, ya que la extensión de la pista limitaba de manera considerable, por peso de despegue, el armamento a transportar.

En los encuentros directos con el enemigo, los Pucará soportaron duros castigos por parte de la infantería desplegada en tierra, y pudieron retornar a sus bases con graves daños. Su sistema de eyección se mostró confiable y seguro con una efectividad del 100% (tres eyectados ilesos).

⁹⁰ Testimonio del comodoro VGM (R) Carlos H. Argente a la Comisión BANIM.

Solo tres aviones se perdieron como consecuencia de combates directos con el enemigo, mientras que el cuarto fue destruido mientras se alistaba para el despegue.

Sus pilotos, volando sin trajes antiexposición, demostraron un alto grado de profesionalismo y un profundo conocimiento de las capacidades del avión. Actuaron en condiciones límite y arriesgaron sus vidas en misiones extremadamente peligrosas y colaborando, además, en la defensa terrestre de su base.

Durante las operaciones en Malvinas, desde el 2 de abril hasta el 14 de junio, se completaron 317 horas de vuelo con un total de 186 salidas operativas.

Personal de tripulantes desplegado en Malvinas: jefe de escuadrón, mayor Manuel Navarro; pilotos, vicecomodoro Saúl Costa, mayor Carlos Tomba, capitanes Jorge Benítez, Roberto Vila y Ricardo Grünert; primeros tenientes Francisco Navarro, Juan Micheloud, Luis Martínez Chaves, Ricardo Fasani, Marcelo Ayerdi y Hugo Argañaraz; tenientes Miguel Cruzado, Daniel Jukic, Jorge Hernández, Tadeo Russo, Miguel Giménez, Néstor Brest, Héctor Furios, Carlos Morales, Hernán Calderón, Abelardo Alzogaray, Eduardo Túñez y Roberto Címbaro; alféreces Rubén Sassone, José Pontecorvo, Gustavo Lema, Carlos Díaz, Luis Blanchet, Ramón Galván, Gustavo Lema y Ramón Galván.

Personal técnico: capitán Nelson Robledo, tenientes Héctor Santini y José Lombardi, suboficial ayudante Luis Suárez, suboficial auxiliar Pablo Acevey; cabos principales Juan Muratore, Antonio Rodríguez, Jorge Piaggi, José Orellano, Mario Duarte, Darío Casalongue, Rubén Ramos y Daniel Gurrieri; cabos primeros Luis Toloza, Roberto Montenegro, Andrés Brasich, José Peralta, José Zaguirre, Víctor Gaticca, Raúl Niz, Hugo Argüello, Ramón Torres, Antonio Ramos, Alejandro Marcori, Miguel Carrizo, Alberto Maldonado, Agustín Montaña, Rodolfo Rodríguez, Carlos Dome, Carlos Calandra, Isabelino Martínez, José Olea, Roque Márquez, Rubén Carreras, Raúl González, Juan Natali, Daniel Ferreira, Edgardo Sica, Jorge Res, Amílcar Dappen y Jorge Bustos; cabos Juan Mansilla, Rubén Heredia, José Caloian, Alberto Rodríguez, Sergio Tarquini, José Guastalla, Raúl Soto, Ernesto Barboza, Sergio Agüero y Miguel Morsillo.

El principal aeródromo de recuperación continental fue la BAM Santa Cruz, de donde partieron los relevos durante todo el conflicto. Asimismo, desde allí los Pucará efectuaban tareas de exploración y reconocimiento ofensivo que, configurados con un tanque externo de 330 litros, tenían un alcance en perfil de vuelo bajo-bajo-bajo⁹¹ de 1600 km.

Cayeron heroicamente en combate: los tenientes Daniel Antonio Jukic (1 de mayo) y Miguel Ángel Giménez (28 de mayo); el alférez Mario Luis Valko (24 de mayo); los cabos principales Mario Duarte y Juan Antonio Rodríguez, y los cabos primeros Miguel Ángel Carrizo, José Alberto Maldonado, Agustín Hugo Montaña, José Luis Peralta y Andrés Luis Brashich (1 de mayo).

Escuadrón Helicópteros



Entre el 3 y el 11 de abril, se completó la dotación de helicópteros de la Fuerza Aérea Argentina desplegada en las islas Malvinas. El Escuadrón Helicópteros se hallaba integrado por cuatro máquinas de la VII Brigada Aérea de Morón, dos Bell 212 (matrículas H-83 y H-85, artillados con cuatro ametralladoras Browning 7,62 mm en soporte tipo candelero) y dos Chinook CH-47 (matrículas H-91 y H-93, con tres Browning 12,7 mm operadas por artilleros).

⁹¹ Terminología en la aviación de caza que define el perfil de vuelo en los trayectos de ida, ataque y vuelta. En este caso, el perfil bajo-bajo-bajo comprende todo el vuelo a bajo nivel.



CH-47 y B-212 operando en la BAM Cónдор – Gentileza: Brig. VGM (R) Daghero

Al mando del mayor Oscar Pose Ortiz de Rozas, el Escuadrón se sumó, desde el 9 de abril, al despliegue de medios aéreos de la BAM Cónдор. Sus efectivos pasaron a alojarse en la escuela de Darwin, y el helipuerto fue establecido próximo al edificio escolar.

Con las primeras luces del 1 de mayo, se ordenó dispersar los helicópteros en los espacios verdes internos del pueblo de Prado del Ganso. La orden salvó al Escuadrón Helicópteros de ser destruido el primer día de batalla, ya que uno de los Sea Harrier al atacar la pista pasó por la vertical del lugar en que minutos antes estaban estacionados los Bell 212 y los CH-47 Chinook.

Desde aquel día, todo el personal del Escuadrón Helicópteros se alojó en una vivienda próxima al Puesto de Comando, con vistas a la bahía del seno de Choiseul.

El 28 de mayo por la tarde fue el último día en la BAM Cónдор para los Bell 212. Ante el inminente inicio de los combates en el istmo de Darwin y a fin de evitar su destrucción en tierra, el jefe de la base ordenó al comandante más antiguo dirigirse con todos sus medios aéreos y personal a Puerto Argentino, más precisamente al helipuerto establecido en el hipódromo, donde los CH-47 habían ya redespelado dos días antes.

El Escuadrón Helicópteros, con un altísimo porcentaje de actividad desarrollado desde la BAM Cónдор, regresó a su unidad de asiento de paz, en la VII Brigada Aérea, sin sufrir bajas en el personal. Pudieron recuperarse, merced a una planificación muy profesional y a una tarea de alto riesgo, los dos CH-47 Chinook. En tanto los Bell 212 H-83 y H-85 quedaron en el hipódromo de Puerto Argentino, en el helipuerto de la Fuerza Aérea.

Las tareas asignadas al Escuadrón Helicópteros fueron:

- Transporte táctico (transporte por modo aéreo de la totalidad de elementos para la BAM Cónдор)
- Abastecimiento de la BAM Cónдор
- Abastecimiento de todos los puestos de la ROA
- Rescate de tripulantes eyectados
- Operaciones aeromóviles
- Exploración y reconocimiento
- Defensa de instalaciones
- Evacuación de heridos

Los Bell 212 cumplieron, entre el 4 de abril y el 31 de mayo, 234 horas de vuelo, totalizando 183 salidas. Mientras que los CH-47 Chinook volaron 185 horas en 155 salidas.

Esfuerzo total del Escuadrón Helicópteros:

- 419 horas de vuelo en 338 salidas cumplidas
- Personal transportado: 1829 pasajeros
- Pilotos rescatados: 7 (Bell 212)
- Náufragos rescatados: 45



Un CH-47 Chinook se apresta a aterrizar en la BAM Cóndor en el atardecer - BANIM-DEH

Se rescataron siete pilotos eyectados (cinco de la FAA, uno de la Armada y un piloto británico), y cuarenta y cinco efectivos de la Prefectura y el Ejército, sobrevivientes de la patrullera PNA *Río Iguazú*.

Gracias a lo experimentado en la contienda se implementaron los nuevos procedimientos de rescate en combate (RESCOM), nociones que en aquella época se desconocían.

Personal desplegado en las islas: jefe de Escuadrón, mayor Oscar Pose Ortiz de Rozas. Pilotos de CH-47 Chinook: primeros tenientes Manuel Fernández, Horacio Giagischia, Julio Brouwer de Koning, Alberto Beltrame y Juan Grifol. Mecánicos: suboficiales ayudantes Roberto Prats y Hugo White; suboficiales auxiliares Luis Capra, Raúl Fernández y Gustavo Ruiz, y cabo principal Atilio Pistoni.

Pilotos de Bell 212: tenientes Marcelo Pinto, Luis Longar, Alejandro Vergara, Héctor Ludueña, Saturnino Sánchez y Gustavo Brea; mecánicos: suboficial ayudante Jesús Martínez, cabos principales Alberto López y Horacio Carmona, y cabo primero Segundo Palacios.

Técnicos especialistas: suboficial ayudante Juan Canton, suboficiales auxiliares Ricardo Baccaro y José Álvarez, cabo principal Eulogio Gómez; cabos primeros Antonio López, Juan Cañisales, Gabino Crispín, Eduardo Gómez, Sergio Quiñonez, Rubén Lavorato y cabo Juan Dobrenik, y personal civil Sergio Gesualdi.

Artilleros: cabo principal Hugo Herrera, cabos primeros Mario Vera, Alejandro Montaldo, Ángel Chocron, Santos Vega y Luis Villarreal.

Artillería Antiaérea en la BAM Cónдор



Tras el traslado a la BAM Malvinas, se desplegó para la defensa de la BAM Cónдор una Batería (-) de seis cañones RH de 20 mm y un radar ELTA de corto alcance, de la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia, al mando del alférez Arnaldo Favre y como encargado el suboficial auxiliar Miguel Forni. Como el mencionado oficial no era de la especialidad de artillería antiaérea, se desplegó desde la BAM Mar del Plata al teniente Darío Valazza que, a partir del 26 de abril, asumió la conducción de la Batería, quedando conformado el rol de combate de la siguiente manera:

Jefe de batería, teniente Darío del Valle Valazza; auxiliar, alférez Arnaldo Favre; encargado de batería y operador de radar Elta, suboficial auxiliar Miguel Forni; mecánico de motores, cabo principal Nicolás Dómina; jefes de pieza, los cabos primeros Ricardo Galanti, Diego De Giusti, Raúl Chicone y Elvio Giannini, y los cabos Omar Heredia y Lorenzo Corradi; soldados clase 63 Marcelo Antico, Jorge Atlas, Eduardo Callao, Hugo Stancatti, Francisco Luna, Hugo Sosa, Héctor Castellano, Mario Vaucher, Daniel Pinto, Mario Oshiro, Juan Piris, José Serrano, Ramón Garcés y Lucio Herra.

El 17 y el 18 de abril, con helicópteros de la Fuerza, se trasladaron las piezas a la BAM Cónдор y, de inmediato, se construyeron las posiciones en el terreno. El 27 de abril, se incorporó a la defensa antiaérea una Batería de 35 mm Skyguard del Ejército Argentino, al mando del subteniente Claudio Braghini y el suboficial ayudante Mario Tardihi como encargado, que fue puesta bajo control operacional del jefe de la BAM Cónдор.

En cuanto a los problemas operativos, la mayor limitación se observó en las comunicaciones, puesto que no se contaba con equipos de HT suficientes (apenas ocho radios sin baterías de repuesto), por lo que, el 26 de abril, se realizó el requerimiento.

El radar ELTA presentó problemas de funcionamiento y no se contaba con personal técnico para su reparación. El suboficial auxiliar Carmelo Dómina, de especialidad técnico mecánico, junto con el soldado Marcelo Antico, con conocimientos de electrónica, detectaron la falla en una plaqueta que fue reemplazada luego de ser solicitada a Puerto Argentino.

El racionamiento fue implementado, con la iniciativa de todo el personal, con lo que se obtenía en los establecimientos de la zona y de los poblados. La comida se realizó en un principio en cada posición, y posteriormente en la cocina instalada en Prado del Ganso.

Los integrantes de cada Fierro dormían en sus posiciones. Cada uno contaba solo con medio paño de carpa modular, por lo que cavaron pozos para armar sus refugios con elementos obtenidos en la zona. Solo se poseía una carpa completa para el Puesto de Comando de la Artillería Antiaérea (PCAAa) y otra para el alojamiento del resto del personal y depósito.

Para cocinar y calefaccionar los lugares, se construyeron cocinas de campañas con tambores de 200 litros obtenidos en la zona. Además, se requisó un tractor Ford, como vehículo multipropósito, y un trineo, que permitieron realizar el apoyo logístico en oportunidad.

El 29 de abril, luego de solucionar los diferentes problemas e inconvenientes, la batería se encontraba operativa con su PCAAa, comunicaciones, posiciones, refugios para el personal y municiones distribuidas para cada Fierro.

Ese día fue muy importante para toda la batería y para la BAM Cónдор, puesto que se realizó el tiro de reglaje de los cañones y un ejercicio operativo en el que se comprobó el óptimo funcionamiento de las piezas y del sistema de defensa antiaérea implementado. Aquella fue la primera vez que la mayoría del personal realizaba un disparo con cañones, incluido su jefe, el alférez Arnaldo Favre.

La BAM seguía completándose a todo ritmo: llegó el Escuadrón Pucará, los helicópteros continuaban con su intensa tarea, la defensa terrestre se iba completando día a día y se construyó un Puesto de Comando de la Base en las cercanías del campo de aterrizaje.

El equipamiento de la 3^{ra} Sección de la Batería B del GADA 601 fue transportada en Chinook entre el 26 y 29 de abril, con algunas dificultades propias del volumen del director de tiro y los cañones, y su ubicación inicial se estableció en el oeste del campo de aterrizaje, un poco más allá de la cabecera de la pista, en una pequeña lomada que permitía divisar las alturas anteriores al establecimiento Darwin y el poblado de Prado del Ganso.

Desde el arribo de los primeros hombres, se habían preparado las posiciones para el resguardo de las tropas y de la munición de 35 mm. También se fueron poniendo a punto las unidades de fuego y coordinando con el personal de la Fuerza Aérea el plan de defensa antiaérea de la base.

Por principios doctrinarios, todo el fuego antiaéreo estuvo bajo comando y control del jefe de Operaciones desde el PCAAa, mediante redundancia en las comunicaciones con teléfonos de campaña y HT interconectados entre estos, los jefes de la batería de 20 mm y la sección de 35 mm. Los aviones Pucará dispondrían de dos corredores para despegue y aterrizaje, denominados “Alfa” y “Bravo”, para evitar alguna baja de material debido al fuego propio.

El 8 de mayo, la BAM Cóndor recibió dos lanzadores y ocho misiles SAM-7 Strela 2D en cajones individuales con la inscripción Fuerza Aérea del Perú. Los operaron suboficiales artilleros que ocuparon dos posiciones al oeste y al norte de la pista de la base aérea, cuyos indicativos fueron PIPA 1 y PIPA 2. El personal designado para operarlos fueron los cabos principales Carlos Marso y Alberto Vázquez, y los cabos Víctor Callejo, Miguel Zancagnini, Carlos Boroni y Roque Ávila.

De esta forma quedó conformada la defensa antiaérea de la BAM Cóndor con la envolvente de sus armas, los cañones de 35 y 20 mm y los misiles sobre el hombro SAM-7, todo ello sumado a los radares de tiro y vigilancia del DT Skyguard, al radar ELTA y al esfuerzo de la ROA Cóndor que lograba un preaviso para alerta de un minuto diez segundos aproximadamente.

Principales acciones de la Artillería Antiaérea

1 de mayo - Bautismo de Fuego de la FAA. Poco antes de la primera incursión de los Sea Harrier, el radar ELTA advirtió un eco a 2 km al oeste y, en el momento de pasar la novedad al PCAAa, se produjo el ataque. Como consecuencia, la AAa. no reaccionó a tiempo. El saldo fue la muerte de un oficial y siete suboficiales, además de serios daños en el material aéreo.

En la noche se red desplegaron las posiciones de las baterías cubriendo la costa oeste del seno Choiseul y abarcando un considerable espacio para lograr una mayor efectividad en la defensa aérea.

El 4 de mayo, se produjo el derribo del Sea Harrier XZ-450 del Lt. Nicholas Taylor⁹².

Del 5 al 8 de mayo. Incursión de helicópteros enemigos desde diferentes sectores. Fueron detectados por el radar ELTA y el Skyguard. Uno de los Fierros tuvo un helicóptero en la mira, pero se apresuró a disparar y los proyectiles explotaron en el aire, fuera de alcance. También se produjeron ataques de Sea Harrier pero a gran altura; entraban y salían desde diferentes sectores como triangulando los radares para lograr identificar sus posiciones exactas.

11 de mayo. Ataque aéreo de una PAC, por el sudeste. El sistema Skyguard y los Fierros 3 y 5 de 20 mm abrieron fuego. Informaron impacto en uno de los aviones que realizó maniobras de escape muy arriesgadas y con mucho humo. Todos los aviones arrojaron sus bombas lejos

⁹² Ver Capítulo 9 “Los diez primeros días”.

de las posiciones defensivas y puntos sensibles de la unidad. El CIC de Puerto Argentino informó a la BAM Cóndor que observó ingresar cuatro ecos y, en el escape, solo tres.

12 de mayo. Alerta roja: el radar ELTA con ecos a 10 km por el sector este, en el seno Choiseul, corredor prohibido para aeronaves propias. La incursión evolucionó igual que el del 4 de mayo. El radar del Skyguard también los tomó entrando por su sector; en distancia de tiro, abrió fuego al momento que la sección cambió bruscamente de rumbo hacia el sur, pero como un móvil ya estaba enganchado por el sistema de AAa, las municiones impactaron de lleno en el avión partiéndolo en el aire. Cuando los operadores del Skyguard realizaban un cambio de blanco, se dieron cuenta de que eran aviones propios. De inmediato se ordenó alto el fuego. Posteriormente se recuperó el cuerpo del primer teniente Gavazzi.

Del 13 al 18 de mayo. Ataques reiterados de PAC desde diferentes sectores, a diferentes cotas, pero siempre fuera del alcance de las armas de AAa. A veces arrojaban bombas utilizando la táctica de bombardeo sobre el hombro, sin consecuencias para la BAM Cóndor. El 17 dos Sea Harrier atacaron posiciones del Ejército Argentino en el sector noroeste y, en el reemplazo, uno fue impactado por disparos del Fierro 4. Se observó el avión, en su escape, envuelto en humo y en vuelo temerario. En los ataques del 18 de mayo, se observó que los aviones enemigos ya no eran Sea Harrier, sino Harrier GR.3 de la RAF.

21 de mayo. El POA “Roca”, a cargo del alférez Mario Egurza, informó la presencia de tres fragatas en el estrecho de San Carlos, tomando posición para bombardear seguramente la zona de Prado del Ganso. A las 08:00 comenzó el bombardeo naval sobre el sector del radar ELTA; al personal de turno del PCAAa se le ordenó abandonar el puesto. En una interrupción del ataque naval, el alférez Favre, junto con el cabo Horacio Sosa y el soldado Marcelo Antico, ingresaron en el vehículo Land Rover del jefe de unidad a la zona de bombardeo para recuperar el radar. Cuando tenían todo el equipo cargado, comenzó de nuevo la acción naval. Los proyectiles caían muy cerca. Las esquirlas quedaron incrustadas en el móvil, pero lograron salir de la zona. Una vez arribado al poblado, el alférez regresó a la zona y recuperó los soldados Mario Vaucher y Lucio Erra. Al finalizar el ataque naval, se determinó una nueva posición para el radar y para los Fierro 2, Fierro 4 y Fierro 5. La AAa no había sufrido bajas de personal y los Fierros estaban todos en servicio.

22 y 23 de mayo. Se reubicaron los SAM-7 de acuerdo con las últimas incursiones enemigas. Los ataques aéreos se repitieron desde diferentes sectores, sin consecuencia alguna y con mucho respeto a la AAa, ya que en los intentos por vulnerar la defensa, los aviones realizaban maniobras bruscas y sin precisión.

En uno de los ataques, sucedió un hecho insólito. Un avión se aproximó en vuelo rasante hacia una de las piezas de 20 mm que se encontraba con un desperfecto mecánico (afuste trabado, sin movimiento en azimut); el soldado que estaba a cargo de la pieza, sin incorporarse a ella y desde un costado, vio a través de los cañones que el móvil se acercaba y oprimió el pedal de disparo. Observó que la ráfaga impactaba en la parte trasera del fuselaje, y que el avión escapaba con un vuelo irregular y en llamas hacia el estrecho de San Carlos.

24 de mayo. La patrullera *Río Iguazú* de la Prefectura Naval, que transportaba en sus bodegas obuses de 105 mm del EA para la defensa de la BAM Cóndor, fue atacada por Harrier y encalló en las costas del seno Choiseul, a mitad de camino de su destino. El jefe de la BAM Cóndor ordenó la constitución de un grupo de rescate, conformado por el primer teniente Basilio, el subteniente Gómez Centurión (EA) y el alférez Favre, además de una sección de SAM-7 integrada por los cabos primeros Vicente Vázquez y Roque Ávila más cuatro soldados. Trabajaron en el rescate del valioso material, desde la tarde del 24 de mayo hasta el mediodía del 26 de mayo, y se recuperaron cañones y municiones que fueron transportados por helicópteros a la BAM Cóndor.

25 de mayo. Ataque de una PAC en altura, fuera del alcance de las armas de AAa, sobre el sector de defensa de la batería de 35 mm. La novedad fue que arrojaron cargas de *chaff* para interferir el radar de tiro.

26 de mayo. Durante todo el día, se detectaron en los radares intensos movimientos aéreos en la zona norte del poblado de Darwin. El personal de los Fierros 5 y 6 advirtieron, a través de sus miras, movimientos distantes de helicópteros, confirmados también por la ROA, cuyos observadores apreciaron que transportaban y posicionaban efectivos.

Por la noche, se escucharon y observaron movimientos en la zona del radar ELTA y el disparo de dos bengalas, novedad que fue transmitida a operaciones de la BAM, quien ordenó al alférez Favre constituir un grupo con suboficiales y soldados, y dirigirse a la zona para realizar un rastillaje. Tras media hora en el sector, se encontraron envoltorios de plásticos de cargadores, dos vainas de aluminio, probablemente de bengalas, y se observó una estela en las aguas del canal. Al hacer contacto con personal del EA, informaron que habían observado movimientos anteriores al lanzamiento de las bengalas por lo que se pusieron en alerta y que luego todo volvió a la calma, con la llegada del grupo de choque⁹³.

27 al 29 de mayo. Defensa de la BAM Cóndor. Ver Capítulo 12.

Compañía de Defensa en la BAM Cóndor

La conformaron dos secciones de tiradores de la Compañía de Defensa de la Escuela de Aviación Militar, reforzadas con una parte del personal de la Compañía de Policía Militar del mismo instituto de formación. Constituyeron la subunidad de la Fuerza Aérea que daría la seguridad y defensa a la BAM Cóndor.

Los grupos de fusileros contaban con unos veinticinco efectivos entre suboficiales y soldados clase 63 cada uno, armados con fusiles FAL y FAP, granadas de mano, antipersonales y antiblindados; eran comandados por los tenientes Darío Rosas y Osvaldo Bustillo. Además disponía de una sección de apoyo al mando del suboficial auxiliar Eduardo Maidana, provista de cuatro ametralladoras MAG y dos morteros Brandt de 81 mm del Cuerpo de Cadetes; y de una cuarta sección, perteneciente a la Compañía Servicios de la EAM, a órdenes del primer teniente Edgardo Serra, que brindaría el apoyo logístico a cuadros y soldados. La mayoría de los soldados conscriptos clase 63 eran originarios de provincias norteñas como Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy.

El jefe de la Compañía de Defensa era el primer teniente Ricardo Sifón y dependía del jefe del Escuadrón Base, el mayor Jorge Raúl Zaporta.

Este último, el primer teniente Serra y el teniente Rosas provenían de la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea “Córdoba” (ESFAC) y se integraron a la compañía cuando se inició el despliegue en Comodoro Rivadavia.

Hasta el 2 de mayo, la Compañía de Defensa se alojó en algunas de las aulas de la escuela de Darwin, utilizada también por los efectivos de la Compañía C del RI 25 del teniente primero Daniel Esteban. Atendiendo a la responsabilidad de la custodia del aeródromo —que incluía el terreno mismo, el material aéreo, los polvorines y otros elementos—, la subunidad del primer teniente Sifón diseñó la defensa en función de posibles ataques de fuerzas especiales. A lo largo de la pista y sus cabeceras, se cavaron pozos de zorro, con posiciones primarias y secundarias, que podían ser ocupados por dos efectivos; en el extremo oeste del potrero que encerraba a la base, disimulada en una pequeña hondonada, se erigió una carpa estructural para treinta personas que servía como lugar de descanso para los hombres que no estaban apostados, en donde podían racionar y dormir. Los jefes de sección se comunicaban con el jefe de Compañía y con el puesto de comando de la base mediante equipos HT y teléfonos punto a punto. Cada uno de los oficiales poseía un visor nocturno de luz residual.

El aeródromo de campaña y sus alrededores presentaron a los efectivos de la Compañía de Defensa las mismas dificultades que encontraron los hombres del Ejército en los días ante-

⁹³ Testimonio del comodoro VGM (R) Arnaldo Favre a la Comisión BANIM.

riores: un suelo poco consistente en la superficie, clásica formación de turbales, pero con una base de roca caliza blanca a los pocos centímetros; una vez cavadas las posiciones, estas no tardaban en juntar una capa de agua por filtraciones, lo que tornaba sumamente incómoda la permanencia en ellas.

En forma alternada, las dos secciones de tiradores de la compañía cumplían turnos de guardia de veinticuatro horas cada uno, utilizando ambas los mismos pozos. El suboficial auxiliar Maidana actuó en varias oportunidades como jefe del servicio, reforzando a los tenientes Bustillo, Rosas y Serra. Durante los primeros días, los efectivos cumplían sus guardias en las posiciones aledañas a la zona de la pista, comían y pernoctaban en la escuela, pero al comenzar las alarmas originadas por la cercanía de la flota británica, armaron sus carpas próximas a los aviones Pucará, cerca de donde se alojaban los mecánicos de la III Brigada Aérea.

La compañía de Defensa también se integraba a la defensa antiaérea de la base, puesto que los efectivos que cumplían turnos tenían la orden de hacer fuego tan pronto como escucharan los disparos de las piezas de AA, para efectuar una barrera de fuego con armas livianas sobre los aviones británicos atacantes. «En cada ataque se formaba un infierno de proyectiles en el cielo»⁹⁴.

Finalmente, el 2 de mayo, se trasladaron a uno de los grandes galpones de esquila de la localidad, en donde ocuparon un sector que tenía el piso de cemento, lugar en que fueron ubicados los catres de campaña, logrando así una mejor calidad de alojamiento.

La sección del primer teniente Edgardo Serra fue la encargada de preparar el racionamiento diario al resto de la compañía. Se instaló una cocina de campaña dentro del poblado que preparaba el racionamiento y se distribuía al personal apostado con la ayuda de un Land Rover requisado junto con un pequeño tráiler. Todos los elementos de menaje y utensilios varios fueron traídos en grandes cajones desde Córdoba. También es de destacar el trabajo de la Sección Servicios para apoyar logísticamente en tiempo y forma a los POA de la ROA Cándor con raciones de combate tipo C, agua y hasta pequeñas astillas de madera para cuando las pastillas de alcohol no fueran suficientes.

Puesto de Socorro en la BAM Cándor

A mediados de abril, cuando arribaron sus primeros integrantes, la Sección Sanidad o Puesto de Socorro (PUSO) de la BAM Cándor estuvo asentada en la Escuela de Darwin. Cuando llegó el grueso del personal de la BAM, también lo hicieron quienes estarían destinados al PUSO con todos los elementos de la sanidad militar de campaña.

Los médicos fueron el primer teniente Fernando Miranda Abos, proveniente del Hospital Militar Conjunto de Puerto Argentino, y el primer teniente Carlos Rubén Beranek; los enfermeros, el suboficial auxiliar Osvaldo Pérez y el cabo principal Juan Domingo Sosa, junto con los soldados clase 63 designados camilleros David Díaz y Romualdo Romacho, todos integrantes del Escuadrón Sanidad de la Escuela de Aviación Militar.

Tuvieron múltiples tareas al hacerse cargo de velar y garantizar la salud de los integrantes de la BAM Cándor en los días previos al inicio de las hostilidades, pero tal vez la más llamativa y poco conocida fue la primera de ellas: haber generado eficaces medidas de profilaxis para paliar un brote de paperas entre los soldados y suboficiales de la Compañía de Defensa que, de lo contrario, hubiera diezclado a los efectivos a la semana de haber arribado desde Córdoba. Cinco soldados fueron enviados a Comodoro Rivadavia para cortar el contagio y hospitalizarlos.

Una vez iniciadas las hostilidades, desde el mismo instante en que se produjo el ataque del 1 de mayo hasta la capitulación, la Sección Sanidad trabajó en equipo con todos los inte-

⁹⁴ Testimonio del brigadier VGM (R) Wilson R. Pedrozo a la Comisión BANIM.

grantes de la base aérea, inclusive como tripulantes de los Bell 212 dando apoyo sanitario a las tareas de recuperación de pilotos eyectados, siendo su principal estímulo profesional atender exitosamente a los heridos y enfermos, en particular durante los combates finales.

Meteorología - Torre de vuelo - Servicio Contraincendio

Previendo una intensa utilización de las instalaciones en las futuras operaciones aéreas, la plana mayor de la BAM Cóndor decidió montar, el 24 de abril, una estación meteorológica de campaña para contar con una adecuada información acerca de la meteorología en el istmo de Darwin y zonas aledañas. El día anterior, el cabo primero Paulo Mantello había arribado desde la IX Brigada Aérea con equipamiento de meteorología (barómetro digital, veleta, tablas, termómetros, etc.) y había comenzado a operar el puesto de observación meteorológica, que fue instalado en la pequeña casilla de chapas ubicada en el lindero norte de la pista de aterrizaje, junto al mástil. La casilla también era usada como torre de vuelo y asentamiento del turno de Servicio Contraincendio, a cargo del cabo principal Silva y dos soldados, con el apoyo de un Citroën Mehari con equipo contraincendios con espuma, y otro equipo móvil tipo balón. Mantello era observador meteorológico y elaboraba cada hora el QAM⁹⁵ que se informaba al CIC Malvinas y era retransmitido al Estado Mayor de la FAS. El primer QAM transmitido desde la BAM Cóndor fue el 23 de abril a las 15:00 UTC.

En el ataque del 1 de mayo, las ondas expansivas y esquirlas reventaron tres cubiertas del Mehari, así que se lo debió empujar a mano para llegar hasta los incendios.

Los operadores de la torre de vuelo, el cabo principal Raúl Portillo, y los cabos primeros Alberto Ramón Avero y Hugo Pedrozo, pertenecían a la Escuela de Aviación Militar y contaban con sobrada experiencia en la especialidad.

Logística de la BAM Cóndor

La logística en apoyo a la BAM Cóndor fue un gran problema a resolver. El camino o la huella que existía desde Puerto Argentino a Prado del Ganso no permitía el uso de camiones de mediano porte u otro medio terrestre sobre ruedas, es por ello que se planificó y ejecutó toda la operación de apoyo logístico por modo aéreo y marítimo.

Desde el mismo 14 de abril, cuando se creó la BAM Cóndor, todo el tren logístico estuvo apoyado por los helicópteros CH-47 Chinook para transporte de personal, interviniendo también con igual cometido los Bell 212. El personal que conformó la base aérea fue transportado por CH-47, como así también toda la defensa antiaérea, desde la batería RH-202, hasta la sección de Oerlikon de 35 mm con su director de tiro Skyguard, los generadores, cañones y la munición de cada una de las piezas; esta operación ya da una magnitud del esfuerzo realizado por las tripulaciones de helicópteros.

El combustible para aeronaves, la nafta especial para los motores de los cañones de 20 mm y el gas oil para los generadores se transportaron por vía marítima. En tres oportunidades, el buque interisleño *Monsunen*, propiedad de la FIC, requisado y operado por personal de la Armada Argentina y algunos cuadros del Ejército Argentino como artilleros, transportó desde Puerto Argentino el combustible detallado en tambores de 200 litros. El desembarque se hacía en el muelle de Prado del Ganso. Luego los especialistas del Escuadrón Aeromóvil Pucará y Helicópteros trasvasaban desde los tambores de 200 litros al sistema de abastecimiento «rolling».

Este sistema consiste en un tanque de caucho con forma de rueda, de fácil manejo en la pista de aterrizaje, que se enganchaba a un tractor o Land Rover y se posicionaba cerca de la aeronave donde, con una bomba de trasvase, se sacaba el combustible por la parte central hacia al avión o el helicóptero.

⁹⁵ QAM: es un informe donde se especifican las condiciones meteorológicas reinantes en un aeropuerto. Se proporciona en clave numérica.



Un CH-47 con carga en estiba; sobre el terreno tanques «rolling» de combustible
Gentileza: Brig. VGM (R) Daghero

En otra oportunidad la patrullera *Río Iguazú* de la Prefectura Naval transportó combustible a Prado del Ganso, que también era empleado por la Fuerza de Tareas Mercedes.

Con respecto a los víveres secos, húmedos, enfriados y congelados también fueron transportados por los CH-47 Chinook y los Bell 212 desde Puerto Argentino, más precisamente desde el Depósito de Abastecimiento de la FAA, conocido como la «Casa de Piedra».

Todos los víveres eran recibidos por la Compañía de Servicios que oficiaba como depósito de abastecimiento de la BAM Cóndor y distribuidos al servicio de racionamiento de la Compañía de Defensa, y a los Escuadrones Pucará y Helicópteros, que tenían en sus alojamientos cocinas para preparar su comida; algo similar sucedió con la Batería de RH-202 y la Sección del GADA 601 bajo comando operacional del jefe de la BAM Cóndor y el mismo Puesto de Comando.

El servicio de racionamiento de la Compañía de Servicios transportaba con un Land Rover la comida caliente a las posiciones de la Compañía de Defensa; la Sección de Tiradores que cumplía el Servicio de Seguridad durante la noche también era asistida con mate cocido y un refuerzo para morigerar el frío y el clima adverso del istmo de Darwin.

Todos —el personal de cuadros y los soldados— desplegaron con los uniformes de combate empleados en sus unidades de origen y cada uno trajo una bolsa aeronáutica de despliegue o movilización que contaba con dos mudas de ropa. El 9 de mayo, transportados por los CH-47, llegaron a la BAM Cóndor los uniformes de invierno. Eran color verde oliva de uso estándar, pero con recubrimiento interior muy abrigado, que asemejaba a un «corderito» o a un gamulán. También llegaron borcegués y prendas de invierno como medias de lana, guantes, gorras con orejeras, etc., que fueron entregadas al personal a modo de recambio y ante necesidades por rotura o deterioradas por el ambiente operacional.

Una consideración especial merece la eficiente gestión logística hacia la Red de Observadores del Aire (ROA) de la BAM Cóndor, que era distribuida por medio de los helicópteros Bell 212.

Los integrantes de los puestos de observadores aéreos (POA) desplegaron con raciones de combate (tipo C) para cinco días. Cada ración consistía en un sobre de cocoa (chocolate, leche y azúcar) o café con leche, que se hidrataba y se calentaba; una lata de almuerzo

(carne vacuna con salsa, albóndigas con arroz, carne de cerdo con porotos, goulash, albóndigas con fideos y guiso de mondongo eran las más comunes, todas nacionales de marcas conocidas); y una lata de sopa para la cena. Todo esto se calentaba en calentador de pastillas de alcohol, que no alcanzaban, por eso también se entregaba una bolsita de leña chica de astillas de madera. Además, les fue provista una bolsa rancho con marmita de doble plato de acero inoxidable, cubiertos también inoxidables, un cuchillo con abrelatas y una carañola con jarro de aluminio.

Como complemento por cada ración, venían dos chocolates o dos turrone, galletitas saladas en paquetes de cinco unidades, mermelada en recipiente individual plástico, y un jugo de durazno.

Cada ración era administrada a requerimiento por el POA. La Compañía de Servicio preparaba las raciones para cinco días de operación, y de acuerdo con la numérica de integrantes del POA. Siempre había también algún complemento, dos o tres manzanas, una petaca de coñac y dos paquetes de cigarrillos por día.

En oportunidades el agua era enviada en bidones plásticos, y otras veces se entregaban pastillas potabilizadoras provistas por la Sección Sanidad. Con las raciones de combate, se incluían además las baterías para los equipos de comunicaciones de VHF-FM que servían a los POA.

El Sistema de Control Aerotáctico Malvinas (SCAT)

En la planta alta de una antigua casona conocida como Stanley House, el brigadier Castellano instaló el Puesto de Comando y la Central de Operaciones del Sistema de Control Aerotáctico (SCAT). La planta baja del edificio fue ocupada por el Comando Conjunto de los componentes de la Guarnición Malvinas.

De los edificios públicos malvinenses confiscados por el gobierno militar argentino, se eligió esa antigua residencia estilo tudor como sede del Comando por encontrarse en el centro de una manzana deshabitada y rodeada por quintas y árboles frutales. En tiempos normales, Stanley House era usada por los kelpers como escuela y pensionado de los hijos de las familias radicadas en la campiña. Por ese motivo, disponía de comodidades adecuadas (baños, dormitorios comunitarios, cocina y comedor amplios) que fueron aprovechadas por el personal del Estado Mayor.

El SCAT se organizó en base a tres dependencias que centralizarían toda la información: dos secciones operativas —una de defensa aérea (SODA) y otra de apoyo aéreo (SOAA)— y la tercera una central de comunicaciones que proveería de todos los enlaces necesarios con los diversos interlocutores. Además, el SCAT compartía el primer piso de la Stanley House con la sala de Operaciones (A-3) del Componente Aéreo en las islas.

La Defensa Aérea es antes que nada una actividad multidisciplinaria que exige centralizar la conducción de las operaciones y descentralizar su ejecución al más bajo nivel que disponga de información para tomar la decisión correcta. Además, requiere supervisar la ejecución mediante un eficiente sistema de comunicaciones e inteligencia y, sobre todo, lograr que los medios que ejecutan las tareas contra aéreas sean interoperables entre sí.

La conducción de la Defensa Aérea es una función sumamente compleja. Parte de un sistema de vigilancia dotado, comúnmente, con equipos heterogéneos, que hace converger en un único lugar la información obtenida con distintos sensores y se comparan esos datos con los movimientos propios, que no siempre se conocen; se identifican los vuelos hostiles; se difunden las alarmas; y, en caso de disponerse, se asignan los blancos a los interceptores o las armas antiaéreas. Por la naturaleza de los datos que manejaba, en Malvinas la SODA asumió también las funciones de Centro de Control de Área (ACC) del Tránsito Aéreo.

El organismo principal que concentraba la información aérea propia y enemiga era el Centro de Información y Control (CIC). La responsabilidad de montar, poner en funcionamiento y mantener operativo al CIC Malvinas recayó en el vicecomodoro Oscar Aranda Durañona, y en los mayores Alberto Kajihara y Héctor Pergolini. Este equipo debió organizar el ACC Malvinas y el Sector de Defensa Aérea de las islas para apoyar el Puente Aéreo montado para abastecer a la guarnición y, a la vez, rechazar los ataques de la Fuerza de Tareas británica.

Mientras tanto, el órgano Operaciones del Componente Aéreo de Malvinas asumió la conducción de las dos unidades dependientes, la BAM Cóndor y la BAM Malvinas, haciendo llegar las alarmas ante posibles ataques aéreos, según la información procedente del CIC, coordinando los traslados logísticos con helicópteros, los vuelos de reconocimiento ofensivo y redespiegues del Escuadrón Pucará, las tareas de enlace con las fuerzas terrestres, y el apoyo a los lanzamientos logísticos con C-130 procedentes de la FAS. A cargo de Operaciones estaban el vicecomodoro Alberto Alegría, complementado por el vicecomodoro Héctor Gilobert, y asistidos por los mayores Gilberto Oliva y Alberto Catalá.

Desde un primer momento, dada la cantidad y diversidad de unidades antiaéreas con armas de tubo y misilísticas de las tres fuerzas, estas se habían agrupado en un único puesto de comando conjunto exclusivamente dedicado a coordinar el combate antiaéreo. Cuando se comenzó a organizar el CIC, saltaron a la vista las dificultades logísticas y prácticas que implicarían si ambos organismos se unían y convivían en un mismo edificio. Tras analizar las ventajas y desventajas, el A-3 y los jefes de las agrupaciones antiaéreas acordaron trabajar separados, pero permanentemente ligados por teléfono punto a punto, a través de oficiales de enlace. En esa reunión se definió que el CIC evaluaría la peligrosidad de las amenazas, difundiría las alarmas y, si bien la Central de Operaciones Antiaéreas Conjunta (COAaCj) conducida por la Fuerza Aérea regularía la disponibilidad de las armas, el CIC controlaría las consignas de fuego por veto. Con esta modalidad, el CIC ganó en flexibilidad y pudo cumplir, además de las funciones propias de la defensa aérea, las de control de tránsito aéreo y de coordinación de las tareas aéreas ofensivas, y de búsqueda y rescate.

La puesta a punto de estos sistemas de comando y control de tanta complejidad, donde intervenían operadores de las tres Fuerzas Armadas, fue casi imposible. Se carecía de una doctrina de procedimientos conjuntos y, sobre todo, de tiempo para realizar ejercitaciones y comprobaciones. Sirva como ejemplo: mientras los radaristas de la Fuerza Aérea y sus pilotos tomaban como guía el norte magnético, artilleros e infantes orientaban sus armas según el norte geográfico. En aquellas latitudes, 11° de declinación magnética separan ambas referencias. A pesar de las dificultades, al segundo día, el CIC Malvinas se hizo cargo de la dirección y coordinación del puente aéreo; al tercero, se inauguró oficialmente y se convirtió en el organismo de control y coordinación de la circulación aérea de una superficie de 120.000 km² del Atlántico Sur.

Las primeras horas de funcionamiento dejaron al descubierto una serie de debilidades originadas por las características geográficas.

1. El cubrimiento radar hacia el oeste era muy pobre. Las serranías que rodeaban a Puerto Argentino creaban sombras impenetrables. En particular hacia el oeste, a 80 km del lugar, en la zona del canal San Carlos, donde se estaba implementando la BAM Cóndor, era completamente ciego debajo de 3.000 metros. Hacia el norte, las limitaciones eran similares, aunque no tan severas; débiles hacia el sur; y sin obstáculos hacia el este.
2. El equipamiento resultaba muy vulnerable a los vientos predominantes. Cuando superaban los 60 km/h era preciso detener la rotación de antena del radar y, al pasar de los 70 km/h, se la debía replegar porque corría riesgo la estructura. Conviene recordar

que, en Malvinas, es común que los vientos del oeste soplen durante varios días con velocidades que oscilan entre los 70 y 80 km/h.

A la primera dificultad se la procuró solucionar mediante el despliegue de una Red de Observadores del Aire (ROA), formando un arco alrededor de Puerto Argentino. El proyecto se llevó a cabo a partir del 20 de abril; al principio, con un contingente de radioaficionados convocados.

Para el segundo inconveniente, no hubo solución. Se pensó en transportar y armar un domo protector, pero se descartó la idea por falta de tiempo para construir el basamento y, más que nada, porque esa inmensa bola reluciente sería un blanco muy atractivo para la aviación enemiga. El modo de acción que pareció más aceptable fue propuesto por el mayor Silva: hacer funcionar el radar, respetando en lo posible las limitaciones, y solicitar la provisión de un radar de alternativa.

El Comando de la Fuerza Aérea Sur, aunque no respondió con una negativa categórica, demoró la decisión analizando el debilitamiento que acarrearía la sustracción de un radar en la cadena desplegada en la costa Atlántica. El problema se solucionó con la llegada a Malvinas del grueso del Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601 de Mar del Plata, equipado con un moderno radar de vigilancia TPS-44 Cardion Alert de dos dimensiones (2D).

Entre el 20 y el 26 de abril, se realizó el despliegue de la Red de Observadores del Aire. Inicialmente con nueve puestos de observadores aéreos (POA), fue integrado por dos radioaficionados y un soldado de seguridad. En esos días, el esfuerzo del Comando de Componente Aéreo se orientaba a poner en operación la base Cóndor. Este puente aéreo demandó la participación de la totalidad de los helicópteros. Por ese motivo, el traslado al terreno de los observadores fue un trabajo extra para los helicopteristas que rindió frutos de inmediato.

En paralelo con el despliegue de la ROA, se solicitó a la FAS que ordenara ataques simulados para familiarizar a los artilleros antiaéreos con las aeronaves propias y detectar los puntos vulnerables de la cobertura radar. Como consecuencia de estos estudios, se gestionó el envío de un radar ELTA de artillería. Tras su arribo, el ELTA fue enviado al puesto 9, en el norte de la isla Soledad, por donde se presumía que podrían entrar las navegaciones a baja altura.

Durante esta etapa de alistamiento, el jefe del CIC Malvinas viajó a la BAM Cóndor y coordinó con el vicecomodoro Pedrozo, jefe de la base, los posibles apoyos que ofrecía el sistema de Puerto Argentino. Como resultado, el vicecomodoro Pedrozo solicitó al brigadier Castellano que le suministraran medios para reforzar con una ROA local la cobertura a baja altura del radar del VyCA y el cubrimiento de los radares de la artillería antiaérea asignada.

El 26 de abril, finalizó el despliegue de la ROA de Puerto Argentino. Al caer la noche, se desató una tormenta. Vientos huracanados rompieron vidrios, ventanas y las carpas de la mayoría de los observadores. El más afectado fue el puesto 4 que, a veinticuatro horas de instalado, se debió replegar. Antes del comienzo de las acciones, la ROA sufría la primera merma.

El 27 aterrizó un cargamento con bolsas para armar parapetos. El personal libre de servicio, consciente ya del peligro que los aguardaba, se abocó a rellenarlas. Apiladas en los marcos de las aberturas de la sala del CIC, se las cubrió con mantas. Con esta medida se buscaba evitar que la iluminación interna se filtrara hacia el exterior y proteger a los operadores de los ataques de francotiradores.

Con la calibración del radar TPS-43, el despliegue de la Red de Observadores del Aire, que incluía el radar ELTA de artillería antiaérea del puesto 9 y la asignación del radar Cardion de vigilancia del Ejército, bajo control operacional del Centro de Información y Control, terminó el alistamiento del Sector de Defensa. En tales condiciones se llegó al 30 de abril.

Stanley House no guardaba el menor rastro de la antigua apariencia. En el primer piso, como verdadero eje de la Sección Operativa de Apoyo Aéreo, de la Central de Comunicaciones y del Centro Coordinador de los Fuegos de Apoyo del Ejército, se encontraba la sala del CIC de la Sección de Operaciones de Defensa Aérea. Allí, diez hombres montaban guardia en forma ininterrumpida: un jefe de Turno, dos ploteadores en la Mesa de Información General (MIG) conectados con línea directa con el radar; dos más en la Mesa de Información de Tránsito Aéreo (MITA) en comunicación por VHF con la torre de control del aeródromo y por HF con Operaciones de la FAS; un encargado de la Mesa de Información de la ROA (MIROA) en comunicación por HT con la Central de Filtraje; un Oficial de Enlace con el Puesto de Comando de la Artillería Antiaérea, y dos o tres oficiales de enlace de las otras Fuerzas Armadas.

Inicialmente, fueron destinados al CIC como ploteadores de la Mesa de Información General el suboficial auxiliar Héctor Corrado y los cabos Carlos Funes, Roberto Garrido y Roberto Pochetti. La Mesa de Información del Tránsito Aéreo fue cubierta por: suboficial ayudante Salvador Acosta, suboficial auxiliar Pedro Faletto, cabo primero Ángel Cattalano y cabo Luis Castro. Con posterioridad, cuando se redujeron los efectivos afectados a la atención de la Torre de Vuelo de la BAM Malvinas, el capitán Antonio Sangrá se hizo cargo de la dirección del personal del Comando de Regiones Aéreas.

El oficial de enlace de la Armada, capitán de corbeta Héctor Silva, se sumó solo el 1 de mayo, después de que comenzaran las acciones. Llegó con un plexiglás bajo el brazo, donde había marcado un sistema de coordenadas polares. Asistido por un conscripto, en base a los datos de azimut y distancia que repetía en voz alta el suboficial encargado de la MIG, el capitán de corbeta fue graficando con un lápiz grueso las trayectorias que describían los móviles aéreos captados por el radar. Con ese simple método, podía inferir dónde nacían y morían los derroteros seguidos por los Harrier desde el momento que, en ascenso, eran captados por el radar hasta que se perdían debajo del su horizonte.

La información obtenida por el sistema de vigilancia montado y operado por la Fuerza Aérea fue compartida por varios usuarios. En primer término, por la Fuerza Aérea Sur que, puntualmente, le asignó la responsabilidad al mayor Gilberto Oliva de pasar por radio la ubicación de los posibles blancos navales. En forma simultánea, el capitán de corbeta Silva, a través de la red de la Armada, retransmitía al Puesto de Comando del COATLANSUR su apreciación de inteligencia.

Este aprovechamiento de las detecciones del radar constituyó la fuente más importante para determinar la posición de los buques de la flota enemiga. Fue, además, una verdadera acción conjunta que se realizó con profesionalismo y generosidad, sin retaceos ni reivindicaciones espurias de méritos para alguna fuerza en especial.

Relato del entonces vicecomodoro Oscar Aranda Durañona:

El 1 de mayo, a las 4:40, un Avro Vulcan británico, gracias a su equipo de contramedidas electrónicas, eludió la detección del radar TPS-43 y bombardeó la BAM Malvinas. Segundos antes de que estallaran las bombas, el POA N.º3 de la ROA, situado en el cerro Brisbane de la península de San Luis (al norte de Puerto Argentino), fue el primero en advertir a los gritos, por la radio, que oía el rugido potente de un reactor. El lapso resultó por demás insuficiente para poner en marcha los mecanismos de identificación y de alarma.

Entre las siete y las ocho, de noche aún, comenzaron a sobrevolar Malvinas las primeras escuadrillas enviadas por la FAS para brindar cobertura aérea. A las 08:00, el almirante de la flota británica intimó al comandante argentino para que se rindiera. A las 08:20 se le contestó negativamente. En respuesta, a las 08:30, nueve aviones Harrier atacaron la base de Puerto Argentino y otros tres la base Cóndor.

Ya no existieron sorpresas ni consultas. Se difundieron las alarmas a las BAM Malvinas y Cóndor. La artillería repelió los ataques sin dudar. Lamentablemente, esta última base,

que había recibido la orden de evacuar los Pucará con las primeras luces, fue sorprendida en plena tarea. Un avión con su piloto en la cabina y rodeado de mecánicos recibió el impacto casi directo de una bomba de submuniciones. A las 09:00 se produjo el primer contacto entre cazas argentinos e británicos. Entre las 09:00 y las 15:00, se desarrolló una lucha de fintas y amagues entre ambas aviaciones.

Los británicos, que habían asestado el primer golpe, luego de configurar sus aviones como interceptores, asistidos por el eficiente sistema de control de las fragatas, absolutamente computarizado, patrullaban los alrededores de las islas y aguardaban el contragolpe. Los argentinos, cuyo objetivo era impedir el desembarco y lograr la superioridad aérea, desde las distintas bases del continente hicieron converger formaciones combinadas de aviones configurados como interceptores y cazabombarderos.

Carente de un sistema automatizado de evaluación de amenazas, en aquellas horas angustiantes, el gran drama del CIC Malvinas era precisar la ubicación de los blancos y procesar la información que, transmitida con urgencia y desesperación por los radares y observadores, saturaba todos los canales de comunicación y aumentaba la confusión. El clímax se produjo a partir de las 14:00 horas, cuando tres buques británicos se acercaron para cañonear el aeropuerto. Simultáneamente, una escuadrilla de Canberra se aproximaba y, sin saberlo, se dirigía al portaviones *Invencible*; dos secciones de interceptores Mirage llegaban, una desde Comodoro Rivadavia y otra desde Río Grande; al mismo tiempo que la escuadrilla TORNO de tres M-5 se aproximaba rasante y recibía la posición de los buques al sur de Puerto Argentino.

Los encontronazos en el aire fueron fugaces, y dolorosos para los argentinos. En menos de media hora, los interceptores británicos derribaron un M-III, un M-5 y un Canberra, en tanto que el piloto de otro M-III, desatendiendo la orden de abandonar el avión, decidía salvarlo, y aterrizar en la pista dañada y sometida al bombardeo naval. El capitán García Cuerva fue derribado por los disparos de sus compatriotas. Pero no todo fue en vano. Los TORNO lograron filtrarse entre las defensas enemigas y, con un ataque fulminante, averiaron al menos una y pusieron en fuga a tres de las, hasta entonces, inexpugnables fragatas de la OTAN.

Asimilada la sorpresa y la inexperiencia de las primeras horas, los encargados de operar el CIC ganaron solvencia. La cobertura de detección que ofrecía el sistema de vigilancia que se había montado, tanto electrónico como visual, permitió obtener nuevos datos y beneficios. Así, el sistema de Vigilancia y Control Aéreo (VyCA) no solo se ocupó del espacio aéreo, sino que fue aprovechado para solucionar las deficiencias dejadas por la pérdida de control de los espacios marítimos y terrestres.

Se establecieron nuevos colores para difundir las alertas de las amenazas no contempladas en los procedimientos de Defensa Aérea. El más popular fue la alarma gris para alertar la aproximación de los buques hostiles, aunque igualmente se detectaron fuerzas especiales en desplazamiento, vuelos y aterrizajes nocturnos de helicópteros en zonas alejadas, movimientos en motocicletas de comandos, etc.

Fue una vigilia permanente que duró más de dos meses. Durmiendo noche por medio, los hombres del CIC no dejaron de difundir una sola alarma, no cesaron un solo instante de vigilar el espacio aéreo, naval y terrestre. Cuando un radar salía de servicio, el otro comenzaba a girar. Cuando un puesto de observación dejaba de transmitir por rotura de la radio o estrés del personal, sin importar la situación, gracias al coraje de los helicópteros, un oficial o suboficial acudía a abastecerlo o a reemplazarlo.

Sin exagerar, no hubo un solo movimiento aéreo, naval o terrestre que haya escapado a la detección de los radares u observadores. La concentración de información fue tan completa que el CIC se convirtió en uno de los sitios más visitados y consultados de Malvinas. Si alguien deseaba ir de una posición a otra de las islas, no dejaba de pasar por el CIC para averiguar los peligros que podría entrañar el desplazamiento.

Por otro lado, la silenciosa contribución del CIC al esfuerzo de guerra no se limitó a vigilar pasivamente y a difundir alarmas, sino que incluyó acciones efectivas como la dirección de los vuelos de perturbación y engaño a los radares enemigos con los valerosos pilotos del Escuadrón Fénix y sus *jets* que simulaban ataques a la flota, y la guía a las formaciones de Canberra y M-5 contra posiciones enemigas.

Los integrantes del CIC cumplieron con su deber hasta el final. Sus hombres, sin excepción, aviadores, marinos, infantes, artilleros, radaristas limaron las diferencias doctrinarias y se olvidaron de los egoísmos de las FF.AA. en tiempos de paz. Todos, sin excepción, sumaron voluntades y compartieron un solo objetivo: neutralizar o atenuar los ataques aéreos enemigos y, ¡vaya si lo hicieron! Excepto las pérdidas del primer día, los ataques aéreos británicos causaron muy pocas bajas entre las filas argentinas.

Para asistir y apoyar a las fuerzas de superficie, el A-3 Operaciones del Componente Aéreo Malvinas estableció una red de enlaces con los distintos niveles de mando de las unidades terrestres. Se designaron dos oficiales de enlace de Fuerza Aérea (OEFA) con los componentes de Ejército y seis oficiales controladores de apoyo aéreo (OCAA) por cada uno de los regimientos de infantería desplegados. Estos oficiales de la Fuerza Aérea, aviadores militares con experiencia en aviones de combate, debían coordinar y guiar las tareas de apoyo de fuego aéreo cercano.

A cada OCAA se le proveyó un vehículo convenientemente equipado y se le asignó un suboficial operador de comunicaciones. Organizados de esa forma, se constituyeron en Equipos de Control Aéreo (ECA) cuya tarea consistía en acompañar a las unidades de Ejército, asesorar a sus comandantes sobre los requerimientos de apoyo aéreo y ocupar posiciones en el terreno que les permitiese dirigir las tareas de apoyo de fuego cercano a los aviones de la Fuerza Aérea. Se designaron los siguientes OCAA:

- Teniente Fernando Klix Berrotarán al Regimiento 8 de Infantería en Bahía Fox (isla Gran Malvina).
- Teniente Fernando Seigneur al Regimiento 5 de Infantería en Puerto Howard (isla Gran Malvina).
- Capitán Jorge López al Regimiento de Infantería 7 en Moody Brook a cargo de la zona sur de la península Freycinet.
- Primer teniente Eduardo González al Regimiento de Infantería 3 en el sector sur de Puerto Argentino.
- Capitán Osvaldo Battioni al Regimiento de Infantería 25 en el aeródromo de Puerto Argentino.

Escuadrón de Vigilancia y Control Aéreo (VyCA)

Despliegue



El Escuadrón VyCA MLV partió de la I Brigada Aérea en El Palomar, la noche del 1 de abril de 1982, con destino inicial a la IX Brigada Aérea en Comodoro Rivadavia. Desde allí, voló a Puerto Argentino el 2 de abril, en dos aviones Hércules C-130.

Si bien el 2 de abril el radar arribó en dos C-130 con su dotación, recién el día siguiente por la tarde se recibieron los generadores que, por falta de disponibilidad de bodega, habían quedado en la terminal de carga de Comodoro Rivadavia. El 4 de abril, quedó finalmente el radar armado y en servicio, después de dos días de ajustes, calibración y comprobación de vuelos con tránsito de oportunidad. El 6 de abril, a las 08:00, comenzó la operación continua en apoyo al puente aéreo.



El radar TPS-43 en su posición inicial en la BAM Malvinas; detrás se observa Puerto Argentino - Archivo DEH-FAA

Entre el 2 de abril y la mañana del 6, la vigilancia del espacio aéreo se realizó con el radar de vigilancia de la corbeta ARA *Granville* fondeada frente a Puerto Argentino, operando con el indicativo TORREÓN.

El radar se instaló en una elevación a 800 metros al sudoeste de la cabecera 08 de la pista. Poco después, tras estudiar la cobertura y las posibilidades de supervivencia tanto del radar como del personal en el sitio, el 13 de abril, se lo reubicó en el borde sur del pueblo, donde ofrecía una mejor cobertura ante eventuales ataques tanto desde el mar como desde el aire, e incrementaba sustancialmente las posibilidades de supervivencia en caso de ataque aéreo al aeródromo, tal como sucedió el 1 de mayo y durante el resto del conflicto. De haberse mantenido en la posición original, sin duda hubiese sido destruido durante las primeras incursiones.

El 9 de abril, en coordinación con el CIC Malvinas y el Escuadrón Pucará, se ejecutaron dos vuelos de comprobación de cobertura radar para determinar el cubrimiento cercano a baja cota. Los vuelos se realizaron durante la mañana con las secciones PALA y TAURO, con una duración aproximada de una hora cada uno.

A pesar de haber contado con poco tiempo para planificar las operaciones VyCA en un terreno por completo desconocido, el adiestramiento constante del personal operativo y técnico adquirido desde 1978 en despliegues conjuntos con los distintos sistemas de armas de la Fuerza, en su mayoría en territorio patagónico, minimizó dicha falencia permitiendo que se lograra rápidamente la adaptación al ambiente de la zona de operaciones.

En la posición inicial, en el aeródromo, se colocó un señuelo hecho en madera que representaba la antena de radar, pero quedó destruido por acción del viento un par de días después.

En el nuevo sitio, había un pesebre de animales cuya altura coincidía con la base de la antena; en ese lugar se la colocó junto con la cabina técnica. La cabina operativa se ubicó a 70 metros de la primera, próxima a las casas que ocupaba el escuadrón. A mitad de camino entre ambas cabinas se colocaron los generadores y la cisterna de combustible junto a los únicos árboles del lugar.

La decisión de mimetizarse con el entorno del lugar dio muy buenos resultados ya que nunca se produjeron ataques directos contra la posición radar. La misión Black Buck 5 del



Sitio definitivo del radar Malvinas en el borde sur de Puerto Argentino. Obsérvese el enmascaramiento circundante que permitió su ocultamiento durante todo el conflicto – Archivo Escuadrón VyCA MLV

31 de mayo estuvo a punto de cancelar la corrida final de tiro de los misiles por las dudas que le generaron al piloto las lecturas de las direcciones de arribo de la señal radar, ya que no coincidían con la información de inteligencia⁹⁶. Con posterioridad, la misión fotográfica británica del 6 de junio logró determinar la posición de tropas argentinas, pero no la del TPS-43 a pesar de que estaba exactamente en el centro de la corrida fotográfica.

Para protección de impactos directos, tanto a la cabina técnica como a la operativa se las rodeó con una pared de tambores de 200 litros llenos de turba; además, a la cabina operativa se le construyó un sobretecho con planchas de aluminio de la pista de campaña traídas del aeropuerto y encima le colocaron tambores de 200 litros con turba. En el resto del predio, se diseminaron máquinas viales y camiones fuera de servicio traídos del aeropuerto a efecto de que hicieran de barrera absorbiendo la mayor cantidad de esquirlas.

Dependencia operativa

El Escuadrón VyCA Malvinas dependía operativamente del CIC Malvinas y reportaba la información de vigilancia desde la cabina radar a los ploteadores de la Mesa de Información de Movimiento Aéreo (MIMA) del citado CIC. A pesar de que la situación táctica indicaba que el CIC del Sector de Defensa MLV era sin lugar a duda el de mayor actividad de todos los desplegados, la dotación VyCA de este estuvo conformada por solo dos suboficiales del Grupo I de Vigilancia Aérea – Escuela (GIVA-E) que se desempeñaron como ploteadores del CIC.

El CIC no contaba con personal de oficiales para desempeñarse como jefes de turno o asesores VyCA; eventualmente, ante el requerimiento del jefe del CIC, el jefe del Escuadrón oficiaba como tal.

⁹⁶ TONY BLACKMAN, *Vulcan Boys*, Londres, Grub Street Publishing, 2014. Capítulo 14 “Shriking, Rio y Regreso”. Narración del oficial navegador de radar David Castle de las misiones Black Buck 4, 5 y 6.

Personal

Al Escuadrón VyCA Malvinas desplegaron un total de 45 efectivos, 44 de ellos pertenecientes al GIVA y uno al GIVA-E (suboficial subalterno alumno de la Escuela de Radar). Estuvo integrado en forma permanente con ese efectivo discriminado de la siguiente manera: un jefe de Escuadrón, seis oficiales subalternos, seis suboficiales operativos, cuatro mecánicos de radar, tres mecánicos electrónicos que se desempeñaron como mecánicos de comunicaciones, tres de seguridad y defensa, dos mecánicos de generadores, dos conductores motoristas, un enfermero y diecisiete soldados clase 63.

Inicialmente la dotación estuvo conformada por 24 efectivos, pero se reforzó llegando a contar 45 integrantes para el 29 de abril. Ese incremento se debió principalmente al cambio de posición del radar desde el aeródromo hasta el sur del pueblo, en la zona más alta, a efectos de incrementar los alcances sobre todo a baja cota y aumentar las posibilidades de supervivencia ante ataque aéreo y naval.

El cambio de emplazamiento significó que el Escuadrón dejara de contar con el apoyo logístico y de seguridad que, hasta el 13 de abril, le brindaba la Base Aérea. A efectos de cubrir esa deficiencia, el 15 de abril, arribaron, provenientes del Grupo 2 VyCA, tres suboficiales subalternos y doce soldados clase 63 para cumplir las tareas de seguridad y defensa del Escuadrón; además, llegaron un conductor motorista y un operador radar como refuerzo de la dotación operativa. El 17 de abril, arribó otro conductor motorista, el 20 llegaron un controlador y un operador radar provenientes del Escuadrón VyCA de Comodoro Rivadavia, y finalmente, el 29 de abril, se incorporó un mecánico electrónico para reforzar el área de comunicaciones.

El personal desplegado en el conflicto fue: jefe de Escuadrón, mayor Miguel Ángel Silva; primeros tenientes Norberto Faber, Carlos Mazzochi y Juan Romero; teniente Guillermo Saravia y alféreces Hugo Mercau y Rubén Scacchi; suboficial mayor Antonio Cassani; suboficial ayudante Carlos Taborda; suboficial auxiliar Néstor Tambuzzi y José Palma; cabos principales Enrique Sierra, José Barrios, Carlos Quintana, Roberto Ullúa y Carlos Tévez; cabos primeros Roberto Baiz, Juan Egañas, Gabriel Merlino, Víctor Romero, Raúl Ramírez, Rolando Ulrich, Juan Nievas, Néstor Herrera y Oscar Distéfano, cabos Luis Rivero, Alejandro Matarazzo y Víctor Lescano; soldados clase 63 Bernardo Doiny, Jorge Maya, Roque Care, Osvaldo Miguel, Miguel Courtades, Bruno Romano, Roberto Gómez, Víctor Morales, Marcelo Nogueira, Pablo Bujak, Gustavo Osses, Fernando Escalante, Luis Casentini, Jorge Cerana, Alejandro Rodríguez, Juan Wosniak y Rogelio Escobar.

Ploteadores del CIC provenientes del GIVA-E: suboficial auxiliar Guillermo Corrado y cabo Ángel Garrido.

El Escuadrón incrementó su dotación en dos hombres (un oficial subalterno y un suboficial subalterno) desde los primeros días de mayo y hasta el fin de la contienda, como consecuencia de su desafectación de la dotación de la BAM Malvinas tras el bombardeo del 1 de mayo. Fueron incorporados para tareas logísticas y técnicas relacionadas con el funcionamiento del sitio. También, hacia el final del conflicto, se incorporaron en forma transitoria, por muy pocos días y sin tareas asignadas, cuatro suboficiales y un soldado evacuados de los puestos de la ROA, hasta su regreso al continente durante la noche del 13 de junio, en el último vuelo de C-130.

Personal incorporado como fuerza agregada: primer teniente Guillermo Montes; suboficial auxiliar Roberto Alonso; cabos principales Alberto Rosset y Raúl Guerra; cabos Carlos Funes y Roberto Pochetti; y soldado clase 63 José Zink.

En todo el conflicto —y a pesar de que la posición del radar fue atacada por fuego amigo nocturno durante la noche del 1 de mayo, desde posiciones del GADA 601 del Ejército ubicadas frente a las viviendas que ocupaban el Escuadrón VyCA, y del ataque directo con dos misiles Shrike antirradiación la madrugada del 31 de mayo—, la dotación no sufrió

ninguna baja mortal ni heridos en combate. Las únicas dos bajas se produjeron por accidentes: una el 22 de abril, cuando el cabo Lezcano fue atropellado por un Unimog del EA que le produjo pérdida de conocimiento, sangrado por fractura de cráneo y fracturas múltiples en un brazo, por lo cual tuvo que ser evacuado al continente para su mejor atención; y la otra baja el 13 de junio, durante la descarga de la bodega de un C-130, cuando el desplazamiento de una carga produjo la fractura de un brazo del suboficial principal Taborda, que provocó su internación en el hospital militar y posterior evacuación en el buque hospital *Bahía Paraíso*.

Área operaciones

El personal operativo estaba compuesto por siete controladores (de los cuales cuatro eran Etapa III en el sistema y tres Etapa II) y seis operadores de radar (tres de ellos expertos y el resto recientemente egresados de la Escuela de Radar). El jefe de Escuadrón integró los roles de combate como controlador Etapa III.

Las operaciones del escuadrón involucraron una amplia gama de actividades, desde la básica y fundamental de detección hasta el guiado de interceptaciones y combate aéreo, de acuerdo con el momento del conflicto.

Durante la primera etapa, hasta el inicio de las hostilidades, la principal tarea operativa ejecutada por el Escuadrón recayó en el apoyo a la navegación de las aeronaves militares de transporte de la Fuerza Aérea, de la Armada y civiles de las empresas aerocomerciales Aerolíneas Argentinas y Austral que mantenían el puente aéreo logístico desde el continente trasladando tropas, material y el apoyo necesario para las unidades desplegadas en las islas, como así también el apoyo a las navegaciones de reconocimiento llevadas a cabo por el Escuadrón Pucará ya instalado en las islas, a las formaciones de aviones de combate que llegaban desde las bases continentales, y a los vuelos del avión Britten Norman Islander del exgobernador británico tripulado por personal de la BAM Malvinas.

Desde las 09:00 del 12 de abril, hasta las 09:45 del 14 de abril (48 horas 45 minutos), el radar permaneció fuera de servicio por cambio de posición desde el aeródromo hasta el sur del pueblo, lo que incluyó el desarme, la carga, el traslado, la descarga, el armado y la puesta a punto en el nuevo sitio.

El 23 de abril a las 02:18, el rol de combate de turno detectó por primera vez un eco no identificado con parámetros de vuelo correspondientes a un avión británico en el azimut 140° a 28 km con 8000 metros. Entre el 23 y el 30 de abril, las detecciones se fueron incrementando hasta llegar a un mínimo de 60 ploteos británicos en ese período, la mayoría correspondiente a parámetros de vuelo de helicópteros en un rango de 28 a 37 km de promedio y en horarios principalmente nocturnos.

El 26 de abril, a las 11:58, el rol de combate de turno detectó por primera vez un eco con parámetros de vuelo correspondientes a Sea Harrier en el azimut 032° a 280 km con rumbo 123° y 10.000 metros, se mantuvo evolucionando en aparente PAC hasta desaparecer, a las 12:15, en el azimut 055° a 327 km.

Otra detección interesante se produjo el 28 de abril a las 16:15, cuando el rol de combate de turno detectó un eco con parámetros asimilables a un vuelo de exploración y reconocimiento británico en el azimut 068° a 403 km con 13.000 metros que desapareció en el azimut 033° a 430 km.

A partir del 1 de mayo, se comenzó a operar bajo condiciones de combate, situación que se mantuvo hasta la finalización del conflicto. El puente aéreo, por razones obvias, quedó prácticamente reducido a las operaciones de los Hercules C-130 y F-28 navales. El personal del radar pasó el centro de su atención al control de las escuadrillas y secciones de la aviación de combate de la Fuerza Aérea y eventualmente de la Armada.

Dicho control se ejecutaba sobre aeronaves que cumplieran misiones de ataque a blancos terrestres y navales, interceptación, cobertura aérea y diversión con los sistemas de armas Mirage M-III y M-5, Skyhawk A-4B y A-4C, BMK-62 Canberra y Learjet 35 A desde el continente, como con los IA-58 Pucará y Aermacchi MB-339 desplegados en las islas que operaban desde las BAM Malvinas y Cándor.

En el caso particular de los helicópteros, tanto de Fuerza Aérea como de Ejército, las características propias de su vuelo, baja velocidad y cota, dificultaba seriamente el control por su baja probabilidad de detección sumado al silencio radioeléctrico mantenido durante las operaciones. La falta de doctrina conjunta para operaciones bajo control radar dificultó también la posibilidad de brindar apoyo a los helicópteros del EA, cuyas tripulaciones no se comunicaban con el radar al igual que los helicópteros de Gendarmería y Prefectura. En contraposición, los helicópteros del escuadrón de la FAA se mantenían en escucha en frecuencia radar a efectos de recibir las posiciones de las PAC británicas en vuelo y proceder en consecuencia.

La información de inteligencia de medios enemigos y propios para el personal operativo del Escuadrón fue muy escasa y, en la mayoría de los casos, de importancia nula.

Lo mismo ocurrió con la llegada de las órdenes fragmentarias propias que implicaban la intervención directa del rol de combate del radar. Esta falta de información llevó la resolución de los eventos operacionales al uso de la improvisación por parte de los controladores a cargo de las misiones que se ejecutaban. Si bien con el transcurso de los días la situación fue tornándose más controlable, nunca se llegó a contar con el total de la información en tiempo y forma.

Los roles de combate del Escuadrón no mantuvieron una estructura homogénea durante la campaña; se fueron amoldando a la actividad operativa cambiante. Se identifican fácilmente dos periodos: el previo al 1 de mayo, y el posterior a esa fecha cuando comenzaron las hostilidades.

Teniendo en cuenta que el radar desplegó en configuración "Charlie", la más completa, con un *shelter* operativo (cabina) de tres posiciones de control, la tripulación mínima comprendía tres hombres: controlador, navegador y mecánico de radar. Por lo general, esta era la conformación adoptada durante los turnos nocturnos ya que la actividad de vuelo, tanto propia como enemiga, disminuía considerablemente.

Según la situación operativa, se incrementaba la tripulación hasta un máximo de siete: jefe operativo, dos controladores, un navegador en cabina, y en sitio un mecánico de radar, un mecánico de comunicaciones y un mecánico de generadores.

Desde el 6 de abril hasta el 4 de mayo inclusive, el radar operó las veinticuatro horas, en forma continua, salvo desde la tarde del 12 de abril hasta la mañana del 14 de abril, correspondiente al traslado de posición del radar, y durante las interrupciones por mantenimiento programado, falla técnica o viento fuera de norma.

A partir del 5 de mayo, el radar Cardion TPS-44 del Ejército Argentino comenzó a operar a un promedio de ocho horas diarias durante la noche (generalmente de 22:00 a 06:00) en tareas de vigilancia; excepto en las ocasiones en que se esperaban misiones de transporte, bombardeo o diversión desde el continente, ya que estas eran controladas exclusivamente por los roles de combate del Escuadrón o cuando se detectaba la posición de la flota británica y, en particular, si se localizaban unidades navales que ejecutaban bombardeo nocturno.

Este criterio de operación se adoptó para permitir llevar a cabo, principalmente, las tareas de mantenimiento preventivo y correctivo en el radar, en los generadores y en las comunicaciones, además de incrementar el descanso de las tripulaciones operativas (operadores y navegadores) que cumplieran turnos rotativos continuos de cuatro horas en promedio.

Desde el 5 de mayo hasta el 11 de junio inclusive, el radar Cardion totalizó en su rol de sensor principal para el CIC Malvinas, 240 horas de operación de las cuales 58 horas y 30 minutos fue operado por personal del Escuadrón VyCA.

Las características propias de la actividad de cualquier escuadrón de vigilancia y control aéreo lo perfilan como pieza fundamental del Sistema Aéreo de Defensa ya que la información procesada de los datos enviados por los radaristas es la que permite tomar decisiones para la ejecución de las operaciones aéreas.

En Puerto Argentino dicha información era enviada en tiempo real al Centro de Información y Control (CIC) Malvinas en donde se procesaba y permitía generar las acciones que podían resultar desde el despegue de aviones de combate en las bases continentales, hasta el establecimiento de la alerta roja por ataque aéreo o alerta gris por bombardeo naval.

La falta de doctrina conjunta que permitiera centralizar toda la información del movimiento aéreo y asignar las armas de acuerdo con la situación, derivó en la creación de una Central de Operaciones Antiaéreas Conjunta (COAaCj) con representantes de Fuerza Aérea, Ejército e Infantería de Marina, que se comunicaba por línea física directa, a través del CIC, con las cabinas de operación de los radares TPS-43 y Cardion; de esa manera la artillería antiaérea de las tres fuerzas evitó las demoras que se producían en el proceso de la toma de decisión. Desde antes del 1 de mayo, la imposición de alarma roja fuego libre y cese de fuego de todas las unidades de artillería antiaérea se tomaba en base a los ploteos pasados desde ambos radares.

La acción conjugada entre el radar y la Red de Observadores del Aire del Teatro de Operaciones Malvinas para determinar las alertas y las alarmas de Puerto Argentino y sus alrededores fue, sin lugar a dudas, el principal factor para disminuir la cantidad de bajas por acción de los bombardeos aéreos y navales.

A esto último se le sumó la capacidad de detección lejana de blancos navales como producto del comportamiento del lóbulo de irradiación del radar, bajo las singulares condiciones climáticas reinantes en el Atlántico Sur, que permitió seguir con regularidad la evolución de la trayectoria de la flota británica.

Así como se detectaba al grueso de la flota a distancias superiores a los 185 km, también se lograba seguir los desplazamientos que sistemáticamente a la noche realizaban una o dos unidades navales británicas para bombardear desde unas diez millas [18 km] las posiciones argentinas en el aeropuerto y los montes cercanos. Esto permitía que las unidades desplegadas en el terreno se protegieran contra el fuego naval.

Salvo el 1 de mayo, durante el ataque inicial del bombardero Avro Vulcan sobre el aeropuerto, en que el factor sorpresa jugó a favor del incursor, prácticamente no hubo aviones Harrier o Sea Harrier que no fuesen detectados por el personal operativo con suficiente antelación para que la artillería antiaérea de Puerto Argentino se alistara.

Esta última capacidad permitió, en varias ocasiones, alertar a formaciones de aviones de combate propios sobre la presencia de patrullas aéreas de combate británicas que evolucionaban próximas a las zonas de los objetivos materiales a atacar como, así también, coordinar el arribo y despegue de los Hércules C-130 para evitar ser atacados durante su permanencia en el aeropuerto.

El 1 de mayo, el Escuadrón VyCA Malvinas cumplió una actuación preponderante en el Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea Argentina. Durante esa jornada se controlaron dieciocho misiones de combate que determinaron el aborto del primer ataque aeronaval a Puerto Argentino. En las acciones se perdieron tres aviones propios (dos Mirage M-III y un Dagger M-5) que, sumados al Learjet 35 derribado posteriormente durante una misión de diversión y el Canberra BMK-62 derribado durante la última misión la noche del 13 de junio, constituyeron las cinco bajas de aeronaves controladas por el Escuadrón durante el conflicto.

La presencia del radar les significó a los británicos un constante dolor de cabeza que les impidió lograr la ansiada superioridad aérea que le proveyera libertad de acción para maniobrar con sus fuerzas aeronavales. Durante el conflicto, intentaron interferir el radar a través de contramedidas electrónicas, tanto activas (generadores de ruido electrónico) como pasivas (lanzamiento de *chaff*), con resultados pobres que no llegaron a afectar la operación de los controladores.

El TPS-43 se convirtió en blanco prioritario para el adversario generando una serie de incursiones específicas llevadas a cabo por bombarderos estratégicos Avro Vulcan desde la isla de Ascensión, armados con misiles antirradiación Shrike. Conocidas como Black Buck 4 (abortada en vuelo por falla en el reabastecimiento), Black Buck 5 y Black Buck 6, estas misiones tuvieron un relativo éxito al lograr la segunda de ellas, en la madrugada del 31 de mayo, impactar dos misiles tan cerca del radar como para producir daños estructurales a la antena y a las instalaciones próximas del Escuadrón sin lamentar bajas de personal. La rápida reacción desde el continente permitió que los repuestos necesarios llegaran a las 05:50 del 1 de junio en un C-130H, indicativo TOCO, que permitió que esa misma noche el equipamiento estuviera nuevamente en servicio operativo.

A pesar de los varios intentos, la tercera misión, en la madrugada del 3 de junio, si bien logró adquirir como blanco secundario y destruir un radar director de tiro de una batería de 35 mm del Ejército matando a sus operadores, no consiguió lanzar sus misiles contra el TPS-43. Habiendo detectado al incursor, el rol de combate de turno aplicó las tácticas correctas para que el Vulcan nunca pudiera adquirir el blanco.

Un dato casi desconocido de la actuación del radar fue el uso que se le dio para detectar, plotear y reportar la entrada dentro del rango y la posición azimutal requerida para el lanzamiento de los dos misiles Exocet MM-38 desde la costa de Puerto Argentino teniendo como blancos, en ambas oportunidades, los buques británicos que se acercaban para efectuar bombardeo naval nocturno. Si bien el primer lanzamiento no logró su cometido, el segundo impactó en la fragata *Glamorgan* y destruyó parte de la superestructura de la nave, incluidos el hangar y el helicóptero de a bordo.

De acuerdo con lo registrado en el Diario de Guerra del Escuadrón, desde el 6 hasta el 30 de abril, el radar operó 423 horas y 26 minutos en apoyo al puente aéreo desde las bases continentales. Acumuló 128 horas fuera de servicio por meteorología (vientos fuera de norma) que significaron veintiún cortes de giro de antena y energía, y dos horas fuera de servicio por fallas técnicas (cuatro cortes de giro y energía).

Durante el período comprendido entre el 1 de mayo y el 14 de junio, el radar operó 43 días, totalizando 680 horas y 29 minutos. Acumuló 15 horas y 42 minutos fuera de servicio por meteorología (vientos fuera de norma) que significaron cinco cortes de giro de antena y energía, 33 horas y 20 minutos fuera de servicio por fallas técnicas (cuatro cortes de giro y energía), y 10 horas y 15 minutos fuera de servicio por alerta roja sobre la posición (once cortes de transmisión).

En 67 días de operación, se totalizaron de acuerdo con los registros del Diario de Guerra 1103 horas operativas, 143 horas fuera de servicio por viento fuera de norma, 35 horas por falla técnica y 11 horas por alerta roja en la posición.

El TPS-43 operó 69 días de los 70 comprendidos entre el 6 de abril y el 14 de junio. El único día que no registró actividad fue el 13 de abril por el cambio de posición desde el aeropuerto hasta el pueblo.

De acuerdo con los registros del Diario de Guerra del Escuadrón y los relatos de las tripulaciones de los sistemas de armas que operaron entre el 1 de mayo y el 14 de junio, se controlaron al menos 163 misiones, entre controles abiertos y cerrados: 82 de combate, 51 de transporte, 18 de exploración y reconocimiento, y 12 del Escuadrón Helicópteros.

El TPS-44 Cardion del Ejército operó como sensor principal del CIC Malvinas 36 días de los 41 comprendidos entre el 5 de mayo y el 14 de junio. Los días 27 y 28 de mayo, y el 12 de junio, no registró actividad. En 36 jornadas operó un total de 283 horas y 6 minutos.

Mantenimiento, comunicaciones, logística y seguridad

El radar desplegado en Malvinas fue el W-430 identificado como Número 5 de acuerdo con la designación interna del Escuadrón Técnico del G2VyCA. Desplegó en configuración “Charlie” consistente en: antena, *shelter* (dos consolas tipo PPI UPA-62, VHF, HF), cabina operativa (tres consolas tipo PPI UPA 62 VHF, HF), cisterna de combustible, sistema FM 200 (microondas) y dos generadores Caterpillar.

Los turnos técnicos de primera línea estaban cubiertos por un mecánico en forma permanente en cabina, mientras el resto estaba presente en el sitio realizando tareas de mantenimiento preventivo y correctivo del equipamiento.

La salida de servicio más importante del equipo se produjo como consecuencia del ataque con misiles Shrike lanzados desde un bombardero Vulcan de la RAF, durante la madrugada del 31 de mayo. Los misiles impactaron en secuencia de segundos a unos diez metros de la antena el primero, y a unos pocos metros de las casas del escuadrón el segundo. Si bien la mayoría de la carga explosiva y las esquirlas del primer misil fueron absorbidas por los vehículos distribuidos en el terreno como protección para este tipo de ataque, varias esquirlas impactaron al radar perforando las guías de onda de la bocina y seccionando el cable de señales entre la cabina técnica y la de operaciones.

La segunda salida fuera de servicio importante, y que implicó 40 horas y 51 minutos sin operación del TPS-43, se produjo a las 04:09 del 18 de mayo y se prolongó hasta las 21:00 del 19 de mayo, cuando el sistema de refrigeración del transmisor sufrió una falla crítica que obligó a su recambio, previo envío de repuestos desde Comodoro Rivadavia.

Las comunicaciones desde la cabina de operaciones del radar con el CIC Malvinas se realizaban a través de una línea física con cable de aproximadamente 700 metros. Cuando comenzó a funcionar el radar Cardion como respaldo del TPS-43, se lo conectó con el CIC para el pasaje de la información a través del enlace de microondas proporcionado por el sistema Siemens FM-200 de dotación del Escuadrón hasta el sitio del TPS-43, y de ahí por otra línea física de 700 metros vía conmutador al CIC.

El Escuadrón se constituyó como el único totalmente autosuficiente de todos los escuadrones VyCA desplegados, ya que se proveyó de todos los servicios necesarios para su operación y supervivencia a partir de su instalación en el sitio definitivo el 13 de abril.

A tal punto logró su autosuficiencia, que se constituyó en proveedor de servicios y logística principalmente atendiendo requerimientos del CIC Malvinas, de la Jefatura de la BAM y de algunas de las unidades del Ejército que estaban cercanas a la posición del radar.

El parque automotor comprendía dos camiones Unimog del G2VyCA, y un Land Rover requisado y transformado en ambulancia y vehículo de enlace.

El personal se alojó en tres viviendas particulares amuebladas alquiladas a sus dueños, ubicadas muy próximas al lugar de emplazamiento del TPS-43, lo que facilitaba el movimiento hacia el radar y la seguridad del sitio. El servicio de racionamiento estaba a cargo de personal propio, que brindaba las cuatro comidas diarias en un comedor armado a tal efecto.

El mantenimiento de las instalaciones del sitio, el apoyo técnico básico como la carga de combustible para el radar y la verificación del estado de las líneas de comunicaciones físicas —por mencionar algunas de las tareas—, eran realizadas por el personal de soldados del Escuadrón cuando se encontraban libres del servicio de guardia.

El sitio radar se encontraba favorablemente ubicado en una posición rodeado de subunidades del Ejército, lo que permitía contar con un aceptable nivel de seguridad terrestre en

el perímetro externo de la posición. El personal de suboficiales y soldados del Escuadrón proveyeron el sistema de seguridad propio del perímetro interno a través de tres puestos de guardia permanentes durante la noche.

Una vez iniciadas las acciones bélicas y ante la certeza de que el radar constituía un blanco prioritario para los británicos, ya sea a través de ataque aéreo o tipo comando, el personal principalmente técnico libre de servicio durante los turnos nocturnos, se organizó para cubrir un servicio de rondín en las proximidades del sitio a efectos de reforzar la guardia del perímetro interno.

Red de Observadores del Aire (ROA)

BAM Malvinas



Las funciones de la Red de Observadores del Aire adquirieron relevancia por la necesidad de identificación temprana de los móviles aéreos que entraban sobre el centro de gravedad del ataque enemigo: el aeropuerto principal. Estratégicamente desplegados en círculos alrededor de las Bases Aéreas Militares, los observadores aéreos eran, hasta el 1 de mayo, en su mayoría personal civil, radioaficionados entrenados para cumplimentar estas tareas, con la particularidad de no estar cubiertos jurídicamente por la legislación de guerra vigente; por esta razón, una vez iniciadas las hostilidades, se comenzaría el relevo por oficiales y suboficiales de la Fuerza Aérea.

La ROA de la BAM Malvinas dependía directamente del CIC Malvinas y estaba dirigida por el suboficial mayor Alfredo Ocampo como encargado, el suboficial ayudante Álvaro Portal y el señor Carlos Biasotto como auxiliares. Este personal se alternó en la operación de la Central de Filtraje de la red y como operadores de la Mesa de Información de la ROA en el CIC. Los radioaficionados civiles que llegaron el 20 de abril fueron desplegados, a partir del 23, con sus equipos a distintos puntos de las islas y montaron los POA: M-1 Gustavo Lezcano y Carlos Lore, M-2 Enrique Font, Abel Ramírez Capdevila y Roberto Parets, M-3 Sergio Ridelnik y Jorge Noguera, M-4 Rafael Escuti y Luis Monti, M-5 suboficial principal Manuel del Pino y Enrique Guevara, M-6 Erio Díaz y Raúl Bottin, M-7 Julio Rotea y Terciano Zampieri, M-8 José Consigli y Juan Olivier, y M-9 Norberto Poletti y cabo primero Jorge Lanza de la IX Brigada Aérea, operador del radar ELTA.

En cada POA se asignó como seguridad un soldado armado de la Compañía de Defensa de la I Brigada Aérea de la BAM Malvinas.

Después de cinco días y nueve vuelos de helicópteros, se constituyeron nueve POA, pero, en la primera noche en que se completó la red, se desató una fuerte tormenta y al día siguiente se rescató a los integrantes del puesto 4, y, noches después, a los del 6. En definitiva, permanecieron desplegados siete puestos.

Debido a la urgencia, no se habían cumplido las formalidades legales para ponerlos bajo bandera. Al comenzar las hostilidades el 1 de mayo, se tomó conciencia de la falta de protección jurídica de los civiles. Ante esa situación, el 7 de mayo, el brigadier Castellano ordenó reemplazarlos por personal militar. En forma paulatina y, con un gran esfuerzo, se los sustituyó por oficiales y suboficiales que el progreso de las operaciones dejaba sin ocupación.

Iniciado el combate se aceleró y concretó esta sustitución. El personal militar desplegó con el equipamiento disponible; la vestimenta de abrigo no era la adecuada, el armamento escaso, los equipos de transmisión viejos y pequeños HT Motorola; pero la necesidad operativa y disposición incondicional de los designados posibilitó su eficiente distribución. El armamento consistía en un fusil FAL o una ametralladora Halcón, una pistola 9 mm y

cuatro granadas españolas para destruir los equipos de comunicación en caso de posibilidad de captura.

En distintas etapas de la guerra, se desempeñarían como observadores de la ROA de la BAM Malvinas los primeros tenientes Pedro Altamirano Bernahola y Luis París; los tenientes Eduardo Túñez y Abelardo Alzogaray; los suboficiales auxiliares Roberto Alonso y Ramón Campos; los cabos principales Raúl Guerra, Jorge Irusta y Jorge Capellino; los cabos primeros Omar Canesini y Ricardo González Ávalos; y los cabos César Roca, Carlos Funes, Roberto Pochetti, Oscar Doria y Carlos Gómez.

Los Puestos de Observadores Aéreos (POA) de la ROA, distribuidos alrededor de ambas Bases sobre las posibles avenidas de aproximación de los aviones enemigos, estaban en los probables pasillos de acercamiento terrestre hacia posiciones propias, y tenían una visión panorámica sobre las bahías y los accidentes costeros de la isla.

Minuciosamente seleccionados, estos lugares estaban en coordenadas que la orografía impedía la observación del radar AN TPS-43 de Puerto Argentino, posiciones de alto riesgo por la falta de apoyo en caso de necesitar refuerzos.

La premisa era «cazar y no ser cazado». Debían confundirse con la naturaleza turbera de día y siendo la misma oscuridad en la noche, constituyéndose en imprescindible alarma temprana de cualquier movimiento naval, terrestre o aéreo enemigo que atacara.

Para la planificación de la defensa, esta neurálgica tarea era esencial. Luego de precisas directivas, los observadores partieron en rasantes vuelos de helicóptero a esas trincheras en medio de la desolada turba isleña. Las palas rotativas de combate con destreza usaban vías de aproximación indirecta, para desorientar a los probables kelpers informantes establecidos en las cercanías.

Los ROA, posicionados en general en la altura de las serranías malvinenses para lograr un mayor alcance visual, realizaban las comunicaciones de inteligencia con un pequeño equipo de radio que, unido a dos cables, cumplía bien sus funciones; un alambre iba a una precaria antena que debía erguirse manualmente en el momento de la transmisión y otro cable a su alimentación eléctrica: una batería de auto que estaba semienterrada entre las piedras. En los habituales cambios de posición, el ácido de la batería corroía los precarios uniformes de combate; el cuerpo principal del equipo iba resguardado en plásticos que lo protegían de la persistente llovizna.

Para emitir se requerían frases cortas y preestablecidas, particulares de cada base. Las convenidas en la coordinación previa eran, por ejemplo: «palas, radial 270» (si se advertía un helicóptero enemigo), «planos, radial 140» (si se visualizaba un incursor aéreo) o «lagarto, radial 090 1200 metros» (si se veía una patrulla acercándose). No debían durar más de 25 segundos para evitar ser detectados mediante una triangulación trigonométrica británica en el terreno, como ocurrió con un vehículo de comunicaciones (ECA) de un POA que resultó destruido, y su operador providencialmente ileso. Se sabía que una vez detectada la posición, helicópteros con misiles o cohetes se aproximarían veloces y rasantes para atacar el lugar exacto donde había salido la emisión.

La particularidad de las quebradas malvinenses era la ausencia de árboles, es decir, de obstáculos que impidiesen la localización del personal desplegado, por lo que la carpa debió descartarse y se la enterró en la turba. De esta manera, el lugar de observación pasó a ser la intemperie con todas las dificultades de supervivencia que esto acarrea por la inclemencia meteorológica (el emplazamiento en estrechas cuevas, parapetados del viento con los riscos de las elevaciones). La posición de observación era visual con largavistas, desde lugares donde el frío y las precipitaciones eran más intensas.

Con las primeras nevadas de mayo, la temperatura descendió abruptamente; sin embargo, no se podía hacer fuego para mantener encubiertos los puestos (utilizar braseros hubiese sido necesario, pero fácil de detectar), por esta razón el racionamiento era siempre frío.

La protección de los víveres debía ser especial ya que pequeños roedores acechaban los pozos donde se almacenaban los alimentos. Además, los POA no siempre eran abastecidos con regularidad, por lo que había que cuidar el racionamiento estrictamente.

Los necesarios desplazamientos eran muy cuidadosos, los riscos con hielo eran muy resbaladizos (los borcegués resultaban inadecuados, con suelas de plástico que agravaban los accidentales deslizamientos). No se disponía de botiquín de primeros auxilios.

Uno de los mayores flagelos fue el consumo de agua contaminada. Los ríos y riachos que surcan las islas toman del suelo, de la turba, una sal compuesta de cianuro de potasio que la hace dañina para el tracto intestinal de quien la bebe. Esa agua contaminada resistía las píldoras potabilizadoras. Estos datos no eran conocidos por los improvisados infantes de montaña. El daño se tradujo en disenterías, diarreas, y fuertes dolores de cabeza y de vientre, en los primeros días del despliegue. El mismo problema lo sufrieron también las fuerzas británicas.

Los puestos avanzados de observadores cumplieron su rol de combate con creces, anticipando —a través del Centro de Filtraje— a la artillería antiaérea si el avión que entraba rasante era amigo o enemigo, advirtiendo del posicionamiento de unidades de superficie en las bahías, o el desplazamiento de comandos enemigos que ingresaban explorando áreas de probable desembarco. Algunos movimientos de incursión terrestre británica sobrepasaron los puestos de observación, con fuerzas y equipamientos superiores; en algún caso los comandos enemigos pasaron por encima de los defensores enterrados en sus posiciones.

Las condiciones de llovizna permanente, la falta de visibilidad y las nieblas cerradas impidieron los enfrentamientos, que, en caso de haberse producido, hubiesen sido totalmente desiguales. En ocasiones, los POA debieron cortar las comunicaciones por proximidad de tropas británicas y solo volvieron a transmitir después de prolongadas horas cuando la comunicación era segura y el CIC ya los había dado por abatidos o capturados (caso M-3 en cerro Brisbane: Altamirano/París/Rosas).

El Escuadrón Helicópteros fue central en el funcionamiento de los POA, ya que los pilotos conocían el lugar del terreno donde estaba cada puesto, aunque los movimientos eran los exclusivamente imprescindibles para no denunciar la posición ante el atento enemigo.

Los británicos reconocieron la labor de la ROA al afirmar que obtuvieron la mejor información avanzada para los comandantes argentinos, brindando valiosa alarma en tiempo real y precisos blancos rentables; por lo que habían decidido, en su orden de batalla, eliminar lo antes posible estos «soldados clandestinos».

Los ROA portaban información sensible para los británicos (el posicionamiento del resto de los puestos, las frecuencias de radio), por lo tanto no debían caer en manos del enemigo. Los incursores utilizarían todos los medios disponibles para neutralizar sus pérdidas de personal y material. Tal fue el caso del cabo primero Oscar Doria, del M-5 de la BAM Malvinas, que fue tomado prisionero y golpeado para obtener información.

BAM Cóndor

La defensa antiaérea de la Base Aérea Militar Cóndor constaba de varios elementos que interactuaron enlazados bajo un comando operacional ejercido desde el Puesto de Comando. Ellos fueron: el radar TPS-43 de largo alcance ubicado en Puerto Argentino, armas anti-aéreas de tubo controladas por un director de tiro, un radar ELTA, la ROA, misiles IR portátiles y hasta la defensa antiaérea con armas livianas (barrera de fuego), además de un adecuado sistema de comunicaciones con redundancias en las capacidades, para asegurar el comando y control.

Como se ha dicho, el radar TPS-43, ubicado en Puerto Argentino, cubría ambas islas pero con una sensible disminución de cobertura hacia el oeste debido a las elevaciones; la altura

mínima de detección estaba alrededor de 1500 metros, por lo tanto los vuelos debajo de esa cota eran imposibles de plotear.

La orografía en el istmo de Darwin es irregular; Lafonia, hacia el sur, presenta colinas similares a las cuchillas entrerrianas, que se tornan más bajas y de suaves pendientes en el centro del istmo propiamente dicho; las alturas de Rivadavia nacen en el istmo y se distribuyen en un cordón hacia el noreste que finaliza en los cerros frente a Puerto Argentino; esto generaba las zonas de exploración muertas para el radar TPS-43.

Las piezas de artillería antiaérea (Oerlikon 35 mm y RH 20 mm) calibraron sus envolventes de tiro coordinando los alcances con los lóbulos del director de tiro Skyguard (35mm) y el radar ELTA (20 mm), también afectados por el ambiente geográfico.

Con toda esta información de cobertura radar, más la envolvente de fuego (alcance máximo de las armas), se tuvo un panorama general. Los especialistas en inteligencia de combate de la FAA sumaron otro dato: las probables avenidas de aproximación de vectores aéreos del enemigo, de acuerdo con las características de los Sea Harrier y Harrier GR.3 y su doctrina de empleo.

En esos lugares —los posibles corredores de aproximación y donde la cobertura radar era baja o nula— se desplegó la ROA y se establecieron cuatro Puestos de Observadores Aéreos (POA) entre el 27 y 28 de abril.

Ubicados a una distancia entre 11 y 13 km del Puesto de Comando de la BAM Cóndor, y de acuerdo con la velocidad de aproximación de los vectores incursores, los POA podían dar la alerta un minuto y diez segundos antes del ataque, tiempo suficiente para adquirir el blanco por modo radar, TV u óptico, si se trataba del director de tiro Skyguard para los cañones de 35 mm, o confirmarlo en el radar ELTA para la batería de RH-202 de 20 mm y los misiles SAM-7.

Los cuatro POA iniciales de la ROA de la BAM Cóndor eran: “Vasco” (en el seno de Choiseul), “Hiena” (caleta Brenton-estrecho de San Carlos), “Roca” (punta Cantera-estrecho de San Carlos) y “Biguá” (Lafonia), en comunicación con un Centro de Filtraje ubicado en Operaciones del Puesto de Comando de la BAM Cóndor. Este Centro de Filtraje a su vez retransmitía al Centro de Filtraje Principal del CIC Malvinas en Puerto Argentino.

Como resultado del análisis táctico del ataque del 1 de mayo, el POA “Hiena” fue cambiado de posición, y operó del 4 al 24 de mayo en el cerro Alberdi cubriendo la avenida de aproximación de vectores aéreos enemigos desde el norte.

El Centro de Filtraje recibía la información de rutina —que en la BAM Cóndor se estableció cada dos horas— y la información táctica del momento (Flash) que podía ser aérea, naval o terrestre. Para la información táctica inmediata aérea, el Centro de Filtraje retransmitía a la artillería antiaérea lo que relataba el POA.

El 29 de abril de 1982, así estaba desplegada la ROA de la BAM Cóndor:

- POA “Roca”: alférez Rómulo Sasone y soldado C/63 Rubén Junco
- POA “Hiena”: alférez Jorge Blázquez y soldado C/63 Julio Arroyo
- POA “Vasco”: alférez Mario Egurza y soldado C/63 Andrés Coronel
- POA “Biguá”: alférez Eduardo Javier Daghero y soldado C/63 José Morales
- Centro de Filtraje en el Puesto de Comando: alférez Andrés Gazzo y soldado C/63 Oscar Vaca

Entre los días 23 y 24 de mayo, fueron atacados los POA “Roca” y “Hiena 2”, ubicados al norte de la BAM Cóndor, durante el avance desde San Carlos de patrullas de exploración británicas.

A partir del 25 de mayo y hasta el 29 de mayo, operaron los POA “Biguá” y M-7 ubicados al sudeste y al este de la base aérea, en Lafonia y en el seno de Choiseul.

Servicio Religioso

El 5 de abril, al arribar a Puerto Argentino, el presbítero Roque Manuel Puyelli fue el primer capellán de la Fuerza Aérea en pisar territorio malvinense. Su preocupación era mantener en alto la fe y la moral de la tropa, para lo cual no escatimó esfuerzos. Bregó por donaciones que no tardaron en llegar; desde una imagen de Nuestra Señora de Fátima y diez mil rosarios, hasta guitarras y decenas de pelotas de fútbol que, en gran medida, ayudaron a los hombres a sobrellevar los momentos difíciles.

Poco después, se sumaron los capellanes de la Fuerza Aérea, padre Norberto Sorrentino, padre Tadeo Coradazzi y el padre Juan Corti de Comodoro Rivadavia, en calidad de voluntarios y transitorios.

Oficiar el servicio religioso no era fácil: el viento, la temperatura y la lluvia fueron inconvenientes constantes, pero siempre pudo más la voluntad de los combatientes que se reunían alrededor de los improvisados altares.

Un ejemplo claro fue la misa celebrada el domingo de Pascua en una carpa ubicada en las cercanías del aeropuerto; la temperatura era de catorce grados bajo cero, con viento y gran nubosidad. Las palabras del brigadier Castellano fueron una inyección de ánimo:

Omnipotente Señor de las batallas, que con tu poder y providencia eres Rey de Reyes de los cielos, la tierra y el mar, porque nos enseñaste a dar a Dios lo que es de Dios y al César lo que es del César. Porque nos aseguraste buscar primero el Reino de Dios y su Justicia. Porque caíste en la tierra como semilla, para morir y dar con ello abundante fruto. Porque nos diste una Patria grande que va desde La Quiaca a la Antártida y desde la cordillera al Atlántico, donde nuestras son estas islas que hoy huellan con orgullo nuestros pies de argentinos bien nacidos, y porque no amamos tanto la vida que temamos la muerte y porque si morimos en tu Gracia, resucitaremos contigo para la Vida Eterna.

En esta Pascua de Resurrección nos consagramos al Corazón Inmaculado de tu Madre, la Virgen María, bajo la advocación de la Virgen del Rosario, con cuyo nombre fue designado este operativo, y en recordación de la otra gesta heroica de Liniers y la victoriosa batalla de Lepanto, Reina y Madre de la Nación Argentina; de hoy en más, depositamos en tus manos nuestros cuerpos y nuestras almas, nuestra juventud y nuestra garra criolla, nuestra vida y nuestra muerte, para que dispongas de ellas lo mejor que te convenga.

Te consagramos, también desde hoy, estas Malvinas Argentinas, pidiéndote que alejes para siempre todo signo de pecado, de error y de herejía aquí existentes. Queremos que —como en el continente— seas honrada con la devoción que más te agrada, el Santo Rosario, porque solo así mostraremos al mundo que somos una Nación invencible.

Finalmente, a partir de este momento, te reconocemos como Comandante en Jefe Espiritual de nuestros hombres de tierra, mar y aire y, desde lo profundo de nuestro corazón de argentinos, damos respuesta a la voz que nos dice: «A la Virgen del Rosario, ¡subordinación y valor...!»

...Y el contingente congregado respondió con el alma y a viva voz: «¡Para servir a Dios y a la Patria!».

El 16 de abril, el vicario general castrense, monseñor José Miguel Medina, visitó las islas, acompañado por el monseñor José Mario Menestrina, de Ejército; los presbíteros Ovidio Félix Trípodí, de Fuerza Aérea; Domingo Carmelo Genise; de Armada; y el capellán castrense presbítero José Fernández, el único con experiencia de guerra (en África en 1959 y 1966).

El padre Fernández era el coordinador castrense y efectuaba las transmisiones de televisión. Participó activamente tanto en el diario *La Gaceta* como en las emisiones radiales que llevaron tranquilidad a las familias de los soldados, entre las que se hizo muy conocido. Él trasladó a las islas diez bolsas con mil rosarios en cada una.

Pero el padre Puyelli no se hallaba bien de salud, y el padre Gonzalo Eliseo Pacheco, también de Fuerza Aérea, aceptó el ofrecimiento del presbítero Trípodí de viajar a Malvinas para reemplazarlo.

Arribó a Puerto Argentino el 23 de abril y de inmediato se reunió con Puyelli, que le entregó los elementos para la celebración de la santa misa. El mismo día ambos regresaron al continente. Pacheco pasó la noche en la IX Brigada, y regresó a las islas en la madrugada del sábado 24. Era la primera vez que vestía el uniforme de combate y lo invadía la expectativa de saber hasta dónde alcanzaría su labor pastoral.

Pernoctó en un hangar del aeropuerto, junto al Grupo de Operaciones Especiales; a la mañana siguiente, se trasladó a Prado del Ganso donde había otros dos capellanes; pero el 30 decidió regresar a Puerto Argentino, por la presencia de numerosos efectivos de Fuerza Aérea que necesitaban atención religiosa.

Pacheco se preocupó por conocer a la gente, conversar con profundidad con los soldados y celebrar misas. En estos casos, fue muy significativa la participación de oficiales y suboficiales, a pesar de estar ocupados en otras tareas. Aún no se tenía gran conciencia del peligro, había alegría y cordialidad. Esta etapa sirvió para acentuar el espíritu religioso de quienes presentían las horas difíciles por venir.

En varias oportunidades, Pacheco acompañó a los pilotos del avión Islander, propiedad del exgobernador, que se utilizaba para realizar vuelos de enlace y exploración entre diferentes establecimientos de las islas y donde había tropas argentinas desplegadas; aterrizaban en pistas precarias y él aprovechaba para realizar su labor pastoral.

A las 04:40 del 1 de mayo, el primer bombardeo sobre la zona del aeropuerto despertó abruptamente a los que pernoctaban en el hangar. Los impactos fueron muy próximos. La falta de instrucción para el combate del sacerdote hizo que quedara muy expuesto, junto a integrantes del Grupo de Operaciones Especiales y del Ejército. Esa mañana, se produjeron las dos primeras bajas. La presencia de los capellanes sirvió para fortalecer el espíritu de los hombres.

Durante mayo, Pacheco convivió junto al equipo periodístico de la agencia Telam, pero eran constantes sus viajes al aeropuerto para celebrar misa o visitar al personal del Grupo de Operaciones Especiales, el puesto de socorro sanitario, la torre de vuelo y, si el enemigo lo permitía, las posiciones de los artilleros.

El estado de alerta continua aumentaba la necesidad de rezar y participar de las celebraciones en los lugares más diversos: en el Centro de Información y Control, en la escuela donde se hospedaban los oficiales y suboficiales durante sus turnos de descanso, y hasta en el depósito de abastecimiento de la Fuerza Aérea conocido como la Casa de Piedra. Toda oportunidad era buena. También en la capilla católica del pueblo, Pacheco se reunió con hombres de todas las fuerzas y compartió la misa, sin distinción de jerarquías.

En la mayoría de las posiciones, se rezaba el Santo Rosario a diario, dirigido o motivado por los jefes, oficiales y suboficiales. Durante el peligro, la necesidad de orar crecía, hacerlo les brindaba paz.

En una oportunidad, el mayor Maiorano, jefe del contingente de artillería antiaérea de la Fuerza Aérea, le pidió a Pacheco que fuera al aeródromo y pasara la noche con ellos. El sacerdote preguntó: «¿Y si bombardean qué hacemos?!». El mayor contestó: «Y..., usted rece que nosotros tiramos». Risas en momentos de tensión.

Los domingos, por lo general, Pacheco se acercaba al hospital; también, se reunía con los hombres de comunicaciones, de radar, de la Armada y del Ejército. Luego sus visitas a la zona del aeropuerto se hicieron menos frecuentes, pues las sucesivas alarmas rojas y la falta de movilidad dificultaban el traslado tras el toque de queda.



Imagen de la Virgen de Loreto llevada a Malvinas por el padre Pacheco. Fue entronizada y colocada sobre una piedra por el cabo primero Roberto Barrientos, cerca del Puesto de Comando del GOE. Permaneció durante toda la guerra intacta sin que la dañara el fuego enemigo. Fue repatriada en manos del mismo padre Pacheco que la llevó consigo durante la permanencia como prisionero de guerra - Archivo GOE

El 12 de junio, por orden del gobernador, se trasladó al Upland Goose Hotel, lugar donde se alojaban los capellanes de las otras fuerzas. Se repartieron las tareas, aunque ninguno hacía distinciones con respecto a las necesidades espirituales de los combatientes.

El 14 de junio, luego del alto el fuego, los ánimos se distendieron. El silencio que siguió a la rendición les resultaba extraño. Ese día, el padre Pacheco fue recibido por el comodoro Destri, en el aeropuerto, y permaneció con él hasta que fueron embarcados como prisioneros.

Fue el único capellán que permaneció en las islas para celebrar misa. Por su condición de sacerdote, los británicos le permitieron conservar sus pertenencias, incluso elementos de aseo personal que no permitían al resto. Luego de llegar a San Carlos en un Chinook, conoció a un capellán católico británico que se mostró amable y le ofreció su apoyo para la asistencia religiosa. Antes, ya habían realizado misas con argentinos y británicos, con intérprete.

El contingente de prisioneros fue alojado en el frigorífico de la zona. En condiciones muy precarias, permanecieron allí unos quince días y cotidianamente el padre Pacheco oficiaba misa para todos los prisioneros. Durante una visita de inspectores de la Cruz Roja Internacional, Pacheco junto a otros prisioneros protestaron por las condiciones a las que eran sometidos. Lograron acelerar la fecha para ser embarcados.

En los últimos días del mes, dio un responso para nueve argentinos sepultados allí, seis en una fosa común y tres en fosas individuales, cada una con su cruz. El jefe británico del campo ignoraba quiénes eran y tampoco lo sabían los delegados de la Cruz Roja. Se suponía que habían fallecido en el exfrigorífico San Carlos, donde funcionaba el hospital de campaña de los británicos y donde fueron atendidos los heridos de la batalla de Darwin.

Previamente, y ante la solicitud de un mayor británico, junto a un oficial y varios suboficiales, alambrió el perímetro de las tumbas y pintó las piedras y las cruces. Al día siguiente,

asistieron a misa en dos grupos: primero, uno grande; después, uno más pequeño, con los oficiales de mayor jerarquía que habían sido separados luego de los interrogatorios.

El 1 de julio, fueron trasladados al buque *Saint Edmund*, su nueva prisión. Las condiciones de vida mejoraron.

El sábado 3 de julio, mientras permanecían fondeados en la bahía de Puerto Argentino, los mandos británicos solicitaron al padre Pacheco que acompañara al capitán de fragata IM Carlos Robacio, de la Armada, hasta las cercanías del monte Tumbledown, para inhumar nueve cadáveres de combatientes argentinos que se hallaban a la intemperie.

Cubiertos por la nevisca, se veían papeles y latas de un *vivac*; rescataron los cuerpos y los trasladaron en helicóptero al cementerio de Puerto Argentino. Pacheco rezó un responso en castellano y, luego, uno en latín junto a monseñor Spraggon, obispo católico del lugar. Al finalizar la oración, un soldado galés rindió honores con un toque de silencio.

Un domingo, Pacheco celebró misa para los seiscientos prisioneros; la cantidad de personas, y la incomodidad del ruidoso lugar impidieron la total participación de los fieles. Al otro día, hubo otras dos celebraciones; esta vez, en un sitio más adecuado. Los guardias no portaron armamento durante las ceremonias, en señal de respeto.

Luego de la misa, el buque fue desplazado hacia la zona de bahía de la Anunciación. El 12 de julio, zarparon y, el 13, les comunicaron que navegaban hacia el continente. Esta noticia se vivió con alivio y esperanza. Al día siguiente, arribaron a Puerto Madryn.

La labor desarrollada por los hombres de Dios de todas las fuerzas fue de gran valor para los combatientes argentinos. Ninguna condición, por extrema que fuera, impidió a estos abnegados sacerdotes estar al lado de sus hombres. Llegaron a puntos de difícil acceso, aún a riesgo de quedar expuestos a situaciones de peligro para las que no estaban preparados, porque las necesidades espirituales de los combatientes no sabían de horarios, frío, lluvia o nieve.

Capítulo 17

Protagonismo de los Escuadrones Aéreos

La totalidad de los integrantes de los escuadrones aéreos que operaron durante el conflicto, ya sea desde el continente o desde las islas, asumieron el compromiso de defender Malvinas como objetivo primordial. Cada sistema de armas, con características y empleos distintos, logró una adaptación adecuada al teatro de operaciones, un escenario aeronaval inédito para la Fuerza Aérea. De acuerdo con sus capacidades, algunos en mayor medida que otros, tuvieron la oportunidad de operar contra la flota británica y las fuerzas terrestres que avanzaban sobre Malvinas. En el caso de la aviación de combate, provocó serios daños a buques de última tecnología militar.

Estos hombres, con material bélico más antiguo que sus contendientes y operando a mayor distancia en condiciones menos ventajosas, se constituyeron, con tácticas impensadas y coraje, en la punta de lanza de la aviación ofensiva de la Fuerza Aérea.

BMK-62/64 Canberra



El año anterior al conflicto, el Escuadrón Canberra había volado aproximadamente 3.600 horas y el nivel de adiestramiento de las tripulaciones era óptimo, en relación con los planes del marco regional vigentes. Se realizaron prácticas de tiro con bombas de ejercicio en cada una de las salidas diarias de adiestramiento, se efectuaron vuelos con lanzamiento de bombas de guerra en campos de tiro táctico y se intervino con éxito en varios ejercicios de comprobación.

Si bien se realizaban temas de formación en condiciones de vuelo por instrumentos (IMC), no se habían previsto ni ejecutado temas de formación nocturna. Durante el conflicto, el Grupo Técnico debió instalar en tiempo récord

dos pequeñas luces blancas en el extradós de los planos para facilitar la formación nocturna, manteniendo el resto de las luces apagadas.

No se habían previsto ni practicado operaciones aéreas sobre el océano Atlántico. Tampoco se habían realizado ejercicios prácticos de supervivencia en el mar. Para solucionar parcialmente esa deficiencia, del 14 al 23 de abril, se efectuaron doce salidas de navegación diurna de adiestramiento sobre el mar, desde Trelew hasta Malvinas, permitiendo reconocer también la topografía de las islas.

Se realizó un completo despliegue de personal y material técnico a la BAN Trelew, desde donde fue factible el apoyo a todas las operaciones. Además, durante el transcurso de la contienda, se ordenaron redespiegues de escalones técnicos hacia Mar del Plata, Río Grande, y, finalmente, hacia Río Gallegos, unidades donde no se contaba con la totalidad de personal técnico especialista y material para ejecutar, en tiempo y forma, todos los cambios de versión de combustible ordenados y todas las configuraciones de armamento previstas. Como resultado de estas deficiencias, se cita a modo de ejemplo, que se realizaron once salidas desde la BAM Río Gallegos para realizar bombardeo en altura sobre Malvinas; de ese total, en nueve salidas no hubo tiempo ni apoyo técnico para desmontar el tanque de combustible de 300 galones, y los aviones despegaron con cinco bombas MK-17 cada uno en lugar de llevar las ocho bombas posibles. Solamente dos aviones, curiosamente los BMK-64 —los doble comando—, lanzaron la capacidad máxima de ocho bombas MK-17, o sea que, en lugar de configurar con 88 bombas las once salidas, solo se configuraron los aviones con 61 bombas.

No se disponía de un stock suficiente de tanques de combustible de puntera lanzables, lo cual fue limitando, hacia el final del conflicto, las posibilidades de usar todas las versiones

de combustible. Se utilizaron, en primer lugar, todos los tanques metálicos originales del avión, luego se instalaron algunos tanques de fibra de vidrio de fabricación nacional, pero estos funcionaban con deficiencias, ya que pequeños trozos de fibra que se desprendían obturaban los conductos y el combustible no podía ser trasvasado.

El avión estaba equipado originalmente con un radio-altímetro, pero se trataba de un instrumento muy antiguo, de poca precisión a baja altura, con un lóbulo indicador que oscilaba demasiado, indicaba cada 50 pies y estaba ubicado en el puesto del navegador, lo que significaba sumar un retardo con la lectura y la transmisión de esta hacia el puesto del piloto.

El Canberra contaba con un sistema de navegación Doppler que, a pesar de ser muy antiguo, tenía mucha precisión para ejecutar navegaciones sobre la zona continental, pero al usarlo sobre el mar, según el estado de este, el sistema no recibía suficiente señal de retorno y continuaba trabajando con información anterior en memoria, acumulando errores de navegación.

El Escuadrón no disponía de trajes antiexposición y, recién a mediados de mayo, fueron provistos algunos de distinto tipo y procedencia. No se contaba con una provisión individual, y cada escuadrilla que comenzaba el turno de alerta recibía de la escuadrilla saliente los trajes antiexposición; había algunos equipos extra, pero no uno por tripulante.

La ausencia de un oficial en la Fuerza Aérea Sur que conociera el sistema de armas BMK-62/64 con la profundidad suficiente como para dar factibilidad a una determinada misión motivó demoras, consultas previas, y errores en cuanto a los perfiles de vuelo y autonomía de los aviones.

El empleo del Canberra al principio del conflicto estuvo restringido por el tamaño de su firma radar y escasa maniobrabilidad que lo hacía muy vulnerable a los sistemas antiaéreos; de hecho, su utilización para ataque contra objetivos navales no fue adecuada para las capacidades de este sistema de armas. Pero a partir del 26 de mayo, con el empleo como bombardero nocturno, comenzó una serie de ataques a las fuerzas terrestres británicas que ocasionó importantes daños en la playa de desembarco y en el establecimiento San Carlos el 27, 29 y 31 de mayo. Luego, entre el 1 y el 5 de junio, se centrarían los lanzamientos nocturnos sobre el avance de las tropas británicas en cercanías del monte Kent, en algunas oportunidades apoyados por el radar Malvinas que les confirmaba el punto de lanzamiento. (Ver capítulos 12 “Defensa de la Base Cóndor” y 13 “La FAS se empeña a fondo”).

Es evidente que para los británicos constituía un grave problema la capacidad de bombardeo nocturno de los Canberra, empleo que los ingleses habían descartado desde el comienzo del conflicto, ya que, con un considerable poder de fuego, condicionaba en gran forma a las posiciones terrestres. Para contrarrestar los ataques nocturnos, el almirante Woodward puso en marcha la Operación Cambelow que consistía en el acercamiento hacia el oeste del portaaviones *Invincible* durante la noche para lograr un menor tiempo de reacción, e interceptar a los Canberra y a los C-130 que continuaban la saga de aterrizajes en la BAM Malvinas llevando elementos logísticos esenciales y de vuelta evacuando a los heridos más graves.

El 8 de junio, la escuadrilla NEGRO, con cuatro aviones, participó junto al C-130 bombardero del ataque al superpetrolero *Hercules*, detectado como barco logístico sospechoso que se dirigía a abastecer a la flota. Con bombas que quedaron sin detonar en su interior tras ambos ataques, después de varios días de haber arribado a la costa de Brasil, el buque fue hundido por su armador a 700 km al este de Florianópolis.

El 12 de junio, los Canberra bombardearon posiciones terrestres en bahía Agradable y monte Harriet, y, finalmente, la noche del 13 de junio, la sección BACO atacó Port Harriet House, en la última operación ofensiva de la FAS que le costó la vida al capitán Fernando Casado.

Entre el 1 de mayo y el 14 de junio, se realizaron 52 salidas operativas, y la disponibilidad del sistema de armas resultó de un 94,5% (porcentaje entre salidas previstas y cumplidas).

Es destacable que, durante el conflicto, la unidad de asiento (II Brigada Aérea de Paraná) logró desplegar la totalidad del material aéreo existente (nueve aviones) tras acelerar en tiempo récord las inspecciones de los aparatos no disponibles.

Material destruido: dos aviones.

Cayeron heroicamente en combate: el capitán Fernando Juan Casado (13 de junio), el primer teniente Mario Hipólito González (1 de mayo) y el teniente Eduardo Jorge de Ibáñez (1 de mayo).

A-4B Skyhawk



Una característica destacable del sistema A-4B, lo mismo que del modelo C, fue la capacidad de reabastecimiento en vuelo —proveniente de los KC-130—, que no solo permitió a las escuadrillas un mayor tiempo sobre la zona de operación, sino también asegurar el regreso de aquellos aviones que volvían con muy poco combustible o con pérdidas significativas ocasionadas por el fuego enemigo, salvando, en muchos casos, las vidas de sus pilotos.

La versión de combustible más utilizada fue con tanques internos completos y dos externos de 300 galones (1350 litros) cada uno. Las configuraciones de armamento más usuales fueron una bomba MK-17 de 1000 libras (454 kg) en la estación central del avión; o mediante adaptadores TER o MER, tres o cuatro bombas de 250 kg respectivamente, ya sea con cola lisa (BR) o de cola frenada con paracaídas (BRP) de acuerdo con el tipo de objetivo a atacar, y cañones de 20 mm con 200 proyectiles.

Cabe destacar que existían algunas deficiencias y limitaciones en el material aéreo y en el equipamiento personal de los pilotos, entre las que se pueden mencionar las siguientes: no todos los aviones estaban equipados con el sistema de navegación Omega; los trajes antiexposición comenzaron a llegar ya iniciado el conflicto y no alcanzaron para todos los tripulantes; los cañones de 20 mm no eran totalmente confiables; no se contaba con equipos de a bordo RWS (*radar warning system*) para detectar misiles lanzados; y —quizás una de las deficiencias más importantes— las bombas utilizadas (MK-17) no eran adecuadas contra blancos navales, lo que ocasionó que muchas que impactaron en los buques enemigos no detonaran, o los atravesaran de lado a lado sin explotar o explotaran en el agua.

Otro inconveniente que se presentó durante los vuelos a baja altura sobre el mar fue la salinización del parabrisas frontal del avión, lo que impedía la visión de los pilotos en los momentos más críticos del ataque. Gracias al ingenio y la inventiva del personal técnico se pudo superar el problema con la aplicación de una silicona especial sobre los parabrisas.

Debe destacarse que, a pesar de todos estos aspectos desfavorables, nunca se quebró la firme voluntad de lucha, sino, por el contrario, se fortaleció a lo largo de la guerra.

El esfuerzo del personal de apoyo técnico para mantener y recuperar el material aéreo fue excepcional. A lo largo de los intensos días que duró la contienda, nunca se perdió un avión por fallas técnicas.

Dentro de los principales daños causados a la flota británica, figuran los hundimientos de la fragata Tipo 21 *Antelope* (23 de mayo), el destructor Tipo 42 *Coventry* (25 de mayo), el buque de desembarco *Sir Galahad* (8 de junio) y un lanchón de desembarco LCU (8 de junio). (Ver Capítulo 11 “Batalla de San Carlos” y Capítulo 14 “Hasta el cese de fuego”).

Participaron también, junto con aviones M-5 y A-4Q navales, en el hundimiento de la fragata Tipo 21 *Ardent* (21 de mayo) y pusieron fuera de combate al destructor Tipo 42 *Glasgow* (12 de mayo), a la fragata Tipo 12 *Argonaut* (21 de mayo) y al buque de desembarco *Sir Tristram* (8 de junio).

Los buques averiados de distinta consideración fueron la fragata Tipo 22 *Brilliant* (12 de mayo), el buque de desembarco *Sir Lancelot* (24 de mayo) y la fragata Tipo 22 *Broadsword* (25 de mayo).

Por último, cabe destacar el ataque exitoso a las fuerzas terrestres británicas en proximidades del cerro Dos Hermanas, en el que se lanzaron veintiún bombas de 250 kg con espoletas KEMA de autodetonación sobre una concentración de tropas y medios, y el Puesto de Comando del general Moore la tarde previa al inicio del ataque final sobre Puerto Argentino (13 de junio).

Entre el 1 de mayo y el 14 de junio, se realizaron 133 salidas operativas con una disponibilidad del sistema de armas de un 93,7% (porcentaje entre salidas previstas y cumplidas).

Se desplegaron un total de veintiocho aviones a lo largo del conflicto, de los cuales resultaron destruidos diez.

Cayeron heroicamente en combate el capitán Hugo Ángel Del Valle Palaver (25 de mayo); los primeros tenientes Manuel Oscar Bustos (12 de mayo), Luciano Guadagnini (23 de mayo), Fausto Gavazzi (12 de mayo) y Danilo Rubén Bolzán (8 de junio); los tenientes Mario Héctor Nívoli (12 de mayo), Jorge Rubén Ibarlucea (12 de mayo) y Juan José Arrarás (8 de junio); y el alférez Alfredo Jorge Vázquez (8 de junio).

A-4C Skyhawk



El avión A4-C contaba con un equipo de navegación de baja frecuencia VLF Omega (Litton LTN-211), al que se le adicionó el sistema IFF y un radio-altímetro.

A diferencia de su modelo cercano, el A-4B, el C poseía dos estaciones alares adicionales (en total 5) que le permitían aumentar la configuración de armamento. El 1 de mayo, luego de iniciadas las hostilidades, cumplieron varias salidas de cobertura aérea defensiva con misiles Shafir.

Las configuraciones de ataque fueron similares a las de A-4B, compuestas por dos tanques externos de 300 galones (1350 litros) cada uno, con una bomba MK-17 de 1000 libras (454 kg) en la estación central, o también con adaptadores de armamento, y tres o cuatro bombas de 250 kg de cola lisa o frenada. La casi totalidad de los vuelos se realizaron con reabastecimiento de los KC-130.

El 9 de mayo, con muy mala meteorología, una sección desprendida de la escuadrilla TRUENO, con la misión de atacar el destructor *Coventry* y la fragata *Broadsword*, logró penetrar por el norte de las islas y establecer un vuelo rasante sobre el mar gracias al radio-altímetro. Volando en condiciones extremas, la sección fue perdiendo poco a poco las referencias de altura y profundidad, y el contacto entre aviones se volvía cada vez más difícil. Las pésimas condiciones meteorológicas hicieron que ambas aeronaves se estrellaran contra un islote en el archipiélago de las Sebaldes. La inquebrantable voluntad de cumplir con su misión hizo que los pilotos fueran más allá del cumplimiento de su deber. El sacrificio de los tenientes Casco y Farías serían las primeras bajas del Escuadrón A-4C.

El 21 de mayo, iniciada la Batalla de San Carlos, el escuadrón cumplió once salidas de combate con la misión de ataque a objetivos navales; en la segunda oleada, luego de resolver diversas fallas en el reabastecimiento en vuelo, se logró formar una escuadrilla que fue interceptada por una PAC británica. Fallecieron el primer teniente Manzotti y el teniente López.

El 24 de mayo, una escuadrilla alcanzó la zona de desembarco y bombardeó la fragata *Arrow*, el buque de desembarco *Sir Lancelot* y el logístico *Stromness*. Una vez abandonada

la zona de ataque, habiendo salido los aviones con diferentes averías, se perdió contacto con el teniente Bono.

El 25, nuevamente sobre San Carlos, atacaron objetivos navales sobre el buque de desembarco *Fearless* y la fragata Tipo 21 *Avenger*. Antes de alcanzar el blanco, el avión del teniente Lucero fue derribado por la acción de un misil Rapiers lanzado desde una posición en tierra. Por causa del impacto, Lucero perdió el control de los comandos y decidió eyectarse a muy alta velocidad, lo que le produjo severos daños en sus miembros y cayó con su paracaídas al agua.

El 30 de mayo, se llevó a cabo la operación más riesgosa y osada de todo el conflicto, la de intentar llegar al corazón de la flota y atacar uno de los portaviones, en una operación conjunta con los Super Étendard de la Armada con el último misil Exocet disponible.

La operación se desarrolló de acuerdo con lo planificado, pero, en la corrida final, fueron derribados los primeros tenientes Vázquez y Castillo, mientras que el primer teniente Ureta y el alférez Isaac, guiándose por la columna de humo negro producida por el misil Exocet, lograron llegar hasta el *Invincible*. Ambos lanzaron sobre él las tres bombas BR-250 que portaban, con espoletas de 1 segundo de armado y 12 segundos de retardo a la explosión; lograron ver, en el escape, al buque completamente cubierto de humo luego del ataque.

Al regreso, entre abrazos y emociones por la pérdida de los camaradas abatidos, más allá de la alegría de haber cumplido la misión de atacar al portaaviones, Ureta e Isaac fueron conducidos a sendas oficinas, donde por separado y con la presencia de los pilotos de los Super Étendard y del personal de Inteligencia, brindaron el respectivo informe final de la misión.

Allí confirmaron que habían atacado un portaaviones y, en base a las imágenes de siluetas que se les mostraron de los buques que se sabía estaban integrando la Fuerza de Tareas británica, pudieron asegurar que el 30 de mayo, a las 14:15 aproximadamente, el portaaviones atacado fue el *Invincible*. (Ver Capítulo 13 “La FAS se empeña a fondo”).

Entre el 1 de mayo y el 14 de junio, se realizaron 87 salidas operativas con una disponibilidad del sistema de armas de un 96,7% (porcentajes entre salidas previstas y cumplidas).

Se desplegaron un total de dieciséis aviones a lo largo del conflicto, de los cuales nueve fueron destruidos.

Cayeron heroicamente en combate el capitán Jorge Osvaldo García (25 de mayo); los primeros tenientes José Daniel Vázquez (30 de mayo), Daniel Fernando Manzotti (21 de mayo) y Omar Jesús Castillo (30 de mayo); y los tenientes Jorge Eduardo Casco (9 de mayo), Jorge Alberto Bono (24 de mayo), Néstor Edgardo López y Jorge Ricardo Farías (9 de mayo).

M-5 Dagger



Fueron desplegados dos Escuadrones: uno en la BAN Río Grande y otro en la BAM San Julián. A partir del 8 de junio, el Escuadrón de San Julián fue red desplegado a la BAM Río Gallegos hasta el final del conflicto.

El total de pilotos entre operativos y convocados fue de 32, asignando 16 por Escuadrón.

La principal limitación de este sistema de armas era la autonomía ya que, al carecer de reabastecimiento en vuelo y debido a la gran distancia que se encontraban los objetivos en Malvinas, debieron utilizar configuraciones completamente atípicas (*ferry*) y que, con el agregado del armamento, decolaban excediendo el peso máximo de despegue. Las configuraciones más utilizadas eran: la de tres tanques

externos de 1300 litros con dos bombas de 250 kg; o bien dos tanques de 1700 con dos bombas de 250 kg; o una de 454 kg (1000 libras). Las cantidades de combustible eran de 7200 litros en el primer caso y 6850 en el segundo.

Las condiciones normales de operación eran la utilización de una pista de 2500 metros de largo con barrera de contención tipo malla, con zonas de frenado de 300 metros en ambas cabeceras. En San Julián, mediante una prolongación angostada, se lograba la longitud de pista requerida, mientras que en Río Grande la pista era de 2100 metros. En ambos casos no se contaba con barrera de contención.

Los despegues eran sumamente tendidos, se utilizaba la totalidad de la cinta asfáltica, sin muchas alternativas en caso de una falla de empuje o de una plantada de motor más que la eyección inmediata. No obstante estas limitaciones, no se produjeron accidentes ni percances en las operaciones de las respectivas bases.

Se seleccionaron perfiles de vuelo que permitieran llegar a Malvinas, de manera de recorrer los últimos 180/150 km antes del objetivo en vuelo rasante, a efectos de no ser detectados por los radares de vigilancia y de tiro de los buques.

A diferencia de los interceptores M-III EA, el Dagger poseía un tanque adicional de 465 litros atrás de la cabina del piloto (*upper tank*) que le permitía una limitada autonomía adicional para su utilización como cazabombardero.

Al principio, a estas abultadas configuraciones de ataque se le sumaron dos misiles Shafrir IR de primera generación para utilizarlos como autodefensa, pero la resistencia al avance que ocasionaban (*drag index*) provocaba un consumo excesivo de combustible, concluyendo que si se entraba en combate con utilización de la poscombustión, y si se tenía la suerte de lograr algún éxito o de sobrevivir al encuentro, no se dispondría de combustible para el regreso al continente, lo que obligaba a la eyección sobre la isla o un eventual aterrizaje de emergencia en la BAM Malvinas.

La velocidad final en el ataque oscilaba entre 500 y 550 nudos (930 y 1020 km/h); en estas condiciones, especialmente en la batalla de San Carlos, las escuadrillas aparecían a nivel de las elevaciones y las armas antiaéreas guiadas de los buques, en general, tenían muy poco tiempo de adquisición de sus blancos, por lo que la mayoría de las defensas se concentraban en armas de tubo. Tras pasar sobre los buques, los aviones inmediatamente se pegaban rasantes al agua, lo que complicaba aún más la barrera de fuego. En muchos casos, observaron los pilotos, desde los barcos disparaban ráfagas en una línea delante del avión provocando surtidores de agua para que el piloto ascendiera y pudiera ser adquirido por los sensores de artillería.

La mayoría de los derribos se produjeron mediante la dupla Sea Harrier/Sidewinder AIM-9L, que esperaban en PAC, generalmente sobre la Gran Malvina, y se lanzaban en persecución de aviones argentinos apenas eran detectados.

En los tramos de regreso, y ya con el avión alivianado de combustible y armamento, los Dagger tenían una velocidad final mayor que los Sea Harrier. Siempre eran ayudados por el radar Malvinas que ploteaba la distancia de los «bandidos» que se lanzaban en persecución, aunque varias veces se debió apelar a la eyección de tanques y a la poscombustión para lograr una separación inmediata.

Desde el amanecer del 1 mayo, los M-5 participaron en las primeras misiones de cobertura aérea defensiva, donde tuvieron los escauceos iniciales de combate aéreo frente a los Sea Harrier, sin lograr sacarse ventaja alguna entre ambos.

En horas de la tarde, se produjo la primera baja en combate, la del primer teniente Ardiles que, en una salida en solitario, se enfrentó en un combate desigual contra una sección de Sea Harrier, en el que fue derribado cayendo sobre la isla Bougainville.

Poco después, esa misma tarde, ocurrió un hito importante en la saga del conflicto: el primer ataque aéreo contra la flota británica llevado a cabo por la escuadrilla TORNO. (Ver Capítulo 8 “Bautismo de Fuego”).

Tres M-5, tripulados por el capitán Dimeglio, el primer teniente Román y el teniente Aguirre Faget, atacaron tres buques desprendidos de la flota que estaban realizando bombardeo naval sobre las posiciones defensivas de la BAM Malvinas. Indudablemente la sorpresa, la impotencia y el desconcierto que produjo el ataque dejaron muchas dudas acerca de la invulnerabilidad de destructores y fragatas con sus sistemas antiaéreos de defensa de última generación.

Un destructor sufrió un impacto de dos bombas BRP-250 frenadas por paracaídas que fue visualizado por un sinnúmero de testigos que siguieron atentamente la secuencia del ataque desde las costas de Malvinas. El buque se alejó a baja velocidad y envuelto en una gran humareda. La historia oficial británica solo reconoce «daños menores» sobre el destructor *Glamorgan*. A partir de este evento, los bombardeos navales solo se realizarían en horas nocturnas.

Ambos escuadrones, operando desde Río Grande y San Julián, tuvieron protagonismo en la batalla de San Carlos. En los ataques provocaron daños de diferente consideración a las fragatas *Broadsword*, *Argonaut*, *Brilliant*, *Alacrity* y *Ardent*, el destructor *Antrim* y los buques de desembarco *Fearless* y *Sir Bedivere*. Bombardearon también la playa de desembarco en Puerto San Carlos (24 de mayo), y efectuaron un bombardeo guiado por radar y con picada de 60° sobre posiciones terrestres británicas en San Carlos el 29 de mayo, y sobre monte Kent el 4 de junio.

El 8 de junio, dos escuadrillas del I Escuadrón de Río Grande atacaron en bahía Agradable a la fragata *Plymouth* provocándole importantes daños que la dejaron fuera de combate, mientras que dos escuadrillas de A-4B hacían lo propio sobre los buques de desembarco *Sir Galahad* y *Sir Tristram* ocasionando el hundimiento del primero y destrozos importantes en el segundo. Esta operación fue planificada y ejecutada con una maniobra de diversión de una escuadrilla del II Escuadrón de M-5 que entraba desde el norte de la gran Malvina, proveniente de San Julián, para luego redespregar hacia Río Gallegos, donde operaría hasta el fin del conflicto.

Entre el 1 de mayo y el 14 de junio, se realizaron 130 salidas operativas, con una disponibilidad del sistema de armas de un 95,6% (relación entre salidas previstas y cumplidas).

En total fueron desplegados veintitrés aviones a lo largo del conflicto. De acuerdo con la disponibilidad, relevos y pérdidas sufridas, se mantuvo un número estable de entre seis y nueve aviones en servicio en cada base de despliegue. Once aviones resultaron derribados, de los cuales se eyectaron y fueron recuperados con vida seis pilotos.

Cayeron heroicamente en combate el primer teniente José Leónidas Ardiles (1 de mayo) y los tenientes Juan Domingo Bernhardt (29 de mayo), Pedro Ignacio Bean, Héctor Ricardo Volponi y Carlos Julio Castillo (24 de mayo).



En la posguerra, el personal de ambos escuadrones adoptó las denominaciones y los escudos característicos por los cuales hoy son reconocidos: el I Escuadrón Aeromóvil Río Grande «Avutardas Salvajes», y el II Escuadrón Aeromóvil San Julián «La Marinete».

Mirage M-III EA



Fue el primer sistema de armas en desplegar el 30 de marzo de 1982, con el envío de una escuadrilla a Río Gallegos para brindar defensa aérea. El 2 de abril, después de la recuperación de las islas, se organizó el Sector de Defensa Aérea de la Zona Sur (CODAZ Sur) con los medios de dos escuadrones de interceptación, más los que pudieran agregar los cazabombarderos. Los Mirage III del Sector Río Gallegos y los de Comodoro Rivadavia recibieron diferentes misiones que se mantendrían durante todo el conflicto.

El II Escuadrón Aeromóvil M-III EA, con asiento en la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia, tuvo la misión de efectuar defensa aérea directa en el sector norte del Teatro de Operaciones Sur, asiento del Puesto de Comando y del Estado Mayor de la FAS; además, debía mantenerse alistado en forma preventiva para neutralizar una eventual intervención chilena. Por esa responsabilidad, el escuadrón permaneció en alerta para despegue inmediato a lo largo de los cuarenta y cinco días del conflicto.

El I Escuadrón Aeromóvil M-III EA, basado en la BAM Río Gallegos, tenía la responsabilidad de la defensa aérea directa del sector sur, debiendo ejecutar tareas de cobertura aérea defensiva sobre Malvinas y cuidar el probable frente oeste.

Debido a semejantes exigencias, ambos escuadrones efectuaron rotaciones permanentes de personal para mantener las alertas de despegue a tres minutos que, debido al desgaste físico, requería un gran número de tripulantes.

Tras la recuperación de las islas, se efectuaron vuelos de adiestramiento y familiarización con la zona de operaciones. Se practicaron vuelos hasta Puerto Argentino en coordinación con otras unidades. Mientras tanto, hacia el 18 de abril, se recibieron los misiles Matra 550 Magic adquiridos tiempo antes, pero que solo en ese momento estuvieron disponibles. Asimismo, no todo el material aéreo contaba con la modificación electrónica en las estaciones que soportaban a los 550. De manera acelerada, apenas se pudo practicar con ellos en los restantes días de abril, mientras una sección permanecía en alerta a tres minutos de despegue, en ambos Sectores de Defensa Aérea patagónicos.

El 1 de mayo, el escuadrón basado en Río Gallegos participó con éxito en tareas de cobertura aérea defensiva protegiendo una escuadrilla de A-4B y a otra sección por la tarde, en el primer combate aéreo del conflicto, después de una interceptación bajo control radar de Malvinas. Ese día se perdieron dos aviones y un piloto.

Este I Escuadrón cumplió la primera orden fragmentaria y la última del conflicto, siendo partícipe en ambas su jefe de escuadrón.

La mayor limitación del M-III EA para operar sobre Malvinas radicaba en la autonomía, dado que, de empeñarse en combate aéreo con el uso de la poscombustión, contaría con escasos minutos antes de llegar al límite de su autonomía, con la imposibilidad de regresar al continente.

De acuerdo con las necesidades operativas, se reanudó la actividad sobre Malvinas a partir de la batalla de San Carlos el 21 de mayo —ya que los M-III no habían vuelto sobre las islas desde el 1 de mayo—, brindando 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. La FAS tomó la decisión de limitar la operación de este sistema.

Las configuraciones se establecieron de acuerdo con los roles de combate: para el I Escuadrón de Río Gallegos, dos tanques de 1700 litros, un misil Matra 530 EM/IR, dos misiles Matra 550 Magic IR y cañones (normalmente para operar sobre Malvinas). Se realizaron un total de 51 salidas operativas y resultaron destruidos dos aviones.

Para el II Escuadrón en Comodoro Rivadavia: dos tanques de 500 litros supersónicos y un misil Matra 530 EM/IR y cañones (para patrulla aérea/ICV). En total se realizaron 37 salidas operativas.

Cayó heroicamente en combate el capitán Gustavo Argentino García Cuerva, derribado el 1 de mayo por la artillería de Puerto Argentino cuando intentaba —al límite del combustible— el aterrizaje en la pista de la BAM Malvinas.

IA-58 Pucará, en el continente



Además del despliegue del Escuadrón en las islas, el Grupo 3 de Ataque ejecutó un plan de movilización de sus medios aéreos que incluyó la BAM Santa Cruz, en la provincia homónima, con la misión de efectuar exploración y reconocimiento ofensivo, patrulla aérea ofensiva, y proporcionar el soporte necesario de tripulaciones y aviones de recambio para el escuadrón que operaba en Malvinas. Se totalizaron 20 salidas operativas de exploración sobre el litoral marítimo.

La rotación fue considerable, ya que aviones y pilotos que inicialmente fueron desplegados a Santa Cruz terminaron cruzando a las islas para formar parte del Escuadrón Aeromóvil Pucará en Malvinas.

Otro aeródromo de despliegue del Grupo 3 de Ataque fue el de La Plata, en la provincia de Buenos Aires. Desde allí operó una sección (dos aviones) hasta el final del conflicto, sufriendo la pérdida de un avión en un accidente el 9 de junio. Entre el 1 de mayo y el 14 de junio, esta sección efectuó 12 salidas operativas en tareas de exploración y reconocimiento ofensivo sobre la zona “Alfa”.

También, dependiendo de la IX Brigada Aérea y del Grupo Aéreo 9, el Escuadrón IV de Ataque, por ese entonces en proceso de formación, cumplió tareas de exploración y reconocimiento ofensivo sobre el área costera. Contaba con cuatro aeronaves y ocho pilotos. Entre el 1 de mayo y el 14 de junio, se efectuaron 44 salidas operativas de exploración y reconocimiento ofensivo. Durante una salida de reconocimiento ofensivo, el 24 de mayo, falleció sobre el golfo San Jorge el alférez Mario Luis Valko. No pudieron establecerse las causas.

IA-58 Pucará, en Malvinas

El Escuadrón Aeromóvil Pucará en Malvinas se desarrolla en el capítulo anterior, “La Fuerza Aérea operando en Malvinas”.

Learjet 35 A



El sistema de armas Learjet de dotación en el Grupo I Aerofotográfico, perteneciente a la II Brigada Aérea de Paraná, fue el primero empleado durante la fase de planificación, en febrero y marzo de 1982, por las capacidades de su equipamiento fotográfico sobre grandes extensiones de terreno con una excelente resolución.

Entre febrero y marzo, ejecutaron en total cinco misiones de corridas fotográficas sobre Malvinas, siempre con planes de vuelo simulados para verificación radioeléctrica, empleando 16 horas de vuelo en esa tarea.

Luego de la recuperación de Malvinas el 2 de abril, se efectuó un reconocimiento fotográfico más detallado sobre puntos y referencias importantes sobre las islas. Durante abril se realizaron dieciséis vuelos aerofotográficos, totalizando 65 horas de vuelo.

Los Learjet integraron el Escuadrón Fénix a partir de su constitución el 28 de abril, junto con los aviones requisados, y fueron los principales protagonistas de los vuelos de diversión que provocaron un gran desgaste de material y de tripulaciones en la flota británica.

Desplegaron la totalidad del material aéreo (cuatro aviones más un verificador radioeléctrico perteneciente al INAC que operó desde San Julián) distribuidos inicialmente entre la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia y la BAN Río Grande. Dependiendo de las exigencias de la misión, operaban desde diferentes bases juntamente con aviones civiles y tripulaciones militares.

El 7 de junio, cayeron heroicamente en combate: el vicecomodoro Rodolfo Manuel de la Colina, el mayor Juan José Ramón Falconier, el capitán Marcelo Pedro Lotufo, el suboficial ayudante Francisco Tomás Luna, y el suboficial auxiliar Guido Antonio Marizza.

Escuadrón Fénix



Con la creación del Escuadrón Fénix se empleó en forma adecuada y por primera vez el Poder Aeroespacial Integral Nacional. Esta unidad fue conformada por tripulaciones, y aviones civiles y militares, que ejecutaron misiones inéditas, operando con material sin armamento ni protección alguna, con la ayuda invaluable del radar Malvinas.

El Escuadrón Fénix constituyó una sorpresa para las fuerzas británicas al comprobar su existencia cuando finalizó el conflicto. Esta unidad, formada en su mayor parte por aviones Learjet militares y otros aviones civiles de características similares, se caracterizó por su particular forma de operar con vuelos de diversión. Solo los británicos saben la cantidad de trastornos que le produjeron las siluetas

características, que simulaban aviones M-5 o A-4 que aparecían en las pantallas de sus radares a cualquier hora del día o de la noche, generando alerta y desgastando los sistemas defensivos de la Task Force.

Las tareas de diversión se iniciaban con un estudio del lóbulo de radar para simular una misión de combate. En coordinación con el A-3 de la FAS, se determinaban las coordenadas en las que los aviones iniciarían el descenso. Después de alcanzar ese punto, con el mismo rumbo de aproximación, se descendía a 1000 pies (300 metros), supuestamente fuera ya de la detección del radar, se invertía la dirección hasta salir del alcance enemigo y luego se ascendía.

Se llegó a simular con un KC-130 el reabastecimiento en vuelo de dos Learjet 35 A, en posiciones idénticas a los aviones de combate (11 de mayo).

En las salidas de diversión en proximidad de Malvinas, normalmente se provocaba la reacción de las PAC, por lo tanto el enlace con el radar Malvinas era mandatorio; en caso de no ser factible, se cancelaba la misión. El escape se realizaba siempre a la máxima velocidad estructural de estos reactores originalmente de uso civil, por lo que la luz indicadora acompañada de la alarma era un procedimiento corriente en los vuelos.

El derribo de uno de los aviones, con el jefe de Escuadrón a su comando, demostró la entrega con que sus tripulantes se lanzaban a la batalla con aviones desarmados e indefensos, pero sabiendo que realizaban una tarea de gran importancia. El sacrificio del vicecomodoro De la Colina y su tripulación constituye un acto histórico de extremo valor. De la Colina no solo fue el oficial más antiguo muerto en combate, sino el único que lo hizo en circunstancias excepcionales: al comando de su escuadrón, con un avión desarmado, operando más allá de las líneas enemigas y del cumplimiento de la misión encomendada. No existe otro piloto en la historia de las fuerzas armadas nacionales con tales antecedentes, ni aún entre los precursores de la Fuerza Aérea⁹⁷.

Además de las misiones de diversión, los aviones del Escuadrón Fénix cumplieron tareas de exploración y reconocimiento (visual, radioeléctrico, fotográfico, barrido térmico y multi-espectral), interceptación de lóbulo radar, búsqueda y salvamento, guiado de escuadrillas, retransmisor y plataforma en vuelo del Oficial de Control Aéreo Táctico (OCAT), traslados de personal y material, y vuelos sanitarios, entre otras.

Un esfuerzo significativo fue el despliegue de aviones civiles en todas las bases costeras los que juntamente con los aviones militares, realizaron vuelos de exploración cercana en busca de buques o submarinos enemigos que se aproximaran al continente; este esfuerzo se mantuvo sin interrupción durante todo el conflicto.

El Escuadrón Fénix ejecutó, entre el 1 de mayo y el 14 de junio, 439 salidas operativas ordenadas desde la Fuerza Aérea Sur y el Comando Aéreo Estratégico. Un avión resultó derribado, el Learjet 35 A, matrícula T-24.



C-130 Hercules

Según las necesidades, los C-130 se basaron en Río Gallegos, Santa Cruz, San Julián y Comodoro Rivadavia, aunque en distintas ocasiones y por razones de seguridad se replegaron a El Palomar, Trelew o Neuquén. Las misiones de los KC-130 fueron predispuestas o inmediatas. El comandante de la FAS, por intermedio de la Sección Operativa de Transporte Aéreo, llegó a ordenar reabastecimientos sucesivos que obligaron a realizar vuelos de hasta nueve horas.

⁹⁷ RUBÉN OSCAR MORO, *Historia del Conflicto...*, Ediciones Argentinidad, 2012, op. cit., pág. 439.

Indudablemente la versatilidad del C-130, tanto por su capacidad de carga como para operar en pistas cortas y su gran autonomía, lo constituyó en uno de los principales protagonistas en el Puente Aéreo a Malvinas, que se prolongó durante todo el conflicto.

Los cruces a Malvinas a partir del 1 de mayo fueron sumamente riesgosos debido a la capacidad de detección de la flota británica. Para esta operación, una vez más, cobraba fundamental importancia la información del radar Malvinas, que veía claramente la situación táctica y podía alertar con anticipación cualquier peligro convergente hacia los aviones argentinos. Una y otra vez, los C-130 continuaron vulnerando el cerco sobre Malvinas, llevando los abastecimientos necesarios y regresando con un importante número de heridos y personal relevado.

Asimismo, los dos aviones KC-130 con capacidad de reabastecimiento en vuelo, constituyeron el principal soporte de autonomía de los cazabombarderos A-4B y A-4C, antes o después de los ataques. En ocasiones, salvaron la vida de los pilotos que retornaban al continente con pérdidas de combustible ocasionadas por el fuego enemigo; las tripulaciones muchas veces fueron al encuentro del avión averiado muy cerca de las islas, exponiéndose a ser detectados por los radares enemigos, con el consiguiente peligro de ser blanco de la artillería naval o del ataque de los Harrier.

El Escuadrón C-130 Hercules contribuyó especialmente durante el mes de abril, junto con los B-707, en tareas de exploración y reconocimiento lejano sobre las islas Georgias en búsqueda de la flota británica.

La modificación de un C-130H como bombardero con armamento externo fue una innovación no conocida hasta entonces en el empleo múltiple de esta probada aeronave de transporte a nivel mundial.

La operación de interdicción aérea lejana a la línea de suministros navales fue planificada con el aporte de exploración de un B-707 y empleando como medios ofensivos al «Hercules bombardero» junto con una escuadrilla de BMK-62 Canberra. El mismo C-130 atacó el 29 de mayo a un petrolero — el *British Wye* —, causándole daños menores. El superpetrolero *Hercules* fue alcanzado el 8 de junio, lo que provocaría su posterior hundimiento por parte de sus operadores.

Ese día, tanto el empleo de un avión carguero como bombardero, así como el empleo de un bombardero en ataque rasante, ambos en tareas de interdicción aeronaval de gran alcance sobre los medios de abastecimiento del enemigo — y que, además, acreditan haber provocado el hundimiento del buque de mayor tonelaje en la historia mundial —, les demostró a los británicos, una vez más, la impredecible y por lo tanto peligrosa capacidad de innovación técnica y operativa que se sumaban al coraje y la determinación inaudita de las tripulaciones de vuelo que disponían los argentinos.

La necesidad de obtener datos de inteligencia sobre blancos navales rentables motivó la concepción de que los C-130 fueran utilizados para realizar una particular operación de exploración y reconocimiento denominada «vuelos locos». El procedimiento (ver capítulos 12 y 13) conllevaba asumir un gran riesgo, especialmente por estar orillando el rango de detección de los radares de vigilancia de la flota, y por la diferencia de velocidad en el caso de que fueran perseguidos por una PAC. Lamentablemente, esto ocurrió el 1 de junio en el derribo del TC-63 indicativo TIZA, comandado por el capitán Martel y su heroica tripulación.

Lejos de amedrentarse, los tripulantes de C-130 continuaron volando y abasteciendo a Malvinas hasta el último día del conflicto.

Entre el 1 de mayo y el 14 de junio, el sistema de armas C-130 efectuó 115 salidas operativas desde el continente a la zona de Malvinas, incluyendo misiones de abastecimiento, de reabastecimiento en vuelo, de exploración y reconocimiento, y 7 como bombardero.

Efectuó 33 misiones (31 aterrizajes) completadas en Malvinas, incluyendo dos entregas por lanzamiento en la BAM Cóndor y en Bahía Fox.

Se utilizaron ocho aviones para las distintas tareas. Uno fue derribado.

Cayeron heroicamente en combate el 1 de junio: el vicecomodoro Hugo César Meisner, los capitanes Rubén Héctor Martel, Carlos Eduardo Krause, suboficial principal Julio Jesús Lastra, suboficial ayudante Manuel Alberto Albelos, cabos principales Miguel Ángel Cardone y Carlos Domingo Cantezano.

MS-760



El sistema de armas MS-760 Paris de dotación de la IV Brigada Aérea se encontraba afectado al Curso del Pilotos de Combate (CB2), conformando un Escuadrón de Instrucción no operativo. Solo se afectaron tres aviones debido a que no se debía interrumpir la formación de nuevos pilotos de combate.

Su principal misión fue la de exploración y reconocimiento ofensivo y patrulla aérea ofensiva para identificar embarcaciones o aeronaves en la zona “Alfa” del Mar Argentino, detectar posibles incursiones de helicópteros británicos o desembarcos en el territorio, y constituir una reserva táctica en defensa y apoyo a las fuerzas terrestres acantonadas en la costa.

La zona “Alfa” abarcaba, para este sistema, desde el continente hacia el Mar Argentino, hasta el máximo radio de acción del MS-760.

Los primeros días se realizaron vuelos de comprobación y adiestramiento para este tipo de operación, trabajo con radar e identificación de blancos que consistían en embarcaciones, helicópteros o aviones propios que no contaban con tabla de autenticación que determinaba el Comando de Defensa.

No estaba prevista ni planificada la ejecución de operaciones aéreas ofensivas o de ataque sobre blancos navales. El hecho de estar desplegado en una base propia facilitó la logística y las coordinaciones.

El personal de mecánicos y de apoyo permitió suplir todas las deficiencias. Los aviones no tuvieron inconvenientes frente a las inclemencias del ambiente marino. Sin embargo, al limitado alcance de las comunicaciones y de las radioayudas se le sumaba el riesgo de no poseer trajes antiexposición y equipo de supervivencia en el mar.

La sección en alerta, posicionada en una de las cabeceras, recibía la orden de despegue transmitida desde el CIC por medio de un teléfono inalámbrico de tipo punto a punto (muy rudimentario), colocado en la cabina del avión guía y conectado a una baliza. La alerta solo se podía hacer en horarios diurnos debido a que la búsqueda solo se realizaba de forma visual.

El armamento en un principio fue con ametralladoras de 7,62 mm y posteriormente se requirieron cohetes T-10 aire-tierra.

Se operaba en sección y con un solo piloto por avión, a los efectos de incrementar la búsqueda, y de mantener apoyo mutuo y seguridad.

El personal de artillería antiaérea de Roland y de Skyguard, y del radar de vigilancia TPS-44 del GADA, que posteriormente fueron desplegados a Malvinas, solicitó realizar prácticas

de detección y seguimiento; para contribuir con su adiestramiento, al regreso de cada misión, los MS-760 simulaban ataques a baja altura, actuando como aviones enemigos.

El sistema de armas MS-760 permaneció desplegado en Mar del Plata desde el 22 de abril hasta el 18 de junio, con un total de 58 días de operación.

Entre el 1 de mayo y el 14 de junio, se efectuaron 54 salidas operativas. Desde el despliegue hasta la recuperación en la IV Brigada Aérea, se insumieron un total de 106 horas de vuelo.

Exploración y reconocimiento / búsqueda y rescate, desde el continente



Se utilizaron varios sistemas de armas que cumplimentaron las tareas de EyR y ByR sobre las zonas y áreas de exploración delimitadas por el Grupo de Exploración y Reconocimiento Aéreo (GERA), y que fueran ordenadas por la Fuerza Aérea Sur y el Comando Aéreo Estratégico.

Entre el 1 de mayo y el 14 de junio, se realizaron las siguientes salidas operativas:

- Fokker F-27: 292 salidas.
- DHC-6 Twin Otter: 40 salidas.
- G-II: 6 salidas.
- Bell 212: 4 salidas (búsqueda del alférez Mario Valko).
- S-61N (requisado): 10 salidas.

A estos sistemas de armas se suma la actividad operativa de exploración y reconocimiento ofensivo de los aviones Pucará de la IX Brigada Aérea y de la BAM Santa Cruz, y también la actividad del Escuadrón Fénix que completaban los medios de exploración a lo largo de la costa patagónica.

Boeing-707



Los B-707, ampliamente versátiles tanto en configuración carguero o pasajeros, operaron sin interrupción durante el Puente Aéreo en abril sobre las rutas troncales en el continente, trasportando personal y apoyo logístico principalmente hacia Comodoro Rivadavia, donde se producía el trasbordo a los C-130 rumbo a Malvinas.

Durante el conflicto se utilizaron tres aeronaves B-707, matrículas TC-91, TC-92 y TC-93 en versión cargueros, pero totalmente configurables como pasajeros.

Para las misiones de exploración y reconocimiento los aviones fueron siempre configurados como cargueros, solamente con dos o tres filas de asientos. Asimismo, dado lo incierto de los tiempos de

vuelo, independientemente de la zona a explorar, las cuales podrían alargarse o acortarse de acuerdo con la situación operativa de la flota y las dificultades de aproximación a ella, las aeronaves despegaban con máximo combustible.

La operación del avión de estas características se cumplimentó con los mismos procedimientos que en tiempo de paz; de todas maneras, el avance del conflicto hizo necesario aplicar algunas modificaciones, procedimientos extras y maniobras exigidas en la operación para utilizarlos en caso de necesidad.

Las misiones de exploración las ordenaba el Comando Aéreo Estratégico; inicialmente se previó la utilización de tripulación reforzada compuesta por cuatro pilotos, un navegador, dos mecánicos y un auxiliar de carga, pero paulatinamente, debido a la gran cantidad de vuelos, se hizo necesario prescindir de parte de los tripulantes.

Si bien las misiones asignadas a los B-707 en principio tenían el objetivo de localizar a las unidades de la Task Force, su evaluación y seguimiento en algunas fueron logradas y en otras no. Las causas que influyeron en forma negativa para el cumplimiento de estas misiones fueron: meteorología, fundamentalmente por ocultamiento del blanco debido a la nubosidad compacta existente sobre el mar; y la mala elección de las coordenadas de búsqueda, posiblemente por información errónea o por el movimiento de la flota hacia otros rumbos. La falta de equipamiento adecuado para este tipo de operaciones en las aeronaves que debieron ser destinadas a esta tarea o, simplemente, el hecho de no haberse conservado antecedentes de los resultados de gran parte de las misiones, ha impedido la evaluación de las detecciones visuales o electrónicas de la mayoría de los vuelos.

El 21 de abril, en una misión de ERL, se tuvo el primer contacto visual directo con un avión Sea Harrier de la Task Force que interceptó al B-707, dando comienzo a lo que fue el seguimiento de la flota a lo largo de todo el conflicto, actividad que proveyó gran cantidad de información para la conducción de la guerra.

El 22 de mayo, en otra misión de ERL, ya en plena contienda, durante la aproximación a buques que se dirigían a la zona de conflicto, un B-707 resultó blanco de dos misiles superficie-aire, que fueron avistados a tiempo por los tripulantes: gracias a la pericia y reacción inmediata de los pilotos, pudieron evadirlos mediante un viraje escarpado de máxima inclinación y muy cerrado, iniciando con un medio tonel un descenso de emergencia a máxima velocidad. Todas las alarmas se encendieron mientras el avión cruzaba por efectos de la velocidad y las aceleraciones, cuando escucharon la explosión del primer misil. Durante el vertiginoso descenso, otro misil cruzó la línea de vuelo muy próximo al parabrisas del avión. Llegaron a nivel del mar y volaron rasante por 25 minutos hasta que salieron fuera del alcance de los radares británicos. Sin duda fue probada en combate la resistencia de este avión destinado generalmente a vuelos más tranquilos⁹⁸.

El esfuerzo total del sistema de armas B-707 fue el siguiente⁹⁹:

- Misiones de exploración y reconocimiento lejano (ERL): 61, de las cuales 47 se realizaron entre el 1 de mayo y el 14 de junio.
- Misiones de carga y traslado de personal: 54.
- Total de horas voladas: 1062.
- Toneladas de carga transportadas: 1607.
- Personal trasladado al Teatro de Operaciones: 7902.

⁹⁸ MARCELO CONTE, *Malvinas - Sobre el rastro de la Task Force*, Buenos Aires, Ediciones Argentinidad, 2018, págs. 97 y 98.

⁹⁹ *Idem*, pág. 159.

CH-47 Chinook – Bell 212, en Malvinas

Ver Capítulo 16 “La Fuerza Aérea operando en Malvinas”.

Bell 212 y Hughes H-500, en el continente



Los sistemas de armas de helicópteros operaron desde todas las bases de despliegue patagónicas para tareas de búsqueda y rescate, y ocasionalmente de exploración, reconocimiento y patrullaje. Permanecieron allí hasta el final del conflicto, en muchos casos preparados con tanques suplementarios para realizar misiones de máxima autonomía sobre el mar.

La más significativa fue la búsqueda y el rescate con un Bell 212 del aviso ARA *Alférez Sobral* el 4 y 5 de mayo. Fueron trasladados al continente tres suboficiales de la tripulación heridos de gravedad que necesitaban urgente atención. (Ver Capítulo 9 “Los diez primeros días”).

En el caso de los Bell 212, debido a los continuos despliegues operativos que venían efectuando a las unidades del sur, dos helicópteros se encontraban ya desde diciembre de 1981 asignados con tripulación mínima a la BAM Río Gallegos y a la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia.

En Río Gallegos operaba el Bell 212 matrícula H-87 y en Comodoro Rivadavia, el Bell 212 matrícula H-81 que, durante el conflicto, debido a una falla técnica, sería reemplazado por el H-88.

Al momento del despliegue general, el Bell 212 matrícula H-86 brindaba apoyo operativo junto con el Chinook matrícula H-91 en la Base Marambio de la Antártida; el Bell fue trasladado desde allí en un avión Hercules a la BAM Río Gallegos donde, luego de armado, se lo redespiegó a la BAM San Julián, desde donde operó. Posteriormente se reforzó esa unidad con la llegada del Bell 212 matrícula LQ-CHP perteneciente a la Gobernación del Chaco, y con el Hughes 500D matrícula H-38.

Por otra parte, los Hughes 500 D matrículas H-37 y H-39 desplegaron alternativamente a la BAM Santa Cruz; mientras que el H-41 desplegó a la BAN Trelew.

Transporte y abastecimiento aéreo



Escuadrón I C-130

Escuadrón II Fokker F-28

Escuadrón IV Fokker F-27

Escuadrón V Boeing B-707

Ver Anexo 4: “Puente Aéreo – Esfuerzo total del conflicto” hacia el final de este capítulo.

Personal de mecánicos y de apoyo al vuelo

Uno de los pilares fundamentales de los escuadrones aéreos fueron los mecánicos de vuelo que permitieron poner en el aire todo el material que la Fuerza Aérea empleó durante las operaciones en el conflicto del Atlántico Sur.

En la mayoría de los libros, se los menciona poco o directamente son ignorados, pero hay que tener presente la magnitud de la tarea que realizaron. En la aviación de transporte, muchos integrantes de escalones de mantenimiento formaron parte de las tripulaciones y compartieron la misma suerte que pilotos y navegantes, caso de los C-130, B-707, F-27, F-28, Learjet, y los helicópteros Bell 212 y CH-47. Pero en los aviones de combate no tuvieron esa posibilidad.

El personal de mantenimiento, y particularmente el componente técnico de los escuadrones aeromóviles, debieron trabajar en los aeródromos de despliegue donde había muy pocas comodidades.

Todas las bases continentales patagónicas, durante los meses de abril, mayo y junio, sufrieron las inclemencias climáticas propias de la región: fríos extremos, vientos fuertes, lluvia y nieve; pese a todo, el trabajo técnico debía continuar para mantener las aeronaves en vuelo.

Solo con sus herramientas, sus saberes técnicos y el ingenio para sortear limitaciones e imprevistos, se arremangaron para que los aviones volaran y continuaran despegando hasta el último día de la contienda. Pasaban toda una noche trabajando sobre un avión, porque sabían que si por la mañana quedaba en servicio sería un eslabón más que se sumaría a la fuerza ofensiva para atacar a la flota británica.

El material aéreo volvía del combate muy vapuleado, normalmente con impactos de distintas armas, tanques de combustible perforados, agujeros en la estructura, problemas en los sistemas o en el motor. Nada de eso se realizaba en una base en tiempo de paz, todo había que resolverlo sobre la marcha, siempre bajo una presión que se imponían ellos mismos para resolver cada desafío como sea.

Los mecánicos y los armeros del Escuadrón Pucará y del Escuadrón Helicópteros desplegados en Malvinas cumplieron acabadamente su trabajo recuperando una y otra vez los aviones y helicópteros bajo el hostigamiento permanente de las bombas británicas. Cobraron su cuota de sangre aquel fatídico 1 de mayo en la Base Aérea Militar Cóndor, donde siete mecánicos y armeros ofrendaron su vida heroicamente en combate. Semanas más tarde, codo a codo con todo el personal desplegado de otras especialidades y servicios, defendieron su Base fusil en mano.

Los pilotos sabían perfectamente del empeño y el espíritu de servicio del personal técnico, y juntos constituyeron un eficiente e incondicional equipo. Los aviones eran controlados una y otra vez antes de que partieran al combate. Antes de cerrar la cabina, los pilotos encontraban en ellos la mano amiga que les deseaba «¡buena caza!» Y, cuando volvían, compartían la euforia o la tristeza.

En el despegue de los aviones, muchas veces agitaban una bandera argentina en la cabecera; con el ruido atronador de los motores a pleno los veían levantar vuelo y los despedían con lágrimas de emoción, pues era la consecución de su trabajo.

El personal civil José Luis Martínez Eyheramendy¹⁰⁰, desplegado en la BAM San Julián, señaló:

Sufríamos mucho cuando no regresaba alguno de nuestros aviones y, por ende, no sabíamos la suerte corrida por el piloto. Quienes conformábamos el grupo mantenimiento éramos los últimos que habíamos tenido contacto con ellos. Existe una comunión entre el piloto, el personal de mantenimiento y el avión. Los pilotos son el último eslabón de la cadena para atacar al enemigo, y nosotros, quienes alistamos los aviones, los artillamos y cargamos de bombas, amén de repararlos y ponerlos en línea de vuelo; pero también somos el último vínculo con el piloto. Esperábamos que regresaran de las misiones, con mucha ansiedad y un nerviosismo muy particular, difícil de expresar con palabras. Transcurrido el tiempo máximo de incursión y al no ver regresar los aviones, nos embargaba la tristeza y la desazón, temíamos lo peor. En nuestra mente se nos reproducía la imagen de la despedida, su saludo con el pulgar en alto a través de la cúpula del avión. Si bien ellos partían en solitario a atacar al enemigo, una parte de nosotros iba juntos a ellos. Solo pueden entender dicho sentimiento aquellos quienes estuvimos allí y nos tocó vivirlo.

Hay miles de historias de combatientes de la guerra de Malvinas, pero pocas acerca de estos hombres sobresalientes que asumieron el desafío silenciosamente, manchados de grasa y líquido hidráulico, que empuñaron día y noche sus herramientas para poner en servicio las aeronaves, y que resultaron ser una parte fundamental del esfuerzo bélico de la Fuerza Aérea Argentina.

Fallecieron heroicamente en combate: suboficial principal Julio Jesús Lastra, suboficial ayudante Manuel Alberto Albelos, suboficial ayudante Francisco Tomás Luna, suboficial auxiliar Guido Antonio Marizza, cabo principal Carlos Domingo Cantezano, cabo principal Miguel Ángel Cardone, cabo principal Mario Duarte, cabo principal José Antonio Rodríguez, cabo primero Andrés Luis Brashich, cabo primero Miguel Ángel Carrizo, cabo primero José Antonio Maldonado, cabo primero Agustín Hugo Montaña, cabo primero José Luis Peralta, y cabo Héctor Hugo Varas, todos ellos ascendidos *post mortem* al grado inmediato superior.

Suboficiales, personal civil y soldados clase 63

Debe hacerse también un reconocimiento al personal de suboficiales del resto de las especialidades: artilleros, radaristas, comunicantes, operadores de carga, enfermeros, seguridad y defensa, mayordomía y banda de música asignados a la defensa de la BAM Malvinas; su actuación fue de total entrega y gran espíritu de servicio en cada una de las responsabilidades que les fueron asignadas. Tanto en las islas como en el continente fueron los movilizadores de todos los sistemas de armas y servicios que permitió mantener el enorme esfuerzo de combate de la Fuerza Aérea.

El suboficial auxiliar Carlos Ortiz, enfermero que el 1 de mayo protegió con su cuerpo a un herido en medio del bombardeo de Sea Harrier; el suboficial auxiliar Pedro Miranda, armero que en tres oportunidades desarmó bombas en situaciones de extrema peligrosidad; los civiles Julio Rotea y Terciano Sampieri que se negaron a ser reemplazados en el puesto de la ROA y continuaron operando hasta el final del conflicto; los integrantes del POA 8, suboficial auxiliar Roberto Alonso, cabo principal Raúl Guerra y soldado clase 63 José Zink que habiendo sido sobrepasados por las tropas británicas lograron evadirse y llegar a Puerto Argenino luego de caminar 46 km; estos hombres como tantos otros dieron testimonio de servicio con actuaciones heroicas.

Los soldados clase 63 desplegados por la Fuerza Aérea en Malvinas fueron un ejemplo del servicio de armas entregado a la Patria. Combatieron codo a codo con el personal de cuadros en la defensa de la BAM Cóndor, en la seguridad de los puestos de la ROA, en la

¹⁰⁰ Testimonio a la Comisión BANIM.

defensa perimetral de la BAM Malvinas, fueron servidores de las armas antiaéreas, apoyo en todos los servicios con innumerables actos de entrega y heroísmo que le valieron en muchos casos la condecoración “Al valor en combate”.

Cinco soldados clase 63 de la Fuerza Aérea perdieron la vida durante el conflicto: Guillermo Ubaldo García y Héctor Ramón Bordón el 1 de mayo durante el bombardeo de Vulcan; y Mario Ramón Luna, Luis Guillermo Sevilla y Héctor Walter Aguirre, el 28 de mayo durante la defensa de la BAM Cóndor. Todos fueron ascendidos *post mortem* al grado de cabo.



Mecánicos y armeros de A-4C en la BAM San Julián
Gentileza: Com. VGM (R) Aguirre Faget



Pilotos y Mecánicos del II Escuadrón M-5 Dagger en la BAM Río Gallegos. Foto tomada el 15 de junio de 1982 - Gentileza: Com. VGM (R) Aguirre Faget

Anexo 4

Puente Aéreo: esfuerzo total durante el conflicto

Se detalla a continuación, mediante cuadros explicativos, la actividad de la aviación de transporte de la Fuerza Aérea en apoyo de las fuerzas terrestres en Malvinas¹⁰¹:

Cuadro 1 - Transporte aéreo realizado por el Comando Aéreo de Transporte a Malvinas desde PAL-EPO-GAL

Se detallan las cantidades de personal y material transportado, y los porcentajes correspondientes entre el 2 y el 17 de abril de 1982, incluyendo la operación del 2 de abril.

Fecha	Usuario	Material		Personal	
		Toneladas	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje
Del 2 al 17 de abril	ARA	115,1	9%	250	9%
	EA	1.027,1	75%	2.052	78%
	FAA	220,0	16%	347	13%
	Totales	1.362,2	100%	2.649	100%

Cuadro 2 - Transporte aéreo realizado por la Fuerza Aérea Sur (Puente Aéreo CRV-MLV)

Incluye la actividad realizada por el Componente Aéreo de la FAS entre el 2 y el 17 de abril, con dos aeronaves C-130 y dos F-28, especificando la cantidad de personal y material trasladado, número de vuelos y horas insumidas.

Fecha	Usuario	Material		Personal		Vuelos	
		Toneladas	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje	C-130	FK-28
Del 2 al 17 de abril	EA	818,0	69%	1.154	80%	72	67
	FAA	367,0	31%	283	20%		
	Totales	1.185,0	100%	1.437	100%	490 Horas	

Cuadro 3 - Transporte aéreo realizado por la Fuerza Aérea Sur (Puente Aéreo CRV-MLV)

Detalla las cantidades y los porcentajes transportados a Malvinas bajo la planificación y ejecución del CAT desde el 18 al 29 de abril.

Fecha	Usuario	Material		Personal	
		Toneladas	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje
Del 18 al 29 de abril	ARA	85	3%	164	4%
	EA	1.820,7	73%	3.506	90%
	FAA	584,6	24%	233	6%
	Totales	2.490,3	100%	3.903	100%

¹⁰¹ RUBÉN PALAZZI, *Puente Aéreo...*, Dunken, 2006, op. cit., págs. 77 a 81.

Cuadro 4 - Transporte aéreo a Malvinas (Comando Aéreo de Transporte/ Fuerza Aérea Sur)

Especifica los totales de personal y carga trasladados a Malvinas del 2 al 29 de abril, horas de vuelo insumidas y cantidad de aterrizajes realizados en la BAM Malvinas en ese lapso por las aeronaves de la FAA y de las empresas aerocomerciales (Aerolíneas Argentinas y Austral).

Fecha	Usuario	Material	Personal	Horas voladas			Aterrizajes	
				FAA	AA	AU	FAA	AA/AU
Del 2 al 29 de abril	FF.AA.	5.008 toneladas	9.215	1620:00	293:25	15:40	359	93
				1.929:05 Horas			452	

Cuadro 5 - Transporte aéreo a Malvinas (Comando Aéreo de Transporte/ Fuerza Aérea Sur)

Incluye los totales trasladados a Malvinas del 2 de abril al 13 de junio inclusive, horas voladas y cantidad de aterrizajes efectuados en la BAM Malvinas.

Las horas de vuelo insumidas por las empresas aerocomerciales no se incrementaron por cuanto no operaron hacia Malvinas luego del 28 de abril.

Fecha	Usuario	Material		Personal		Horas voladas		Aterrizajes
		Toneladas	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje			
Del 2 de abril al 13 junio	ARA	215,6	4%	440	4%	FAA	2.047:00	483
	EA	4.047,0	74%	8.155	84%	AA	293:25	
	FAA	1.179,4	22%	1.134	12%	AU	15:40	
	Totales	5.442,0	100%	9.729	100%	2.356:05 Horas		

Cuadro 6 - Transporte aéreo realizado por el CAT (Despliegue)

Detalla la cantidad de personal y material trasladados durante el despliegue, entre el 1 de abril y el 16 de junio, las horas de vuelo que insumieron, incluyendo los trasladados entre la ZI y el TOAS, dentro de este y hacia Malvinas.

Fecha	Usuario	Material		Personal		Horas voladas	
		Toneladas	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje		
Del 1 de abril al 16 junio	ARA	390,5	4%	3.132	8%	FAA	6.159:25
	EA	4.839,0	53%	26.111	70%	AA	986:35
	FAA	3.858,5	43%	7.992	22%	AU	93:35
	Totales	9.088,0	100%	37.235	100%	7.239:35 Horas	

Cuadro 7 - Transporte aéreo realizado por el CAT (Repliegue)

Especifica la cantidad de personal y material trasladados durante el repliegue, finalizadas las operaciones en Malvinas, entre el 16 y el 28 de junio, y las horas de vuelo que insumieron dichos traslados entre el TOAS y la ZI.

Fecha	Usuario	Material		Personal		Horas voladas	
		Toneladas	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje		
Del 16 de abril al 28 junio	ARA	-	-	161	1%	FAA	715:55
	EA	185,8	23%	11.364	80%	AA	17:25
	FAA	636,2	77%	2.618	19%	AU	47:55
	Totales	822,0	100%	14.143	100%		881:15 Horas

Cuadro 8 - Transporte aéreo realizado por la Fuerza Aérea Argentina y las empresas aerocomerciales.

Detalle de los vuelos programados, cumplidos y no cumplidos entre el 1 de abril y el 29 de junio, por las aeronaves de la FAA y de las empresas aerocomerciales (AA y AU) con especificación de los totales transportados por cada operador.

Fecha	Usuario	Material		Personal		Vuelos		
		Toneladas	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje	1	2	3
Del 1 de abril al 29 de junio	FAA	9.306,8	94%	36.913	72%	1091	1039 95%	52 5%
	AA-AU	603,2	6%	14.465	28%			
	Totales	9.910,0	100%	51.378	100%			

Referencias: 1 Programados - 2 Cumplidos - 3 No cumplidos por MET/TEC

Cuadro 9 - Transporte aéreo realizado por el Comando Aéreo de Transporte / Fuerza Aérea Sur (Total General)

Totales generales de lo transportado entre el 1 de abril y el 29 de junio, con especificación de las horas voladas por cada operador. Incluye todas las operaciones de transporte aéreo realizadas en el lapso mencionado.

Fecha	Usuario	Material		Personal		Horas voladas	
		Toneladas	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje		
Del 1 de abril al 29 junio	ARA	390,5	4%	3.293	6%	FAA	6.875:20
	EA	5.024,8	51%	37.475	73%	AA	1.004:00
	FAA	4.494,7	45%	10.610	21%	AU	141:35
	Totales	9.910,0	100%	51.378	100%		8.020:00 Horas

Cuadro 10 - Transporte aéreo realizado por la Fuerza Aérea Sur (con cerco aéreo)

Incluye las misiones de transporte aéreo previstas, las salidas y las cumplidas entre el 1 de mayo y el 13 de junio inclusive, por las aeronaves del Escuadrón I C-130 Hercules desde el continente a Malvinas, integrando el Componente de Transporte Aéreo de la FAS.

Fecha	Usuario	Material Entregado				Personal		Misiones		
		Ton.	Porcen.	Ton./ARR*	SEC*	Trasl. Aéreo	Evacuac. Sanitaria	Prev.	Salidas	Cump.
Del 16 de abril al 28 junio	ARA	33,0	8%	33,0	-	Aéreo	Sanitaria	74	61	33
	EA	267,4	62%	249,9	17,5					
	FAA	133,9	30%	133,9	-					
	Totales	434,3	100%	416,8	17,5					

*Ton./ARR: toneladas entregadas por aterrizaje | * SEC: sistema de entrega por contenedores

Misiones de transporte aéreo de C-130 a Malvinas: de las 61 misiones que salieron:

- 31 efectuaron la entrega por aterrizaje en Puerto Argentino
- 2 efectuaron entrega por lanzamiento aéreo (Darwin y Bahía Fox).
- 28 regresaron sin poder efectuar el aterrizaje, 21 de ellas a menos de 60 millas (110 km) de Puerto Argentino.

Anexo 5

Resumen estadístico de la actividad de la Fuerza Aérea Argentina

Confeccionado sobre una base de datos estadísticos, debe considerarse que:

Los números expresados corresponden a las salidas operativas detalladas en el contenido del texto mediante órdenes fragmentarias emitidas por la Fuerza Aérea Sur (FAS) y el Comando Aéreo Estratégico (CAE) desde el 1 de mayo hasta el 14 de junio de 1982.

No están incluidos los siguientes casos:

- Vuelos de prueba / adiestramiento /pruebas de armamento / traslados de aviones de combate a bases de asiento.
- Vuelos de traslado de personal y material en el continente (militares y civiles del Escuadrón Fénix), inclusive los vuelos con aviones de enlace de las Unidades.
- Vuelos de helicópteros para tareas de exploración, reconocimiento, patrullaje y búsqueda y rescate asignados en las bases continentales, excepto los expresamente ordenados por la FAS mediante órdenes fragmentarias.

El detalle de tonelaje, pasajeros, horas de vuelo y salidas de los vuelos de transporte afectados antes, durante y después del conflicto con sistemas de armas B-707, C-130, F-27 y F-28 son expresados en el Anexo 4: “Puente Aéreo: esfuerzo total durante el conflicto”.

Aviones de combate

Las salidas de aviones de combate están divididas en dos grupos:

1. Salidas de ataque a objetivos materiales (AOT) u objetivos navales (AON):

- Salidas previstas: 398
- Salidas cumplidas: 379
- Porcentaje de disponibilidad: 95,2%
- Porcentaje de llegada a los Objetivos Materiales (sobre salidas cumplidas): 62%
- Porcentaje de derribos (sobre los aviones que llegaron al Objetivo Material): 13,2%

2. Salidas en misiones de cobertura aérea defensiva, patrulla aérea y reconocimiento ofensivo:

- Salidas previstas: 250
- Salidas cumplidas: 248
- Porcentaje de disponibilidad: 99,2%
- Porcentaje de derribos: 1,7%

Total de salidas cumplidas de aviones de combate: 627¹⁰²

Aviones de transporte

Las salidas de aviones de transporte están distribuidas por sistema de armas:

1. C-130 Hercules, incluye abastecimiento aéreo y reabastecimiento en vuelo: 108 salidas.
2. B-707, exploración y reconocimiento lejano (ERL): 47 salidas.
3. F-27, exploración y reconocimiento: 292 salidas
4. DHC-6, exploración y reconocimiento: 40 salidas
5. Otros, exploración y reconocimiento, búsqueda y rescate: 20 salidas
6. Material destruido: un avión C-130 Hercules (TC-63)
7. Total de salidas aviación de transporte: 507

¹⁰² Las salidas del C-130 Hercules bombardero están incluidas en aviones de combate.

Escuadrón Fénix

Incluye salidas con aviones militares (Learjet 35 A) y civiles requisados, para tareas de exploración y reconocimiento visual y radioeléctrico, diversión, guiado de escuadrillas, control aéreo táctico, barrido térmico multiespectral e interceptación de lóbulo radar: total 439 salidas.

Material destruido: un avión Learjet 35 A (T-24)

Islas Malvinas

Material de dotación desplegado que operó desde la BAM Cóndor y la BAM Malvinas:

◇ Helicópteros:

- CH-47 Chinook: 68 salidas
- Bell 212: 89 salidas (promedio diario sobre 31 días: 2,87%)

◇ IA-58 Pucará:

- Salidas previstas: 92
- Salidas cumplidas: 85
- Disponibilidad: 92,4%
- Porcentaje de derribos (sobre 4 aviones): 5%
- Aviones destruidos en tierra 19; en vuelo 4.¹⁰³

Pérdidas de material aéreo

- A-4B: 10
- A-4C: 9
- M-5: 11
- M-III EA: 2
- BMK-62 Canberra: 2
- IA-58 Pucará: 24
- Hercules C-130: 1
- Learjet 35 A: 1

Total de material destruido: 60 aviones

Total general de salidas

Salidas desde el continente: 1573

Salidas desde las bases de Malvinas: 242

Total de salidas operativas: **1815**

Horas de vuelo

Total de horas cotejadas sobre salidas operativas (1 de mayo - 14 junio): 4622:34

Puente Aéreo (1 de abril - 29 de junio): 6334:08

Total general: **11.011:42 horas**¹⁰⁴

Bajas de personal

La Fuerza Aérea sufrió la pérdida de 55 hombres, la gran mayoría tripulantes de vuelo: 36 oficiales, 14 suboficiales y 5 soldados. 47 combatientes resultaron heridos, lo que suma un total de bajas de 102 hombres.

¹⁰³ Con el accidente del alférez Mario Valko, la pérdida de aviones Pucará totaliza 24 aviones.

¹⁰⁴ No se consignan las horas de vuelo de aviones de combate durante el despliegue y repliegue, ni la actividad de adiestramiento en abril, ni las horas voladas por aviones de enlace de unidades, ni las de los helicópteros de ByR en el continente por no disponer de datos fehacientes.

Efectividad de las armas británicas¹⁰⁵

Se detallan, según fuentes británicas, las causas de los derribos o destrucción (sobre 61 aviones o helicópteros destruidos) en relación con los disparos efectuados por las armas:

- Misil Sidewinder: 17 (68 misiles lanzados / número de lanzaderas 42), efectividad 25%
- Acción de comandos: 10 (EAN Calderón)
- Cañones 30 mm: 4 (350 disparos promedio por avión), efectividad 0,28%
- Artillería naval: 3 (2500 disparos de promedio por avión derribado), efectividad 0,04%
- Misil Seacat: 5 (fragatas Tipo 12 y 21 – 108 misiles lanzados / número de lanzaderas 13), efectividad 5%
- Misil Sea Wolf: 3 (fragatas Tipo 22 – 96 misiles lanzados / número de lanzaderas 4), efectividad 4%
- Misil Sea Dart: 6 (destruidores Tipo 42 e *Invincible* – 76 misiles lanzados / número de lanzaderas 8). Efectividad 9%
- Misil Rapier: 4 (100 misiles lanzados / de 8 a 10 lanzaderas), efectividad 2%
- Misil Blow Pipe: 5 (140 misiles lanzados / de 23 a 25 lanzaderas), efectividad 1%
- Armas livianas: 2
- Misil Stinger: 1 (40 misiles lanzados / 8 lanzaderas), efectividad 3%
- Por bombardeo aéreo: 1

Sistema VyCA: esfuerzo total durante el conflicto

Despliegue de Escuadrones VyCA y Estaciones de Vigilancia Aérea

Unidad de despliegue	Dependencia operativa	Sistema de radar	Días de operación
Esc. Vyca MLV	TOAS – CIC MLV	TPS-43	67 días
Esc. Vyca GAL	CODAZ SUR	TPS-43	74 días
Esc. Vyca GRA	CODAZ SUR	TPS-43	68 días
Esc. Vyca CRV	CODAZ SUR	TPS-43	72 días
EVA* MLV	TOAS – CIC MLV	TPS-44	38 días
EVA MDP	CODAZ CENTRO	TPS-44	57 días
EVA VIE	CODAZ CENTRO	TPS-44	54 días
EVA SJU	CODAZ SUR	TPS-44	Sin datos
EVA SCZ	CODAZ SUR	TPS-44	30 días
CIC MERLO	CODAZ CENTRO	BPS-1000	74 días

*EVA: Estación de Vigilancia Aérea

Actividad operativa registrada entre el 6 de abril y el 12 de junio. Sistema VyCA Malvinas (Westinghouse TPS-43 y Cardion TPS-44)

El TPS-43 operó 68 días de los 69 comprendidos entre el 6 de abril y el 14 de junio. El único día que no registró actividad fue el 13 de abril por el cambio de posición desde el aeropuerto hasta el pueblo. Operó algunas horas incluso los días 31 de mayo y el 1 de

¹⁰⁵ Datos extraídos de: RUBÉN MORO, *Historia del Conflicto...*, Ediciones Argentinidad, 2012, op. cit., pág. 444, y del comodoro MARCELO SERRANO, "Las operaciones de supresión de defensas aéreas enemigas en el diseño del Instrumento Militar", trabajo final de la Maestría en Estrategia Militar, Buenos Aires, 2021, pág. 40.

junio, período de fuera de servicio como consecuencia del ataque con misiles antirradar Shrike.

Período de operación	Horas operativas	Horas F/S por meteorología	Horas F/S por técnica	Cortes Alerta Roja	Operación Cardion (3)
6 al 30 de abril (1)	422:03	128:03	02:04	---	---
1 mayo al 12 junio (2)	687:03	16:33	74:39 (4)	08:45	283:53
Totales	1119:06	144:36	76:43	08:45	283:53

Referencias:

(1) 23 días de operación entre el 6 y el 30 de abril. El 13 de abril, no se operó por traslado del equipamiento desde la BAM MLV hasta las afueras de Puerto Argentino.

(2) 43 días de operación entre el 1 de mayo y el 12 de junio. Las estadísticas de los días 13 y 14 de junio no quedaron registradas en el diario de guerra del escuadrón ya que fue enviado al continente en el último vuelo de C-130.

(3) El TPS-44 Cardion del Ejército Argentino operó a órdenes del CIC MLV 36 días de los 39 comprendidos entre el 5 de mayo y el 12 de junio. Los días 27, 28 de mayo y 12 de junio no registró actividad. En 36 días acumuló un total de 283:53 horas de operación, de las cuales al menos 58:30 horas se operaron con dotaciones del TPS-43. No han quedado registros de las horas por fuera de servicio.

(4) Como resultado del ataque con misiles antirradar Shrike, el TPS-43 permaneció fuera de servicio 39:15 h (desde las 05:45 del 31 de mayo hasta las 21:00 del 1 de junio).

Entre el 1 de mayo y el 14 de junio de 1982, los roles de combate del escuadrón controlaron o apoyaron la ejecución de al menos 166 misiones dentro del área de cobertura radar y VHF del radar TPS-43 de Puerto Argentino¹⁰⁶.

Detalle del personal desplegado de los Escuadrones VyCA desplegados en el CODAZ Sur y CODAZ Centro.

El total de personal desplegado por el G2VyCA y el GIVA-E durante el conflicto ascendió a 204 efectivos entre oficiales, suboficiales y tropa. Este total comprende a los cuatro escuadrones de TPS-43 desplegados a Puerto Argentino, Río Grande, Río Gallegos y Comodoro Rivadavia, las cuatro Estaciones de Vigilancia con material Cardion TPS-44 desplegadas por el Ejército Argentino a Mar del Plata, Viedma, San Julián y Santa Cruz, los CIC desplegados en Puerto Argentino y las bases continentales, y el personal de la FAS y el escalón técnico de Comodoro Rivadavia.

Tomando en cuenta al personal de los roles de combate del CIC Baires que conformaron su dotación durante el conflicto, el número se eleva a 245 efectivos discriminados de la siguiente manera:

Sistema Westinghouse TPS-43 (MLV, GRA, GAL, CRV)

- 29 oficiales VyCA: 4 jefes de escuadrones y 25 controladores (Etapa III y II)
- 2 oficiales ingenieros electrónicos (Escalón Técnico CRV)
- 21 suboficiales VyCA (operadores radar)
- 20 suboficiales mecánicos de radar

¹⁰⁶ Estos números se basan en los registros del Diario de Guerra del radar del Escuadrón VyCA MLV, con los relatos de tripulaciones de los diferentes sistemas de armas de la FAA que operaron en el TOAS contenidos en los Capítulos 8 al 14 de esta obra, como así también en *Historia de la Aviación Naval Argentina (Conflicto del Atlántico Sur)* Tomo III, edición 1992, del Departamento de Estudios Históricos Navales y en la *Historia de la Aviación de la Prefectura Naval Argentina en Malvinas*, de la editorial Guardacostas, año 2021.

- 76 efectivos entre 24 suboficiales y 52 soldados C/63 en las áreas comunicaciones, generadores, seguridad, transporte y apoyo logístico general de los escuadrones desplegados.
- Total: 148

Sistema Cardion TPS-44 (MDP, VIE, SJL, SCZ)

A partir del momento en que los radares Cardion del EA desplegados en las bases continentales del litoral atlántico pasaron bajo comando y control operacional de la FAA, las dotaciones operativas de estos se conformaron con personal de oficiales y suboficiales del GIVA-E desafectados de los roles de combate del CIC BAIREs, de acuerdo con el siguiente detalle:

- 18 oficiales VyCA: 4 jefes de Estación, 7 controladores (Etapa III y II) y 7 alumnos.
- 11 suboficiales VyCA (6 de GIVA-E y 5 alumnos de la escuela de Radar).
- 7 suboficiales mecánicos de radar todos del GIVA-E.
- Total: 36

Centros de Información y Control (MLV, GAL, GRA, CRV)

- 16 suboficiales VyCA como dotación de los CIC de los sectores de defensa desplegados (9 de GIVA-E y 7 alumnos de la Escuela de Radar).
- Total: 16

Red de Observadores del Aire (MLV)

- 4 suboficiales VyCA (2 operadores radar y 2 alumnos de la Escuela de Radar)
- Total: 4

CIC Baires

- 15 oficiales VyCA (4 jefes de rol, 6 controladores —Etapa II/II— y 5 alumnos)
- 26 suboficiales VyCA (9 operadores de radar y 17 alumnos)
- No se cuentan las dotaciones del escuadrón técnico ni de la unidad (GIVA-E) que aportaba el apoyo logístico ya que su estructura de funcionamiento venía desde antes del inicio del conflicto.
- Total: 41

Totales de efectivos desplegados: 245

Salidas diarias desde el 1 de mayo hasta el 14 de junio

Día	Desde el continente				Subtotal	Desde Malvinas		Subtotal	Total
	Salidas de Combate	Hercules	EyR/ByR	Fénix	Continente	Pucará	Helos	Malvinas	Diario
1-may	52	4		7	63	11	2	13	76
2-may	2		7	7	16	5	8	13	29
3-may	27	3	7	8	45	4	7	11	56
4-may	8	1	9	6	24	5	9	14	38
5-may	5		9	10	24		6	6	30
6-may	2	2	6	7	17		10	10	27
7-may	2	4	8	10	24	1	9	10	34
8-may	8	2	8	12	30	2	3	5	35
9-may	18	2	6	16	42	2	7	9	51
10-may	9		7	3	19		1	1	20
11-may	4	1	7	6	18				18
12-may	12	3	8	19	42		7	7	49
13-may	6	2	10	16	34		5	5	39
14-may	6	1	11	16	34		2	2	36
15-may	7	3	9	11	30	4	5	9	39
16-may	5	1	9	8	23	4	5	9	32
17-may	5	2	10	5	22	5	1	6	28
18-may	7	2	10	10	29	2	6	8	37
19-may	2	3	9	9	23	6	11	17	40
20-may	8	3	10	11	32	4	5	9	41
21-may	59	2	11	23	95	6	3	9	104
22-may	22	2	9	21	54		6	6	60
23-may	43	5	10	24	82		10	10	92
24-may	30	3	13	18	64	2	3	5	69
25-may	29	4	11	13	57	1	5	6	63
26-may	9	1	9	5	24		4	4	28
27-may	24	8	11	12	55	2	4	6	61
28-may	22	8	10	9	49	12	5	17	66
29-may	15	5	14	10	44	3	1	4	48
30-may	6	5	7	6	24		1	1	25
31-may	11	3	9	11	34		2	2	36
1-jun	5	2	8	9	24	1	2	3	27
2-jun	4		6	7	17				17
3-jun	1	1	9	7	18				18
4-jun	13	1	8	4	26				26
5-jun	17	2	9	9	37				37
6-jun			14	6	20				20
7-jun	11	3	10	12	36				36
8-jun	40	2	9	9	60				60
9-jun	15	2	10	5	32		2	2	34
10-jun	11	1	9	5	26	3		3	29
11-jun	2	1	11	6	20				20
12-jun	17	4	8	5	34				34
13-jun	26	4	6	2	38				38
14-jun			8	4	12				12
Total	627	108	399	439	1573	85	157	242	1815

Capítulo 18

Eyecciones en combate

Todo piloto de combate conoce las características, las limitaciones y los procedimientos de cada sistema de eyección porque sabe que son su seguro de vida: en la mayoría de los casos, debido a la operación de un avión de combate, resulta imposible intentar un aterrizaje de emergencia en un sitio no preparado.

Pero una eyección en combate conlleva una serie de riesgos adicionales que se deben enfrentar antes y después del momento crucial: sufrir el impacto del armamento enemigo y sobrevivir; intentar el control del avión cuando en muchos casos los comandos no responden; evaluar la situación quizás en milésimas de segundos y tomar la decisión sabiendo que una demora puede ser la diferencia entre la vida y la muerte; y finalmente abandonar el avión, con el golpe traumático del sistema de eyección. Muchas veces los pilotos en Malvinas debieron eyectarse fuera de la velocidad límite que recomienda el fabricante; en un instante, con la fuerza de un golpe brutal, pasaban del espacio «protegido» y cómodo de la cabina al exterior, para caer amarrados a un paracaídas en las gélidas aguas del Atlántico Sur o en la turba de las islas, donde continuaban, en ocasiones malheridos, el difícil trance de sobrevivir.

Los testimonios compilados a continuación son de pilotos que sobrevivieron a esa experiencia límite. Sirvan estos ejemplos de superación para las generaciones futuras de pilotos de combate de la Fuerza Aérea Argentina.

1 de mayo de 1982

Primer teniente Carlos Perona¹⁰⁷

Perteneiente al II Escuadrón Aeromóvil M-III EA - BAM Río Gallegos

La primera misión con indicativo TABLÓN (OF N.º1093), realizada por la mañana junto con el capitán García Cuerva como guía, nos sirvió para replantear, entre otras cosas, la orden impuesta al Escuadrón de no eyectar los tanques de 1700 litros, lo que iba contra lo doctrinario en el combate contra los Sea Harrier. También acordamos las posibles contingencias de niveles de combustible si entrábamos en combate aire-aire, si retornábamos al continente con o sin tanques, e incluso si aterrizábamos en Puerto Argentino ante la eventualidad de no poder desaferrarnos del combate y que no nos quedara otra opción que intentar esto último o la eyección.

Por la tarde, y en cumplimiento de la OF N.º1109, se nos ordenó otra misión de cobertura como sección DARDO —capitán García Cuerva (I-015) y primer teniente Perona (I-019)—, al noroeste de la isla de Borbón. [Misión narrada el 1 de mayo].

Tras los cruces con el *Flt. Lt.* Paul Burton (RAF, matrícula XZ453) y el *Lt.* Steve Thomas (RN, matrícula XZ452), sentí una tremenda sacudida en mi avión: un ruido como el de la explosión de una bolsita de papel al reventarla y una fuerte desaceleración, como si el avión se detuviera en el aire. Según los controladores, García Cuerva me habría advertido del disparo de un misil que no vi. Comunicqué por radio: «Me dieron, voy a eyectarme». García Cuerva me respondió: «Suerte, pendejo». Contesté que iba a tratar de llegar a una costa que veía delante de mí, a unas 10 millas, pues no tenía intenciones de caer en el mar sin traje antiexposición (no todos poseíamos ese equipo).

El avión tendía a rolar a la derecha porque uno de los tanques de combustible no se había desprendido cuando quise lanzarlo para enfrentar la PAC; después de navegar unos momentos interminables, cuando ya no tenía prácticamente comandos por pérdida de hidráulico y sobre la línea de la costa de la isla de Borbón, tiré del comando superior de eyección.

Noté la distorsión temporal causada por el miedo y la adrenalina al máximo, ya que, luego de tirar de la manija de eyección, pensé que el sistema no funcionaba por todo lo que tardaba y que me tenía que tirar de emergencia de manera manual. Pensando que estaba mal,

¹⁰⁷ Grado alcanzado al retiro: brigadier.

comencé a ver todo en cámara lenta: los cartuchos eyectores de la cúpula, luego esta, el impacto de aire y humo, las jarreteras. Lentamente comencé a salir del asiento y, al instante, todo volvió a la velocidad real; me encontré colgado del paracaídas habiendo perdido el casco y el puñal. En el descenso divisé las instalaciones hacia donde me dirigiría después. Me costó mantener trayectoria hacia el terreno, ya que el viento provocaba mi deriva hacia el mar. Cerca de tocar tierra, se giró el paracaídas y caí mal, a pocos metros del agua: me golpeé muy duro contra un suelo desnivelado, me fracturé el tobillo derecho y me esguincé el izquierdo. Nuevamente actuaba la adrenalina y no sentía dolor alguno, me movía como si no tuviera nada.

Después de ocultar mi paracaídas y los documentos de vuelo, traté de llamar por la radio de emergencia, pero no tuve respuesta. En ese momento pasaban por arriba mío, escuchaba los aviones que atacaron a la Task Force esa tarde del Bautismo de Fuego. A la hora comenzó a hacer efecto el porrazo y, cuando ya prácticamente no podía caminar, fui rescatado por un helicóptero Agusta A-109 «Hirundo» del Ejército Argentino, el EA-337, piloteado por el teniente Aviador (Tec.) Enrique Riis, y copiloto el cabo primero Orlando Romero. Me trasladaron a la Base Aeronaval Calderón, en bahía Elefante; allí se encontraban los Turbomotor T-34 C de la Armada, los Pucará redesplegados de la BAM Cóndor y la compañía de Infantería de Marina N.º3. Los pilotos de IA-58 me «desvalijaron» afectuosamente hablando: obtuvieron mi revolver de supervivencia, el chaleco de flotación, la radio de emergencia y los borceguíes. Fui cuidado por dos conscriptos de IM, nunca supe sus nombres, pero estoy eternamente agradecido por haberme acompañado en la peor noche de mi vida; a uno le dejé mi rosario, y al otro el pañuelo y escudo del Grupo 8 de Caza Interceptora.

Después de permanecer un día en una camilla en esa base, fui trasladado en un Beechcraft B-200 matrícula 4-G-45 de la Armada Argentina, piloteado por el capitán de fragata Jorge Fiorentino y su copiloto, el teniente de corbeta Jorge Pittaluga hasta Río Grande, donde hablé con algunos de los pilotos del Escuadrón Dagger allí desplegados. Me acuerdo del «Mastín», capitán Amílcar Cimatti, y del «Napo», mayor Napoleón Martínez. Desde allí me trasladaron en un Lockheed L-188A Electra hasta Ezeiza, y luego al Hospital Aeronáutico Central, donde me recibió el primer teniente Enrique Testa, hoy Comodoro VGM (R). Ya en este lugar y reconstruyendo lo sucedido, tenía tres suposiciones de lo que había acontecido: la primera era que habíamos colisionado en vuelo; la segunda que otro avión que yo no había visto me había derribado; y la tercera que el avión con el cual había entrado en combate había logrado lanzar su misil. Pero con el tiempo, los hechos y el diálogo con el mayor Jesús Romero Briasco de Ejército del Aire español me demostraron que la maniobrabilidad del Sea Harrier era rotunda y el avión no visto por mí logró una buena posición para lanzar su Sidewinder AIM-9L. Mi avión, el I-019, impactó en una pequeña bahía en la isla Borbón, según el testimonio del señor Allan White, kelper que vio caer el Mirage y recogió, casi un año después, el asiento eyectable y mi casco de vuelo (actualmente en su posesión).

En cuanto al «Paco» García Cuerva, el teniente Saravia estuvo en contacto de radio con él luego del combate. A pesar de las advertencias del controlador para que se eyectara y que no buscara aterrizar, García Cuerva siguió firme con su intención para intentar su aterrizaje en la pista de Puerto Argentino: fue en dirección oeste-este, comunicó por radio que tenía el avión en servicio y que iba a intentar el aterrizaje. Finalmente el CIC lo autorizó y, en su aproximación (registrada en la filmación del equipo de Nicolás Kasanzew), le empezaron a tirar. Así lo expresa en su última comunicación: «Me están tirando, carajo!». Luego, silencio radioeléctrico. Se estrelló a unos 800 o 1000 metros de la costa, con rumbo entre 130° y 160°, posiblemente en Rookers Bay.

21 de mayo de 1982

Capitán Jorge Alberto Benítez¹⁰⁸

Perteneciente al Escuadrón Aeromóvil Pucará Malvinas - BAM Cóndor

Aproximadamente a las 03:30 de la mañana me comunicaron la misión que tenía asignada para las primeras horas del día y que consistía en reconocer la posición del Puesto de Observadores del Aire M-5, en cuyas proximidades se había producido un desembarco helitransportado de un grupo de comandos ingleses. Aparentemente, la misión de estos era silenciarlo, pues lo habían buscado con ahínco y acibillado el lugar donde estaban apostados. No obstante, con la radio auestas, nuestros dos hombres habían logrado eludirlos y periódicamente efectuaban llamadas que confirmaban estar aún en condiciones de cumplir con su cometido.

La oscura noche finalmente nos abandonó con una mezcla de incertidumbre, corridas, alarma y disparos que solamente nos dejaron fatiga y tensión. A las 07:00 concurrimos el teniente Brest y yo al Puesto de Comando para actualizar la situación meteorológica y ampliar la información recibida con anterioridad, tras lo cual nos dirigimos de inmediato a la pista, sitio en donde nos sorprendieron las primeras luces del día, listos ya para iniciar el vuelo. Ya a bordo de mi avión (A-531) y abocado a la tarea de ponerlo en marcha, sonó la alarma roja. Rodé hacia la cabecera más próxima, me aseguré las correas del asiento eyectable y procedí de inmediato a despegar, recibiendo la información de que lo hacía solo, pues mi numeral, más atrasado, había suspendido la operación y abandonado su avión buscando refugio.

Por espacio de una hora, sobrevolé la parte sur de la isla Soledad recorriendo sus costas y canales sin visualizar al enemigo. Al recibir información radial de que la alarma sobre la zona que se me había asignado reconocer había finalizado, me dirigí a ella para dar cumplimiento a mi misión.

El primer sobrevuelo fue efectuado sin lograr ubicar a ningún inglés. Inicé un segundo reconocimiento ampliando el radio de viraje y tomando un poco más de altura —50 metros— para abarcar mayor cantidad de terreno en la observación. En ese momento fue cuando, por encima de las colinas, observé una fragata inglesa en el estrecho de San Carlos. Su presencia en el momento de mi despegue era desconocida, por lo que suspendí el viraje y, pegado a la ladera del cerro Alberdi, comencé a acercarme protegido por este de la detección del radar. Como al mismo tiempo ascendí, mejoraba mis condiciones para observar su actividad. Absorto por esta variante inesperada que se presentaba a mi misión y lamentando cada vez más estar armado solamente con cañones y ametralladoras, continué mi acercamiento, cuando de pronto sentí una fuerte trepidación en la estructura del avión.

Controlé el aparato y alcancé a divisar la estela que había dejado la trayectoria de un misil que me indicaba la posición que ocupaban quienes seguramente eran miembros del «grupo de comandos» que debía yo ubicar y que durante la noche se habrían desplazado hasta ese lugar, distante unos cinco kilómetros. El misil me fue disparado de frente y de abajo desde unos ciento cincuenta metros, e impactó cuando estaba encima de ellos, por lo que, al estar tan cerca, no me dio oportunidad de utilizar mi armamento. Como desconocía la magnitud de los daños recibidos, decidí introducirme por un cañadón que se abría a mi derecha y sobre el lugar donde se hallaba apostado el enemigo, para evitar que estos, al verme continuar el vuelo, me dispararan otro misil.

Al cabo de aproximadamente un minuto de vuelo, aparecí en el valle que se extiende entre las cadenas de sierras ubicadas al norte y sur, respectivamente, de la localidad de San Carlos, distante desde allí unos 15 km. Mientras efectuaba un control más exhaustivo del avión, se produjo la detención del motor derecho. Casi simultáneamente los comandos de

¹⁰⁸ Grado alcanzado al retiro: mayor.

vuelo se aflojaron y no hubo más respuesta a mis acciones; el avión había comenzado a adoptar una actitud de unos 40° de cabreo y unos 30° de inclinación a la izquierda, en la clásica posición previa al tirabuzón.

A partir de ese momento, mi permanencia en el avión debe de haber durado unos cinco o seis segundos, tiempo que empleé en colocar el motor operativo en bandera, empujar con el pie derecho el timón correspondiente y actuar el compensador eléctrico de profundidad hacia adelante. Estas acciones en conjunto tuvieron como resultado bajar la nariz del avión hacia el horizonte y nivelar las alas paralelas al piso. Conseguido mi propósito, miré hacia abajo y accioné la manija inferior de eyección con la mano izquierda.

De inmediato sentí el efecto de la fuerza que ejercían sobre mí los cartuchos iniciadores aplastándome sobre el asiento y, casi en simultáneo, el impacto del aire en la cara (tenía el casco colocado, pero con el visor levantado). Observé la negra abertura de la cabina del avión que acababa de abandonar y que se perdió debajo de mí. Vi los trozos de plexiglás de la cabina, los que me acompañaron largo tiempo flotando cerca. Sentí la explosión que se produce al separarse el asiento y tuve la sensación de flotar en el aire cuando pendía del paracaídas. El suelo iba acercándose rápidamente, porque la eyección la efectué muy bajo, a unos cien metros de altura. En ese breve lapso de tiempo, recordé la conversación que mantuve con mi hermano menor (oficial paracaidista del Ejército Argentino), quien me había explicado que, mirando el horizonte, uno podía apreciar la deriva que producía el viento en el descenso y que una vez establecida, se debía elegir hacia qué lado se iba a efectuar el roldo una vez en tierra, endureciendo para ello la pierna opuesta y aflojando semiflexionada la otra. ¡Y que no mire al suelo en la vertical!

Prestamente hice todo lo que me había enseñado mi hermano, pero a último momento sentí curiosidad por conocer mi altura con respecto al suelo, así que miré hacia abajo y en ese momento golpeé contra el piso (el dolor en las vértebras cervicales me acompañó un tiempo). Una vez en el suelo, separé el equipo de supervivencia que permanecía cerrado y, observando que las franjas anaranjadas del paracaídas habían quedado abajo cubiertas por las verdes, no me preocupé por recogerlo y con la mayor prontitud me oculté en una zanja que se encontraba a unos cincuenta metros de distancia. Como se apoderó de mí una intensa sed, comencé a morder el pasto que, con abundante agua del rocío, bordeaba la zanja. Allí permanecí observando hacia la sierra donde, unos diez minutos después, aparecieron tres de los hombres que me habían derribado. Se recortaban nítidamente en la cima, a unos mil metros de distancia. Por espacio de algunos minutos, observaron en mi dirección, o, más específico, hacia donde ardían los restos del avión y explotaban el combustible y las municiones, a unos cien metros de distancia, de los cuales me separaba una suave loma que me impedía tener visión directa sobre ellos. Cuando se retiraron sin haber logrado verme, o tal vez convencidos de mi muerte en el avión, comencé a estudiar la situación en la que me encontraba y cuál iba a ser el camino a seguir para regresar a casa.

Recién en ese momento tomé conciencia de un sonido que había estado escuchando desde que toqué tierra. Eran los zumbidos de dos tipos distintos de helicópteros y se escuchaban hacia el oeste de mi posición pero en constante acercamiento, es decir en vuelo de ida y vuelta desde el estrecho de San Carlos hacia las cimas de las montañas que me cerraban el paso hacia Prado del Ganso. Esto sirvió para apurar mi decisión, pues descarté la posibilidad de dirigirme a Puerto Argentino, no porque no confiara en recorrer los ochenta kilómetros que me separaban de él, sino porque demoraría demasiado en llegar. La información que ya poseía sobre cuáles eran las posiciones que estaba ocupando el enemigo servirían no solo para evitar futuros derribos, sino también para adoptar decisiones respecto a cómo neutralizar esta actividad enemiga en la isla. Decidí entonces cruzar la cadena de sierras por la parte más baja que visualizaba cerca y para lo cual debía desplazarme hacia el oeste, y lo más rápido posible a efectos de atravesarlas, mientras aún no fueran ocupados los cerros que la rodeaban. Cuando comencé a caminar hacia el oeste, divisé por encima de la loma que me separaba de los restos del Pucará, una gran

llamarada de color azulado intenso en el centro y bordes anaranjados, de casi dos metros de alto.

En momentos de llegar al pie de las serranías, cruzaron desde el sur dos Pucará que estimé serían los TIGRE 3 y 4, quienes, según lo planificado, debían despegar más tarde para efectuar otra misión. Pasaron sobre mí y se alejaron rumbo al este para regresar poco después, aproximadamente a la media hora. Luego de efectuar algunos virajes en mis cercanías sin verme, se alejaron hacia el sur, felizmente sin haber sido alcanzados por los cientos de disparos de armas automáticas livianas que les dirigían desde los cerros cercanos y que no fueron advertidos por los pilotos al no haberse utilizado munición trazante.

Las sierras en ese punto son bajas con una altura máxima de 350 metros; están completamente desprovistas de vegetación, salvo el césped adherido a la turba; enormes trozos de roca desprendidos de la montaña forman verdaderos ríos de piedras que descienden de la cima hacia el valle. Comencé la subida por el lugar elegido —200 metros— lentamente y tratando de confundirme con el terreno, para lo cual avanzaba lo más agachado posible. Si bien ese lugar era el más bajo, al no tener obstáculos que me ocultaran, me hacía visible desde una distancia mayor que los dos mil metros que me separaban de los enemigos más cercanos. Yo los divisaba perfectamente y tenía la ventaja de verlos recortarse con nitidez en la cima.

Una vez en la cumbre de la sierra, con Darwin a la vista, tracé el itinerario que iba a seguir, eligiendo los cañadones que me mantendrían oculto de los ingleses. Desde allí, observé también dos fragatas en el estrecho de San Carlos, una muy próxima a la costa y otra en el centro del canal. Pude visualizar y reconocer a los Sea King y Sea Linx que efectuaban constantes traslados de personal y material, y cuyos vuelos pude inclusive contar. Al comenzar el descenso, el cambio de dirección del viento me impidió seguir escuchándolos. Siguiendo el itinerario prefijado, pude alejarme de la zona, poco a poco, pues el terreno no me permitía un rápido desplazamiento, ya que la turba y el pasto formaban cilindros de unos veinte centímetros de alto separados entre sí por otros tantos centímetros, y corría el agua entre ellos. A primera vista es un terreno verde, plano y sin problemas para caminar por él, pero, a poco de recorrerlo, debe uno tomar precauciones para no lastimarse tobillos y piernas, y se debe elegir entre caminar por la parte superior de dichos cilindros o bien hacerlo introduciendo los pies entre ellos, ambos con el consiguiente riesgo para las extremidades inferiores.

Al finalizar las estribaciones montañosas, el terreno continuaba en forma de cuchillas o lomadas similares a las de nuestra Mesopotamia, pero no tan separadas entre sí una de la otra, conformando en general un suelo blando y anegadizo, difícil de transitar aún con vehículos con doble tracción, plagado de lagunas, ríos, arroyos y vertientes que me proporcionaron agua en abundancia. En esta parte de la travesía, me sobrevolaron tres Mirage 5, tres Harrier, dos veces un Chinook y finalmente un helicóptero Bell 212, todos sin verme. Este último, cerca de las 17:30, pasó a unos 200 metros en mi lateral por otro cañadón paralelo. Decidí tirar una bengala roja de tres estrellas que, más tarde, pude confirmar que había sido vista por el artillero, pero el piloto, al no poder confirmar que se trataba de una señal o simplemente de un reflejo, continuó su vuelo y por ello, con pena, vi alejarse el medio que me habría ahorrado unos 6 o 7 km de caminata. A esa hora ya se encontraba finalizando el crepúsculo, y tenía apuro por el rodeo que debía dar para evitar el campo minado. Esto me retrasaría lo suficiente como para ingresar a terreno de propias fuerzas en horas de la noche, con el consiguiente riesgo de que algún centinela nervioso abriera fuego. En esa elección del camino más corto y ante una falta de visión clara por la poca luz, me decidí por uno que cruzaba lo que en ese momento creí se trataba de una laguna. Más tarde descubriría que no era tal, sino una caleta con sus costas unidas en ese punto por un murallón de piedras con cemento a modo de dique, de un metro de ancho y aproximadamente tres metros de altura sobre el mar. La costa opuesta se recortaba a unos 200 metros y, por lo que podía apreciar, el murallón llegaba a ella, de modo que comencé

a cruzar pues si volvía atrás, tendría que recorrer unos 4 km para llegar al mismo lugar. Después de andar unos 100 metros, encontré que el paredón finalizaba, y a partir de allí comenzaba una pasarela de madera, consistente en cuatro vigas longitudinales con piso de tablas que unía las dos centrales y barandas a ambos lados de estas. Por lo que alcanzaba a visualizar, aparentemente llegaba a la otra costa. Si bien se la veía en bastante mal estado, (tanto que unos metros más adelante estaba rota y caída hacia el centro, obstruyendo el paso), decidí iniciar la travesía: la efectuaría pisando el travesaño izquierdo, es decir por el lado de mar abierto y tomado de los restos de la baranda. De esa manera recorrí unos cincuenta metros espantando unos patos negros que por docenas utilizaban la pasarela como dormitorio. Entonces aprecié lo acertado de mi elección de ir por el lado izquierdo, al comprobar que lo que seguía estaba aún en peores condiciones, pues las tablas del piso central desaparecían, como también la baranda derecha. Así continué algunos metros más, hasta que desapareció la única baranda que quedaba. Para recorrer los últimos tres metros, estaban en pie nada más que dos de los largueros longitudinales, uno de los cuales no llegaba al murallón (le faltaba alrededor de un metro), en tanto que el restante aparentemente estaba afirmado en ambos extremos. Miré otra vez hacia atrás, es decir todo lo que tendría que recorrer si volvía, y, considerando que ya eran las 18:30 (era noche cerrada desde las 18:00), tomé el casco de vuelo en una mano y el equipo de supervivencia en la otra, y comencé a avanzar haciendo equilibrio sobre el único madero disponible. Advertí recién a mitad del madero —merced a las oscilaciones que comenzó a tener— que su extremo estaba podrido y le faltaban unos diez centímetros para el borde. Midiendo bien las distancias, di un largo y rápido paso, tomando impulso para saltar hacia el murallón. Afortunadamente caí de pie y sin que los músculos de mis piernas, que sentía próximos a acalambrarse, se resintieran más de lo que ya estaban. Mirando una vez más hacia atrás, pensé recién entonces en lo que me habría sucedido si hubiese perdido pie y caído al mar, pues si bien tenía colocado el chaleco salvavidas y el bote del equipo de supervivencia en la mano, no poseía traje antiexposición y, para llegar a la costa, me habrían faltado unos 50 metros correspondientes al murallón donde ahora me encontraba, ya que era impensable que hubiera podido escalar sus paredes casi verticales de tres metros de altura. Pero como no era el momento de efectuar esas consideraciones y sin demorarme más, continué mi camino de entrada al perímetro edificado de Darwin que se encontraba totalmente a oscuras.

Solamente se evidenciaban allí signos de vida por el sordo ruido que me llegó del grupo electrógeno funcionando. Sabía positivamente que el administrador de la Falkland Islands Company en la zona y otras familias de nacionalidad inglesa vivían allí. Por la hora y la prohibición existente de circular de noche, debían encontrarse dentro de sus casas, lo que me hizo continuar camino sin recurrir a su ayuda. Atravesé esa zona sin inconvenientes y tal vez porque me faltaba tan poco —un kilómetro más o menos— comencé a sentir el cansancio que tenía. Al pie de la última colina, antes de las posiciones del Regimiento 12 de Infantería, me detuve. Tomé asiento al borde de la cuneta y comí tres caramelos que tuvieron el psicológico efecto de hacerme recuperar mis menguadas fuerzas para enfrentar el último esfuerzo. Recordé que había efectuado tres paradas similares en todo el trayecto recorrido, con la intención de descansar quince minutos, como ahora. Una vez que mentalmente consideraba que había transcurrido ese espacio de tiempo y que ya había descansado lo suficiente, miraba el reloj y con asombro comprobaba que no habían pasado más de cinco minutos.

Mientras descansaba, analicé la posibilidad de pasar el resto de la noche dentro de un gran corral de piedra de forma circular que allí se encontraba, envuelto en el bote salvavidas, o continuar mi camino e ingresar a las líneas argentinas, con el consiguiente riesgo de hacerlo de noche. Tuve en cuenta que aún no se habían producido enfrentamientos terrestres entre ambos contendientes, por lo que concluí que el o los centinelas no abrirían fuego hasta no asegurarse de quién era el intruso y me darían la voz de alto. Pensé

entonces en la respuesta que daría para convencerlos de que no era un enemigo, aportando datos conocidos por ellos y que no era factible que los ingleses conocieran. Decidí entonces entrar al perímetro argentino confiando en que mi apreciación fuera correcta y en que mi Ángel de la Guarda me protegería.

Comencé a caminar por la zigzagueante huella trazada en la turba por el paso de los vehículos, sabiendo que a ambos lados se extendían los campos minados, y llegué a las primeras líneas alrededor de las 19:00. Gracias a Dios, el centinela adelantado que estaba apostado al borde del camino en un profundo pozo de zorro, alzando su FAL y colocándolo prácticamente en mi cintura, me dio la voz de alto exigiéndome identificación con el clásico: «¡Alto! ¿Quién vive?». Tal como lo había pensado, comencé a recitar: «Soy el capitán Benítez, piloto de Pucará. Fui derribado por los ingleses y regreso a la Base Cóndor; quiero hablar con el teniente coronel Piaggi o con el teniente primero Esteban, o con el teniente Estévez, o con el subteniente Gómez Centurión, o con el subteniente Reyes». El centinela, ante mi respuesta tan larga en idioma español y con datos tan concretos sobre sus superiores, se convenció al menos de que mi nacionalidad no era inglesa. Pidió parte para el cabo (no recuerdo su nombre), quien se acercó a reconocermme y me puso en contacto con el Puesto de Comando de la Sección (un foso bastante profundo), donde pude realmente descansar, pues permanecí allí por espacio de unos cincuenta minutos saboreando un rico y abundante plato de sopa/locro que me sirvieron. Fue el primer alimento caliente desde la cena del día anterior, pues esa mañana antes del despegue no había alcanzado a desayunar. ¡Tuve hasta la fortuna de llegar a la hora del rancho!

Allí me encontró el vehículo que se acercó para trasladarme a la Base Cóndor, con el oficial de Inteligencia y el médico a bordo. Ellos me informaron del derribo y la eyección del mayor Carlos Tomba, en combate con un Harrier, y que finalmente alrededor de las 17:30 había sido rescatado indemne por un helicóptero. Además me informaron que mi desaparición recién fue descubierta a las 17:00, cuando los Pucará procedentes de la Base Cóndor aterrizaron en Puerto Argentino y sus pilotos preguntaron por mí sin encontrarme. También me informaron que se me habría ordenado dirigirme, al aterrizar, a ese aeródromo después de finalizar mi misión, orden que se me habría transmitido por VHF y que yo no recibí, pues tenía dificultades de recepción al encontrarme en vuelo tan bajo. Al llegar al Puesto de Comando, salía de allí el mayor Tomba, que había finalizado su informe a Inteligencia y, tras el abrazo de alegría por el reencuentro, ingresé para brindar mis informes. Rápidamente y en mi presencia, la información fue comunicada por radio al Puesto de Comando de Puerto Argentino para que, como correspondía, se diera comienzo a las acciones terrestres tendientes a neutralizar la acción del enemigo e impedir que siguiera ampliando sus dominios, dado que la cabeza de playa ya había sido lograda. Luego de las preguntas, me dirigí a nuestro alojamiento, un inmenso edificio de madera con unas sesenta habitaciones, pertenecientes al Club Social de Prado del Ganso, con cuyas autoridades el jefe de Base había firmado un contrato de alquiler similar al convenido para el resto de edificios y vehículos que nosotros usábamos desde nuestro arribo a esa población. Allí me esperaba la totalidad del Escuadrón Pucará para festejar el feliz retorno de ambos eyectados en combate. La celebración duró hasta la medianoche y en ella se puso de manifiesto el elevado espíritu de equipo que animaba al Grupo 3 de Ataque y que en esos momentos, y en otros aún más difíciles, afloró con naturalidad. Esa noche, ya en mi habitación y a pesar del cansancio y los dolores musculares, dediqué bastante tiempo a la oración, agradeciendo a Dios la nueva oportunidad que me brindaba para continuar luchando por mi Patria y recordando, además, a quienes me alentaron a continuar mi camino porque sabía que me estaban esperando: mi familia.

21 de mayo de 1982

Primer teniente Héctor Hugo Luna¹⁰⁹

Perteneciente al I Escuadrón Aeromóvil M-5 Dagger - BAN Río Grande

Era el 21 de mayo cuando salimos por la tarde cinco aviones Mirage 5 Dagger divididos en dos escuadrillas conformadas de la siguiente manera: capitán Mir González, teniente Juan Bernhardt, primer teniente Luna y capitanes Cimatti y Robles. El Capitán Cimatti se volvió por fallas en su avión y quedaron solo cuatro pilotos. Entramos en la península que está al norte de la bahía 9 de julio y, desde allí, fuimos en línea recta hacia bahía San Carlos.

A solo tres minutos del blanco, nos interceptaron aproximadamente unos cinco Harrier.

Por las condiciones meteorológicas adversas, debíamos entrar de a uno por vez en un cañadón, en el vuelo rasante, y yo era el último.

Cuando entré al mismo, vi una sombra pasar arriba y a mi izquierda. Era un Harrier que se dirigía hacia el avión del capitán Robles; casi en simultáneo vi un fogonazo por el espejo y de inmediato sentí el impacto del misil en mi avión, el que quedó descontrolado y sin comandos.

Traté de tomar altura y el avión quedó cabeza abajo, invertido; pensé que me mataba. Solté la palanca y busqué desesperadamente la manija de eyección superior. Estimo que cuando la encontré estaba de nuevo con la cabina hacia arriba porque la eyección fue normal. Sentí la explosión, un fuerte ruido, un sacudón, se abrió el paracaídas y casi al mismo tiempo golpeé reciamente contra el piso. Me quebré el hueso del hombro (troquiter), al mismo tiempo que me luxaba el brazo y una rodilla.

Sabía que no me encontrarían rápido y estaba anocheciendo, por lo que acomodé mi rodilla y junté todos los elementos de supervivencia; inflé el bote, lo traje hacia mí con la correa que nos unía, me metí adentro e hice una reposera con parte de mi equipo y el paracaídas. Luego tomé un litro de agua de un recipiente plástico y, de a una por vez, me tomé siete pastillas de analgésico para calmar el terrible dolor que sentía. Me dormí hasta el otro día a las 09:00, golpeando diente contra diente por el frío.

Al despertar me encontré en un valle rodeado de montañas, unos veinte kilómetros al oeste de Howard. En la semivigilia de esa noche terrible e interminable, escuché a lo lejos el ruido de un motor que funcionaba a revoluciones constantes, por lo que lancé una bengala, pero no obtuve ninguna respuesta. Busqué restos del avión, y con ellos y mi cuchillo construí una armazón que envolvía mi pierna y me transformaba en un moderno pirata. Metí todas las cosas útiles dentro del bote y comencé a caminar arrastrándolo con una cuerda. Me imagino el aspecto que tendría con mi pata de palo y mi litera. Me acordé de la película de Django arrastrando su ataúd, pero no me hizo ninguna gracia. A las 12:30 horas, no pude seguir más arrastrando el bote y lo abandoné. Seguí caminando con dificultad debido a mi pierna, orientado por el ruido que había escuchado la noche anterior. A las 15:15 horas, me encontré con un Land Rover en el que venían un hombre y una mujer, y tres más los seguían en sendas motos. Les hice señas desesperadamente, pero sin hablar se fueron, dejándome solo. Mi pierna dolía una barbaridad y al hombro ya no lo sentía.

Seguí arrastrando mi pierna de metal, guiado por las huellas del *jeep*. Mi marcha era cada vez más dificultosa. Al dar vuelta tras una sierra, descubrí una casa en cuya entrada estaban sus vehículos; me miraron llegar desde lejos. Pensé que quizás me podrían entregar o matar, pero sabía que, en el estado en que estaba y con el dolor que sentía, no llegaba a ningún otro lado. Cuando me encontraba a unos cuatrocientos metros de la casa, se acer-

¹⁰⁹ Fallecido el 23 de noviembre de 1991 en un accidente aéreo con el grado de mayor. Testimonio obtenido del libro del comodoro VGM (R) Pablo Marcos Carballo, *Halcones en Malvinas*, Buenos Aires, Ediciones Argentinidad, 2016, pág. 127.

caron en el Land Rover. En un primer momento, no me quisieron ayudar; principalmente uno de ellos se oponía tenazmente.

Me di cuenta de que miraban con mucho interés mi equipo de supervivencia, por lo que les regalé el cuchillo de monte, la gorra de neopreno para el agua, los guantes de vuelo y la linterna. Gracias a eso se distendieron las caras y consintieron en llevarme a la casa de un inglés que tenía un equipo de radio. Este señor resultó ser un «caballero inglés» realmente, pues me atendió muy bien y me dijo que me ayudaría a regresar con los míos. Me prestó su radio y hablé a Puerto Argentino; luego me ayudó a bañarme, me cortó el traje antiexposición para que me lo pudiera sacar y me prestó un pijama, un calzoncillo y una salida de baño. Posteriormente me dieron calmantes cada tres horas durante ese día y el otro, hasta las 17:00 horas en que me vinieron a buscar los nuestros.

Estos kelpers, que para mí son argentinos, no me ayudaron solo a mí, sino a muchos otros pilotos argentinos, demostrando no sé si simpatía por nosotros, pero sí una gran humildad.

De allí a Prado del Ganso en un helicóptero de la FAA y, luego de veinticuatro horas, me trasladaron a Puerto Argentino.

El 25 de mayo, volví al continente en un Hercules con, para variar, el capitán Víctor Borchert (experto en cruces).

Llegamos a una de nuestras Bases de Operaciones y de allí me enviaron al hospital.

Después que me recuperé, me dejaron reunirme con la gente de mi Escuadrón, la que se emocionó mucho porque me habían dado por muerto, ya que vieron el impacto de mi avión contra el suelo pero no mi eyección.

21 de mayo de 1982

Mayor Carlos Antonio Tomba¹¹⁰

Perteneciente al Escuadrón Aeromóvil Pucará Malvinas - BAM Cóndor

La mañana del 21 de mayo de 1982, habíamos terminado de atacar y destruir una posición inglesa cuando nos ordenaron dirigirnos al estrecho de San Carlos con el objetivo de poder visualizar y determinar las actividades que estaban desarrollando allí los buques ingleses. Cuando nos encontrábamos próximos al lugar, mi numeral, el primer teniente Micheloud, me avisó que teníamos dos Sea Harrier sobre nuestra posición; vi los aviones en nuestra vertical bastante más alto. De inmediato, iniciamos maniobras defensivas reduciendo la potencia para disminuir la firma infrarroja y evadir los misiles. Bajamos la velocidad al mínimo y cerramos el viraje al máximo descendiendo al ras del suelo para evitar sus ataques, únicas acciones y maniobras que nos permitían alguna defensa frente a aviones de mayor performance. Iniciamos los círculos defensivos, y unos minutos después sentí golpeteos en el avión y fuertes vibraciones en toda su estructura. Miré el ala izquierda y estaba perforada, abierta como los pétalos de una rosa. El avión continuaba volando y los controles seguían siendo efectivos, por lo que decidí seguir pegado al suelo tratando de sortear otro ataque.

La aeronave que me atacaba era parte de una escuadrilla que no habíamos alcanzado a ver. La capacidad del Harrier, por la deflexión de sus turbinas, le permitía cerrar los virajes y desplazarse a la misma velocidad que el Pucará. Estaba volando en círculos muy bajos, aproximadamente a cinco metros del suelo, cuando sentí una vibración mucho más fuerte: fue la segunda ráfaga de cañones, el motor izquierdo se había prendido fuego y, al tratar de maniobrar, los comandos ya no me respondían. Fue el momento en que decidí eyectarme. Al segundo estaba suspendido en el aire. Recuperé el conocimiento y miré hacia abajo, ya estaba tocando el suelo con los pies. Me quedé inmóvil porque sentía el sobrevuelo de los aviones ingleses y las explosiones de las municiones de mi avión, a

¹¹⁰ Grado alcanzado al retiro: brigadier.

unos 50 metros de distancia. Luego de algunos minutos, los Harrier se retiraron y me incorporé para acomodarme al paracaídas. Tuve la suerte de caer en tierra, si hubiese sido en el agua, difícilmente hubiera sobrevivido ya que no teníamos traje antiexposición a bajas temperaturas. Estaba sumido en una mezcla de sentimientos: el agradecimiento a Dios por estar con vida, el amor de mi familia, pero también mucha bronca por la pérdida del avión. Ubiqué el paracaídas de forma tal que, si me buscaban, se darían cuenta de que estaba con vida. Busqué los elementos necesarios del equipo de supervivencia y empecé a caminar hacia donde creía que estaba la base Cóndor, mi unidad de origen.

El derribo había sido aproximadamente a las 11:15 de la mañana, ya eran cerca de las 17:00 y empezaba a oscurecer. Como no tenía equipo para esas temperaturas salvo el pijama que mi esposa me había regalado antes de salir de Buenos Aires, busqué algún lugar para resguardarme; encontré un refugio de pastores y entré para pasar la noche. Estaba buscando madera para hacer fuego cuando sentí el ruido de un helicóptero; el sonido me era familiar, reconocí el eco que producen las palas de los Bell 212. Salí y lancé unas bengalas, el sonido persistía pero no se acercaba. El ruido era constante, por lo que volví a lanzar otras bengalas. Ahora sí sentí que se acercaba y, después de algunos minutos que para mí fueron eternos, vi la figura del helicóptero acercándose. El Bell descendió y dos personas bajaron, nos abrazamos y me subieron al helicóptero ya con las últimas luces del atardecer. Me rescató una tripulación de hombres que, arriesgando sus vidas y desobedeciendo órdenes, porque esa aeronave no debía volar nocturno, no dudaron en seguir buscando a un camarada eyectado. Siempre estarán en mi memoria y mi agradecimiento será eterno; su valentía y arrojo representa a los de tantos hombres que dieron sus vidas en pos de la recuperación de las islas. La tripulación del Bell 212 (H-85): teniente Luis Longar (comandante), teniente Gustavo Brea (copiloto), cabo principal Horacio Carmona (mecánico), cabo primero Sergio Quiñones (operador de cargas) y primer teniente Fernando Miranda Abos (médico).

Estaba de nuevo en mi unidad, con la alegría y el abrazo de cada uno de mis camaradas. Esa noche brindamos por mi regreso con vida. Solo me faltaban mi señora y mis hijos, hubiese deseado tenerlos a mi lado en esos momentos, pero nuestra tarea no había terminado y teníamos que seguir luchando. Me pidieron que regresara al continente después de la eyección, pero pensé que todavía se podía hacer algo más, que nos encontrábamos en la parte más difícil de la guerra y que debía seguir junto a mis compañeros, amigos y subalternos que lo estaban entregando todo para cumplir nuestra misión. Así fue, hasta que caí prisionero junto con el personal de la Base Cóndor en Ganso Verde. Mi regreso al continente fue el 14 de julio, pero parte de mi corazón sigue allá junto con el de muchos que se quedaron en nuestras islas Malvinas.

21 de mayo de 1982

Capitán Guillermo Adolfo Donadille¹¹¹

Pertenciente al II Escuadrón Aeromóvil M-5 Dagger - BAM San Julián

El 21 de mayo, en cumplimiento de la Orden Fragmentaria 1198, estuve al mando de una escuadrilla de tres M-5 Dagger a efectos de atacar con bombas a los navíos británicos que, desde muy temprano, estaban concentrados en un desembarco en Puerto San Carlos. Los doce Dagger de dotación que había en San Julián fueron empeñados ese día en diferentes tareas desde la salida del sol (ataque a objetivos navales, defensa aérea en el aeródromo, etc.) y en una segunda misión de ataque a los buques en San Carlos (OF. 1198) que se planificó para ser ejecutada con despegue en las primeras horas de esa tarde. Mi escuadrilla estaba conformada por el primer teniente Jorge Senn como numeral 3, el mayor Gustavo Piuma Justo como número 2 y quien escribe, en esa época capitán Donadille, como guía. El orden de despegue que nos asignaron era el anteúl-

¹¹¹ Grado alcanzado al retiro: brigadier mayor.

timo de la oleada y, si mal no recuerdo, debía respetarse la separación de unos pocos minutos (uno o dos) entre cada escuadrilla, a fin de conseguir el efecto deseado por los planificadores del Comando. Dado que el numeral 2 se demoraba en la puesta en marcha, y al tanto de que se complicaba respetar el horario asignado, cambié el orden de salida con el jefe de la última escuadrilla (primer teniente Román), quienes también ya estaban con sus aviones en marcha, los horarios de despegue y arribo sobre el objetivo. Ello dio oportunidad de que mi numeral 2 pudiese completar el arranque de su avión sin alterar los horarios requeridos.

El despegue y la travesía rumbo a las islas se realizó normalmente, pero a medida que nos íbamos aproximando mediante un descenso escalonado, tratando de evitar la detección radar británica por un lado y por otro ahorrar combustible, la meteorología se complicaba. Ya sobre las islas y a una altura de vuelo de unos 15 metros sobre el terreno y 490 nudos de velocidad indicada, procurando no exceder demasiado la velocidad máxima de transporte de las espoletas M-904 que tenían nuestras bombas, había dispuesto la escuadrilla en formación en línea abierta (el numeral 3 a unos 500 metros a mi derecha y el 2 otro tanto a mi izquierda).

La reducida visibilidad y la poca luminosidad (nubes entre 7 y 8/8, a unos 300 o 350 metros de techo) me obligaron a levantar el visor ahumado de mi casco de vuelo (casco de un solo visor) a efectos de mejorar mi alcance visual. Aproximadamente a un minuto y medio del objetivo, concentrado en mi tarea de mantener con precisión el rumbo y la velocidad a efectos de llegar en el momento preciso al lugar indicado, el numeral 3, a mi derecha, me alerta por VHF: «Atento, un avión a la derecha». De inmediato miré hacia el sector y vi un avión perfectamente recortado sobre el techo de nubes, que con lentitud nos iba sobrepasando, volando en rumbo paralelo al nuestro, unos 100 metros más arriba y a unos 1500 metros separado de mi lateral. La figura oscura del avión en principio me pareció un A-4B, mas al instante dudé sobre esto, pues dicha aeronave debería estar desarrollando alrededor de 500 nudos de indicada, velocidad que nuestros viejos A-4 difícilmente podían alcanzar en vuelo recto y nivelado. Mis dudas se acabaron una fracción de segundo más tarde, cuando la aeronave inició un brusco viraje hacia abajo y a su izquierda, de unos 90 grados de inclinación, hecho que me permitió divisar sus cortas alas en flecha. ¡Ninguna duda! Se trataba de un Harrier o Sea Harrier, y estaba retrasándose e iniciando su curva de persecución hacia mi numeral 3.

Advertí por radio a mis numerales: «Es un Harrier, eyectar las cargas y enfrentarlo». El primer teniente Senn me contestó: «Espere, que parece que no nos vio». En realidad el numeral 3 estaba observando otro Harrier, más adelantado, que cruzaba nuestra trayectoria de derecha a izquierda, avión que yo no había advertido. Desconociendo lo anterior, comencé a desesperarme, pues el avión que yo veía estaba en trance de acomodarse en el sector trasero de mi número 3, quien hasta el momento mantenía un suave viraje hacia la derecha. «Eyecte las cargas, carajo, que le está entrando» fue mi siguiente orden. Ahí me olvidé del 3 y me dediqué al avión inglés disparándole de lejos una primera ráfaga de cañones (unos 700 u 800 metros) y convergiendo con unos 120 grados de su rumbo de vuelo. El piloto enemigo me vio, abandonó al 3, interrumpió su viraje hacia la derecha, y picó con alas niveladas hacia el suelo tratando de pasar por debajo y delante mío. Yo hice lo mismo, piqué hacia abajo mientras acomodaba mi avión a 90 grados del vuelo del Harrier y, antes de que cruzara mi trayectoria unos 400 metros adelante, efectué mi segunda ráfaga apuntando con mi avión, pues no tenía idea en dónde estaba la mira móvil en el visor, dada la rapidez con que todo ocurría y la violencia de los movimientos. De casualidad no choqué contra el terreno en mi afán de seguir los movimientos del contrincante, dado que el Dagger, a pesar de haber eyectado las cargas, mantenía mucha inercia («patinada» en la jerga aeronáutica) pues estaba completo de combustible interno (un peso de más de ocho toneladas). Cuando recuperé la maniobra y comencé un ascenso, me encontré con el avión de Senn que ahora sí venía con mucha «G» aplicada y virando de izquierda a derecha; no me quedó otra que invertir mi avión para frenar el ascenso y evitar el choque con mi numeral 3.

Pasado el 3, establecí mi avión y comencé a cerrar hacia la derecha buscando el Harrier con el que me había cruzado, y en ese momento sentí un ruido seco (como cuando se aplasta una bolsa de papel inflada). Un misil Sidewinder AIM-9L, lanzado desde unos 5 km por otro avión que no advertí, había conseguido impactarme. Mi Dagger dio un salto apuntando bruscamente hacia arriba y continuó luego con una trayectoria ondulante y violenta hacia abajo y hacia arriba (*porpoising*) la cual me fue imposible detener (la palanca de mandos era una cosa laxa, sin la resistencia acostumbrada, en tanto el panel de fallas se iba iluminando con el acompañamiento en mis oídos de la estridencia de su alarma). Sorpresivamente, el avión, ya totalmente descontrolado, abandonó este movimiento y, muy cerca del terreno, en trayectoria paralela, inició un rápido autotonel que me recordó, al ver girar rápidamente en el parabrisas el horizonte y a pesar del vاپuleo de los bruscos movimientos, mis épocas de solista en la Escuadrilla Cóndor de la EAM, cuando debía ejecutar toneles a baja altura con el MS-760 — me sigue sorprendiendo la reacción de la psiquis humana, capaz de recordar detalles como este en situaciones tan marginales—. Confieso que con toda calma pensé que hasta ahí había llegado, que mi muerte era inminente ante la evidencia del impacto contra el terreno; no obstante, algo me sacudió en mi interior —yo soy creyente y no tengo dudas de quién fue— y me hizo reaccionar rápido: ¿qué hago aquí adentro? Apoyé el casco contra el cabezal del asiento, con la mano izquierda reduje totalmente el acelerador (más que todo por reflejo del adiestramiento recibido) y con la mano derecha accioné el comando bajo de eyección. Fue una lotería en la cual saqué el primer premio, pues el asiento me sacó en el momento de giro justo, es decir, sin impactar contra el suelo malvinense; estuve no más de 15 a 20 segundos colgado del paracaídas y toqué el terreno.

A pesar de la velocidad de los acontecimientos, en la eyección tuve algunas experiencias. Justo tras la salida del asiento a través de la cúpula de plexiglás, alcancé a ver entre mis botas de vuelo y levemente por encima del plano de la aeronave, al igual que una película en blanco y negro, cómo mi avión se alejaba girando sobre su eje; la única nota de color que percibí fue una gran lengua de fuego color naranja que nacía en el tanque superior de combustible (detrás del habitáculo del piloto) y se extendía hacia atrás superando los límites del Dagger. Por más de que hice el esfuerzo, no pude continuar con los ojos abiertos y tampoco pude advertir si el paracaídas se había abierto, así que lo único que atiné a hacer fue levantar los dos brazos y palpar si estaban las correas que debían sostenerme al velamen. Comprobado esto, recordé que estaba cayendo sobre Malvinas, lo cual era sinónimo de viento según nuestro preconcepto, así que lo importante era aterrizar bien, cayendo de espaldas a efectos de poder liberarse rápidamente del paracaídas y no ser arrastrado por este. Como dice el manual, durante el descenso giré un cuarto de vuelta la anilla liberadora, y casi de inmediato toqué el suelo y caí de espalda; en dicha posición comencé con mi puño derecho a golpear con fuerza la anilla circular a efectos de soltar el arnés del paracaídas; pegaba tan fuerte que me comenzó a doler el esternón, y el artilugio no se accionaba... irónicamente, el paracaídas se cansó de esperarme y se desinfló por completo, el viento era casi calmo. Tirado de espalda y en medio de un silencio que me aturdía, me di cuenta de que todavía me faltaba girar otro cuarto de vuelta la anilla central, y recién ahí podría presionarla y liberarme. Así lo hice y todo funcionó a la perfección.

Sentía un poco de sabor a sangre en la boca, me desprendí de la máscara de oxígeno y con cuidado me incorporé, al parecer no tenía nada roto, no obstante mi visión no estaba en condiciones, producto de la eyección con el visor del casco levantado. Con el ojo derecho directamente no veía nada, y con el izquierdo me resultaba imposible enfocar cualquier objeto, ya sea lejano o cercano. En medio del silencio que me rodeaba, hubo dos sonidos diferentes que llamaron mi atención: el primero fue un ruido que no entendía qué era hasta que me di cuenta de que procedía de mi bote salvavidas a medio inflar, que con mucho desgano continuaba en ese proceso. ¡Gracias a Dios que no caí en el agua! El otro sonido también me costó identificarlo hasta que pude apreciar con dificultad la columna de humo en donde había impactado mi avión, a unos 500 o 600 metros de mi posición,

en donde la hoguera continuaba y el resto de la munición de 30 mm que quedaba a bordo explotaba en intervalos al calor de las llamas.

Después de alrededor de cinco minutos de haber tocado tierra, un reactor a baja altura comenzó a circunvolarme dando dos o tres giros de 360 grados. Mientras tapaba el ojo derecho con mi mano, con el izquierdo traté de descubrir qué tipo de avión era... me pareció que se trataba de un Harrier. A lo primero que atiné, ante el recuerdo del ametrallamiento de los botes salvavidas del pesquero argentino *Narwal*, fue a introducirme en un arroyo próximo, muy estrecho y bastante profundo; mi espalda en una pared y mis botas con los pies recogidos contra la otra, y la mitad del trasero en el agua (el traje antiexposición no dejó pasar una gota) hasta que el avión desapareció luego de algunos giros.

Pasada la distracción del intruso aéreo, fue necesario ubicarme mentalmente en el terreno y en el problema. Sabía en dónde estaba, pues había pasado muchas horas analizando las cartas de las islas, y además conocía exactamente nuestra posición cuando fuimos interceptados. Hacia el oeste, noroeste y alrededor de unos 20 a 25 km, estaba Puerto Howard [Mitre]; con seguridad no llegaría a esa población durante la jornada, pues la oscuridad arribaría en no más de una hora y media a Malvinas.

El segundo problema era hacia dónde caminar en un terreno amarillento verdoso circundado por suaves colinas y en donde el común denominador era la ausencia total de árboles. Me parecía estar en la Pampa de Achala en las sierras cordobesas. Como estaba ubicado en el mapa, el rumbo a tomar para iniciar la caminata lo consulté con la brújula que había en mi chaleco de supervivencia, mas el esfuerzo fue vano, no podía fijar la vista de mi único ojo en servicio con los numeritos impresos en la brújula. La única salida que me quedó fue, tentativamente, calcular la posición del sol ya en pleno descenso hacia el horizonte, y corregir unos diez o quince grados hacia la izquierda. Adoptado esto como recurso, elegí como referencia el relieve de una elevación en la dirección supuestamente correcta, y en esa dirección comencé a caminar; mientras lo hacía, rogaba en mi mente que Puerto Howard siguiera en manos de tropas argentinas.

Durante la marcha fueron surgiendo otros interrogantes: ¿Qué habrá sido de mis camaradas? ¿Por qué no vi el misil que me derribó? ¿Dónde estaba el número 2, que supuestamente debiera haber seguido mi indicación de enfrentar al Harrier, y por tanto debería haber estado algunos cientos de metros detrás de mi avión? ¿Por qué no me avisó que tenía un misil atrás? ¿O lo habrían bajado a él antes? ¿Y mi familia? Debía llegar rápido a algún lugar en donde avisar que estaba todavía en este mundo: mi esposa, en menos de un mes, daría a luz. Llevaba alrededor de media hora de camino sumergido en estas cavilaciones cuando encontré algo que me alentó: una hilera de postes que se perdía en el horizonte ya difuso, postes que sostenían en altura el tendido de un solo cable, seguramente telefónico, cuya dirección apuntaba hacia el rumbo que había elegido de antemano.

Con la última claridad del día llegué al inicio de una loma y, recortado sobre el cielo, percibí una forma oscura muy semejante a un galpón. Pensé que esa noche la pasaría bajo techo, pero mi vista no era buena. Esa forma oscura resultó ser un tambor de 600 litros lleno de gasoil, volcado sobre un costado y que tenía curiosamente, en una de sus bases, una canilla de bronce para extraer el combustible. Era evidente que la performance de mi ojo izquierdo, el que veía, era bastante pobre. Al lado del tambor encontré una bolsa de arpillera vacía, la más larga que alguna vez hubiese visto. En medio de una fría y oscura soledad, el hallazgo me convenció: por el día de hoy, hasta allí había llegado.

Desarmé a puntapié el soporte de una tranquera que servía de comunicación a dos campos separados por un alambrado; esas largas tablas serían mi colchón y me separarían de la humedad del terreno. La larga bolsa de arpillera fue mi edredón, y armé mi improvisado campamento en una pequeña hondonada que en algo me protegía del viento que ya soplaba. Ahí me extendí bajo las estrellas que comenzaban a brillar; afortunadamente la bolsa me cubría hasta la mitad del pecho. La verdad estaba muy cansado, pero el recuerdo y la excitación de todo lo pasado, y el interrogante de lo que vendría me impidieron dor-

mir como deseaba. Esa noche recé el Rosario para agradecer a la santísima Virgen por haberme protegido.

Observé también la rapidez de los cambios en la meteorología. El espectáculo de un cielo lleno de estrellas, como solo se percibe en el sur de nuestro hemisferio, desaparecía rápidamente por el avance de los estratos. Con las nubes casi de inmediato comenzó una lluvia suave para, luego de un lapso, volver a mostrarse las estrellas, mientras el viento bajaba la temperatura de mi traje húmedo debido al proceso de evaporación. Cuando esto último ocurría, en mi posición horizontal iniciaba una especie de ejercitación muscular desde los dedos de los pies hasta los músculos del estómago, ida y vuelta repetidas veces, para paliar el frío. La lluvia se repitió dos o tres veces durante la noche y, como signo alentador para lo que estaba pasando, advertía en el cielo encapotado y a través de la llovizna, que las nubes bajas se iluminaban repentina e intensamente para luego de unos segundos decrecer; me imaginaba que se trataba de algún buque británico incendiado en el estrecho... ¡Seguramente el enemigo la estaba pasando peor que yo!

Apenas la oscuridad comenzó a retroceder con el amanecer del 22 de mayo, ya estuve en camino. No había comido ni bebido nada desde el almuerzo de la jornada anterior, sin embargo no sentía necesidad de ello. Cerca del mediodía, bastante cansado ya, hice un hallazgo motivador: marchando sobre una senda que llevaba mi rumbo, encontré un poste de madera de las características de un indicador de caminos; no obstante el cartel había sido arrancado. Lo busqué alrededor entre los pastos y lo encontré. El cartel de madera indicaba en su parte superior «Port Howard Center Line»; un escrito inferior con la cifra que indicaba la distancia había sido dañado; en la madera se advertía la parte inferior de un 1 ¿o correspondía a la parte inferior de un 4? Ese segmento estaba acompañado de un 5 y la palabra en inglés «miles». Es decir que podía estar a 15 millas o a 45 millas de Puerto Howard. Me puse optimista, supe que correspondía a 15 millas, por más que el kelper o el miembro del SAS quisiera confundir o desanimar al argentino que pasase por ahí.

Ya más seguro y animado, recordando detalles del mapa, después de un tiempo abandoné lo que supuse era la «center line» en busca de un camino costero paralelo a las montañas que me impedían ver las aguas del estrecho San Carlos; para esto ascendí en esa dirección, pero comenzando a padecer algo que a cada rato debía calmar, la sed. Para evitar el agua estancada, me venía bien la capucha de mi traje antiexposición: me la quitaba y la introducía en pequeños arroyos, muy estrechos y profundos, de los cuales extraía el agua con un fuerte gusto a querosene, consecuente con la turba por donde corría. Mas era agua y servía momentáneamente para calmar la sed.

Pasado el mediodía y bastante agotado, recostado en el faldeo de las elevaciones de la isla Gran Malvina que marginaban el estrecho de San Carlos, encontré un camino de tierra perfectamente consolidado en dirección a donde debería estar Puerto Howard; al cabo de una hora de marcha, luego de un recodo, comencé a divisar lo que suponía eran techos blancos y rojos de un caserío a unos dos kilómetros más adelante. El camino iba quedando encerrado en un valle formado por las montañas que daban al estrecho a mi izquierda y por otra elevación a mi derecha, paralela a la anterior y más baja, cubierta de pasto verde en donde notaba cada tanto como si la tierra estuviese removida; efectivamente así era, pero eso lo confirmé después: se trataba de posiciones excavadas por un regimiento del Ejército Argentino enclavado en esa localidad. Dada mi limitación visual, no podía percibir de qué se trataba, pero me lo imaginaba. En el inicio de la recta final que llevaba al caserío me detuve —después de lo que había pasado no quería tropezarme con una mina terrestre o que me matara algún francotirador intranquilo—, me quité la campera de vuelo y, agitándola sobre mi cabeza, esperé.

No pasaron más de cinco minutos cuando apareció un *jeep* verde oliva que se detuvo a unos 150 metros. Bajaron tres uniformados que al mejor estilo hollywoodense se tiraron cuerpo a tierra y me apuntaron con sus fusiles; uno de ellos me gritó en castellano que me identifique, así que contesté quién era. Más allá de las señales de afecto dispensadas

por los camaradas del Ejército Argentino, si hay algo que recuerdo con satisfacción es el mate que me convidaron en la posición de avanzada (una lata de gaseosa muy conocida transformada en mate, y esta infusión acompañada por una barra de chocolate con maníes). Verdaderamente vino muy bien para mi organismo deshidratado. Mi primera preocupación fue avisar a mi Comando en las islas que estaba «vivito y coleando». A través del equipo de un oficial de control aéreo adelantado (OCAA) destinado en Howard, el teniente Fernando Seigneur, me enlacé con el mayor Catalá del CIC Malvinas, a quien puse al tanto de mi situación. Él, a su vez, me relató las novedades del conflicto: lo más importante, mis dos numerales habían sido derribados pero estaban a salvo. De igual modo, durante las horas pasadas varios pilotos argentinos se habían sumado a la lista de derribados, demostrando con ello la dureza de los combates de los días 21 y 22 de mayo. Por otra parte, los británicos habían consolidado su desembarco y avanzaban hacia Prado del Ganso, nuestra base aérea de Pucará; no obstante, varias unidades navales del oponente habían sido hundidas o dañadas con gravedad. Desde luego, al final del contacto pedí encañonadamente que de alguna manera avisaran a mi esposa que me encontraba bien.

En Puerto Howard permanecí alrededor de cinco días. Hice dos amigos, ambos oficiales del Ejército: el entonces capitán Armando Zarabozo y el mayor Mario Castagneto (con quien mantengo contacto hasta el presente). Alrededor del 25 de mayo, desde el CIC de Puerto Argentino me avisaron que venían tres helicópteros del Ejército con apoyo logístico. En Howard los esperamos todo el día, mas no aparecieron. Al caer la noche y mientras nos dirigíamos con Zarabozo en una motocicleta hacia el hospital improvisado donde el sacerdote del Regimiento daría misa, exactamente frente a nosotros se nos apareció a muy baja altura un helicóptero de gran porte con su faro delantero encendido. Nuestra presencia fue providencial, pues al girar noventa grados el aparato para posarse, desde la moto alcanzamos a distinguir la franja amarilla pintada en el fuselaje (señal aplicada recientemente a los vehículos aéreos para evitar trágicas confusiones en la tropa de tierra). Al identificar positivamente al aparato, evitamos que un suboficial armado con una ametralladora MAG junto con un soldado de apoyo, quienes aparecieron precipitadamente en el lugar, comenzasen a disparar sobre el helicóptero propio. De los tres que debían haber arribado, este era el único sobreviviente, los otros dos habían sido destruidos por los Harrier.

En coordinación con la gente de Ejército, insistí en camuflar dicha aeronave, pues advertía que ella sería mi única posibilidad de salir hacia Puerto Argentino. Al día siguiente, junto con el piloto del Super Puma, teniente primero Hugo Pérez Cometto, planificamos un retorno a Puerto Argentino con el helicóptero; en la navegación aérea previmos pasar por encima de la BAM Cóndor (Prado del Ganso), pues teníamos grandes dudas de dónde se encontraban los británicos en su avance hacia dicho lugar (es decir, se desechó una navegación con rumbo directo entre Puerto Howard y Puerto Argentino). Esperamos un día más y, para el anochecer se decidió efectuar el vuelo; por dicha razón, me comuniqué con el vicecomodoro Pedrozo, jefe de la BAM Cóndor, avisándole del movimiento, horario y trayectoria a realizar. La mayor preocupación de nuestra parte era evitar que por desconocimiento se abriese fuego sobre nuestro helicóptero. Esa noche, durante el despegue, con el helicóptero sobrecargado y sin posibilidad de hacer su habitual carrera de decolaje para tomar velocidad y elevarse con seguridad, maniobra imposible de ejecutar dados los obstáculos existentes, se despegó utilizando un máximo torque para una ascenso netamente vertical; en medio de una brutal vibración por el esfuerzo de la máquina, sentí que nunca antes había tenido tanto miedo como en aquel momento.

Sobrevolada ya la pequeña bahía de ingreso a Puerto Howard, en medio de la oscuridad y apretujado con otros combatientes en la cabina de carga, una mancha blancuzca, casi fosforescente, me indicaba que estábamos en vuelo bajo sobre el estrecho de San Carlos. Luego de más de un cuarto de hora en esas condiciones, la opaca luminosidad desapareció, dando paso a la negrura del terreno: ya volábamos sobre la isla Soledad. Luego de casi una hora, aterrizamos en proximidades de la pista de la BAM Malvinas. Descen-

dimos del helicóptero en medio de una total oscuridad; una figura detrás de un haz de linterna me dijo: «¡Por aquí señor, yo los guío pues hay unas bombas inglesas sin explotar!». Se trataba del primer teniente Pedro Altamirano, quien con seguridad me condujo al puesto de comando de la base. Ahí me encontré con caras conocidas de mi querida Fuerza Aérea, en medio de un local enterrado en el suelo malvinero, de cuyas paredes laterales, al igual que nichos de un cementerio cualquiera, emergían cuerpos y caras somnolientas despertados por la conversación surgida luego de mi llegada.

Una hora después, casi amaneciendo y luego de una alerta roja no concretada en el ataque aéreo esperado, el vicecomodoro Oscar Aranda me fue a buscar en una aeronáutica rural Ford Falcon azul oscuro. Durante el viaje de regreso a Puerto Argentino, me pidió que le relatara el encuentro aéreo con los Harrier el 21 de mayo. Se lo describí y con énfasis me comentó: «¡Entonces... usted lo derribó!». «¿Por qué me dice eso?» le respondí con una pregunta, pues yo no había mencionado la posibilidad de haber hecho un derribo. Ahí el vicecomodoro me comentó que, a la hora del encuentro, desde el radar TPS-43 apreciaron que un Harrier no llegó al portaviones, cayó cerca de la desembocadura norte del estrecho San Carlos, hecho que adquiriría más fuerza de haberse materializado por la presencia posterior de helicópteros sobre la zona, supuestamente en búsqueda del piloto eyectado.

Sobre la Orden Fragmentaria 1198, mantengo lo que siempre he dicho a partir del suceso: disparé en dos oportunidades al mismo avión, no vi la trayectoria de los proyectiles pues la munición no era trazante, apunté con la nariz del avión y no con la mira, no pude concentrarme en ver los efectos de mi disparo pues debía evitar el choque contra el terreno, y no más de 15 segundos después de esto último, fui impactado por un misil. Ante la negativa de los británicos a confirmar esto que fue real, pues yo lo viví, todo lo que vino después sobre este hecho son deducciones (correctas o no) con orígenes en otras fuentes, investigaciones y análisis, y no «fogueadas» de mi parte. ¿Podría haber derribado ese avión? Sí, podría haberlo derribado, pero también pude haber errado mis disparos, por muy cerca. Lamentablemente nunca pude comprobar lo que pasó en realidad.

En Puerto Argentino permanecí dos o tres días; médicos de la FAA me revisaron en el hospital, me encontraron en buen estado y con mi visión en franca mejoría. El mayor González Iturbe, a cargo de la planta de Entel, tuvo la amabilidad de posibilitarme el enlace telefónico con mi esposa en nuestro departamento del monoblock de El Palomar. Puedo asegurar que luego de esto último, estuve mucho más tranquilo. No recuerdo bien qué día fue, o mejor expresado, qué noche, porque luego de despabilarnos con la explosión de una bomba en alguna parte de aeródromo, recibí la noticia del próximo arribo de un C-130; con la confirmación de la proximidad del avión, fui desplazado en medio de la oscuridad más cerrada al aeropuerto junto con otros ocasionales pasajeros, además de los heridos de consideración o en grave estado. Fue todo un espectáculo ver aparecer el Hércules en medio de la noche cerrada, frenando sobre la cabecera opuesta, para luego girar rápidamente 180 grados con su bodega abierta, volcar sobre la pista la carga transportada y sin solución de continuidad, subir todo lo que debía ser remitido al continente. Todo ello en muy pocos minutos. Cuando ascendí a la cabina de pilotaje, en el asiento del piloto se encontraba el mayor De Marco y, como copiloto, el mayor Macklay. Luego del despegue, fue plantado el motor del extremo derecho (por sobretemperatura), y con diez metros (treinta pies) sobre el agua y tres motores, se efectuó un rodeo hacia el sur de la isla Soledad ante la proximidad de buques enemigos. Volamos largo rato en esas condiciones para luego ascender con proa a Río Gallegos.

Una vez arribados, de inmediato transbordé a un F-28 al mando del vicecomodoro Toribio. Salimos hacia Comodoro Rivadavia, donde fui recibido por el comodoro Tomás Rodríguez, quien luego de escuchar todas mis experiencias me hizo instalar en el Hospital Reubicable de la FAA, a fin de que pasara allí lo muy poco que quedaba de la noche. Sin embargo, no pude dormir. Uno de los médicos me preguntó si necesitaba algo. Respondí que quería un sándwich, pues no había comido nada desde el mediodía anterior. Me trajeron uno inmenso... y no dejé ningún resto. En Comodoro Rivadavia otra vez controlaron

la evolución de mi vista; evidentemente las secuelas de la eyección iban desapareciendo y casi de inmediato me autorizaron a desplazarme a Buenos Aires. Es obvio relatar la alegría del reencuentro con mi esposa y mis cinco hijos.

Mi último servicio «activo» durante el conflicto de Malvinas fue recibir, en Jujuy, a la segunda tanda de aviones M-5P adquiridas al Perú. El conflicto terminó el 14 de junio, mi hija Ana nació tres días después, el 17 de junio, y yo pude estar presente acompañando a mi esposa. ¿Cuál es mi mayor orgullo profesional? Pertenecer a la Fuerza Aérea Argentina y haber tomado parte activa en defensa de mi Patria durante el Conflicto del Atlántico Sur.

21 de mayo de 1982

Mayor Gustavo Alberto Piuma Justo¹¹²

Perteneciente al II Escuadrón Aeromóvil M-5 Dagger - BAM San Julián

En la madrugada del 21 de mayo, Gran Bretaña inició el desembarco. La noche anterior, nuestro canciller había hablado por televisión y expresado: «Ya no queda nada por hacer, vamos a la guerra». Desde horas antes, yo sabía que integraba las tripulaciones que saldrían en la segunda oleada. Esa noche, luego de ver el noticiero, me fui a la cama. No estaba demasiado preocupado: había ya superado todos los interrogantes de mi alma y estaba decidido a luchar. Es más, no quería perder la guerra. La causa era noble, y justa su reivindicación.

Durante mi vida profesional, había participado en las unidades de caza junto a mis camaradas y amigos de charlas de asados. Nos sentíamos entonces y nos sentimos ahora orgullosos de nuestra especialidad. El espíritu de todo piloto de caza es muy particular. Tiene algo de lírico y bohemio pero posee una firme personalidad, cuyo comportamiento quizá se asemeja al de los pumas. Estos, cuando están en pareja, se disputan la presa ferozmente, pero apenas se los ataca, se aglutinan de inmediato. Es por esto que todo piloto que alguna vez formó parte de una unidad de caza tiene algo en común con el resto: quizá su desafío a la vida, su osadía y su intrepidez hacen que se unan ante el peligro, se protejan unos a otros en sus tácticas aéreas, sean camaradas y leales amigos. En definitiva, que formen un grupo humano disciplinado, profesional, austero y combativo, con un gran sentido del honor y la lealtad. Fueron estos pensamientos y recuerdos los que esa noche me hicieron sentir la llegada de nuestra hora. Me empujaba la voluntad de dar el ejemplo.

El amanecer del 21 de mayo era un brillante día de sol. Las primeras noticias que nos llegaban desde las islas eran desalentadoras: los ingleses estaban consolidando la cabecera de playa, y los buques, formados en abanico, efectuaban una fuerte defensa. Aproximadamente a las nueve de la mañana, el Comando de la Fuerza Aérea Sur ordenó la hora de ataque de nuestra misión y detalló el objetivo: dos fragatas de Tipo 42 que estaban bombardeando, desde el estrecho de San Carlos, las posiciones del Ejército y la Fuerza Aérea acantonada en Darwin.

Despegué rumbo a las islas junto al capitán Guillermo Adolfo Donadille y el primer teniente Jorge Daniel Senn. Nuestra hora de ataque era las 14:52. Durante el trayecto hacia el objetivo, hicimos el vuelo en formación defensiva. Estábamos preocupados: de la primera oleada, algunos no habían regresado. El camino era muy largo y, obligados a economizar combustible, debíamos volar a gran altura, muy expuestos a la flota británica. Recuerdo el sentimiento que me embargó cuando, desde aproximadamente 12.000 metros de altura, divisé por primera vez la Gran Malvina. ¡Qué emoción! Estaba cerca de ella y próximo al objetivo. Durante el descenso adoptamos la formación para el ataque. Unas millas antes comenzamos el vuelo rasante sobre el mar. Los primeros peñascos se acercaban vertiginosamente. Nuestra velocidad era de aproximadamente 500 nudos. Íbamos

¹¹² Grado alcanzado al retiro: brigadier.

paralelos a un valle, entre nubes y pequeños cerros. Estábamos a un minuto y 30 segundos del ataque. A lo lejos se divisaba el estrecho de San Carlos. De pronto, el primer teniente Senn rompió el silencio radioeléctrico e informó:

—¡Cuidado! ¡Viene un Harrier de frente!

—¡Atención! —respondí. —¡Pueden ser más de dos!

No teníamos alternativas. Eyectamos las bombas y los tanques de combustible y, por la situación táctica, nos vimos obligados a entrar en combate aire-aire, a pesar de que disponíamos solo de 125 proyectiles de 30 mm por cañón. Rápidamente puse poscombustión y trepé casi en la vertical. En ese momento un Harrier se cruzó de frente y en descenso. Viré de manera brusca a la derecha para mejorar la posición de ataque y vi a mi izquierda el desarrollo del combate del numeral 3 de la escuadrilla, que fue derribado por un misil lanzado por otro Harrier que se encontraba a 90 grados y muy por debajo de nosotros. Alcancé a gritarle desesperadamente al primer teniente Senn que cerrara el viraje. Ya era tarde: el misil impactó en la cola de su avión, que comenzó a incendiarse. Traté de comunicarme por radio con el capitán Donadille, y no me contestó. Me había quedado solo. La impotencia y la indignación embargaban todo mi ser. Descendí de forma brusca en dirección a un Harrier que estaba a muy baja altura. Me acerqué vertiginosamente y comencé a disparar mis cañones. Suspendí el tiro, pues estaba todavía lejos; de mi primera ráfaga no había visto las municiones trazadoras que me darían una idea aproximada de la puntería. Cuando decidí suspender el tiro, estaba a 20 o 30 metros de altura. La velocidad era de unos 450 nudos. Observé rápido el indicador de combustible, ¡ya no podía regresar al continente! En ese preciso momento, sentí una tremenda explosión en mi avión: un misil Sidewinder lo impactó de lleno. La máquina se volvió incontrolable. Instintivamente tiré del comando, y el avión subió de manera descontrolada, inclinándose a la derecha. Me sentí sofocado, creí que me quemaba, y me acerqué rápido a un cerro. Fue allí cuando decidí eyectarme.

No recuerdo nada más: el impacto con el aire me desmayó. Me desperté tendido en el suelo, con el rostro hacia el cielo y las manos cruzadas en el pecho. Miré alrededor e instintivamente besé con gran emoción la tierra. En la confusión de mis ideas, tenía la sensación de estar en mi Patria, en un pedazo de tierra reconquistada al enemigo. Experimenté la dolorosa certeza de no poder continuar mi lucha, pero, también, el tremendo orgullo de haber cumplido con mi deber. Intenté incorporarme, lo que me causó mucho dolor. Llevé las manos al rostro y me sorprendí al verlas manchadas de sangre. Me faltaban los guantes. Había perdido el reloj, la máscara de oxígeno y el casco de vuelo. Tenía enganchado el paracaídas y, afortunadamente, el equipo de supervivencia todavía seguía al lado de mi cuerpo. A medida que tomaba conciencia de mi condición física, comenzaba a preocuparme seriamente. Sangraba por boca y nariz, tenía dificultades para respirar y, sobre todo, sentía un fuerte dolor en la espalda y en el tobillo derecho. Traté de mirar a mi alrededor, el paisaje de Malvinas era maravilloso: un verde intenso cubría el valle, yo estaba ubicado como en un escenario, en la pendiente de un cerro, a una altura aproximada de 30 metros, quizás 40. Allí abajo, muy cerca de un arroyo, estaba mi avión con sus restos esparcidos en un radio de 100 metros sobre el terreno, todavía en llamas. Comencé a rezar, preguntando «¡Dios mío, Dios mío! ¿Qué me ha pasado?». Le pedí a Dios otra oportunidad de seguir viviendo, prometiéndole que le iba a responder. No sé cuánto tiempo mantuve este diálogo. Incliné la cabeza y, al lado del arroyo, vi patos bebiendo agua. Me arrastré hacia allí y me acerqué. Un espejo de agua cristalina y de suave corriente me refrescó el rostro. Me asombré: un serio hematoma en el lado izquierdo de mi cara me impedía ver bien. Me lavé la cara, tomé mucha agua, que me reanimó, y empecé a tranquilizarme.

Acostado al lado del arroyo, descansé. Decidí buscar una soga que estaba unida al chaleco de supervivencia. Este constaba de todos los elementos suficientes para sobrevivir: agua, alimentos, remedios, apósitos, una escopeta de calibre 12, señales diurnas y nocturnas, etcétera. Conseguí la soga, tiré hasta su máxima extensión e inflé el bote salvavidas.

Así, tirado en el suelo, fui arrastrando el bote. Junto con él venían los elementos de supervivencia, incluso una radio, un espejo de señales y una linterna. Los coloqué todos dentro del bote, me desenganché el paracaídas y lo extendí como pude en la zona de mi caída. Todavía no me había incorporado, solo estaba en cuclillas. Así, en esa posición, como gateando, subí una pequeña loma y comencé a mirar a lo lejos, tratando de buscar un lugar que me protegiera del frío y donde pasar la noche. Aproximadamente a 1000 o 1500 metros de distancia hacia el valle, y en un cerro muy elevado, distinguí una casita, quizás un rancho o una tapera. Al mismo tiempo observé detenidamente mi avión y pensé «podría estar entre los fierros retorcidos de mi máquina». Dios había decidido que todavía no me había llegado la hora. Extendí las cuerdas del velamen y, en su extremo, traté de hacer una flecha, pretendiendo dar una idea del sentido del avance para orientar aquellos helicópteros que seguramente me estarían buscando. Por primera vez traté de incorporarme. No pude hacerlo del todo: me parecía como si un fierro caliente penetrara en mi cintura. Me tiré de nuevo al suelo, descansé, recé y tomé agua. Alrededor del cuello me había colgado dos sachet de agua que venían en mi equipo personal, unidos a una cuerda. Ambos recipientes, de 1,5 litros cada uno, me resultaban cómodos a la altura de la cadera. Una vez más decidí incorporarme e intenté arrastrar el bote, pero ese gran esfuerzo con los antebrazos me lo impidió. No podía dejar todos esos elementos, de algún modo debía llevarlos conmigo, pues eran mi salvación. Me quedé un instante meditando. Se me ocurrió hacer un lazo en el extremo de la soga que unía al bote y, después de mucho esfuerzo, lo coloqué alrededor de mi cintura. Me incorporé y comencé mi marcha: estaba decidido a seguir viviendo, a seguir luchando por la vida. Aun cuando tuviera que arrastrar el bote, no iba a perder la oportunidad que Dios me daba de sobrevivir.

Así, pensando en el camino de la Cruz, comencé a caminar. Crucé lomas y arroyos. Llegó la noche, empezó a llover, tenía mucho frío, y mis manos estaban entumecidas. ¡Qué desilusión! Apenas había caminado 300 o 400 metros y todavía el refugio estaba lejos, muy lejos. Me desplomé. Durante el trayecto creo que lo único que pensé fue en rezar y rezar. No quería que el recuerdo de mi mujer, de mis hijos y de todo aquello que me sujetaba a la tierra me hiciera sentir anímicamente mal. ¡Quería luchar, no llorar! Pensé en seguir caminando, pero la noche era muy cerrada y temía desorientarme. Busqué un pozo donde estar al resguardo del viento. Saqué todas las cosas que estaban en el bote y me metí dentro de él. Me tapé con el paño que estaba adherido a los bordes de un cierre de tipo velcro y me coloqué una capucha que me permitió estar bastante protegido del viento y de la lluvia. Esa noche no puede dormir. Estaba esperando con mucha ansiedad el amanecer. Cada tanto abría la capucha y miraba a mi alrededor. Escuchaba explosiones a lo lejos y se veían señales luminosas en los cerros. Empezaba a tomar conciencia de que estaba en un teatro de guerra y de que probablemente en la zona habría comandos británicos.

Durante la caminata de ese día había observado patos silvestres y distintos tipos de aves. Entrada la medianoche, creí que un pato se había recostado sobre mi bote. En una de mis manos tenía el revólver 38 y, sobre mi pecho, un cuchillo. Desenvainé lentamente el cuchillo tratando de ensartar al pato, y mi sorpresa fue cuando, en mi desesperada cacería, confundí a uno de los equipos de supervivencia con el ave, ya que el viento lo hacía golpear contra el bote. Esbocé una sonrisa y me dije «Bueno, tenés que controlarte». Cuando levanté los ojos, me encontré con un cielo despejado. Había dejado de llover, y una bóveda con un intenso color azul y miles de estrellas me cubrían como si fuera un manto. ¡Qué espectáculo maravilloso! ¡Qué soledad! Nunca había distinguido con tanta nitidez la Cruz del Sur. La observé extasiado, bellísima, en ese sector tan austral de nuestro país.

No sé por qué hay imágenes y pensamientos que pasan como relámpagos por nuestras cabezas. Ocho horas antes creía que me moría. Estaba amaneciendo, y ahora tenía la certeza de que iba a seguir viviendo, como si Dios se hubiera apiadado de mí y me dijera: «¡Adelante, adelante! ¡Te doy otra oportunidad!». La hemorragia de boca y nariz había cesado. Mi respiración era ya más controlada. Solo el tobillo y la columna seguían con mucho dolor. Al amanecer del 22 de mayo, comencé de nuevo mi marcha. Estaba menos

agitado que el día anterior y no tan ansioso. Me concentré fundamentalmente en la posición de mi tobillo derecho: debía pisar siempre hacia afuera, de ese modo el dolor se podía controlar. La posición que adopté, como agazapado, hacía soportar mi problema en la columna vertebral. Me había propuesto llegar ese día al refugio y, por lo tanto, debía descansar solo cuando realmente estuviera agotado. No comprendía cómo no había llegado hasta allí el día anterior: solo había caminado 400 metros en un lapso de dos horas. Me encontraba subiendo los últimos 100 metros. Serían cerca de las 14:00 (24 horas después de mi eyección), cuando me desbarranqué y caí con todos los elementos de supervivencia que se esparcieron a lo largo de mi trayectoria de descenso. Tomé conciencia de que debía controlarme y tomar mi tiempo para el descanso necesario. No podía repetir la experiencia del día anterior. Caminaba 10 o 20 metros y me desplomaba, e inmediatamente quería seguir avanzando, pero ¿cómo controlaba el tiempo de descanso!

Había perdido la noción del tiempo; había extraviado el reloj. Decidí que por cada caída debía rezar dos Rosarios y luego incorporarme. Me dio resultado: 50 o 60 minutos después, estaba frente a un alambrado de cinco hilos que rodeaba el puesto de un establecimiento lanero. No podía creerlo, había llegado después de tanto esfuerzo. Estaba tan fatigado que miraba incrédulo aquella pequeña tapera. Aparentemente no había vida, ningún kelper, ningún animal. Ahora debía decidir cómo sortear ese alambrado de púas que no era muy alto pero tampoco bajo. Este pequeño refugio estaba en el medio de tres o cuatro potreros cuyas tranqueras se encontraban del otro lado. Ya no tenía fuerzas para rodearlas, comencé a balancearme hasta perder el equilibrio y caer del otro lado. Tendido en el suelo y a metros de la casa, me saqué el lazo de la cintura y, apuntando con mi revólver, grité: «¿Vive alguien?». Me sorprendió escuchar mi voz. No sé por qué grité, quizá fue con la esperanza de que alguien me contestara, aunque de lejos se notaba que era un refugio abandonado. La casa era de chapa con una puerta de madera que tenía un ancho de dos metros por tres de alto. Al abrir, observé que la mitad del piso estaba cubierto de abundante lana. Hice un mullido colchón, me recosté y dormí profundamente 15 o tal vez 20 minutos. Me desperté y enseguida comencé a ordenar todos los elementos de supervivencia. Las bengalas diurnas las coloqué a la derecha de la puerta, y las nocturnas, a la izquierda. Tomé dos aspirinetas y, entre las botellas que había en el refugio, busqué la más limpia. Recuerdo que en su etiqueta decía Queen Drink (el trago de la Reina); la iba a usar como carmañola. Sobre una de las paredes del refugio efectué siete marcas paralelas y taché la primera, pensando que llegado el séptimo día iniciaría la marcha hacia Puerto Howard, que yo creía que estaba aproximadamente a 5 km del lugar de mi caída. Cuando estaba intentando cortar los cordones de la bota de mi pie derecho, escuché el ruido característico de las palas de un helicóptero. ¡Qué emoción! Podría afirmar que sentía los latidos. Rápidamente tomé una bengala diurna y, arrastrándome, llegué al borde del cerro. Allí abajo vi un helicóptero, pero no distinguía muy bien si era británico o argentino. En uno de sus giros, alcancé a distinguir la escarapela argentina y lancé la bengala. Un humo anaranjado cubrió la colina. ¡Qué agitación indescriptible! De espaldas a la tierra, miraba fijo el helicóptero que se acercaba con lentitud. Los recuerdos de mi infancia, de mi juventud, de mi mujer, de mis hijos pasaban vertiginosamente por mi memoria. ¡Qué maravillosa era la vida!

Pasados ya muchos años de aquellos acontecimientos, veo las cosas desde otra perspectiva y siento que puedo evaluar cada una de las circunstancias con mayor serenidad. El tiempo suaviza esperanzas, y sirve para atenuar y colocar en su justa y verdadera armonía aquellas vibraciones del cuerpo y del espíritu experimentadas cuando la sucesión de hechos inesperados no me permitía siquiera vislumbrar el desenlace. En primer lugar, en pleno vuelo hacia la misión encomendada, me sentía inmerso en una tremenda soledad. La inmensidad del cielo y del mar austral enclaustraban mi espíritu y me hacían sentir más cerca de Dios, o, mejor dicho, más consustanciado con lo divino que con lo humano; y de repente, como un relámpago cruzaba por mi mente la clara certeza de que también en esos momentos comulgaba con mi Patria y entendía la empresa en toda su pleni-

tud. Porque allí estaba Dios y la Patria herida y mutilada. Más tarde, el infortunio de la pérdida de mi avión, la caída a tierra, los esfuerzos para recomponer mi situación y el heroísmo de mis camaradas de helicóptero de transporte que me rescataron... es la otra parte de esta historia que ha de quedar grabada en mi memoria con imperecedera vitalidad.

24 de mayo de 1982

Mayor Luis Alberto Puga¹¹³

Perteneciente al II Escuadrón Aeromóvil M-5 Dagger - BAM San Julián

Fue en una misión, a bordo de un avión Mirage 5 Dagger; conjuntamente con el capitán Díaz y el teniente Castillo, quien cayó para siempre en las aguas malvinenses en cumplimiento de su juramento, cuando próximos al estrecho de San Carlos fuimos interceptados por aviones Harrier.

La superioridad numérica, la sorpresa, el misil Sidewinder y nuestra escasez de combustible para presentar combate — cuatro factores que pesaban sobre nosotros en esos días — hicieron que el enfrentamiento fuese totalmente favorable al enemigo.

Volábamos rasante sobre las olas; en ese momento, vi explotar el avión de Castillo y simultáneamente sentí el impacto del misil. Traté de ganar altura, cuando al tirar la palanca hacia atrás, vi que mi avión comenzaba a invertirse. Luego de incendiarse perdió un ala, por lo que decidí eyectarme en forma inmediata, cuando tenía una inclinación de 90° y la trayectoria de salida se hizo paralela a las olas.

En ningún momento perdí el conocimiento.

Recuerdo que, posterior al tirón de apertura del paracaídas, sentí el toque con el agua. La primera sorpresa fue encontrarme con vida, por lo que agradecí a Dios. El segundo paracaídas, el personal, comenzaba a abrirse sin lograr extenderse totalmente, cuando empecé a perder velocidad cayó sobre mí, lo que me puso en una situación difícil.

Las olas eran muy grandes, pero al ver que no rompían sobre mí y que me mantenía a flote, recuperé la calma. Luché por deshacerme de los arneses y las cuerdas antes que el paracaídas y su velamen al empaparse se hundieran arrastrándome al fondo del mar.

Dios me ayudó, pues si se hubiese desprendido el asiento que amortiguó el impacto, al tocar el agua me hubiese destrozado contra la superficie por efecto de la velocidad.

No pude utilizar el conector rápido para liberarme porque se habían enredado algunas cuerdas. Vi la necesidad de desprender el bote del chaleco de supervivencia para sacar algunas cuerdas que estaban entre mi cabeza y el bote.

En ese momento comencé a hundirme, pues el velamen del paracaídas se había empapado, por lo que enrollé las cuerdas en mi brazo izquierdo para lograr que el bote se mantuviera a flote, se desprendieran solas y pudiera liberarme de los arneses.

Igualmente me volvía a sumergir, pues algunas de las cuerdas continuaban enredadas en el bote, de modo que lo solté, quedando únicamente con mi traje antiexposición que me resultaba muy útil ya que el frío era insoportable.

Luego de quitarme la máscara de oxígeno y el casco, inflé el chaleco salvavidas notando que una de sus partes se había destrozado por efecto de la eyección, por lo que se infló parcialmente, aunque me daba flotabilidad.

Decidí quitarme el anti «G», aligerando peso para poder nadar, y también las botas; esto último me resultó imposible.

¹¹³ Grado alcanzado al retiro: comodoro. Testimonio obtenido del libro del comodoro VGM (R) Pablo Marcos Carballo, *Halcones en Malvinas*, Buenos Aires, Ediciones Argentinidad, 2016, pág. 143.

Cuando las olas me elevaban, pude ver un cerro en la isla de Borbón y comencé a nadar hacia allí. Observé el reloj, había quedado detenido para siempre a las 11:08 horas de mi eyección.

Sin poder precisar el tiempo transcurrido, mientras nadaba sin meter la cabeza bajo el agua, recuerdo que vi pasar sobre mí varios aviones Dagger y Harrier.

Hacia media tarde vi que el cerro hacia donde me dirigía comenzaba a deslizarse hacia la derecha, por lo que deduje que una corriente me estaba arrastrando hacia el este. Esto me preocupó, por lo que traté de aumentar mi velocidad nadando estilo *crawl*. Al meter la cabeza bajo el agua, me desvanecí a causa del intenso frío. Me puse en manos de Dios, encomendándole mi espíritu, y le pedía que protegiera a mi esposa y a mis hijos, creyendo que había llegado mi hora.

No sé cuánto tiempo después, recuperé el conocimiento y, mientras miraba hacia la costa, el mundo comenzaba a aquietarse después de todos los toneles (maniobras de acrobacia) que había hecho mentalmente. Decidí no meter la cabeza bajo el agua.

Hacia la tarde divisé un puerto, era bahía Elefante o Calderón.

Había perdido de vista el cerro hacia el cual iba. Entre uno y otro lugar, había sido arrastrado a una considerable distancia. Me di cuenta de que había cambiado la corriente y volví a desplazarme hacia la derecha para tener a la vista el cerro nuevamente. Estimé que ya eran las 17:15 horas, ya que en las islas Malvinas comenzaba el crepúsculo a esa hora y anochecía media hora después. Ya llevaba más de seis horas nadando y tenía la costa mucho más cerca, por lo que agradecí a Dios.

Comencé entonces a planificar mi salida del mar, derivando hacia una playa. Más tarde me enteraría que allí desembarcaron comandos ingleses que atacaron la Base Calderón, destruyendo aviones Turbo Mentor y Pucará. Me resultó imposible salir por mis escasas fuerzas y porque también dependía de los caprichos de las corrientes marinas.

Intranquilo por el ruido de las olas al romper contra las rocas, comencé a nadar de espaldas, para ver cuando venían las olas, tomando con ambos brazos mi cabeza para tratar de darle protección y evitar un golpe infortunado. Así pasé un rato, tragando bastante agua debido a que, próximos a la playa, flotaban los tradicionales «kelpers» (algas marinas de las que reciben su nombre los habitantes de Malvinas), que me enredaban. Los zafé tirándome sobre ellos y haciéndolos deslizar bajo mi cuerpo. Ahora el cielo estaba cubierto de estrellas, no puedo precisar la hora. Traté de asirme a una piedra pero no pude hacerlo ya que carecía de fuerza en los brazos. Dejé entonces que las olas me arrojaran del otro lado: quedando trabado evitaba que la bajante me volviese al mar.

Quedé sentado, con medio cuerpo fuera del agua y la certeza de que sobreviviría al ahogo.

Arrastrándome llegué por fin a tierra firme. Me recosté, miré las estrellas y dándome vuelta besé la tierra de nuestras Malvinas, a las que solo un milagro me había permitido llegar. Tracé un plan de supervivencia recordando las cinco famosas palabras aprendidas años atrás que dicen: «...ante una emergencia, PARAS y piensas...» ¿Qué me recordaba cada letra de ese PARAS? 1º: Primeros Auxilios, 2º: Agua, 3º: Refugio, 4º: Alimentos y 5º: Señalización.

Tenía un fuerte golpe en la columna, otro en la rodilla, en el brazo y en la muñeca, los que estimé no eran de gravedad.

Mis dos problemas principales esa noche eran no morir congelado y deshidratado. Tenía que caminar como única fuente de energía propia y tomar agua dulce para sanear el agua de mar ingerida.

Me dirigí hacia el puerto que había visto desde el agua, haciéndolo en forma paralela a la costa. Logré llegar hasta la entrada de bahía Elefante sin visualizar nada, por lo cual volví

hacia el lugar donde me había eyectado, por supuesto sobre la costa, pensando que lo que había visto era una alucinación.

Al amanecer, caminé hacia la parte alta de la meseta. A lo lejos vi humo, por lo que pensé que se trataría de algún caserío, pero lamentablemente eran los restos de un avión Dagger de una escuadrilla que había partido el día anterior. Continué caminando y poco después vi un vehículo, el que dudé fuese real ya que había visto cosas inexistentes; no obstante fui hacia él. Dicho vehículo estaba siendo remolcado por un tractor porque se había quedado empantanado.

Uno de ellos me vio después de llamarlo con mi silbato y me gritó:

—¡Mirage!

Contesté a gritos:

—¡Sí!

Y me contestó:

—Teniente de navío Castro, íbamos a rescatar a otro piloto eyectado.

Cuando llegó junto a mí, me abandonaron las fuerzas y caí al suelo. Vinieron en mi auxilio y, una hora más tarde, me trasladaron en un Land Rover kelper hasta el caserío de bahía Elefante, en donde me dieron los primeros auxilios y tomé contacto con el continente.

Allí encontré, tendido en una camilla, a uno de mis compañeros de escuadrilla, el capitán Díaz, quien tenía una probable fractura de columna y un golpe en el codo. Con él compartí cinco días hasta que llegó una extraordinaria misión de rescate para nosotros, organizada por la FAA y comandada por el capitán Uriona, a bordo de un Twin Otter T-82.

Dios me había dado la oportunidad de seguir viviendo y recordar siempre a quienes quedaron por todos los argentinos en nuestras húmedas y heladas Malvinas, como testimonio de nuestro seguro y definitivo retorno.

24 de mayo de 1982

Capitán Raúl Ángel Díaz¹¹⁴

Perteneciente al II Escuadrón Aeromóvil M-5 Dagger - BAM San Julián

El Escuadrón Aeromóvil II M-5 Dagger, desplegado en la BAM San Julián, había perdido tres aviones el viernes 21 de mayo de 1982, aunque los tripulantes habían logrado eyectarse y finalmente habían sido recuperados.

Esto demostraba que atacar la cabeza de playa británica sería cada vez más peligroso, porque, con el transcurso del tiempo, habría una saturación de elementos de defensa aérea alrededor de Puerto San Carlos, lugar elegido por la Task Force para iniciar una nueva invasión de nuestras islas.

Por su parte, el Comando de la Fuerza Aérea Sur (FAS) seguía tratando de neutralizar las actividades de desembarco iniciado el 21 de mayo. La consolidación de la cabeza de playa sería, como definitivamente ocurrió, un ariete por donde el enemigo desembarcaría los medios de combate y el suministro necesario para doblegar a las fuerzas que defendían Puerto Argentino.

Como días anteriores, el lunes 24 se impartió la orden a los Escuadrones Aeromóviles de un ataque en masa, con la finalidad de sobrepasar la capacidad de defensa británica.

¹¹⁴ Grado alcanzado al retiro: comodoro.

El escuadrón recibió dos órdenes fragmentarias, las N.º1227 y N.º1228, cuya misión era atacar la zona de desembarco, ya sea los objetivos navales o el material bélico acumulado en el puerto.

Tras analizar la situación táctica, se decidió enviar la primera escuadrilla a atacar el brazo norte, donde aparentemente había una menor actividad enemiga. El sur del brazo San Carlos sería atacado por la escuadrilla formada por quien escribe como guía con el número 1, el teniente Carlos Castillo como numeral 2 y el mayor Luis Puga como numeral 3; nuestro indicativo era ORO y la configuración eran tres tanques de 1300 litros, dos bombas de 250 kg BRP (bomba retardada por paracaídas) y 250 cartuchos de munición de 30 mm HEI (alto poder explosivo e incendiario).

Mi escuadrilla planificó el ataque: efectuaríamos una aproximación rasante sobre el agua a partir de las islas, pero cerca de la costa de la isla Gran Malvina hasta la desembocadura del estrecho de San Carlos; allí haríamos un viraje a la derecha y entraríamos directo con el rumbo final de ataque hacia el objetivo.

Deberíamos estar rasantes a unos 10 metros del agua cuando pasáramos las islas Salvajes, ubicadas al noroeste de las islas Malvinas, navegando a una velocidad entre 480 y 520 nudos (890 a 960 km/h), formados lateralmente para hacer un único ataque los tres aviones a un mismo tiempo, a unos 8 km al norte de la Gran Malvina.

Todo lo planificado se cumplió de manera exacta. Cuando sobrevolábamos las islas Salvajes, comenzamos a escuchar, en nuestros equipos de radio, el ataque a Puerto San Carlos por parte de las primeras escuadrillas.

El rumbo en ese momento era de aproximadamente 100°. El teniente Castillo estaba a mi izquierda, a unos 200 metros, y el mayor Puga a mi derecha, a una distancia similar.

Cuando estábamos cerca de bahía Elefante, preparamos nuestro panel de armamentos y nos aprestamos a iniciar, en pocos segundos más, el viraje final que nos llevaría directamente al estrecho de San Carlos y a nuestro objetivo, el puerto del mismo nombre.

Centrados en los instrumentos del avión, en lo que marcaba el reloj táctico y en la desembocadura norte del estrecho para ver si había navíos de la Royal Navy, no advertimos la interceptación que por detrás nos hicieron dos aviones Sea Harrier, guiados por un piquete naval, ubicados en las cercanías.

Los Sea Harrier estaban armados con los Sidewinder AIM-9L. El jefe de la sección británica lanzó uno de sus misiles al avión del teniente Castillo, que impactó e hizo que el avión fuese envuelto por la explosión sin darle tiempo a eyectarse.

Se escuchó en la frecuencia de radio un llamado de advertencia: «Al 3 lo derribó un misil». Suponiendo que el avión alcanzado era uno de los que ya estaban atacando Puerto San Carlos, no se efectuó maniobra defensiva alguna y se siguió imperturbable la navegación prevista. Esa transmisión la había efectuado Puga, que vio al avión del teniente Castillo explotar, tras lo cual reiteró: «Al ORO 3 le pegó un misil».

Reaccioné mirando a mi derecha, donde estaba el numeral 3, y vi que se encontraba intacto, pero a unos 800 metros detrás de él se desplazaba, a una velocidad elevada, una luz zigzagueante. Comprendí que era un misil y que no había tiempo para que realizara una maniobra defensiva, solo atiné a gritarle que se eyectara.

El misil de guiado infrarrojo pegó en el motor del avión de Puga y la explosión fue espectacular, el fuego y el humo envolvieron el avión desde un metro detrás de la cabina del piloto, donde se encontraba uno de los innumerables tanques de combustible. Solo quedaron fuera de esa enorme bola de fuego la nariz del avión y la cabina, el resto no era visible.

Eyecté mis tanques externos de combustible y las bombas, e inicié un brusco viraje a mi derecha para tratar de evitar ser alcanzado por otro misil, y continué gritándole a Puga que se eyectara. Cuando estaba en la mitad del viraje, sentí un gran sacudón de mi avión,

me quedé sin comandos e inmediatamente comenzaron a encenderse luces que indicaban fuego en el motor y fallas graves de funcionamiento del avión, junto con el estrepitoso sonido del advertidor que indicaba la existencia de anomalías peligrosas.

No tardé en comprender que el habitáculo de mi avión se convertiría en una trampa mortal. Mi noble avión había sido destruido y si me quedaba allí, en la confortable cabina, sería el fin.

Estaba en viraje, a gran velocidad, muy próximo a la superficie oceánica y sin comandos. ¿La eyección sería exitosa? No lo pensé, lo cierto es que pasé cerca del avión de Puga y mi aeronave estaba descontrolada haciendo movimientos muy bruscos en profundidad.

No dudé, tiré de la anilla de eyección ubicada entre las piernas porque no podía, debido a los bruscos movimientos de cabeceo del avión, accionar las anillas que están en la parte superior del asiento.

Comencé a ver una fuerte luminosidad a mi alrededor; sentí ruidos extraños como si estuvieran estrujando papel de aluminio, dolores en todo el cuerpo y un golpe frontal que me llevó a pensar que estaba impactando contra el agua.

Recién me percaté de que estaba eyectado cuando, fugazmente, observé mis rodillas contra el cielo debido al movimiento parabólico realizado por el asiento después de haber abandonado el avión.

Dentro de la secuencia de eyección, la otra «foto» que recuerdo es el instante en que sentí el tirón del paracaídas. No tuve la oportunidad de observar si estaba total o parcialmente abierto, solo atiné a mirar hacia abajo y vi agua, estaría estimo a unos 80 o 50 metros de altura. Luego miré hacia donde me llevaba el viento y observé que me estaba acercando rápidamente a una isla, levanté los brazos para tratar de cruzar los arneses y no caer de costado como venía haciéndolo. Mi brazo izquierdo respondió, el derecho no. Mientras trataba de ver el motivo, me sorprendió el golpe sobre la tierra: di unos giros golpeándome y el paracaídas se enganchó en unas piedras cercanas, lo que evitó que me siguiera arrastrando. Había caído sobre tierra, a unos 500 metros de la costa.

Quedé en una posición decúbito dorsal, con el brazo derecho aprisionado debajo de mi cuerpo. Sentía una intensa necesidad de tomar agua, la súbita sed se debía al estado de shock emocional que estaba sufriendo: había visto literalmente explotar el avión de Puga, no había percibido su eyección, y suponía que mi otro numeral, el teniente Castillo, habría suspendido la misión y retornado al continente. Y yo estaba allí, solo, en alguna de las innumerables islas que conforman el perfil norte de la Gran Malvina, con dolores agobiantes que no permitían tan siquiera incorporarme para buscar ayuda.

Eran entre las 11:40 y las 12:00 de una fría mañana. El haber quedado con vida después de la eyección no aseguraba que, llegada la noche, no más allá de las 18:00, el frío glacial me permitiera sobrevivir si no llegaba a un lugar seguro.

Lo primero que atiné fue a tomar agua. Comencé a tirar de la cuerda para recoger el equipo de supervivencia que se mantiene unido al piloto por un cordel y abrí su cierre relámpago con mucha dificultad. Entre varios elementos de supervivencia, había dos contenedores de agua potable con inscripciones en hebreo, consumí ambos en poco tiempo.

Veía con asombro cómo mis botas de vuelo estaban con sus costuras descocidas y las punteras estropeadas a pesar de que eran nuevas, no entendía qué les había ocurrido. Lo más grave fue que comencé a pensar si tendría el brazo derecho: me había eyectado a una velocidad muy superior a la garantizada por el fabricante del asiento para que la presión de aire no desprendiera un miembro superior o inferior; el dolor y la imposibilidad de moverlo me hacían suponer lo peor.

Con la mano izquierda, comencé lentamente a tirar de la manga de la campera de vuelo para extraer el brazo derecho de debajo de mi cuerpo; estaba consternado, era una difícil tarea, y el dolor de espalda y brazo me agobiaba a tal punto de no poder respirar.

En un momento aparecieron el brazo y la mano completos, no podía gobernarlos pero sentía sensibilidad en la mano derecha; era un buen augurio. No entendía si me había sacado el hombro o el codo, o si estaba quebrado. Lo cierto es que no podría usar ese brazo para ninguna actividad de supervivencia, algo grave porque soy diestro.

El siguiente paso era intentar incorporarme. Lo intenté repetidas veces pero era imposible superar los dolores en la columna. Después de varios impulsos, logré ponerme de rodillas y transcurrieron varios minutos de mucho batallar hasta que finalmente conseguí ponerme de pie.

Realicé un reconocimiento de mis alrededores: hacia el norte estaba la playa, se escuchaba claramente la rompiente de las olas sobre la costa; hacia el sur, a varios cientos de metros, se veía una columna de humo negro, eran los restos de mi avión impactado más adentro de la isla. Hacia el este y el oeste, se veía un largo valle salpicado con algunas sierras de poca elevación. No había señales que denotaran, en las cercanías, presencia de seres humanos. Estaba solo, mal herido y desamparado en un paraje sobrecogedor.

Pero había algo positivo: tenía el paracaídas, el bote salvavidas y el equipo de supervivencia con la radio de emergencia. Traté de levantar por separado cada uno de ellos y no tardé en darme cuenta de que sería imposible desplazarme con alguno de ellos, la lesión de la espalda no me permitía hacerlo.

Para colmo de males y ante la frustración del momento, comencé a sacarme el pantalón anti G. Logré sin problemas abrir los cierres superiores pero, una vez que llegué a donde se encuentran las jarreteras, sus ajustes estaban deformados por el tirón de la eyeción y no pude abrirlos. No pude terminar de sacar el pantalón, lo que me produjo quedar aprisionado con mi propio equipo. Con el cuchillo intenté cortar las jarreteras, pero el frío y la falta de costumbre de usar la mano izquierda me convencieron que sería un intento inútil. Tenía la intención de llevar conmigo lo que pudiera del equipo de supervivencia, y caminar hacia la playa buscando una casa kelper o algún refugio apto antes de que se hiciera de noche.

En estos menesteres estaba cuando creí escuchar, sobre el ríspido y constante silbido del viento, el ruido del motor de un vehículo que avanzaba trabajosamente. No me había equivocado: a unos 400 metros, ahora detenido ante una tranquera, se encontraba un vehículo todo terreno Land Rover con dos personas a bordo. Al principio supuse que podían ser kelpers de algún establecimiento cercano, pero se bajó por la parte izquierda un individuo vestido de uniforme armado con un fusil, con la intención de abrir la tranquera. Al instante asumí que debían ser británicos pues estábamos relativamente cerca de la cabecera de playa de Puerto San Carlos.

Busqué afanosamente el revolver 38 del equipo de supervivencia porque inferí que no iban a tomarme prisionero, lo más probable era que desearan desquitarse de alguna manera con uno de aquellos pilotos cuya acción los estaba complicando. Era difícil que tuvieran en cuenta los Convenios de Ginebra en medio de tanta soledad.

Traspuesta la tranquera se dirigieron lentamente para estacionarse a unos 70 metros de distancia. El acompañante se bajó de vehículo y se refugió detrás él. Dialogaban entre ellos pero yo no escuchaba qué se decían. Mi postura les parecería grotesca, estaba con el revólver en la mano izquierda, totalmente encorvado por el dolor de espalda, con el brazo derecho inerte, con el pantalón anti G a medio sacar, con la bufanda roja y azul cubriéndome parte del rostro por el frío reinante y rodeado de elementos (paracaídas, bote salvavidas, etcétera).

Después de minutos que parecieron siglos, me gritaron en perfecto español una simple palabra: «Nombre». Arrojé el revólver al suelo y les hice seña para que se acercaran, identificándome con mi grado y mi apellido. Ellos eran dos pilotos de la Armada cuyos

aviones Turbo Mentor habían sido destruidos en un golpe comando realizado por los británicos una semana antes, cuando se encontraban aterrizados en la EAN Calderón junto a aviones Pucará de la Fuerza Aérea y a un Skykvan de la Prefectura Naval.

Les confesé que los creía británicos por el tipo de vehículo utilizado, ellos a su vez suponían que yo era un piloto de esa procedencia por los colores de mi bufanda (el rojo y azul son los colores originarios del pañuelo de los Escuadrones Mirage 5 Dagger, casualmente coincidentes con los colores de las insignias de la Royal Navy). De haber continuado la confusión, me imagino quién hubiese llevado la peor parte.

Me trasladaron, junto con el equipamiento de vuelo, a un poblado kelper ubicado a 5 km. Gentilmente, el acompañante me cedió el asiento junto al conductor, e iniciamos un viaje a campo traviesa —que pareció interminable por los dolores— hasta el caserío denominado Puerto Calderón, en la isla Borbón, al norte de la Gran Malvina.

En ese pequeño poblado, se encontraba un contingente de la Infantería de Marina de nuestro país. Fui atendido por un médico de la Armada, quien me diagnosticó que tenía una lesión indeterminada en las vértebras lumbares y una seria luxación en el codo derecho; ambos traumatismos producidos por las adversas condiciones durante la eyección.

Hubo una comunicación con Puerto Argentino avisando de mi recuperación y del derribo del mayor Puga. Retransmitido al Comando de la FAS, se devolvió la llamada para saber qué había ocurrido con el avión tripulado por mi otro numeral, el teniente Castillo; ahí comprendí que también había sido derribado, lo que aumentó mi desazón por los camaradas perdidos.

Pedí al personal a cargo que se hicieran patrullas para ver si encontraban a algún otro piloto. Recién al día siguiente, 25 de mayo, apareció el mayor Puga, quién se había finalmente eyectado, había caído al agua y había alcanzado la costa luego de varias horas de esfuerzo. Después de darnos un fuerte abrazo de reencuentro, repasamos el acontecimiento vivido: él me comentó que había visto cuando el avión de Castillo fue impactado sorpresivamente por un misil cuya explosión envolvió por completo la aeronave. A su vez le expliqué cómo había divisado el vuelo del misil que lo impactó y produjo una explosión en la que quedaron fuera solo la nariz y la cabina de su avión.

Producto de la premura de Puga por darme aviso de que éramos atacados, él había dicho «al ORO 3 le pegó un misil». En realidad debió decir «al ORO 2», porque era Castillo el impactado. Esa equivocación a la postre me salvaría la vida, debido a que miré hacia su lado e hice el viraje hacia la derecha, hacía donde él estaba. De haber girado hacia el lado donde estaba Castillo, a la izquierda, toda la secuencia habría dado como resultado caer en el agua y, con las lesiones que tenía producto de la eyección, no habría sobrevivido.

Fui internado en la misma casa kelper en la que se encontraba el Puesto Comando. Muy temprano a la mañana siguiente, Día de la Patria, 25 de mayo, uno de los vigías alertó por radio sobre la presencia de dos navíos británicos al norte de la posición: era el piquete que el día anterior dirigió los Sea Harrier que nos derribaron. Se pasó el dato a Puerto Argentino y desde allí al Comando de la FAS. Alrededor de una hora después, fueron atacadas por cuatro aviones A-4B del Grupo 5 de Caza, y resultó hundida la fragata Tipo 42 HMS *Coventry*.

Con la ayuda de personal de la dotación, me levantaron para que pudiera observar el operativo de rescate montado por la Royal Navy desde la cabecera de playa de Puerto San Carlos. Conté, a pesar de la distancia, doce puntos —helicópteros— que concurrían a efectuar tareas de rescate.

Fue una mezcla de sentimientos encontrados: por una parte la euforia de sentirnos desagraviados por nuestro derribo; por el otro, estábamos afectados por la terrible situación que sin dudas estarían enfrentando aquellos tripulantes que no llegaron a lanzarse al agua.

A medida que transcurrían los días, con el codo luxado sin reducir, se generaba una progresiva hinchazón del brazo y adoptaba un color muy preocupante. Se determinó la necesidad de ser evacuado para recibir el tratamiento adecuado, pero la posibilidad de llevarme a Puerto Argentino se hacía cada vez más difícil: el estrecho de San Carlos estaba bajo control de los británicos, lo que hacía riesgosa una evacuación helitransportada o por medio naval.

El viernes 28 de mayo, se realizó una misión de rescate con un avión Twin Otter proveniente del continente, y se planificó que llegara con las últimas luces del día. Fui trasladado hasta una parte de la pista que se había recuperado y que no se encontraba afectada por los aviones destruidos en el el golpe comando del 15 de mayo. Para que la tripulación del avión de rescate se guiara, se prendieron algunos bochones que indicaban la posición de la pista, pero aun así no pudieron ubicarla.

Al día siguiente, sábado 29 de mayo, la pista fue atacada a la mañana por aviones Sea Harrier con bombas que no explotaron. El ataque se reiteró en las primeras horas de la tarde; esta vez las bombas explotaron pero no afectaron la porción de pista recuperada.

Una nueva misión de rescate había sido ordenada por la FAS; esta vez el avión llegaría más temprano para poder visualizar la pista. Minutos antes de que arribara, comenzaron a explotar las bombas lanzadas con retardo en horas de la mañana. Se trató de comunicar la conveniencia de cancelar la misión, pero no se logró enlace. Finalmente, la aproximación y el aterrizaje se efectuaron sin inconvenientes.

Se evacuó a la tripulación hacia el poblado kelper. Una vez pasada la fase de alerta roja y con mayor oscuridad, se inició el vuelo de salvamento: el Twin Otter despegó de una pista muy corta y voló un tramo a baja altura para no ser detectados por los británicos. El vuelo recibió el apoyo de comunicaciones de un F-27. Una vez arribados a Puerto Deseado, me cambiaron a este segundo avión y me trasladaron a Comodoro Rivadavia, donde se encontraba el Hospital Reubicable de Fuerza Aérea. Allí recibí por primera vez atención médica especializada. Al día siguiente, domingo 30 de mayo, fui trasladado a Buenos Aires para ser atendido en el Hospital Aeronáutico por la gravedad de la lesión en el codo.

Días después fui llevado a Tandil, donde quedé internado en mi domicilio. Finalizado el conflicto, y superada la etapa de yeso y sesiones de kinesiología, retorné a la actividad de vuelo en el Grupo 6 de Caza.

25 de mayo de 1982

Teniente Ricardo Francisco Lucero¹¹⁵

Perteneciente al I Escuadrón Aeromóvil A-4C Skyhawk - BAM San Julián

Día 25 de mayo de 1982. Todos nos habíamos preparado muy especialmente para el día de la Patria, con el deseo de que les quedara grabado para siempre como recuerdo de los integrantes de nuestra Fuerza Aérea Argentina, y creo que lo logramos. El HMS *Coventry*, más moderno aún que el *Sheffield*, descansaba en el fondo del mar, y varias fragatas escaparon hacia el este lamiéndose las heridas, como la *Broadsword*, que recibió impactos de bombas pero no se hundió. Al mismo tiempo, los pilotos de los Super Étendard no se quedaron atrás y hundieron el portacontenedores *Atlantic Conveyor*.

Para mí fue también un día inolvidable, pero por muy distintas razones.

¹¹⁵ Fallecido el 3 de marzo de 2010 en un accidente aéreo. Grado alcanzado al retiro: vicecomodoro. Testimonio obtenido del libro del comodoro VGM (R) Pablo Marcos Carballo, *Halcones en Malvinas*, Buenos Aires, Ediciones Argentinidad, 2016, pág. 170.

La Escuadrilla TORO — cuyo jefe era el capitán Jorge Osvaldo García, el numeral 2 era yo, el jefe de sección era el teniente Paredi y el cuatro el alférez Isaac — estaba de alerta y recibió la orden de destruir blancos navales situados en la bahía San Carlos.

Todo se sucedió a semejanza de lo ya vivido muchas veces en misiones anteriores: reunión previa, colocación de equipos de vuelo, despedidas, miedo, despegue, reabastecimiento, control de armamento, descenso, rasante, más miedo y, en el horizonte, se comenzaron a dibujar los contornos de las islas. Sobre las cimas de los cerros flotaban pequeñas nubecitas, restos de la niebla de la mañana.

Ya sobre la isla Soledad, tuvimos la certeza de que no habíamos sido detectados por el enemigo y en el oval (vidrio a prueba de balas que se encuentra en la parte delantera de la cabina y protege la cabeza del piloto) comenzó a agrandarse la cima del monte detrás del cual estaba nuestro objetivo.

La última vez que miré la pantalla de mi sistema de navegación, faltaban solo cuarenta segundos para entrar en combate. Ya era imposible que nos interceptaran.

Siguiendo los accidentes geográficos, comenzamos a ascender por la pendiente para sortear la última prominencia del terreno. Una vez en la cúspide, tuvimos delante nuestro y unos doscientos metros más abajo la bahía San Carlos, y dentro de ella unas seis o siete naves enemigas.

Dijo el Capitán García:

— Ahí están, al frente ¡Vamos...!

Había que descender, pegarse al agua, elegir un blanco. Incliné mi avión hacia la izquierda y me puse lateral al guía, viendo levemente a la derecha de mi línea de vuelo una fragata con la proa hacia mí, en un ángulo de unos 30° a la izquierda; comencé a girar suavemente hacia ellas con los timones (pedales que hacen girar el avión en su eje horizontal), temiendo tocar el agua con un ala o aumentar mi superficie de reflexión en su pantalla de radar; actué el disparador de cañones que se trabaron y simultáneamente comenzó su artillería a dispararme. Me elevé un poco para lanzar mis bombas y las lancé; había que salir de allí.

En el momento en que pasé sobre la fragata, sentí un fuerte impacto en la trompa, en la parte inferior de mi A-4; por los costados de mi cabeza pasaron grandes trozos de lo que había sido el radome (cubierta protectora de los equipos que van en la proa) de mi avión, mientras este se sacudía bruscamente.

Los otros miembros de mi escuadrilla comenzaron a alejarse pese a que yo tenía mi potencia (acelerador) aplicada al máximo, por lo que intenté en vano avisarle a mi guía que había sido tocado, pero la radio no funcionaba. Miré el indicador de performance del avión, estaba perdiendo altura; los comandos estaban blandos, «gomosos», apenas si me respondían. Podía mantenerlo con las alas niveladas colocando el «bastón de mando» (palanca) totalmente a la derecha y atrás. La cabina empezó a llenarse de humo, y sentí fuertes vibraciones y tirones en el motor. Mi máquina ya no volaba más y podía estallar en cualquier momento, por lo que decidí eyectarme; por suerte tuve en cuenta la elevada velocidad y las consecuencias físicas que podía sufrir. Cerré los ojos, endurecí los músculos de todo el cuerpo y accioné la manija de eyección superior.

Sentí primero la presión del aire que entraba en la cabina, escuché ruidos, el cohete del asiento comenzó a impulsarme hacia arriba mientras tenía la sensación de que giraba hacia atrás sin control. En un primer momento, pensé que la eyección no había funcionado y que los ruidos que escuché al desprenderse la cúpula (carlinga) y encenderse el cartucho eyector eran los de mi avión cayendo al agua, y que me estaba muriendo.

En ese momento me pasó algo muy difícil de creer, fue como una visión. De pronto me encontré observando el accidente como si fuese un espectador, como si yo no interviniese

o no tomase parte de él; vi a mi Skyhawk, ya bastante averiado, que impactaba contra el agua y se desintegraba ¡pero yo estaba adentro! Recuerdo como en un sueño que, por un trozo de chapa, corría un delgado hilo de sangre.

A pesar de creer y de verme dentro del avión, yo sentía una gran sensación de paz y, al no oír ruidos, di gracias a Dios porque no había sufrido dolor y, además, pedí para que de alguna forma mi querida esposa y mis familiares me perdonaran por el dolor que les causaría con mi muerte.

Cuando creía que todo había terminado, un fuerte sacudón acompañado de una explosión ahogada, más el golpe en el rostro de una ráfaga de viento helado me hicieron abrir los ojos. ¡Estaba vivo!, colgando del paracaídas que se acababa de abrir a unos cincuenta o cien metros del agua, la que se acercaba vertiginosamente.

Antes de seguir, quiero relatar lo que sentí en ese momento. Todos pensarán que una gran alegría, pero no fue así; solo me alegré por los que amaba, pero yo estaba muy bien en esa inmensa paz, esperando mi encuentro con Nuestro Señor y, cuando me encontré luchando nuevamente por sobrevivir entre los piques de los cañones de las fragatas, el fuerte viento que me azotaba y las aguas heladas que me esperaban, sentí una tremenda desilusión. Sé que no resulta lógico, pero eso fue lo que experimenté.

Escuché gritos a lo lejos, estaba cayendo en medio de las naves enemigas y en el corazón de la bahía de San Carlos. El contacto con el agua helada me contrajo los pulmones, pero gracias al oxígeno de emergencia y la máscara, pude seguir respirando bajo la superficie. Me sumergí unos dos metros, miré hacia arriba y vi que el velamen del paracaídas no estaba arriba mío. Traté de impulsarme con las piernas hacia arriba para salir a flote, pero no me respondían; comencé a sentir un agudo dolor en las rodillas, emergí y la máscara se me pegó a la cara al acabarse la carga de oxígeno. Me la quité, e intenté inflar el bote y el salvavidas, logrando hacer solo lo segundo. El fuerte viento me arrastró hacia el velamen y comencé a enredarme en sus cuerdas; mientras trataba de liberarme de ellas, las manos se me congelaban quedando inútiles. Alcé mi brazo izquierdo y grité pidiendo auxilio, pero no veía a nadie. Seguí tratando de inflar el bote, pues si el paracaídas se hundía, me arrastraría con él hacia el fondo de la bahía; tenía mucho miedo de morir ahogado.

Estaba ocupadísimo en mi tarea, cuando algo duro golpeó contra mi casco. Me di vuelta y vi junto a mí un bote que no había escuchado llegar debido al viento; uno de sus ocupantes me apuntaba con un fusil, por lo que alcé mis manos y, recién entonces, sin dejar de apuntarme, me tomaron del arnés de torso. Enseguida llegó otro bote, pero les resultó imposible izarme a bordo, por lo que comenzaron a cortar las cuerdas que me impedían moverme; las piernas me dolían cada vez más. En un intento por subirme, llegué a estar con la mitad del cuerpo dentro de un bote, pero el oleaje y mi imposibilidad de asirme hicieron que cayera de nuevo al agua. Llegó al lugar luego una lancha de desembarco con la rampa baja, pasó lentamente a mi lado y comencé a sentir que me tiraba hacia abajo de su casco, grité y me aferré a una cuerda que había en su costado, envolviéndola en mi brazo, mientras gritaban órdenes en inglés. Uno de ellos se tendió sobre la planchada y me tomó del barbijo del casco de vuelo, manteniéndome la cabeza fuera del agua; me sacaron de abajo del casco e intentaron subirme por un costado de la rampa, pero por el peso de mi cuerpo con todo el equipo mojado, en lugar de ir hacia arriba me metía debajo de la rampa. Estábamos todos desesperados, ellos y yo, todos gritábamos tratando de lograr un poco de coordinación y orden. La succión me arrastró debajo de la rampa; antes de sumergirme respiré hondo y rogué a Dios que no se enredara ninguna cuerda debajo, antes de que mi cuerpo salga al otro lado. Sentía el ruido sordo de mi casco que iba rozando la rampa y girando la cabeza veía que estaba oscuro sobre mí, hasta que observé claridad del otro lado, y mi desesperación por salir más el salvavidas me sacaron nuevamente a la superficie. Se acercó uno de los botes y me llevó por un extremo hasta la barcaza. No podía mover las piernas, pero como pude subí hasta quedar fuera del alcance de las olas. No tenía fuerzas para nada pero estaba contento, aún tenía vida.

En la mitad de la lancha, me sacaron el equipo de vuelo, colocándome luego boca abajo, con una bota en la espalda y la boca de un fusil en la cabeza.

De allí fui transferido a una fragata en donde recibí la primera atención médica. Me colocaron una inyección de morfina mientras yo observaba mis piernas, que tenían la rótula izquierda totalmente fuera de su lugar y un gran edema; la derecha estaba en condiciones parecidas pero con un dolor parejo en ambas. Me acomodaron como pudieron y me colocaron una bota inflable para inmovilizar la pierna.

Luego me hicieron un interrogatorio normal, a cargo de un colaborador del gobierno inglés, llamado Jordán, con quien nos veríamos a menudo. Luego fui llevado en helicóptero a un hospital de campaña en un antiguo establecimiento.

Allí comencé a temer por mi futuro, muchas dudas me daban vueltas por la cabeza. Sentía una soledad tremenda, me preguntaba si volvería a casa, si me torturarían, si me habían salvado solo para obtener información.

Esa tarde vino un médico llamado Jaime y me explicó lo que tenían mis piernas: ligamentos rotos en la izquierda y esguince en la derecha. Posteriormente vino el señor Jordán a hacerme otro interrogatorio más intenso del que no sacó nada, luego del cual me preguntó si necesitaba algo. Le pregunté por el resto de mi escuadrilla, y me contestó que solo uno de ellos se había salvado; le dije que deseaba hacerle saber a mi familia que estaba bien, ante lo cual accedió a que escribiera una carta.

A la noche me anestesiaron para hacerme un estudio de las lesiones que tenía en las piernas.

Al día siguiente trajeron muchos heridos ingleses de los ataques aéreos y terrestres, que fueron evacuados a la tarde. Me dejaron solo en el hospital y me avisaron que al día siguiente sería trasladado al *Uganda*.

La noche del 26 de mayo, hubo un bombardeo de los Canberra en el que tuvieron muchos heridos. Yo temí que me mataran, pues en un interrogatorio les había dicho que la Fuerza Aérea Argentina no estaba en condiciones de atacar de noche. Aparte de eso, mientras los gringos estaban en los refugios, estuve muy cerca de morir bajo las bombas de mis compañeros, ya que el edificio está en el medio de la bahía.

El 27 por la tarde fui evacuado al buque hospital *Uganda* en helicóptero. Mientras íbamos hacia él, debimos posarnos en una fragata, pues habían detectado aviones nuestros que se dirigían hacia San Carlos.

Una vez a bordo, volvieron a anestesiarme para hacer una punzación. El 28 de mayo, comenzaron a llegar heridos de los combates de Prado del Ganso y Puerto Darwin.

Así fueron transcurriendo los días hasta el 30, mientras pensaba en mi familia, en mi escuadrón, en los que quedaban peleando, en los que se habían eyectado, y me preguntaba si Dios les había dado a ellos la misma oportunidad que me había dado a mí.

Muchos ingleses se acercaban a conocer al piloto, y casi siempre me dejaban alguna golosina mientras hacían una señal en la sien girando para un lado y el otro el dedo índice, mientras decían pilotos argentinos locos. Llegué a juntar tal cantidad de golosinas que me imaginé que podría poner un modesto quiosco.

El 1 de junio me dijeron que probablemente el buque argentino *Bahía Paraíso* iría a hacer un traspaso de heridos, lo cual aceleraría mi regreso al continente; pasaron dos días sin novedad, pero el tercero vino el señor Richards y me dijo que al día siguiente se haría el traspaso. Así ocurrió y allí nuevamente debí contestar a un extenso interrogatorio. Pregunté qué había sido del resto de mi escuadrilla, pero no pudieron decírmelo; cuando me contaron del ataque al *Invincible* me alegré mucho, pero tuve miedo de preguntar cuántos fueron los derribados y lo más duro para mí, quiénes eran.

Navegamos toda la noche alrededor de la isla Soledad para entrar en bahía Fox y Puerto Howard, en donde embarcaron heridos y, entre ellos, el primer teniente Velasco, quien me contó el destino del resto de mi escuadrilla (Velasco se había eyectado el 27 de mayo, luego de un ataque).

Las últimas doce horas de navegación fueron interminables; por fin, con los primeros minutos de vida del día 7 de junio, me dijeron que íbamos a iniciar el desembarco. Llegué a Santa Cruz a las tres de la mañana, de allí a Comodoro Rivadavia, en donde permanecí hasta la noche.

Mi mayor deseo era volver con mi escuadrón antes de regresar a casa. Esa noche salí hacia la Base en la que seguían combatiendo mis compañeros y, entre bromas, anécdotas y emoción, me enteré de la suerte corrida por mis compañeros de escuadrilla y de todo lo acontecido en esos eternos días.

Al otro día, reviví la emoción y la angustia de la espera cuando vi las escuadrillas que partían hacia el este, internándose en el mar, a buscar el combate, no a morir por un accidente, sabiendo que la muerte está allí enfrentándola, muriendo o matando por esas queridas islas que nos quitaron por la fuerza, pero que nunca dejaron de pertenecernos.

Era el día 8 de junio de 1982, que en el futuro se le conocería como «el día más negro de la flota».

Me hubiera gustado sacar una foto la noche en que el helicóptero me llevó desde el barco al continente. Recuerdo que el buque se fue achicando rápidamente debajo mío, dejando una estela tras de sí mientras entraba a puerto; en el cielo brillaba una luna grandota, y una sensación tremenda de alivio me invadió. Nunca creí llegar vivo al continente. Después de la eyección, temí muchas veces que ellos me mataran. Cuando me llevaron a un barco inglés, comencé a temer a los pilotos de la FAA, que en cualquier momento podían atacarnos; cuando me trasladaron a un barco nuestro, temía los submarinos de ellos. Los días en el mar no pasaban nunca, por eso, mientras el helicóptero se elevaba y mi pesadilla se empequeñecía debajo, iluminada por la luna, deseé tener una cámara para grabar ese preciso instante en el que me sentí como Lázaro, que volvió desde la misma muerte. Luego a casa, el reencuentro, las lágrimas, el recibimiento de mi querido pueblo que me trató de héroe, sin saber que en nuestra FAA, las medallas y ese calificativo están reservados para esos privilegiados que tuvieron el honor de dar la vida por la Patria.

27 de mayo de 1982

Primer teniente Mariano Ángel Velasco¹¹⁶

Perteneciente al I Escuadrón Aeromóvil A-4B Skyhawk - BAM Río Gallegos

A las 16:00 del 27 de mayo, despegamos desde una base en el continente para cumplir una misión sobre un objetivo terrestre en el brazo San Carlos. Poco antes, mientras me cambiaba, el primer teniente Romero, nuestro médico, y el teniente Autiero me habían dicho en broma que llevara los cigarrillos, pues los podía necesitar en caso de que me tuviera que eyectar.

El itinerario se cumplió normalmente. Un minuto antes de entrar al objetivo, escuché al jefe de la sección que me precedía, compuesta por el capitán Carballo (“Cruz”) y el teniente Rinke (“Tala”), manifestar que dentro de la bahía había muchas fragatas que les tiraban y lo mismo hacían desde tierra.

Al superar los montes que se encuentran al sur de la bahía, pude observar a seis o siete fragatas que hacían fuego sobre mi avión, que se sacudía cada vez que era alcanzado. La sensación era la de que golpeaban con un martillo secamente en el fuselaje.

¹¹⁶ Grado alcanzado al retiro: comodoro.

Dos misiles pasaron muy cerca. Continué hacia mi blanco, lancé las bombas y, prácticamente en el mismo instante, vi en el tablero encenderse la luz de alarma de presión hidráulica. Antes de salir de la bahía, el numeral 2 me gritó que tenía fuego en la raíz del plano izquierdo.

Puse rumbo 270° hacia el oeste, crucé el estrecho de San Carlos y, sobre la isla Gran Malvina, di la posición que tenía al teniente Ossés (“Jaguar”) mientras escuchaba a “Cruz” gritar: «¡Eyéctese, Mariano!».

Reduje la velocidad y gané altura; cuando llegué a 300 metros, levanté los brazos por sobre mi casco, tomé la manija de eyección y la accioné. Recuerdo una gran explosión algo borrosa por la tremenda aceleración, y vi hundirse bajo mis pies el habitáculo de la cabina. Luego, un sacudón, una vuelta hacia atrás y quedé suspendido de las cuerdas del paracaídas, pero no vertical, sino inclinado. Abajo de mí explotó el avión formando un hongo negro, por lo que pensé que iba a caer entre las llamas, pero al enderezarse el paracaídas, se diluyó ese peligro.

El terreno era despaseado y el viento excesivo, por lo que, cuando caí a tierra, me lesioné el tobillo y la columna. El paracaídas me arrastró unos metros pero logré zafarme. Comenzaron a explotar, entre los restos del avión, los cartuchos de mis cañones, por lo que me arrojé cuerpo a tierra y esperé hasta que solo escuché el silbido del viento.

Había nevado y hacía mucho frío. Enseguida llegaron dos aviones Harrier que comenzaron a orbitar sobre el sitio en que se estrelló mi avión, durante cinco minutos aproximadamente, por lo que me refugié en una ladera, emprendiendo luego la marcha hacia el interior de la isla.

Mientras caminaba, recordé que había colocado, como hacía en cada misión, mi rosario en la mira de tiro y que lo había perdido, justo en ese momento en que lo necesitaba más que nunca.

Estaba anocheciendo. Escondí el paracaídas y apagué la radio baliza del equipo. Caminé mientras lentamente el frío iba penetrando mis ropas. Cerca de las 23:00, pude escuchar el cañoneo de la flota británica durante más de una hora sobre Puerto Yapeyú —lo sabría después—, por lo que desistí de acercarme a ese lugar.

La pierna me molestaba cada vez más. Caminé sin detenerme durante toda la noche para mitigar el frío reinante, situación que se agravaba por el viento y la llovizna helada.

Al día siguiente, aproximadamente a las 14:00, comenzó a nevar. Mi marcha se hizo dificultosa. Los momentos más penosos fueron los que viví en la segunda noche, debido al dolor, al viento, al frío, a la nieve, a la llovizna y a un nuevo factor: la fatiga.

Tuve deseos de acostarme y dejarme morir. Seguí caminando, sufriendo y rezando, pensando y rezando, rezando y pensando. Detenerme era la muerte por congelamiento.

Ayudado por Dios, al día siguiente, a las 14:00, llegué a un rancho abandonado que los habitantes de las islas evidentemente usaban como refugio. En su interior había latas de salchichas, leche condensada, arvejas, dulces, un frasco de café, fósforos, velas, una cocina a leña, un cajón de turba (había un depósito afuera) y además había mantas, muchas mantas. Las paredes estaban cubiertas con tapas de revistas inglesas y anotaciones con carbón con los nombres de quienes habían pasado anteriormente.

Comí algo consistente por primera vez en dos días, ya que, hasta ese momento, solo había tomado agua de las latas provistas en el equipo de supervivencia y de los arroyos, previo a esperar algunas horas, luego de beber un sorbo, para ver si no me hacía mal. También comí los caramelos y calmantes provistos.

Mis piernas eran un inmenso sabañón, rojas e hinchadas. Por fin pude dormir.

A mitad de la noche, un ruido extraño, anormal, me hizo despertar sobresaltado. Había alguien en esa habitación; encendí una vela y vi una serie de ratones que disfrutaban de

una sabrosa cena con las sobras que yo había dejado. En las siguientes noches, les dejé sin falta la cena en un rincón para que me dejaran dormir tranquilo.

Los alrededores de mi cabaña eran como casi toda la isla: pastos duros, terreno despa-rejo y esponjoso, con pantanos y arroyos chicos y poco profundos, de aguas con un tinte rosado de sabor agradable. A lo lejos, imponente, se destacaba, totalmente nevado, el monte Independencia.

Al segundo día vi que se acercaban hombres a caballo; eran bajos, de cara curtida, «gau-chos gringos». Uno tenía la tez rosada, gordo, bien de tipo inglés; otro era flaco, rubio, con una gorrita con pompón de lana; un tercero era más parecido a nosotros y hablaba un endeble castellano, más o menos del mismo nivel en que yo hablaba inglés, por lo que hicimos una buena ensalada para entendernos. Me preguntaron si tenía comida, si fumaba y si necesitaba algo. Les dije que fumaba pero que no tenía cigarrillos (en esos difíciles días me acordé muchas veces del chiste que me hicieron antes de salir) y que no necesitaba nada. Me dieron tabaco, papel de armar y me dijeron que le avisarían a las tropas argentinas, las que vendrían a buscarme en Land Rover o en helicóptero al otro día.

Se fueron en sus tres caballos, llevando en la brida a dos más de refresco, uno de los cua-les les quise comprar pero no aceptaron.

Quedé con una gran duda, pues no sabía si sería entregado al enemigo. Pensé en esca-par, utilizando un traje que había hecho con las mantas e hilos de bolsas, pero no me animé, recordando lo recientemente vivido. Busqué un refugio en las cercanías pero no lo encontré, por lo que cavé una cueva debajo de la casa, en la que me escondería si venían británicos.

Según lo prometido, al otro día, 1 de junio a las 12:00, llegó un Land Rover en el que venía un oficial del Ejército que me dijo emocionado: «Desgraciado, hace cinco días que te andamos buscando, ¡viva la Patria!».

Volví a vivir.

Con él venía un médico que evidenciaba temor, pues esperaban una emboscada al haber sido llamado por kelpers.

Fuimos a Puerto Yapeyú, en Howard, pasando cerca de los restos calcinados de mi avión. Pronto me convertí en ayudante de cocina: hacíamos avutarda —que es un ave de la zona— lentejas, papas, zanahorias, zapallos, cebollas y vuelta a empezar.

Al segundo día de haber sido rescatado, a las 23:05 horas, empezó un cañoneo de fragatas desde el estrecho hacia las posiciones, que finalizó a las 00:15.

Eran salvas de cinco disparos. Se escuchaba un silbido débil que iba aumentando en intensidad, luego una seca explosión. Una cayó tan cerca que rompió todos los vidrios. Vimos chispas por todos lados. Yo pensé qué terrible sería morir allí después de haberme salvado de tantos peligros en los días anteriores.

Tres días después me embarcaron en el buque ARA *Bahía Paraíso* que me llevaría nue-vamente al continente, para reunirme con los otros Halcones que aún seguían peleando.

28 de mayo de 1982

Teniente Miguel Antonio Cruzado¹⁷

Perteneciente al Escuadrón Aeromóvil Pucará Malvinas - BAM Cóndor/Malvinas

El 28 de mayo, alrededor de las 16:00, el primer teniente Juan Micheloud y quien escribe conformamos una sección de aviones Pucará. La misión era brindar apoyo de fuego cer-cano a nuestros camaradas de Ejército y también a la BAM Cóndor (que hasta el 21 de

¹⁷ Grado alcanzado al retiro: brigadier.

mayo había sido nuestro lugar de despliegue), que se encontraban bajo el asedio de las tropas inglesas.

Las condiciones meteorológicas no eran de lo mejor y había techos bajos.

Después de varios intentos fallidos de puesta en marcha, ya que con alarma de ataque aéreo nos dirigíamos al refugio, finalmente pudimos despegar. Conocíamos la posición de las tropas británicas e hicimos la navegación a muy baja altura hasta la zona sur de Darwin, con la intención de atacar con rumbo noreste. Al realizar la corrida de tiro, el jefe de sección observó que las tropas estaban muy dispersas en el terreno, por lo cual tiramos unas ráfagas de ametralladora, y decidió que debíamos regresar con rumbo inverso. Pegados al agua y teniendo las instalaciones de una escuela a la vista, como referencia, vimos a la distancia grupos más grandes de tropas en movimiento.

Mi avión estaba configurado con ametralladoras, cañones y cohetes, por lo que me vi obligado a buscar un poco de altura para hacer el tiro, fundamentalmente de cohetes. Tiré y por VHF la gente de la BAM nos indicó que «siguiéramos tirando, que estaban ahí».

El fuego con armas portátiles era muy intenso, con gran cantidad de munición trazante que venía hacia nuestros aviones, incluidos misiles de lanzamiento sobre el hombro. Comencé a sentir muchos impactos en mi avión, sobre todo del lado derecho. Tuve algo de humo en la cabina que provenía del panel de fusibles, ubicado del mismo lado. En simultáneo, una fuerte vibración que, por los dichos de algunos de nuestros integrantes del Escuadrón Aeromóvil IA-58 Pucará que observaban el ataque, se trataba de un misil que había explotado muy cerca de mi avión.

Por el fuego que recibía, traté de salir por izquierda y noté que el avión no respondía a los comandos. Decidí eyectarme. Estaba a muy baja altura, por lo que no tuve la sensación de un salto en paracaídas; más bien fue un salto de entre 15 a 20 metros.

Cuando llegué al suelo, lo primero que atiné fue a tratar de salir corriendo, la verdad sin saber para dónde porque, si bien conocía la zona, estaba desorientado y en campo dominado ya por los británicos que recibían fuego de artillería de nuestro Ejército. Rápidamente fui tomado prisionero y conducido a la retaguardia de las tropas inglesas. Esas primeras horas y aquella noche fueron muy difíciles, y de una gran incertidumbre.

Al día siguiente, fui replegado a San Carlos; allí cumplieron la formalidad de interrogarme, para lo que respetaron las normas establecidas por la Convención de Ginebra.

Luego de la caída de Darwin y tras haber sido trasladado a un buque británico, tuve la gran alegría de reencontrarme con los integrantes de la BAM Cóndor. Fuimos nuevamente embarcados en el buque llamado *Norland Hull*. En él llegamos, el 12 de junio, al puerto de Montevideo, donde nos entregaron a las autoridades de la Embajada Argentina en la República Oriental del Uruguay.

Recuerdo que me despidió un sargento británico, de apellido García, quien desde el primer momento me trató con mucho respeto. Me dijo que «no me entregaría mi casco porque en el futuro estaría en un museo británico». Pese a mis deseos de recuperarlo, cumplió, y hoy mi casco se encuentra en el Imperial War Museum de Londres.

Aquella noche en Montevideo, ya en barcos de nuestra Armada, cruzamos el Río de la Plata con destino al puerto de Buenos Aires. Próximo al arribo, fuimos desviados a Río Santiago y luego trasladados, en el caso del personal de la Fuerza Aérea, a la Escuela de Suboficiales Ezeiza.

Finalmente, el 15 de junio, llegué a la III Brigada Aérea de Reconquista y pude reunirme con mi esposa y mi familia.

13 de junio de 1982

Capitán Roberto Pastrán¹¹⁸

Perteneciente al Escuadrón Aeromóvil Canberra - BAM Río Gallegos

Día 13 de junio de 1982 (a la noche). En el avión que se vuela en la II Brigada Aérea, ubicada en la ciudad de Paraná, es muy importante la camaradería y el espíritu de equipo, ya que la tripulación del Canberra está formada por un piloto y un navegador. Un equipo era exactamente lo que formamos en toda la guerra con mi compañero de promoción, amigo y navegante, capitán Fernando Juan Casado. Durante nueve años estuvimos juntos en los mismos destinos; seis años en la II Brigada y tres años en la EAM, hasta que en diciembre retornamos a Paraná. También a la guerra fuimos juntos.

Nuestro indicativo de vuelo ese día era BACO.

En la última incursión armada de la FAA por aire, el día 13 de junio de 1982 a las 22:55 horas, una vez cumplida la misión y arrojadas las bombas, solo seis horas antes del cese del fuego, nuestro avión fue alcanzado por un misil inglés, cayendo al mar. Yo alcancé a eyectarme; él quedó para siempre en nuestras Malvinas. Me invadió la tristeza, pero acepté la voluntad de Dios, ya que solo Él sabe lo que tenemos dispuesto.

Cuando caí al agua, el impacto del frío fue muy fuerte. Rápidamente se congelaron mis manos, por lo que me costaba mucho inflar el bote salvavidas. Mis reacciones eran lentas, pese a que mi cerebro me ordenaba celeridad, pues sabía que en ello me iba la vida; sin el traje antiexposición, no hubiera pasado más de un minuto antes de que muriera por un paro cardíaco. Gracias a Dios pude inflar mi salvavidas y mi bote, deshacerme del paracaídas y subirme a mi tabla de salvación. En el momento en que no podía inflar el bote, pensé que Dios me había abandonado, pero luego comprobé que no fue así.

Luego vino esa terrible noche, temblando de frío y navegando a la luz de las bengalas que se arrojaban en el combate final de Puerto Argentino. Sabía que, aunque fuera un poco, mis bombas lanzadas sobre una concentración de tropas y materiales británicos habían retardado el asalto final. Todo se iba dando de acuerdo con lo aprendido en mis clases de supervivencia. Al llegar a la costa, me costó mucho trabajo salir debido al cansancio de la misión, a la tensión de la eyección y al supremo esfuerzo de la navegación nocturna en un insignificante botecito por la inmensidad del mar. Busqué un refugio para evitar el congelamiento nocturno. Encontré pronto una grieta entre las piedras y me cubrí con el bote de goma. Movía continuamente mis manos y pies mientras luchaba contra el sueño, pues temía no despertar más.

En la mañana del 14 de junio, comencé a caminar; la desorientación y el frío eran muchos, hasta que me orienté por un helicóptero que iba desde Darwin hasta Puerto Argentino. Mientras caminaba, cantaba y silbaba, tratando de mantener en alto mi ánimo, ya bastante deprimido por haber perdido a mi mejor amigo y por la situación que estaba viviendo.

Luego fui tomado prisionero por los ingleses que ya dominaban toda la isla. Realmente me trataron muy bien, podría decir que como si hubiese sido uno de ellos. Ese mismo día, a la noche, el general Moore le comunicó al brigadier Castellano que yo había sido rescatado, pero recién el 15 llegó la noticia a mi casa; durante dos días vivieron con la única noticia que yo era un «desaparecido en combate». Después vino la incertidumbre del cautiverio.

Me contaron que el general Moore, cuando habló con el brigadier Castellano en Puerto Argentino, le preguntó cómo hacíamos para tirar con tanta precisión con el Canberra y cómo sabíamos dónde estaba su puesto de comando, ya que había sido alcanzado dos

¹¹⁸ Fallecido el 6 de noviembre de 2005. Grado alcanzado al retiro: comodoro. Testimonio obtenido del libro del comodoro VGM (R) Pablo Marcos Carballo, *Halcones en Malvinas*, Buenos Aires, Ediciones Argentinidad, 2016, pág. 358.

veces y él se había salvado porque en ese momento inspeccionaba las posiciones británicas; eso fue un motivo de orgullo para nuestro Grupo.

Por último, quiero rendir un homenaje al capitán Casado, y con él a todos los valientes y sacrificados navegadores de la FAA.

Antes del 1 de mayo, los Canberra realizaron salidas de exploración y reconocimiento sobre las islas Malvinas. Durante la guerra cumplieron treinta y cinco salidas de combate, de las cuales veinticinco fueron nocturnas, en bombardeo rasante y de altura, lanzando casi cien mil libras de bombas.

Entre sus gloriosos muertos en combate, se encuentran el capitán Casado, el teniente De Ibáñez y el primer teniente “Coquena” González.

Capítulo 19

Conclusiones

Como dijo el jefe del Estado Mayor de la FAA, el brigadier Ernesto Crespo, «para aprender, primero hay que pagar». Y así fue que los pilotos argentinos pagaron un alto precio con la pérdida de muchas tripulaciones, pero enriquecieron con sus fallos y aciertos las historias y las doctrinas aéreas.

General de Aviación José Sánchez Méndez

Ejército del Aire de España

Tras un conflicto armado, en base a la experiencia obtenida, suelen extraerse conclusiones o enseñanzas que, independientemente de haber resultado vencedor o vencido en el campo de batalla, sirven para modificar, mejorar y en todo caso revertir los procesos a aplicar en la tarea asignada, a fin de posibilitar futuras operaciones eficaces.

Con este propósito, al final de cada capítulo de la Tercera Parte, correspondiente a los 45 días de guerra, en el resumen de las acciones se incluyeron conclusiones tácticas puntuales. Aquí se desarrollarán las más importantes.

Se incluye, también, un documento redactado en 2012 por el Brigadier General Ernesto Horacio Crespo, quien fuera el Comandante de la Fuerza Aérea Sur, a cargo de las operaciones aéreas en el TOAS.

Para concluir, se presenta un compendio de lo expresado por el contendiente, y otros observadores imparciales, acerca de la actuación de los hombres de la Fuerza Aérea Argentina.

Conclusiones

Las islas Malvinas —heredadas del Reino de España— fueron ocupadas y administradas por nuestro país entre 1820 y 1833, año en que fueron usurpadas por la marina de la corona británica. Desde entonces y hasta 1982, la Argentina reclamó por sus derechos ante Gran Bretaña y ante foros internacionales. A inicios de la década del 70, nuestro país inició también un proceso de acercamiento a los pobladores isleños, sin cuyo beneplácito el Reino Unido se negaba a negociar la soberanía como indicaba la Resolución 2065 de la ONU dictada en 1965. Con la participación de la Fuerza Aérea, a través de su línea aérea de fomento LADE, y otros organismos del Estado, la Argentina estuvo cerca de lograr su antiguo objetivo político, un proceso que obviamente terminó con la recuperación de las islas el 2 de abril y la caída de la primera bomba en el inicio de la guerra.

La Royal Navy y el gobierno británico se aliaron para escalar el conflicto en el Atlántico Sur

En los meses previos al conflicto del Atlántico Sur, el gobierno de Margaret Thatcher venía trabajando sobre un importante recorte en gastos de defensa, cuya mayor parte recaía sobre la Royal Navy con la desactivación de numerosos buques de guerra e incluso con la venta del portaviones *Invincible* a Australia. La armada británica nunca aceptó esos recortes y peleó para que la decisión se revirtiera.

La recuperación de las islas Malvinas por parte del gobierno argentino proporcionó una inigualable oportunidad para que la Royal Navy justificara su flota de superficie y demostrara que podía ayudar al gobierno conservador a restablecer la popularidad perdida con el ajuste económico.

Casi imperceptiblemente surgió una alianza entre la Royal Navy y el gobierno de Margaret Thatcher. Ambos necesitaban el uno del otro. Esta alianza fue atizada, además, por grupos de presión de la colonia británica en el Atlántico Sur (la Falkland Islands Company y el gobernador Rex Hunt) que sistemáticamente se opusieron a cualquier proyecto que significara un traspaso de soberanía y, a la vez, veían con desagrado la desactivación de la flota de superficie, la disminución de la actividad antártica y la pérdida del prestigio británico de ultramar. (Ver Capítulo 2 “Rumbo al 2 de abril”).

El incidente en las islas Georgias fue el disparador del conflicto, premeditado por la FIC y aprovechado por la Royal Navy

El 19 de marzo de 1982, cuando el empresario argentino Costantino Davidoff desembarcó operarios en Puerto Leith (islas Georgias) para desarmar una factoría ballenera, se aceleraron los tiempos. Las gestiones de Davidoff tenían estado público y podían ser comprobadas. No hubo un trámite que no fuera conocido: en Reino Unido se habían firmado los contratos y la embajada británica en Buenos Aires estaba al tanto de los proyectos de la empresa, de las gestiones para conseguir un buque inglés y de su fracaso. También sabían de la contratación del ARA *Bahía Buen Suceso* y de la obtención de las tarjetas blancas para el personal que viajaría. Nada era secreto ni oscuro en la tramitación.

Sin embargo, el desguace de la factoría sirvió de disparador, tanto para la Royal Navy, que necesitaba justificar su flota de superficie, como para el gobernador de Malvinas y sus funcionarios que deseaban mantener sus prebendas. En el quehacer económico insular, el comercio y gran parte de las tierras eran monopolizadas por la Falkland Island Company (FIC). Este grupo se oponía férreamente a cualquier cambio que afectara sus intereses. Cuando los operarios de Davidoff en Leith izaron el pabellón patrio, los británicos hallaron la excusa para exigirles la partida, o que fueran a Grytviken para que les sellaran las tarjetas blancas y les visaran el pasaporte, aceptando así la soberanía de la Corona.

Ante la demora —unas horas— del gobierno argentino en dar una respuesta positiva a las demandas, el gobernador Hunt dispuso el envío del buque antártico HMS *Endurance* con un destacamento de marines a bordo, para evacuar por la fuerza a los trabajadores; actitud agresiva y la primera que involucró a personal militar en el entredicho. En esos momentos, en las islas se producía el relevo bianual de la dotación de marines de la guarnición. En forma circunstancial había el doble de soldados que el número habitual. Embarcaron a los salientes y los enviaron a las Georgias.

El incidente Davidoff fue simplemente una chispa, premeditada, que permitió a los británicos cerrar un episodio en forma satisfactoria para sus intereses, aduciendo un tema de soberanía sobre un contrato comercial autorizado por el Reino Unido, que dejó mal parado a nuestro país.

La crisis de las Georgias precipitó la recuperación de las islas Malvinas bajo supuestos equivocados

El 19 de marzo fue ciertamente la piedra de toque de una serie de confrontaciones en cascada y decisiones político-militares que crearon el escenario de un conflicto armado. La reacción británica por el incidente Davidoff motivó una modificación en la planificación argentina que en secreto preparaba la recuperación de las islas Malvinas sin tiempos definidos. El mensaje del British Antarctic Survey en Georgias del Sur que informaba que «los argentinos han desembarcado» polarizó la acción británica en Londres. En Buenos Aires, la Junta Militar comenzó a estudiar la posibilidad de ocupar las islas Malvinas y Georgias antes de que los británicos pudieran reforzarlas. El vicealmirante Lombardo recibió órdenes de preparar urgentemente la operación de Malvinas. Hubo órdenes y contraórdenes¹¹⁹.

El detonante fue el anuncio, a través de la televisión británica, que dos submarinos nucleares habían zarpado de Gibraltar hacia el Atlántico Sur (luego se comprobó que era información falsa). Las autoridades argentinas tomaron como verídica la noticia. Para evitar comprometerse en un desembarco bajo la amenaza de submarinos nucleares contra sus fuerzas navales, calcularon la fecha posible de arribo de dichas unidades. Estaban convencidos de que a partir de ese momento seguirían destacados allí por varios años¹²⁰.

¹¹⁹ HARRY TRAIN, op. cit., págs. 236 y 237.

¹²⁰ Ibidem, pág. 238.

Ni la corona británica ni el gobierno argentino pudieron moderar estas acciones en el Atlántico Sur y controlar la incipiente crisis. De un incidente menor se llegaría a la guerra. El catalizador del proceso y su activador principal fue el gobierno en las Falkland. A raíz de la crisis en las Georgias, el gobierno argentino decidió ocupar Malvinas.

Pero esto no hubiese sido tan grave si la decisión política de recurrir a la fuerza no se hubiese basado en dos suposiciones —casi axiomas— indemostrados e indemostrables:

- Que el Reino Unido no tenía intenciones de montar una operación militar de la complejidad y el volumen requerido para reconquistar las Malvinas, usando todos los recursos disponibles.
- Que los Estados Unidos adoptarían una posición neutral ante el conflicto.

La realidad se encargaría de demostrar la falta de fundamento de ambas suposiciones.

Además, se había incumplido con la obligación de todo Estado Mayor cuando se proyecta una operación: considerar todas las posibilidades, tanto favorables como desfavorables, y prepararse para afrontarlas. Una simple lectura de la historia hubiese permitido evitar ese error de juicio fundamental.

La respuesta militar británica ya había sido planificada con anterioridad al 2 de abril

Numerosos indicios permiten suponer que la respuesta militar británica ya había sido planificada e, inclusive, su ejecución había comenzado con anterioridad al 2 de abril. Entre esos indicios¹²¹ cabe mencionar:

- Al momento de la recuperación argentina de los archipiélagos sudatlánticos, el ejército británico no solo contaba, como era habitual, con un batallón disponible para actuar de inmediato en caso de necesidad, sino con dos batallones, ambos con sus pertrechos cargados en bandejas de transporte aéreo (*pallets*) de antemano. Asimismo, la notable cantidad de combatientes británicos empleados en el conflicto que hablaban en correcto español sugeriría también un período de preparación muy superior al oficialmente reconocido por el gobierno de Londres.
- Semanas antes del 2 de abril, fue dejada sin efecto la salida de servicio activo de los buques de asalto *Fearless* e *Intrepid*, convenida el año anterior.
- Los portaviones *Hermes* e *Invincible* —el primero en vías de desguace o de venta, y el segundo en proceso de comercialización a Australia, debido al cambio del rol asignado a la Royal Navy en el ámbito de la OTAN— demostraron haber estado preparados y listos para participar en la contienda en cuestión de horas. Partieron hacia el Atlántico Sur el 4 de abril, tras haber participado ambos navíos en maniobras aeronavales de la OTAN en el Mar del Norte, en diciembre de 1981, en un ambiente marino y meteorológico muy similar al del Atlántico Sur. Desde el puerto militar de Portsmouth, desplegaron directo hacia el sur, con solo una escala de cuatro días en Gibraltar, exclusivamente para reabastecimiento de alimentos y combustibles.
- Varios de los buques británicos enviados al Atlántico Sur fueron sometidos a modificaciones estructurales imposibles de realizar en el lapso consignado por la Royal

¹²¹ Los datos consignados se obtuvieron de: MARIANO C. BARTOLOMÉ, "El Conflicto del Atlántico Sur: la hipótesis de una guerra fabricada", en *Boletín del Centro Naval* (BCN) N.º786, abril/junio de 1977; NEVILLE TROTTER, "Las Malvinas y el largo arrastre", de *Proceedings*, junio de 1983 en Revista de Publicaciones Navales (RPN) N.º629, Buenos Aires, 1984; A. GUERITZ, "Malvinas: justificación de la guerra conjunta", de RUSI, septiembre de 1982, en RPN N.º629, Buenos Aires, 1984; SIRO DE MARTINI, "Notas y comentarios a la conferencia del Almirante Train", BCN N.º748, Buenos Aires, 1987; RAÚL SOHR, "Habla un periodista chileno", *Todo es Historia* N.º191, Buenos Aires, 1983; Antonio Deudero Alorda, "Las fuerzas navales de apoyo logístico británico en la crisis de las Malvinas", RPN N.º628, Buenos Aires, 1984.

Navy, de dos a cinco días; entre esas modificaciones se incluyen la transformación de superestructuras e instalaciones de cubiertas de vuelo en diversos buques de guerra y de apoyo.

- A estos indicios debe agregarse que los corredores aéreos entre Gran Bretaña y Ascensión estuvieron abiertos desde el 2 de abril y, un día después, los aviadores británicos comenzaron a utilizarlo, en tanto que el acuerdo angloamericano para empleo de esas facilidades establece un preaviso de 72 horas para grupos de dos o más aviones.

Apenas se inició el conflicto en Georgias, el Reino Unido anunció el envío de dos submarinos nucleares y, luego, cuando la Argentina finalmente retomó la posesión de Malvinas, Thatcher dio la orden de que una flota británica de más de cuarenta buques de guerra partiera rumbo a la región. Poco después partirían otros cien buques. Entre el viaje y la preparación, los cálculos indicaban que los británicos debían estar en posición de ataque recién cuarenta días después de la orden del envío de la flota, es decir, alrededor del 15 de mayo. Sin embargo, la flota británica, en lo que aparece como un verdadero «milagro logístico» —salvo que ya hubieran estado preparados con anticipación— atacó la patrulla argentina en las Georgias el 23 de abril, mientras Haig negociaba con la Argentina. Más allá del tiempo escaso, los veintiún días que tardaron los británicos en llegar a la posición de ataque fueron un espacio de negociación. Al menos eso se pensaba, porque el resultado estaba definido de antemano¹²².

Indudablemente, la estrategia británica para enfrentar la crisis en el Atlántico Sur habría sido planeada por el Reino Unido, y, como principal actor, la Royal Navy con una anticipación de al menos dos a cuatro años previos al desembarco argentino en las islas. Esto se fundamenta en:

- El objetivo estratégico de la corona británica en el Atlántico Sur, luego de la caída del imperio español, estaba orientado a controlar el pasaje de Drake con el fin de poder circular y comerciar libremente entre ambos océanos. Pero a partir de la expedición del buque *Shackleton* y el informe homónimo de 1976, la estrategia se apartó del interés de «comerciar» por el de «poseer», valorizando la soberanía sobre las Malvinas, Georgias y Shetland del Sur, por su potencial económico en alimentos y petróleo.
- Al poseer todos los afloramientos insulares (Arco de Scotia) al norte del paralelo 60°S (al sur de este no se permiten reclamos de soberanía), la proyección sobre el territorio antártico permitiría al Reino Unido reclamar soberanía sobre la Antártida sin ser una nación del hemisferio sur.
- Al recapturar Malvinas en 1982, expulsaron al personal, y destruyeron las estaciones científicas y meteorológicas argentinas en las islas Georgias y Shetland, negando cualquier reclamo argentino sobre las Orcadas del Sur a pesar de que existía un asentamiento desde 1904.
- La adecuación de buques de transporte de contenedores para operar como portaviones durante la guerra (SS *Atlantic Conveyor* y su gemelo SS *Atlantic Causeway*, M/V *Astronomer*, M/V *Contender Bezant*, entre otros), adaptándoles plataformas, sistemas de abastecimiento y depósitos de combustible aéreo, hangares, etc., es prácticamente imposible sin una preparación previa de dos a cuatro años. (Por ejemplo, el *Atlantic Causeway* permaneció activo como reabastecedor hasta el fin del conflicto, y acumuló más de 4000 aterrizajes de helicópteros y más de 500 aterrizajes de aviones mientras estuvo en servicio, según su bitácora)¹²³.

¹²² Ver JOSÉ GARCÍA ENCISO y BENITO ROTOLO, *Malvinas cinco días decisivos*, Buenos Aires, Editorial SB, 2021, pág. 69.

¹²³ "Calzada Atlántica SS" en https://hmong.es/wiki/Atlantic_Causeway

En abril de 1982, intereses políticos de ambas naciones convergieron para que los respectivos gobiernos buscaran enmendar sus problemas internos accionando militarmente en el Atlántico Sur, en la creencia de que no pagarían un costo oneroso.

Sobre ese falso preconceito, la Argentina recuperó la posesión de las islas con una operación de desembarco anfibia impecable, seguida por un colosal puente aéreo, partiendo del supuesto de que los británicos no utilizarían la fuerza para recuperar la posesión usurpada desde 1833. Por su lado, el Reino Unido montó la impresionante operación aeromarina *Corporate*, convencido de que una exhibición de fuerza y eficiencia castrense bastaría para que la Argentina, sin luchar, renunciara al centenario reclamo de recobrar la posesión y soberanía de las islas Malvinas, a la vez que le posibilitaría a la Royal Navy reflotar su antiguo prestigio naval y recuperar el rol que siempre había cumplido para el Reino Unido en la defensa de sus intereses de ultramar, independientemente de su nuevo rol en la OTAN.

La planificación de la Operación Azul (Rosario) estuvo acotada únicamente a la recuperación de Malvinas

A principios de 1981, la Junta Militar decidió que la cuestión Malvinas ocuparía un papel preponderante en la política exterior. La planificación de la recuperación de las islas, como se ha expuesto, fue encomendada y redactada en absoluto secreto por la Comisión de Trabajo de acuerdo con la orden del Comité Militar, sin la intervención del Estado Mayor Conjunto. Se omitió trabajar con los organismos específicos de planeamiento, generando errores y omisiones que afectaron la orientación estratégica militar.

Cabe acotar que esta decisión resulta prácticamente inédita en los procesos de planeamiento teniendo en cuenta que se estaba previendo simplemente la materialización de una hipótesis de guerra no desarrollada hasta ese entonces, cuando lo normal hubiera sido asignar la tarea al Estado Mayor Conjunto, organismo específico para ella¹²⁴.

La operación consistiría básicamente en un desembarco helitransportado desde el rompehielos *Almirante Irizar*, el buque de apoyo antártico *Bahía Paraíso* y el transporte naval *Bahía Buen Suceso*. Todos contaban con plataformas para helicópteros que introducirían las tropas en sucesivas oleadas. Una vez controlado el aeropuerto, aterrizarían los aviones C-130 Hercules con las tropas del Ejército y los medios de la Fuerza Aérea que operarían el aeródromo.

En el seno de la Comisión, surgieron dudas sobre el alistamiento de los medios y el adiestramiento del personal, particularmente en las unidades del Ejército que, en los primeros meses del año, incorporaba la nueva clase de conscriptos. Por tal motivo, el plan original preveía que, una vez decidida la operación, se requiriese un preaviso no menor de quince días para ejecutarla. También se pedía disponer de más tiempo en el calendario para adiestrar mejor al personal, solo posible al promediar el año. Se consideró que la fecha de ejecución más temprana aceptable era el 9 de julio. En la Fuerza Aérea, la mayoría de los sistemas de armas de combate, excepto el Canberra, no disponían de capacidad ofensiva nocturna, razón por la cual quedó asentado que la fecha aconsejable era posterior a septiembre.

En un apéndice del Plan Esquemático figuraron una serie de consideraciones. En distintos agregados constó que el plan debía ser cumplido con previsiones anteriores y posteriores a la conquista del objetivo. Como no incluía medidas para una defensa posterior, se pautó que el día después sería contemplado en otro plan, elaborado por otra orden. También se incluyeron recomendaciones para que fueran instrumentadas por otros estamentos del gobierno nacional.

Es interesante destacar detalles relativos a las fechas. En ningún momento el Comité Militar, y ninguno de sus miembros, fijó un día “D” probable. Tampoco se urgió para que se entregara el plan en un momento vinculado con el día “D”. También se pone énfasis en

¹²⁴ COMISIÓN DE ANÁLISIS (*Informe Rattenbach*), op. cit., párrafo 149.

que dicha planificación carecía de los documentos de los niveles superiores acostumbrados. Ni la Directiva de Estrategia Nacional (DENAC) ni la Directiva Estratégica Militar (DEMIL) vigentes aludían siquiera a la maniobra de la recuperación de las islas para la que se debían confeccionar los Planes de Campaña.

El 23 de marzo, luego del incidente Davidoff en las islas Georgias, se reactivó el Plan de la Comisión de Trabajo, pero con un cambio sustancial en su ejecución: los transportes de la Armada *Almirante Irizar*, *Bahía Buen Suceso* y *Bahía Paraíso* previstos no estaban disponibles por estar cumpliendo tareas antárticas.

Se emitió el plan Operación Azul, que luego sería Operación Rosario, con intervención del buque de desembarco ARA *Cabo San Antonio*, la Infantería de Marina y tropas del Ejército Argentino, mientras que la Fuerza Aérea realizaría un asalto aéreo en el aeropuerto de Stanley. Se crearía el Teatro de Operaciones Malvinas a cargo del general de división Osvaldo Jorge García.

El adelantamiento de la fecha de recuperación de las islas resultó una clara falla de oportunidad, pues no permitió completar el equipamiento, la preparación y el adiestramiento de los medios de las Fuerzas Armadas argentinas. Esta situación favoreció a la Royal Navy, pues habría sufrido la disminución importante de una parte de su flota atendiendo a los cortes presupuestarios previstos y al nuevo rol estratégico asignado por la OTAN.

El 2 de abril, se recuperaron las Malvinas y el plan se cumplió tal como estaba estipulado, excepto por la demora de 24 horas debido a las malas condiciones meteorológicas para el desembarco. Ese mismo día, el Reino Unido convocó al Consejo de Seguridad en la ONU, el cual emitió la Resolución 502.

Clausewitz insiste en que el objetivo político de una guerra debe ser claro y preciso. Eso no sucedió en la Operación Rosario. Se desconoce si lo que se perseguía era recuperar definitivamente las Malvinas o bien obligar al Reino Unido a reanudar negociaciones de buena fe. Antes bien, se trataba de objetivos antagónicos. Por lo demás, desde el punto de vista estrictamente militar, la Operación Rosario fue correctamente ejecutada; desde la planificación hasta la rendición británica, de acuerdo con las previsiones y respetando los criterios impuestos por la conducción superior¹²⁵.

Una vez enviada la flota, el Reino Unido solo optó por la respuesta armada para la solución del conflicto

El inmediato despacho de una formidable flota de invasión en los primeros días de abril fue el reflejo de que los británicos ya estaba alistados y de que no vendrían al Atlántico Sur solo como un factor disuasivo, sino que, por el contrario, utilizarían toda su maquinaria de guerra para justificar la permanencia futura de su flota de superficie.

Por otra parte, les serviría para fortalecer políticamente al Reino Unido dando un escarmiento rotundo a un país que pretendía poner en ridículo su sistema colonial.

Margaret Thatcher señala en sus memorias: «¿Cuál era la opción? ¿Que un vulgar dictador gobernara a los súbditos de la Reina mediante el engaño y la violencia? Esto nunca sucedería mientras yo fuera primera ministra». La primera ministra británica nunca tuvo el propósito de negociar; se ceñía a que la Argentina debía retirarse y recién entonces hablarían¹²⁶.

De particular interés es la brecha entre las premisas en que basaron sus decisiones los gobernantes británicos, por un lado, y las que usaron para basar las suyas los argentinos, por el otro. Entre la ocupación de las islas el 2 de abril y los bombardeos del 1 de mayo sobre las bases aéreas de Malvinas, las autoridades argentinas actuaron en la convicción de

¹²⁵ COMISIÓN DE ANÁLISIS... (*Informe Rattenbach*), op. cit., párrafo 149.

¹²⁶ JOSÉ GARCÍA ENCISO y BENITO ROTOLO, op. cit., pág 69.

que estaban envueltas en el manejo de una crisis diplomática. Los británicos lo hicieron en la convicción de que estaban en guerra.

El objetivo político argentino era generar «una solución diplomática para recuperar la soberanía sobre las islas». Los objetivos británicos fueron «defender los intereses de los residentes en las islas y castigar la agresión»¹²⁷.

Tomada la decisión de defender Malvinas, las Fuerzas Armadas fueron desplegadas a un nuevo Teatro de Operaciones, sin las correspondientes previsiones, sin preparación y con un alto grado de improvisación

El 3 de abril, con la información de que el Reino Unido había movilizado una flota de guerra para recuperar las islas por la fuerza, el Comité Militar creó el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS) a cargo del vicealmirante Lombardo, reemplazando al Teatro de Operaciones Malvinas (TOM). Ese mismo día se promulgó la DEMIL 1.

El vicealmirante Lombardo expuso la situación ante el COMIL y, tras un extenso debate, surgieron las siguientes ideas rectoras¹²⁸:

- En cumplimiento de la Resolución 502, la Argentina se abstendría de usar la fuerza. Se adoptaría una actitud estratégica defensiva. No se abriría el fuego ni aún ante la presencia enemiga, salvo como respuesta a una agresión concreta por armas enemigas.
- La Flota de Mar debía regresar de inmediato a Puerto Belgrano como estaba previsto en el plan de la Operación Azul (o Rosario). Luego de reaprovisionarse zarparía y permanecería fondeada en las aguas protegidas del Rincón de Bahía Blanca.
- El ámbito de jurisdicción del TOAS era el mar y los archipiélagos en él insertos. Nada en el continente.
- Las fuerzas que se le asignaban eran las propias del Comando de Operaciones Navales, más todo lo desplegado en Malvinas, fueran estas del Ejército, de la Armada o de la Fuerza Aérea. No tendría bajo sus órdenes ninguna tropa ni medios del Ejército ni de la Fuerza Aérea que estuvieran en el continente. No tenía ninguna Reserva establecida.
- Debía coordinar con el Comando Aéreo Estratégico —que se activaría sobre la base del Comando de Operaciones Aéreas a cargo del brigadier mayor Weber, y que conduciría todo lo relativo a las acciones de la Fuerza Aérea en el Teatro— tanto la exploración y obtención de información, como el ataque a los blancos y el apoyo de fuego.

Sobre la base de estas directivas, expresó:

- Que trataría de dar a la Flota una misión más activa que la de permanecer fondeada en el Rincón.
- Que se debería planear la acción defensiva del archipiélago sobre la base de un punto fuerte en la capital dadas las dificultades de desplazamiento en tiempo y oportunidad de la propia tropa.
- Que las Fuerzas Armadas argentinas no tenían capacidad para obtener el dominio naval ni aéreo de la zona del objetivo.
- Que no disponía de ninguna capacidad como para desgastar al enemigo mientras este se mantuviera al este del archipiélago hostigando y aislando a nuestra guarnición.
- Si el enemigo se aproximaba a la costa para desembarcar, sería la única oportunidad para desgastarlo aprovechando esa fase crítica.
- Se deberían dejar de lado las divergencias doctrinarias, particularmente entre la Fuerza Aérea y la Armada, sobre responsabilidades en la exploración y en el ataque a blancos navales. Se debían aunar esfuerzos.

¹²⁷ HARRY TRAIN, op.cit., pág. 234.

¹²⁸ JUAN JOSÉ LOMBARDO, *Errores, anécdotas y reflexiones...*, op. cit., pág 53.

Para el planeamiento de la defensa de Malvinas, el Comando del TOAS dispuso de un documento rector que era la DEMIL 1 ya desactualizado, puesto que se fundamentaba sobre supuestos falsos. En concreto, no existía ningún planeamiento previo y se debió adecuar a las circunstancias. No había ninguna publicación conjunta excepto la Doctrina Básica. No se disponía de diccionario de términos operativos, ni manual de planificación conjunta (el primero apareció en 1986). No había códigos, claves ni manuales de operaciones compatibles entre las tres fuerzas armadas, que hasta en lo administrativo se manejaban en forma diferente. Por ende, no se correspondía con ningún concepto básico conjunto porque simplemente no existía.

El procedimiento adoptado por la Junta Militar para preparar a la Nación para la guerra contradijo las más elementales normas de planificación vigentes en las Fuerzas Armadas y en el Sistema Nacional de Planeamiento¹²⁹.

La orgánica definitiva de la conducción de las operaciones en Malvinas se constituyó de la siguiente forma:

El comando supremo de las fuerzas fue ejercido por el tripartito Comité Militar, no por el Presidente. El Estado Mayor Conjunto era su órgano asesor¹³⁰.

En el segundo nivel estaban: el Comando del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, el Comando Aéreo Estratégico y la Reserva Militar.

La Reserva Militar fue la Brigada Aerotransportada del Ejército que no llegó a ser empleada.

El Comando Aéreo Estratégico, a cargo del brigadier mayor Helmuth Conrado Weber, tuvo como principal brazo ejecutor a la Fuerza Aérea Sur, comandada desde Comodoro Rivadavia por el brigadier Horacio Ernesto Crespo. Los aviones de la Fuerza Aérea que, basados en el continente, actuaban sobre Malvinas dependían de la FAS.

El comandante del TOAS (COATLANSUR) tenía a todas las fuerzas navales en su conjunto y como gran subordinado a la Guarnición Conjunta Malvinas, con el general de brigada Menéndez como comandante conjunto. (Ver Capítulo 2 “Rumbo al 2 de abril”).

Persistía aún el problema de las misiones y tareas que la ley y los reglamentos fijaban a las fuerzas. En teoría, la aviación naval solo debía tener aviones de ataque para actuar desde portaviones y no operar desde bases terrestres. Los aviones de Fuerza Aérea no podían atacar blancos navales. Por esta razón nunca se habían realizado adiestramientos conjuntos. Según estas normas ningún avión de la FAA debió atacar a los buques británicos. Las rigideces del accionar conjunto ocasionaron discusiones y resquemores, en particular, entre los mandos aéreos y navales. Por la misma causa, la orgánica dispuesta no fue acertada: con el COMIL como máximo nivel conjunto, resultó difícil comandar las operaciones, y cada Fuerza Armada condujo sus medios sin concentrar un esfuerzo conjunto. Así se fue a la guerra.

La Fuerza Aérea Argentina, pese a la vigencia de la Resolución 1/69 con la restricción de no intervenir en operaciones aeromarítimas, empeñó todos sus medios de combate para la guerra aeronaval

La Comisión BANIM entrevistó al brigadier (R) Knud Erik Andreasen, que ocupaba la jefatura del Departamento Planes y Programas del Comando de Operaciones Aéreas, y participó en el planeamiento y en el proceso decisorio dentro de la Fuerza para la preparación y/o eventual participación en un conflicto con el Reino Unido por Malvinas. El brigadier Andreasen expresó:

¹²⁹ COMISIÓN DE ANÁLISIS... (*Informe Rattenbach*), párrafo 173.

¹³⁰ DENAC 1, “Concepto estratégico militar”, pág. 17.

Una vez que asume el general Galtieri como presidente de la Junta Militar, el 22 de diciembre de 1981, el almirante Anaya, que ejercía la titularidad de su fuerza desde septiembre de 1981, propone como objetivo de gobierno la recuperación de Malvinas.

Dentro de la interrelación entre la Fuerza Aérea y la Armada existía ya el conocimiento de que la recuperación ya había sido establecida desde hacía tiempo. Se habían realizado ejercicios de gabinete en la Escuela de Guerra Naval con esta hipótesis y de hecho cuando la Fuerza Aérea tomó conocimiento del tema, con las primeras instancias de planificación de lo que sería la Operación Rosario, la Armada tenía todas las previsiones listas incluso con acabada información de inteligencia.

Dentro de este contexto, una operación de recuperación de Malvinas suponía de hecho un Teatro de Operaciones eminentemente naval, donde a la Fuerza Aérea le cabrían por doctrina conjunta solamente Operaciones de Apoyo.

Existe otro antecedente durante el gobierno de Isabel Martínez de Perón, cuando el almirante Massera propone a la presidente esta operación que fue rechazada de plano.

Volviendo a los sucesos en forma más o menos cronológica, el almirante Anaya insiste con la llegada del general Galtieri, y este acepta a regañadientes realizar la operación de recuperación de Malvinas con dos condiciones:

- Que la operación debía ser en forma conjunta.
- Que de realizarse la toma, debía ser de forma incruenta.

Las reuniones conjuntas se inician los primeros días de enero de 1982, y a la Fuerza Aérea la encuentran sin ningún preaviso o previsión, incluso a los oficiales superiores que intervinieron se los convoca en plena licencia anual.

La postura de la Armada —y en eso había basado su planificación— es que era el momento de recuperar las Malvinas porque, debido a la situación económico-política del Reino Unido, era improbable que reaccionara con una respuesta armada.

Luego de la operación de recuperación, al suponer que no habría reacción por parte del Reino Unido, se entraría a una negociación bajo la tutela de Naciones Unidas donde el objetivo sería la instauración de las islas bajo tres banderas (ONU, Argentina y Reino Unido).

Como oficiales de Estado Mayor, sabemos que dentro de toda planificación se deben plantear las suposiciones; y que según cuántas suposiciones se tomen en cuenta, obligatoriamente se deberán redactar los correspondientes Planes Alternativos y con cada una de ellas una serie de preguntas:

¿Qué pasaría si el Reino Unido reacciona?

¿Qué pasaría si decide unilateralmente ir a un conflicto armado?

¿Qué peso tiene Naciones Unidas, siendo que una de las partes en conflicto es un miembro permanente?

¿Hasta qué punto la Argentina está en condiciones de escalar el conflicto?

¿Qué preparación tienen las FF.AA. en caso de un conflicto con el Reino Unido?

Nos podemos hacer varias preguntas más, pero de hecho hubo una cierta seguridad de que los acontecimientos se encarrilarían de una sola manera, en base a que no habría respuesta armada por parte del Reino Unido.

Una vez concretada con éxito la Operación Rosario, ¿por qué la Fuerza Aérea decide empeñarse en un conflicto eminentemente aeronaval, no limitándose a su responsabilidad colateral, sino avanzando a un posicionamiento de responsabilidad primaria y específica, con sus medios de combate no preparados en adiestramiento y armamento para batir objetivos navales?

No poseemos elementos de juicio acabados, es muy difícil analizar desde el punto de vista de la motivación, el desafío, la improvisación; la respuesta quedará en la conciencia de quienes tuvieron que tomar las decisiones difíciles, y en eso tenemos que pensar: ¿Cuál hubiera sido el estatus político-militar de la Fuerza si se hubiera rehusado, argumentando la vigencia de una normativa conjunta que la limitaba a una participación secundaria en una guerra aeronaval?

Indudablemente en el contexto de la causa Malvinas, conocidos los acontecimientos del 2 de abril, dentro de las unidades de la Fuerza nadie pretendía —con completa seguridad— que nos quedásemos al margen con la excusa de una normativa conjunta.

Sin ánimo de cargar culpas a nadie, en su momento se tomó esta decisión y la Fuerza asumió una responsabilidad que estaba más allá de su alcance, y lo hizo con toda su gente, aún sin tener la preparación y los medios adecuados; sin embargo, estuvo a la altura de las circunstancias, improvisando, cambiando las tácticas o buscando permanentemente una debilidad en el enemigo que permitiera sacar una mínima ventaja.

Se pagó un alto precio en vidas, especialmente nuestros aviadores de caza que hoy son nuestros héroes, pero ellos dieron testimonio de cumplir su juramento de defender a la Patria y a su Bandera.

Consideramos que las circunstancias de la entrada en el conflicto no fueron parejas, ya que toda la preparación previa la venía manejando la Armada y, una vez iniciado el conflicto, no empeñó la totalidad de su potencial salvo honrosas excepciones, ya que la flota encabezada por su portaviones fue replegada a Puerto Belgrano en pleno mes de mayo.

Tales circunstancias, excepto la tragedia del crucero *General Belgrano*, siempre dejó un sabor amargo en nuestra gente, incluso porque hoy en día se pretende escribir una historia diferente, pero las cosas se deben decir como realmente sucedieron y en todo caso el juicio de la historia es el que dará la razón.

Solo después del desembarco en San Carlos, se aprobó una orgánica de conducción superior. El 22 de mayo, el Comité Militar creó el Centro de Operaciones Conjuntas (CEOPECON), con sede en Comodoro Rivadavia, integrado por el general de división Osvaldo García, comandante del 5° Cuerpo de Ejército; el brigadier mayor Helmuth Weber, comandante de Operaciones Aéreas; y el vicealmirante Juan José Lombardo, comandante de Operaciones Navales.

La Fuerza Aérea Argentina, en solo veintisiete días y sin preaviso, estuvo desplegada con todos sus medios y en condiciones para entrar en operaciones

El planeamiento de la Fuerza Aérea, además del asalto aéreo del 2 de abril como parte de la Operación Rosario, respondió al Plan de Operaciones 2/82 Mantenimiento de la Soberanía, preparado por el Comando Aéreo Estratégico. El brigadier mayor Weber, al enterarse de que la Junta Militar consideraba la hipótesis de recuperar Malvinas, no dudó en asumir al Reino Unido como enemigo. Sin embargo, se le ordenó no alistar más unidades aéreas que las involucradas en la recuperación.

No obstante, Weber decidió que se redactara el citado Plan de Operaciones que sería completado en los primeros días de abril, donde se asignaban las tareas de exploración y reconocimiento, en coordinación con el comandante del Teatro de Operaciones Atlántico Sur en las áreas adyacentes a las islas Malvinas (500 millas náuticas), para interdictar la flota británica cuando se ordenase, y para realizar operaciones aéreas tácticas en las islas mediante exploración y reconocimiento, reconocimiento ofensivo, apoyo de fuego cercano

y defensa aérea directa. Establecía, también, medidas de coordinación con el Comando del TOAS y con la Fuerza Aérea Sur (FAS), determinando que la orden inicial de ataque sería dada por el Comandante del Teatro de Operaciones Atlántico Sur y confirmada por el Comando Aéreo Estratégico (CAE). Disponía además que, durante las operaciones, el CAE debía apoyar los requerimientos del COATLANSUR sin interferir en su acción.

El plan fue redactado con el grado de detalle adecuado para permitir a la FAS, como comando subordinado, realizar su planeamiento contribuyente con adecuada libertad de acción, estableciendo la prioridad de los blancos a atacar y las medidas de coordinación.

Indudablemente, salvo para los pocos medios convocados para el 2 de abril, para el caso de la Fuerza Aérea no existió ningún tipo de preaviso. Casi la totalidad del personal se enteró de la recuperación de Malvinas cuando se hizo público por los medios en la mañana.

La Fuerza Aérea, manteniendo las características de movilidad y versatilidad, estaba bien preparada para movilizarse, ya que desde el año 1978, con el conflicto limítrofe con Chile, había desarrollado eficientes capacidades de despliegue bajo el concepto de Escuadrones Aeromóviles, o sea, la aptitud de operar en un aeropuerto ajeno a su base de asiento, con despliegue rápido de su apoyo logístico por modo aéreo a fin de estar en aptitud de combate en cuestión de horas. Esto, que parece sencillo, insumió un tiempo considerable porque las previsiones logísticas de personal y material implicaban espacio y peso en un número limitado de aviones de transporte, y debían ser adecuadas a las previsiones de operación de las diferentes unidades. A su vez, cada escuadrón de aviones de combate poseía un plan de despliegue particular con el material convenientemente tabulado y adecuado a sus necesidades.

Por otra parte, desde el conflicto con Chile, los aeropuertos de la Patagonia que no eran bases permanentes se habían ido adecuando y ya estaban previstos los lugares de operación, los refugios antiaéreos, las previsiones de combustible, el armamento, el alojamiento para el personal en las ciudades cercanas, etc.

La mayoría de las unidades comenzó su alistamiento desde el mismo 2 de abril, y, dependiendo de la disponibilidad de los aviones de transporte, comenzaron a desplegar entre el 4 y 5 de abril sin dar preaviso a las unidades de combate y de transporte de los aeródromos de destino: Comodoro Rivadavia, San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos y Malvinas. El traslado de personal y de material significó un gran esfuerzo logístico, realizado en casi su totalidad por medio aéreo. Esta enorme movilización fue absorbida por la aviación de transporte, que al mismo tiempo debió cumplir con las previsiones del puente aéreo hacia Malvinas de las otras fuerzas, especialmente del Ejército.

Además, se coordinó a través del CAE que aviones de combate de la Fuerza Aérea pudieran operar desde bases aeronavales de la Armada Argentina en (Trelew, Bahía Blanca y Río Grande). En veintisiete días la Fuerza Aérea alistó y desplegó todos sus medios.

La conducción de la Fuerza Aérea nunca ordenó un estudio o planeamiento que tomara Malvinas como hipótesis de conflicto; no obstante, el alto grado de preparación logrado durante el periodo de tensión con Chile brindó sólidos cimientos para hacer frente a una situación inesperada. Sin duda, la experiencia lograda previamente con los Escuadrones Aeromóviles fue muy valiosa para enfrentar la crisis, pese a la irracional normativa que impedía a la Fuerza Aérea operar sobre el mar, negándole así una de sus principales ventajas: su capacidad para no estar limitada por los obstáculos naturales. Esa capacidad —que le había sido negada— fue, sin embargo, la que suplió las deficiencias de la logística de toda la Guarnición Malvinas y siguió funcionando con eficiencia hasta el momento mismo de cesar el combate.

El Puente Aéreo a Malvinas constituyó una operación sin precedentes en la aviación de transporte argentina, y fue mantenido hasta el último día del conflicto

Las cifras totales son presentadas en el ANEXO 4 “Puente Aéreo: esfuerzo total durante el conflicto”, del Capítulo 17 “Protagonismo de los Escuadrones Aéreos”.

Las operaciones de exploración y reconocimiento lejano (ERL) constituyeron un elemento de información estratégica esencial en todo el conflicto

Asumida la responsabilidad y atribución de la Fuerza Aérea en la exploración y reconocimiento estratégico, de acuerdo con lo ordenado y planificado por el Comando Aéreo Estratégico (CAE), a partir del 2 de abril, se dispuso la asignación de los medios para realizar dicha tarea a grandes distancias sobre el Atlántico y con material de gran autonomía.

Los medios asignados inicialmente fueron los KC-130 y los Boeing B-707. Los primeros, al poseer la capacidad de reabastecedores, contenían en la bodega un tanque de 13.900 litros de combustible utilizables en su totalidad por el mismo avión, lo que ampliaba en modo considerable la autonomía. Se efectuaron diversas salidas de exploración lejana (ver Capítulo 7 “Operaciones aéreas en abril”), pero con el inicio de las hostilidades los KC-130 quedaron afectados exclusivamente al reabastecimiento de los aviones de combate.

Fue primordial la información de los B-707 en el seguimiento y la aproximación de los buques de la Task Force al área de Malvinas, como así también de los buques logísticos que la abastecían.

La información de inteligencia relevada permitió el ataque del superpetrolero *Hercules* con una escuadrilla de BMK-62 Canberra y el C-130 bombardero.

La Fuerza Aérea Argentina no disponía de experiencia para operar en un teatro de operaciones aeromarítimo, ni de armamento apto contra objetivos navales

De la noche a la mañana, las unidades de combate de la Fuerza Aérea se encontraron insertas en un escenario completamente distinto para el que se habían adiestrado y que no figuraba ni siquiera en su doctrina de empleo. Además, según cómo se iban desarrollando los acontecimientos, se hallaban frente a la posibilidad cierta de entrar en un conflicto real contra una gran y experimentada potencia aeronaval.

Existía poca experiencia en vuelos de grandes distancias sobre el Atlántico y ninguna en planificar operaciones ofensivas sobre blancos navales.

En la década del 70, se habían desarrollado nuevas capacidades, principalmente por la adquisición de sistemas de armas con adecuado poder ofensivo, mejoras sustanciales en la organización y el despliegue con la constitución orgánica de los Escuadrones Aeromóviles, la preparación y adecuación de las bases en la Patagonia, etc.

El conflicto con Chile en 1978 permitió afianzar un grado de alistamiento más que aceptable, con tripulaciones entrenadas en todos los roles de combate. Pero a partir del 2 de abril, se dispuso de un exíguo tiempo de adaptación al nuevo teatro de operaciones, con los elementos y capacidades que se disponían en ese momento.

Luego del despliegue de los Escuadrones a las bases continentales, se dio inicio a una intensa actividad de adiestramiento, probando tácticas, armamentos y configuraciones de combustible, mientras la aviación de transporte, totalmente comprometida, se abocaba en el tremendo esfuerzo del Puente Aéreo a Malvinas que duró hasta el último día del conflicto.

Equipamiento personal antiexposición: el problema inicial con que se debía lidiar era la supervivencia de las tripulaciones en caso de eyección sobre el mar. No se disponía de

trajes antiexposición en ninguna de las unidades de la Fuerza, salvo las tripulaciones de helicópteros de la VII Brigada Aérea que los utilizaban en las campañas antárticas de verano¹³¹. Inicialmente se utilizaron varios equipos facilitados por la Armada, otros fueron adquiridos con celeridad, y se llegó a adaptar como buzos de vuelo los trajes de neoprene fabricados por una empresa en Puerto Madryn que manufacturaba equipos de buceo. Estos fueron probados en combate y salvaron la vida de varios pilotos.

En el inicio de las hostilidades, todavía había tripulantes de aviones de combate que no estaban adecuadamente equipados, pero de igual modo comenzaron las misiones a Malvinas.

Los pilotos de Pucará y de helicópteros desplegados en Malvinas volaron todo el conflicto sin traje antiexposición.

Navegadores autónomos: de los sistemas de armas de combate solamente los A-4C y los BMK-62 Canberra poseían navegadores autónomos; los primeros con la incorporación de equipos Omega, y los bombarderos con un navegador Doppler de muy buenas prestaciones.

Durante el transcurso del conflicto, fueron instalados en el Área Material Río IV equipos Omega en un número limitado de A-4B que eran utilizados por los jefes de escuadrilla.

El resto de los sistemas de armas solo poseía equipos de navegación ligados a radioayudas normales VOR/ILS/NDB, que para el caso eran completamente inútiles en el teatro de operaciones.

Los M-III EA y los M-5 Dagger serían guiados por el radar Malvinas en caso de que se los detectara; de lo contrario y dependiendo de la meteorología, debían realizar navegación a la estima y visual una vez llegados a las islas; el tramo sobre el Atlántico se realizaba sin referencias y con apoyo limitado de los radares continentales, o el encendido esporádico de alguna radioayuda para orientarse hacia el rumbo y radial de salida.

El Escuadrón I de M-5 Dagger que operó en la BAN Río Grande utilizó los aviones Learjet 35 A militares como guías, hasta los puntos iniciales prefijados próximos a las islas, normalmente en el comienzo del tramo de vuelo rasante.

Los Pucará y los helicópteros Bell 212 que operaron en Malvinas no contaban con navegadores autónomos, y volaron mediante navegación visual por referencias y algunas veces apoyados por radar. Los Chinook poseían dos navegadores inerciales autónomos y un equipo Omega. Las escuadrillas de Pucará enviadas a las islas siempre fueron acompañadas por un guía del Escuadrón Fénix.

Contramidas electrónicas: no se contaba con equipos de alerta radar (RWS) en ningún avión de la Fuerza, y las posibilidades de realizar engaño electrónico mediante *chaff* siempre sería a destiempo si no se conocía la amenaza.

El apoyo técnico del sistema de armas Canberra ideó sobre la marcha un lanzador de *chaff* comandado desde la cabina, que resultó con buenas prestaciones durante las misiones de bombardeo nocturno. Para el resto de los aviones de combate, se improvisaron, en la mayoría de los casos, colocando el contenido de paquetes de *chaff* en los frenos de vuelo, que una vez abiertos se liberaban al exterior. El inconveniente era que penalizaban el uso de los frenos de vuelo que, en el caso de los Mirage/Dagger, se utilizaban muchas veces para mantener la posición en una formación; debido a esto, muchas veces se liberaron inadvertidamente (Ver Capítulo 13 “La FAS se empeña a fondo”).

Armamento: Al no tener responsabilidad de intervención en el teatro de operaciones marítimo, la Fuerza Aérea solo poseía las armas adecuadas para blancos terrestres y para un

¹³¹ Los trajes antiexposición utilizados por la tripulación del Chinook matrícula H-91, que fue replegado de la Base Vicecomodoro Marambio a Río Gallegos en el mes de abril, fueron entregados de inmediato a las tripulaciones de combate.

entorno operacional completamente distinto. Por lo tanto, debieron adaptarse no solo el armamento sino también los procedimientos para adecuarlos al ataque de objetivos navales.

Durante el mes de abril, personal de la Armada Argentina realizó algunas visitas a las unidades de caza de la Fuerza Aérea para exponer las capacidades del armamento de los destructores Tipo 42 (*Hercules* y *Santísima Trinidad*), similares a los británicos que constituirían el escudo antiaéreo para proteger a la flota. La conclusión fue que prácticamente la barrera de defensa era inexpugnable con bajas de hasta un 90% de probabilidad de derribo de los aviones atacantes.

Por las características del armamento portante, o sea bombas convencionales de caída balística estándar, no había otra forma de realizar el ataque que no fuera sobrevolando el buque, con el consiguiente riesgo de estar expuesto al armamento antiaéreo de medio y corto alcance durante la aproximación y el escape.

En aquel mes una escuadrilla de aviones M-5 Dagger, operando desde la BAN Comandante Espora, realizó una serie de pruebas de ataque sobre un destructor Tipo 42 en las afueras de Puerto Belgrano. Se probaron aproximaciones a diferentes alturas con diversos ángulos y con resultado similar; los radares de adquisición tenían el suficiente tiempo de tomar los blancos y «lanzar» los misiles con un alto porcentaje de derribo.

El jefe de escuadrón M-5, mayor Juan Carlos Sapolski, se encontraba a bordo del buque y observó que por momentos los radares perdían las aproximaciones rasantes a muy baja altura y máxima velocidad, demostrando cierta vulnerabilidad de los sensores.

De ahí en más, se optaría por una aproximación a los buques a máxima velocidad y en vuelos extremadamente rasantes para tener alguna posibilidad de llegar al blanco en un menor tiempo de exposición. (Ver Capítulo 5 “Despliegue en el continente”).

Antes del inicio de las hostilidades, el adiestramiento fue intenso dado que no había experiencia al respecto en un escenario marítimo; el vuelo rasante sobre el mar a alta velocidad es mucho más riesgoso al no contar con radioaltímetro ni con referencias visuales, debiendo el piloto controlar la actitud del avión con la palanca de mando constantemente. Algunos escuadrones optaron por ejercitaciones contra barcos encallados en la costa patagónica que, viniendo desde el mar, daban una visión más realista del ataque contra un buque. (Ver capítulos 5 “Despliegue en el continente” y 7 “Operaciones aéreas en abril”).

El siguiente problema fue que no se disponía de armamento adecuado. Las bombas disponibles, llamadas de Propósitos Generales (PG), eran de fabricación británica, estadounidense y española con buenos resultados para lanzamiento con ángulo de picada; equipadas con espoletas con tiempo de armado mínimo de tres segundos para lograr una separación segura con el avión en el momento de lanzamiento, mientras que la detonación podía ser instantánea o con retardos variables de explosión. La otra opción para ataque rasante eran las bombas frenadas con paracaídas, con armado de espoleta también de tres segundos y explosión instantánea: el frenado lograba separar la bomba del avión, pero obligaba a lanzarla de modo que volaran ese tiempo antes de impactar contra el blanco, lo que implicaba una altura mínima de pasaje de 30 metros sobre el punto de impacto, y, en el caso de buques, se debía sumar la altura promedio de estos, lo cual forzaría a pasajes no inferiores a 50 o 60 metros sobre ellos.

Para la opción de lanzamiento de bombas lisas (sin paracaídas), en todos los casos se debería contar con un retardo de explosión ya que de ser instantáneo provocaría la detonación muy cercana al avión atacante con altísima probabilidad de dañarlo o incluso derribarlo. Lo mismo ocurriría con los restantes componentes de la escuadrilla ya que se encontrarían con las esquirlas y la onda expansiva de la bomba del avión precedente.

Durante el mes de abril, se efectuaron múltiples comprobaciones de armamento donde surgieron varias novedades. Las bombas frenadas con paracaídas lanzadas a muy baja

altura lograban la apertura de aquel sin conseguir el armado de la espoleta; y en caso de armarse al ser lanzadas desde más altura, las bombas no detonaban en el agua ya que no se alcanzaba un impacto de suficiente intensidad como para activar la espoleta. Con respecto a las bombas lisas, en todos los casos se debía usar la detonación con retardo, pero el mayor problema era que con el lanzamiento extremadamente bajo, el vuelo balístico hasta el impacto era menor de tres segundos, por lo tanto, no alcanzaría para el armado del mecanismo de la espoleta.

A fin de buscar alternativas de armamentos que se adecuaran al empleo inédito previsto por la Fuerza Aérea para el ataque a los buques británicos, en el Comando Aéreo Estratégico se constituyó un equipo que reunía pilotos de Skyhawk, ingenieros de varias especialidades y mecánicos armeros de cada sistema de armas, todos con vasta experiencia. De la «tormenta de ideas» surgió la posibilidad de emplear bombas lisas sin paracaídas, y la necesidad de disponer de bombas livianas para disminuir la energía en el impacto y aumentar la probabilidad de que quedaran retenidas adentro de los buques. Dado que estas bombas, una vez lanzadas, iniciarían un suave descenso pero continuarían volando debajo de la panza del avión casi hasta el impacto en el buque, a fin de posibilitar el lanzamiento desde menos de 30 metros de altura era necesario reducir el tiempo de armado de las espoletas a 1 o 1,5 segundos y, en esta condición, sería necesario disponer de un retardo a la explosión de al menos 8 segundos para evitar que el avión atacante sea alcanzado por las esquirlas de su propia bomba.

En la búsqueda de retardos adecuados, se disponía de una espoleta británica, de cola, con un retardo a la explosión de 25/30 segundos, o sea bastante más que los 8 segundos necesarios. Además, quitando una traba en el mecanismo, se le podía reducir el tiempo de armado a medio segundo. Pero la espoleta contaba con rosca de 3 pulgadas, apta para las bombas MK-17 británicas de baja velocidad, de 454 kg, que se había comprado para los Canberra. Por las limitaciones de la rosca, solo podía usarse con esa bomba extremadamente pesada y de alto *drag*, ya que no era adaptable a las bombas españolas más livianas y con rosca de 2 pulgadas, y de distinto paso; además, los A-4B/C y los M-5 podrían cargar una sola bomba MK-17. Con ese peso, la energía desarrollada con el lanzamiento a 900/1000 km/h sería excesiva. Conociendo los datos de la estructura de nuestros destructores Tipo 42, idénticos a los británicos, se calculó que en fracción de segundos traspasaría al menos seis mamparas laterales e interiores de los buques, saldría por la otra banda a más de 800 km/h y terminaría explotando en la profundidad del mar sin afectar más que lo que encontrara en su trayecto en el interior del buque.

Se determinaron los efectos de las explosiones y el retardo a la detonación mínimo indispensable, y se realizó el cálculo de las trayectorias, las depresiones de las miras y la tabla de tiro para distintas velocidades y alturas de lanzamiento que, por supuesto, no figuraban en la tabla original del fabricante de las bombas. Se realizaron ensayos exitosos con A-4B en una barranca y de inmediato se procedió a redistribuir, el 6 de mayo, las bombas y espoletas de Canberra en cada una de las unidades de despliegue. Comenzaron a emplearse a partir del 9 de mayo y se logró el primer impacto sobre el destructor Tipo 42 *Glasgow* el 12 de mayo, que lo dejó fuera de combate y debió ser evacuado al Reino Unido. Ese día también fue impactada la fragata *Brilliant* y posiblemente otros dos buques.

Esta bomba, apodada «la bombola», se utilizó en la mayoría de las operaciones hasta el 21 de mayo y, en el caso de los A-4B, hasta el 25 de mayo dado que en el comando de la FAS prefirieron darle prioridad a la decisión de los pilotos en la selección del armamento a emplear en cada caso.

En varias ocasiones, al ser lanzadas en rasante a tan elevada velocidad e incidir en el agua con muy pequeño ángulo de impacto, las pesadas MK-17 hacían «patito» en la superficie del mar y continuaban volando para impactar a distintas alturas de los buques o, en algunos casos, pasaban por encima de ellos. Siempre que la distancia de lanzamiento le hubiera

permitido volar más de medio segundo antes de dar en el blanco, la espoleta estaba ya armada y detonaba a los 25/30 segundos de producido el impacto sobre algún punto del buque, normalmente después de haberlo atravesado en escasos 2/3 segundos y ya en la profundidad del mar, sin otro efecto sobre el buque que los daños producidos en su pasaje. En tanto, si no habían sido derribados, los aviones atacantes se encontraban ya a gran distancia del blanco.

Luego del ataque de los TORNO del 1 de mayo, los cañoneos navales se realizaron casi exclusivamente de noche. Era evidente que la flota británica había tomado conciencia del riesgo que representaban los ataques de la Fuerza Aérea durante el día. Luego del ataque al destructor *Glasgow* y a la fragata *Brilliant* el 12 de mayo, el almirante Woodward decidió no acercarse más los buques a las costas malvinenses en horas diurnas, salvo casos puntuales que justificaran el riesgo.

La Fuerza Aérea había terminado con el mito de que los destructores y las fragatas británicas operando en forma conjunta (una Tipo 42 equipada con misiles Sea Dart y una Tipo 21 con misiles Sea Wolf) eran inexpugnables; solo había que solucionar el problema del retardo de las espoletas y disminuir la penetración de las bombas MK-17.

En el ínterin, el equipo de desarrollo en el CAE continuó buscando bombas balísticas más livianas y espoletas con menores retardos que posibilitaran que las bombas quedasen retenidas y estallasen adentro de los buques. Del contacto con el fabricante Alaveses se obtuvo información para desarrollar retardos de 12 segundos para la espoleta lateral y de cola de las bombas BR-250, en base a lo cual se desarrollaron en CITEFA los retardos y reforzadores, y se fabricaron los componentes en la Fábrica Militar General San Martín. El armado y la modificación de las espoletas los realizó un equipo de Fuerza Aérea en El Palomar.

Asimismo, se dispuso de un nuevo modelo de espoleta de accionamiento electrónico alimentado por una batería de 9 volts, y que posibilitaba el armado en 1 segundo y el estallido automático de la bomba frenada por paracaídas a los 3 segundos, sin necesidad de esperar el impacto contra un blanco, y que triplicaba el área batida con esquirlas. Fueron ensayadas todas exitosamente en Antuna y de inmediato se inició la producción en serie. Las nuevas espoletas con sus respectivas tablas de tiro se fueron distribuyendo a partir del 20 de mayo para todas las unidades de despliegue y su primer empleo fue el 21 de mayo. (Ver Capítulo 9 “Los diez primeros días”).

Según los datos compilados y confirmados por fuentes británicas, fueron catorce los impactos directos a las estructuras de los buques que, por las mencionadas razones, no detonaron o lo hicieron tardíamente luego de atravesar la estructura. Así habrían sido impactados con diferentes resultados el destructor Tipo 42 *Glasgow* (12 de mayo), el destructor *Antrim* y la fragata *Argonaut* (21 de mayo), la fragata *Broadsword* (23 de mayo), los buques logísticos *Sir Galahad* y *Sir Bedivere* (24/25 de mayo), y la *Broadsword* (nuevamente el 26 de mayo), el buque logístico *British Wye* (29 de mayo) y el petrolero *Hercules* (8 de junio)¹³².

Sin embargo, dado que no se disponía de cámaras traseras para evaluar los efectos del ataque, solo se contaba con los eventuales testimonios de otros pilotos de una misma escuadrilla que alcanzaban a ver los impactos de los aviones que le precedían. Se sumaba a esta carencia la acción permanente de la contrainteligencia británica que procuraba minimizar la eficiencia de los ataques argentinos a la vez que pretendía maximizar la eficacia de los medios de defensa antiaérea de su flota. Así ocultaron durante más de treinta años el efecto logrado con las espoletas de autodetonación instaladas en las bombas frenadas de 250 kg: recién se conocieron los daños que provocaron al publicarse la bitácora de la fragata Tipo 22 *Brilliant*, que describe los efectos sufridos sobre casi todos sus sistemas durante el ataque del 21 de mayo, día que también se usaron las mismas bombas sobre el crucero liviano *Antrim*.

¹³² RUBÉN OSCAR MORO, *Historia del Conflicto...*, op. cit., Ediciones Argentinidad, 2012, pág. 450.

Al carecer de equipamiento que revelara los efectos de los ataques, todas estas oportunidades no fueron adecuadamente aprovechadas. Woodward es concluyente al mencionar los problemas de armamento:

El hecho fue que nos abrimos paso a lo largo de un pasaje estrecho como el filo de un cuchillo, a la vez que yo me daba cuenta, más que los demás, de que cualquier incidente mayor, como una mina, una explosión, un incendio, cualquier cosa, en cualquiera de nuestros dos portaviones, sin duda habría resultado fatal para toda la operación. Perdimos el *Sheffield*, el *Coventry*, el *Ardent*, el *Antelope*, el *Atlantic Conveyor* y el *Sir Galahad*. Si las bombas de los argentinos hubieran tenido los detonadores en condiciones para ataques de vuelo rasante, con seguridad habríamos perdido el *Antrim*, el *Plymouth*, el *Argonaut*, el *Broadsword* y el *Glasgow*. Y realmente fuimos afortunados de que el *Glamorgan* y el *Brilliant* continuaran todavía a flote a mediados de junio¹³³.

En cuanto al armamento aire-aire, una debilidad importante en todos los sistemas de armas fue la carencia absoluta de misiles de tercera generación de corto y mediano alcance, así como radares de combate que posibilitaran el preposicionado de los misiles infrarrojos para el combate a corta distancia. Esto determinó que los Sea Harrier dispusieran de una ventaja total para el combate aire-aire a bajas y medianas alturas, permitiéndoles atacar casi sin correr ningún riesgo.

Medio ambiente: El material aéreo desplegado en las bases costeras de la Patagonia en general estaba muy expuesto a las condiciones climáticas de la zona, acrecentadas por la llegada del invierno austral. Los aviones tenían que permanecer a la intemperie con el consiguiente deterioro por el ambiente salino, complicación aún más extendida en los sistemas de armas desplegados en Malvinas. El problema de las fallas eléctricas en contactores externos en los sistemas de los aviones y en el armamento (coheteras, espoletas, etc.) estuvo presente cada día de operación.

Sin dejar de lado estos problemas, es importante destacar el sacrificio del personal de mantenimiento que trabajó día y noche expuesto al frío, a la lluvia, al viento o a la nieve para mantener el material en servicio.

La orgánica conjunta adoptada no fue efectiva ni contó con la suficiente flexibilidad para compatibilizar las operaciones de los medios de las distintas Fuerzas

En los informes de la Fuerza Aérea Sur elevados al Comando Aéreo Estratégico se mencionan factores ajenos al Estado Mayor que influyeron en su desempeño:

Una mala orgánica inicial creó confusiones y requirió diversos intercambios de información para determinar cuál era el Comando que en definitiva conduciría, en forma conjunta, las operaciones (COATLANSUR - TOAS - CAE - EMC - etc.).

Se recibieron Planes del COATLANSUR, totalmente alejados de la doctrina de Fuerza Aérea, lo que también significó un serio inconveniente en la coordinación de la acción con la Armada Argentina y que obedecían solo a intereses propios de la citada Fuerza.

No hubo un Plan de Operaciones que rigiera las tareas a realizar desde el día “D” en forma específica. Los despliegues de Sistemas de Armas, Armamento, medios en general, se hicieron en cumplimiento de un Plan que obedecía a otras previsiones (caso CHILE).

En determinado momento, existieron, en Comodoro Rivadavia, tres Comandos de Fuerza Aérea independientes, a saber: FAS - CAT - CODASUR. Más tarde se agregó el CEOPECON. A ello hay que agregar el CTOS y la presencia permanente del Comandante del TOAS, sin ninguna tarea específica asignada y sin disponer de un Estado Mayor.

¹³³ SANDY WOODWARD, *Los cien días*, op. cit., pág. 16.

La FAS sufrió presiones de diversos niveles y en todos los sentidos, relacionados con la forma de realizar las operaciones aéreas, medios a emplear, oportunidad de hacerlo, etc.

Hubo interferencias a nivel Oficiales Superiores de otras armas que pretendieron imponer órdenes relacionados con el Puente Aéreo (traslado de personal, periodismo, etc).

No hubo definiciones iniciales con respecto a la dependencia de la BAN Trelew y BAM Malvinas que provocaron inconvenientes de diversa índole.

Conclusiones referentes a la orgánica:

No se debe iniciar un conflicto sin planes ni orgánicas adecuadas.

No se deben aceptar planes a nivel conjunto que no respeten la Doctrina de la Fuerza. El personal superior que intervenga en estas planificaciones debe ser idóneo y profundo conocedor de este aspecto esencial.

Los Comandos operativos, como en este caso la FAS, deben recibir órdenes y orientaciones de un solo Comando Superior, sin interferencias o presiones de ninguna clase, ya sea de otras FF.AA. o Comandos de la propia Fuerza, y mucho menos de Oficiales Superiores en forma individual.

En ningún ámbito de un Comando Operativo debe intervenir personal que no sea de la dotación y, mucho menos, influir en la planificación y el desarrollo de las Operaciones Aéreas durante visitas a personal o material que había sido de su dependencia.

Concluyendo el informe se destaca:

Las falencias del Estado Mayor de la FAS, al 2 de abril de 1982, eran casi totales.

La definición y constitución del Estado Mayor fue realizada en base a las necesidades pre-visibles por la FAS. Los resultados fueron más que aceptables, en cuanto a la idoneidad y coherencia del equipo constituido.

Este modo de acción difícilmente pueda concretarse en próximos enfrentamientos, por cuanto el enemigo no dará tanto tiempo para organizarse, si se tiene en cuenta la distancia que había entre las fuerzas enfrentadas al iniciar el conflicto.

La orgánica adoptada resultó correcta y afín al tipo de conflicto que se desarrollaba, pero ello fue producto de la predisposición del personal superior de otros Comandos (CODASUR - CAT), que se avinieron a integrarse y subordinarse desde el primer momento, en beneficio del mantenimiento del principio de la Unidad de Mando.

Es fundamental que, desde la paz y con suficiente antelación, se organicen los Comandos de Fuerzas Aéreas y se los mantenga perfectamente coordinados y cohesionados para entrar en funciones en forma inmediata y con eficacia desde el primer momento, con una clara visión organizativa y con los hombres que por su idoneidad, experiencia y capacidad profesional estén en absoluta aptitud para integrarlos.

Es sumamente importante destacar que para cualquier operación que se planifique debe primar el concepto de Unidad de Mando sobre todos los medios asignados a la Fuerza Aérea de que se trate.

Las serias deficiencias en la información de inteligencia operativa no permitieron una adecuada planificación de los medios ofensivos

Hasta el 20 de marzo, el Estado Mayor Conjunto no había sido alertado y por ende no había iniciado el proceso de inteligencia para el caso Malvinas. Cuando a la SIDE (Secretaría de Inteligencia del Estado) le fue ordenado abocarse al tema, dejó constancia, por escrito, que recién para junio habría elaborado el listado de los elementos esenciales de información (EEI). Otro proceso, lógicamente posterior, y más lento y difícil, sería resolver los interro-

gantes de ese listado. Es evidente que a quienes les tocó actuar en el conflicto no tuvieron ningún apoyo ni del Estado Mayor Conjunto ni de la SIDE.

Tanto la Armada como la Fuerza Aérea tenían en sus respectivos servicios algún acopio de información sobre las islas. Ello permitió hacer una planificación para la exitosa operación de recuperación de las islas del 2 de abril.

El 16 de abril de 1982, cuando la Fuerza Aérea Sur finalizó el Plan Esquemático Contribuyente 1/82, desconocía las vitales fortalezas británicas. Al asumir como ciertas las capacidades del enemigo retenidas por la Directiva Estratégica Militar, que solo mantenía la amenaza aeronaval, no se consideró la posibilidad de recibir un bombardeo con aviones Vulcan reabastecidos repetidas veces en el vuelo de ida desde Ascensión y de regreso. El A-3 Operaciones había requerido información pormenorizada sobre el enemigo que el A-2 Inteligencia no disponía, y aquellos que, teóricamente, deberían poseerla tampoco la consiguieron. Los datos enciclopédicos o provenientes de fuentes públicas usadas por la conducción estratégica operacional fueron insuficientes para el nivel táctico superior.

Durante la fase Ejecución de la Operación Rosario, los departamentos de Inteligencia de los niveles estratégicos operacionales y tácticos superiores actuaron con escasos recursos. En general, la tarea de reunión la dirigía quien tenía los interrogantes, la búsqueda la realizaba quien tenía los medios, y los datos obtenidos eran consumidos tal cual se recibían o se analizaban de acuerdo con las necesidades del usuario.

Los problemas que impidieron responder a los Elementos Esenciales de Información (EEI) en forma adecuada y oportuna motivaron que el Comando de la Fuerza Aérea Sur consignara, en su memorando del 17 de mayo de 1982, que la Inteligencia no satisfizo en el más mínimo grado las necesidades elementales de las operaciones.

El Comandante de la FAS, brigadier Ernesto Crespo, insistió en que la planificación de la Fuerza Aérea Sur se basó casi exclusivamente en las fuentes de información propias que requería del Componente Aéreo Malvinas, y de los vuelos de exploración con diferentes sensores o visuales que efectuaban los medios a su cargo.

Por su parte, el vicealmirante Lombardo, comandante del TOAS, señaló:

No tuvimos más datos que los de la información abierta sobre el enemigo en acción. Esta información, por lo lejano de las fuentes y por la lógica tarea de desinformación que el enemigo sagaz pondría en marcha, era poco confiable.

No tuvimos información sobre sus capacidades y limitaciones. No pudimos interceptar sus comunicaciones estratégicas ni tácticas. No podíamos descifrar sus códigos ni claves. No teníamos infiltrados que permitieran anticipar sus intenciones ni conocer en tiempo sus decisiones¹³⁴.

A nivel táctico inferior, se manifestó, en la mayoría de los casos, la deficiencia de la inteligencia operativa referida a la especificación de los tipos de buques a atacar (fragatas, destructores, asalto anfibio, logísticos etc.) asignados en las misiones de combate y las capacidades de sus sistemas defensivos. Las órdenes fragmentarias solo contenían una designación genérica de Ataque a Objetivos Navales (AON).

Los EE.UU. proporcionaron armas y logística, sin la cuales el Reino Unido no hubiera podido sostener la operación en el Atlántico Sur

Es importante analizar el papel de los EE.UU. en el conflicto, donde la neutralidad declamada antes del 2 de abril se transformó de inmediato en un aporte incesante de medios, equipamiento e información.

¹³⁴ JUAN JOSÉ LOMBARDO, *Malvinas, errores, anécdotas y reflexiones*, op. cit., pág. 48.

Dos personalidades norteamericanas estuvieron en escena, el secretario de Estado Alexander Haig y el secretario de Defensa Caspar Weinberger.

Entre los días 2 y 30 de abril, los EE.UU. intentaron mediar entre los gobiernos británico y argentino, conformando un equipo diplomático a cuyo frente se colocó a Haig. La negociación le insumió al equipo dos viajes a cada una de las capitales comprometidas, culminando su gestión en la presentación de una propuesta que sería rechazada por nuestro país en función de cinco factores: se anulaba la participación argentina en un cogobierno de las islas; se incluía la voluntad y los deseos de los isleños en la evolución de las negociaciones; se anulaba el concepto de integridad territorial entre continente y archipiélagos sudatlánticos, así como toda referencia a resoluciones previas emitidas por las Naciones Unidas; se restauraba el mandato británico en las islas sin límite de tiempo; y, finalmente, no se explicitaba una fecha límite para las negociaciones.

El rechazo argentino motivó la finalización de las negociaciones y el apoyo oficial de los EE.UU. al Reino Unido, país ante el cual el presidente Reagan asumió públicamente el compromiso de brindarle, de allí en más, el apoyo militar que necesitara. Lo que suele ignorarse es que tal apoyo militar ya se había iniciado de forma subrepticia el mismo 2 de abril, y es muy posible que antes también. Existen numerosas pruebas de ello. Por ejemplo, en el documental británico *An Ocean Apart*, editado en 1988, lord Lewin, jefe de Estado Mayor de Defensa británico durante el conflicto, señala: «Creo que ya desde el primer día telefoneé a mi colega al otro lado diciendo que quería una evaluación de la eficiencia operativa de las fuerzas armadas argentinas, sabiendo que ellos hacían ejercicios en conjunto regularmente, y me envió un libro que me resultó muy útil, en particular sobre sus tácticas de submarinos».

De la misma fuente se extraen los siguientes conceptos de John Lehman, por ese entonces secretario de Marina de los EE.UU.: «Todo empezó cuando se ordenó la partida de la Fuerza de Tareas (...) simplemente mucha gente del Gobierno desconoce lo estrecha que es la relación entre las Marinas de los dos países y no sabrán entonces qué estaba pasando por esos canales en forma de apoyo directo para las Falkland. No hubo necesidad de establecer una nueva relación porque esta siempre existió, se trataba solo de levantar el volumen»¹³⁵.

Declaraciones como las precedentes, así como otras similares, han llevado a muchos estudiosos a considerar que el verdadero objetivo de la mediación de Haig era la obtención de tiempo a favor del gobierno británico. Analizando en forma retrospectiva su mediación, Haig agregaría que esta había contribuido claramente a la capacidad de Thatcher para mantener la unidad nacional durante el crítico periodo de la movilización de su poder militar¹³⁶.

Haig tampoco tomó en cuenta los hechos históricos en que se veía involucrada la soberanía de las islas, ni el Derecho Internacional ni las Resoluciones de la ONU, solo la pretensión de solucionar un conflicto que no afectara los intereses de su aliado estratégico Reino Unido, además de darle tiempo a la flota para que lograra su mejor posicionamiento.

El otro protagonista sin tanta repercusión en los medios fue el secretario de defensa Caspar Weinberger, quien no tuvo ningún inconveniente de ser y parecer probritánico y obrar en consecuencia. Emotiva e intelectualmente comprometido con el Reino Unido, su accionar no se manifestó en el campo político sino en el militar, convencido que desde un primer momento Londres debía recibir el apoyo irrestricto de los EE.UU.

¹³⁵ "Malvinas hoy", transcripción de los párrafos principales de *An Ocean Apart*. Suplemento especial de *El Cronista Comercial*, 2 de abril de 1989.

¹³⁶ ALEXANDER HAIG, *Caveat*, Macmillan Publishing Co., New York, 1984, pág. 273; en NICANOR COSTA MÉNDEZ, "El papel de EE.UU. en el conflicto del Atlántico Sur" (2.a parte), *Revista Argentina de Estudios Estratégicos* N.º 8, Buenos Aires, 1986.

De acuerdo con diferentes fuentes¹³⁷, la ayuda que EE.UU. proveyó al Reino Unido fue de sistemas de armas, apoyo logístico e inteligencia. El primer rubro incluyó misiles aire-aire Sidewinder AIM-9L, misiles tierra-aire Stinger, equipos de comunicaciones, superficies artificiales para armar pistas de aterrizaje para aviones Harrier, equipos para recuperación de material hundido que fueron instalados en el buque *Stena Inspector*, sistemas Phalanx antimisiles (que no llegaron a utilizarse), aviones tanque, bombas con guiado láser Paveway II, municiones de diversos tipos, visores nocturnos, misiles antirradar Shrike AGM-45, cohetes aire-tierra calibre 50 mm y sistemas de software para guerra electrónica.

El apoyo logístico incluyó el transporte del material bélico mediante aviones Galaxy y buques de carga propios, casi la totalidad del combustible aéreo y naval empleado por el Reino Unido en el conflicto y, lo que fue de capital importancia, las facilidades del aeropuerto Wideawake en la isla Ascensión, equidistante entre la metrópoli británica y las islas Malvinas. Entre abril y junio de 1982, los británicos efectuaron desde ese aeródromo diez mil vuelos hacia el foco del conflicto, empleando accesoriamente sus instalaciones como depósito de repuestos para la Fuerza de Tareas y centro logístico general de todo el cuerpo expedicionario. Amén de ceder las instalaciones al Reino Unido, EE.UU. montó un oleoducto de 4,2 km entre aquellas y el fondeadero, amplió la longitud de sus pistas para facilitar el uso por los bombarderos estratégicos Vulcan e instaló una estación de radar en la cima del monte Verde¹³⁸.

La colaboración de los EE.UU. en materia de inteligencia fue igualmente vital. Las redes de la CIA en la Argentina transfirieron constantemente información a sus pares británicos del MI-6; se recolectaron fotos satelitales de alta resolución a través de ingenios Big Bird, lanzados el 11 de mayo; se interceptaron las comunicaciones militares cifradas argentinas a través de un satélite lanzado desde California mediante un vector 3D-Titan, decodificándolas en instalaciones de la Agencia Nacional de Seguridad (NSA); además, se cubrieron las brechas en tiempo y espacio entre los barridos satelitales sobre Argentina y el Atlántico Sur con aviones espía Blackbird SR-71¹³⁹. Prácticamente la totalidad de la información estratégica tanto satelital como de comunicaciones requerida por el Reino Unido, así como el conocimiento sobre las capacidades de las fuerzas armadas argentinas, provinieron de los EE.UU.

En modo alguno lo arriba descrito constituye la totalidad de la colaboración estadounidense al Reino Unido durante el conflicto del Atlántico Sur. Lehman, secretario de Marina de los EE.UU. dijo: «Gran Bretaña hubiera tenido que retirarse de las Malvinas si los EE.UU. no le hubieran proporcionado ayuda»¹⁴⁰.

En cuanto a la OTAN, su postura también fue de total apoyo al gobierno de Thatcher. Hasta los primeros días del mes de mayo, ese respaldo fue tácito y consistió en el consentimiento

¹³⁷ Las fuentes consultadas han sido "Malvinas Hoy", op. cit.; *The Wall Street Journal*, 4 de junio de 1982; RUGGERO STANGLINI, "Malvinas: las lecciones de una guerra inútil", de Panorama Difesa, abril de 1983; en RPN N.º 627, Buenos Aires. "Los ingleses no hubieran podido triunfar sin EE.UU.", informe de la agencia AFP en *El Cronista Comercial*, 26 de junio 1988; SERGIO CERON, "El periodismo después de Malvinas", *Revista Militar* N.º 712, Buenos Aires, 1984; WILLIAM FOWLER, *Battle for the Falklands*, Vol.1 ("Land forces") y Vol. 3 ("Air forces"), Londres, Braybook, Osprey, 1982; Isaías García Enciso, "Estado actual y posible evolución del problema Malvinas", *Revista Militar* N.º 712, Buenos Aires, 1983.

¹³⁸ ANTONIO DEUDERO ALORDA, "La crisis del Atlántico Sur", *Revista General de Marina*, noviembre de 1982, en RPN N.º 624, Buenos Aires, 1983; David Feldman, "El gran equívoco: el papel de los EE.UU. en la crisis de las Malvinas", *Revista Argentina de Estudios Estratégicos* N.º 5, Buenos Aires, 1985, en su nota N.º 6.

¹³⁹ SIRO DE MARTINI, "Notas y comentarios a la conferencia del Almirante Train", op. cit.; "La crisis diplomática...", op. cit.; "La crisis de las Malvinas (Falklands): orígenes y consecuencias", op. cit.; Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI), *Yearbook* 1982, pág. 89; *La Razón*, 5 de mayo de 1982; "Malvinas: la CIA enviaba informes a Gran Bretaña", *El Cronista Comercial*, 7 de octubre de 1987; "CIA: le grand déballeage", *L'Express*, 16 de octubre de 1987, pág. 13.

¹⁴⁰ JORGE CASTRO, "Malvinas, el Teniente Lawrence y John Lehman", *La Nueva Provincia*, 3 de junio de 1988. Whitehead, op. cit.; IAN Mc GEOCH, "La operación Malvinas. Problemas, consideraciones, lecciones", de *NATO's Fifteen Nations*, Nov. 82, en RPN N.º 625, Buenos Aires, 1983; ANTONIO DEUDERO ALORDA, op. cit.

para que el Reino Unido destinara a sus operaciones en el Atlántico Sur medios aéreos, terrestres y navales asignados a los teatros europeos, así como el uso de instalaciones de la Alianza. Esos medios incluían dos portaviones, cinco destructores, siete fragatas, dos o tres submarinos nucleares, dos buques de asalto, cinco buques de desembarco logístico, vehículos blindados y artillería, aviones de reaprovisionamiento Víctor y toda la brigada del 3^{er} Comando de Infantería de Marina.

Por su accionar como secretario de Defensa de los EE.UU., Caspar Weinberger fue condecorado en 1984 por el Reino Unido con el título de “Caballero del Imperio Británico”, privilegio reservado solo para ciudadanos británicos.

En el marco del derecho internacional, la actitud proclamada por los EE.UU. como país neutral y su apoyo irrestricto a uno de los beligerantes violó la institución de la neutralidad en su carácter de acto jurídico, que es fuente de derechos y obligaciones.

El primer paso fue la autorización para emplear la isla Ascensión para la concentración y el envío de la flota; sin esta facilidad al Reino Unido le hubiera resultado imposible operar en el Atlántico Sur.

Cabe agregar que en este apoyo bélico al Reino Unido había otro factor preponderante: el prestigio que se jugaba la OTAN en plena guerra fría, armada y preparada para enfrentarse a los países del Pacto de Varsovia, puesto que estos estarían muy atentos a los acontecimientos del conflicto en el Atlántico Sur para evaluar su capacidad de combate, sus debilidades y fortalezas, las armas y la tecnología.

Chile fue un aliado estratégico del Reino Unido en el conflicto

Habiendo pasado solo cuatro años de la disputa por el diferendo limítrofe que casi terminó en una guerra, no resultó una sorpresa que, con los mismos actores en el gobierno, Chile se volcara hacia las pretensiones del Reino Unido. El gobierno de Pinochet realizó ingentes esfuerzos por aparentar una neutralidad ante el mundo, mientras que cedía fuentes de información y permitía que los británicos instalaran radares en las bases chilenas para monitorear los movimientos de las aeronaves argentinas, así como también facilitaba la utilización de la pista de la isla San Félix y el aeropuerto de Concepción para la operación de los aviones Nimrod de inteligencia electrónica, que volaban sobre el Atlántico Sur por las noches. A cambio de su apoyo, Chile recibió aviones Hawker Hunter, radares y armamento.

Las misiones ACME fueron una serie de siete operaciones SIGINT (*signal intelligence*) sobre los radares y las comunicaciones argentinas tanto en las islas como en el litoral patagónico. Se ejecutaron basando un Nimrod R Mk1 del 51^o Squadron de la RAF, en la isla deshabitada de San Félix, a 900 km al oeste de la ciudad chilena de Copiapó, donde la Armada de Chile poseía una base con una pista de aterrizaje. La escasa longitud de esta no permitía el despegue con máximo combustible por lo que debían hacer una escala en el aeropuerto de Concepción en horas nocturnas para reabastecimiento. Los vuelos se realizaron los días 5, 6, 7, 9, 15, 16 y 17 de mayo¹⁴¹.

También el 39^o Squadron de la RAF, dotado con aviones Canberra PR9, fue designado para ejecutar desde la base de Punta Arenas la Operación Folklore de reconocimiento fotográfico.

Tres meses después del fin del conflicto, la revista británica *New Statesman* publicó un artículo titulado “The Chile Connection” donde menciona que al menos seis Canberra PR9 del 39^o Squadron de la RAF Wyton desplegaron a la Base Aérea de Punta Arenas, lo que motivó que se iniciara una investigación oficial incluyendo el interrogatorio al entonces jefe de escuadrón Colin Adams por sospechas de filtraciones de información secreta sobre la Operación Folklore.

¹⁴¹ SANTIAGO RIVAS, *British Combat Aircraft in Latin America*, Londres, Crecy Publishing, 2019.

Años más tarde, Jon Snow, reportero de la cadena británica ITN, destacado en territorio chileno durante la guerra, escribió en sus memorias *Shooting History*, publicadas en 2004, que observó en el aeropuerto de Punta Arenas dos Canberras con escarapelas chilenas y que le llamó la atención que las tripulaciones eran sin duda británicas.

Rowland White, autor de *Harrier 809*, buscando material documental para su libro, encontró en el National Archives un anexo a documentación desclasificada de la Royal Navy que menciona las modificaciones de aviones Canberra PR9 de la RAF para ser equipados con el contenedor ECM ALQ 101-10 de origen estadounidense y la instalación de un tanque de combustible interno adicional. Entre otros datos, White señala que los bombarderos tenían como misión principal el reconocimiento fotográfico a gran altura (68.000 pies) utilizando el mismo tipo de cámara que los U-2 de la USAF, y que la Operación Folklore solo habría sido aceptada por Chile con la condición de que se la realizara a través de la figura de una venta encubierta de tres PR9 a la FACH24¹⁴².

Por otra parte —amén de las alertas por despegues en Ushuaia, Río Grande y Río Gallegos brindadas por Chile con su radar Thomson-CSF, ubicado en Punta Arenas—, la RAF, a través de la Operación Fingent, desplegó en el sur del país trasandino una estación de vigilancia aérea con un radar Marconi S-259 operado por una dotación de diez hombres. El sensor fue transportado a Santiago en un Boeing 747 carguero de la empresa Flying Tiger Line para vigilar desde Balmaceda, localidad ubicada a la altura de Comodoro Rivadavia, los movimientos aéreos argentinos del litoral patagónico¹⁴³.

El historiador británico Nigel West, especialista en temas militares, dijo: «Creo que no habría sido posible el triunfo británico en la guerra sin el apoyo, la cobertura política, la asistencia militar y la inteligencia entregada por las autoridades chilenas a la Fuerza de Tareas del Reino Unido. Simplemente no habría sido posible recuperar las islas y ciertamente no en 1982»¹⁴⁴.

Pese a las limitaciones, el Sector de Defensa Aérea Malvinas se organizó y funcionó adecuadamente para todos los requerimientos emergentes de las operaciones

Debido a la incertidumbre sobre la seguridad en las comunicaciones del Sistema de Control Aerotáctico, desde inicios de mayo se evitó transmitir al Componente Aéreo Malvinas en forma anticipada las órdenes fragmentarias de ataques o de vuelos logísticos. Ello generó los siguientes problemas y soluciones:

- No se disponía de información sobre las escuadrillas que se dirigían a atacar objetivos en las islas, sobre su conformación, armamento y misión, en particular una vez efectuado el desembarco en San Carlos (el radar de Puerto Argentino llegó a asignar tareas de interceptación a una escuadrilla de A-4B con bombas).
- No se podían efectuar coordinaciones en caso de requerirse apoyo de fuego desde el continente (estas misiones eran efectuadas por los Pucará basados en Malvinas que las disponía el departamento Operaciones del Componente Aéreo o el jefe de la BAM Cóndor, y generalmente eran tareas de reconocimiento ofensivo). Como excepción, se concretaron con éxito salidas coordinadas de apoyo de fuego cercano en la batalla en el istmo de Darwin y en el cerro Dos Hermanas; en ambos casos no operaron bajo control de un Oficial de Control Aéreo Adelantado, pero sí se realizó señalamiento de blancos con bombas fumígenas por parte del Ejército. A pesar de disponer de cua-

¹⁴² ROWLAND WHITE, *Harrier 809*, Londres, Penguin Books, 2021.

¹⁴³ ROWLAND WHITE, "Fact or Folklore?" en www.key.aero/article/fact-or-folklore, 9 de abril de 2020.

¹⁴⁴ JORGE MUÑOZ, *Al borde del Holocausto nuclear - Malvinas 1982*, Buenos Aires, Ediciones Argentinidad, 2018, pág. 98.

tro Equipos de Control Aéreo (ECA), distribuidos en las unidades terrestres en los alrededores de Puerto Argentino y uno en Puerto Mitre (Howard), solo pudieron ser utilizados para obtener información.

- Generalmente no se disponía de datos sobre la ubicación aproximada del personal eyectado para efectuar su búsqueda o para alertar en tiempo a los helicópteros de rescate.
- Ya en los vuelos de práctica de aviones de combate sobre Malvinas realizados en abril, se conocieron los problemas para el enlace por VHF y la dificultad del control con los que venían en vuelo rasante desde el continente, debido al relieve irregular de las islas y la ubicación del TPS-43 en el borde este de la isla Soledad. Recién el 9 de mayo, se estableció el empleo del Oficial de Control Aéreo Táctico en vuelo (OCAT), con aviones del Escuadrón Fénix, para disponer de información actualizada de aviones propios y enemigos, efectuar las alertas en situaciones tácticas desfavorables y asegurar las comunicaciones con el CIC/radar.
- El radar táctico ELTA, desplegado en la BAM Cóndor, estaba diseñado para alerta de AAa. y era muy limitado en alcance, proporcionando preavisos muy cortos, en el orden de los 15 segundos. Se necesitaban sensores de mayor alcance (mínimo 10 o 12 mn que representarían al menos 60 segundos de preaviso).
- Los medios activos terrestres de la Defensa Aérea (artillería antiaérea) fueron desplegados en las bases de Malvinas y del continente con su apoyo logístico y la mayor cantidad de munición posible, con igual preaviso que las unidades aéreas.
- El material antiaéreo de la FAA no disponía de vehículos tractores para su despliegue en el terreno, lo que debió suplirse con la buena voluntad de otras unidades que ocasionalmente podían facilitarlos. En algunas oportunidades se utilizó un CH-47 para cambios de posición de una batería en la BAM Malvinas y para el despliegue a la BAM Cóndor de la batería (-) RH de 20 mm.
- Ninguna de las baterías dispuso de equipos de comunicaciones militares, salvo el equipo VHF mochila facilitado por la Infantería de Marina con la provisión periódica de las baterías necesarias para enlace PCAAa – COAaCj. Esto significó que todas las comunicaciones tácticas se realizaban con HT comerciales sin protección.
- En la BAM Malvinas, el orden interno de las dotaciones antiaéreas, incluyendo la construcción de posiciones, refugios, defensas, letrinas, enmascaramiento y santabárbara, se ejecutó con el mismo personal.
- A mediados de mayo, las dotaciones fueron provistas de equipos de protección personal contra esquiras y de otro equipo básico QBN (químico, bacteriológico, nuclear).

En cuanto a la conducción del personal, no se registraron casos de indisciplina de ninguna índole, tanto en los momentos álgidos del combate como en el tedio de los últimos días. El comportamiento y desempeño de los soldados conscriptos de la clase 63 de la Fuerza Aérea fue ejemplar, lo que por elevación habla del personal militar que los instruyó en dos meses del período básico, pasando directamente a la situación de combate.

Los soldados integrantes de los roles de combate de las baterías antiaéreas tuvieron una actuación destacada durante toda la campaña. En especial, los integrantes de la batería Rheinmetall 20 mm ya que, en algunos casos, operaron el cañón con gran destreza y en momentos de urgencias pudieron suplantar al jefe de pieza.

Les cupo, además, durante el combate de las 08:30 del 1 de mayo, en el rol de observadores adelantados, indicarles a los jefes de pieza por dónde provenía el ataque a muy baja altura sobre el agua, para que este pudiera combatirlo.

La actuación de la Artillería Antiaérea de la FAA en la BAM Malvinas, en ese primer combate real, debió ser muy eficaz ya que, a partir de ese momento, los bombardeos se efectuaron en altura y fuera del alcance de las armas antiaéreas, con una excepción: el 24 de mayo.

Conclusiones sobre el Estado Mayor del Componente Aéreo Malvinas

El Estado Mayor de la Guarnición Malvinas, con sus tres componentes establecidos en Puerto Argentino, fue el que llevó a cabo la conducción de los medios desplegados en las islas. Siendo la Base Aérea Militar Malvinas el único aeropuerto de conexión para aviones pesados que permitirían el abastecimiento en la isla, se convirtió en uno de los objetivos estratégicos de los británicos para cortar todo tipo de apoyo por modo aéreo.

Por lo tanto, fue el lugar donde se concentraron la mayoría de los medios de defensa aérea que solo contó con material y personal de la FAA y del EA, aunque sin actuar en coordinación. Las armas antiaéreas de la Infantería de Marina se dispusieron en defensa del puerto, y los medios terrestres más potentes y numerosos del Ejército se desplegaron alrededor de Puerto Argentino.

La artillería antiaérea, con integrantes de las tres fuerzas, inicialmente contaba con procedimientos propios para cada arma en base a las amenazas y sus doctrina de empleo. Fueron ingentes los esfuerzos conjuntos para compatibilizar el empleo de las armas. Se formalizó entonces un Centro de Operaciones de Artillería Antiaérea Conjunta (COAaCj), donde se impartirían las órdenes correspondientes. No obstante, en el nivel de ejecución, se mantuvo la dependencia orgánica de cada Fuerza que, en algunos casos, provocó faltas de coordinación y demoras innecesarias, a veces también producto de la falta de información oportuna ante eventos inesperados (caso del bombardero Vulcan del 1 de mayo, adquirido por el radar de una batería del Ejército previo al lanzamiento de sus bombas, sin que se autorizara el fuego sobre el avión).

Sobre la base de las prestaciones del radar TPS-43 de tres dimensiones, que constituyó el medio más idóneo para detectar posibles blancos aéreos e incluso navales a la distancia, se organizó el Sector de Defensa Aérea Malvinas, donde se centralizaba en el Centro de Información y Control (CIC) la información tanto aérea propia de la isla y proveniente del continente, como la actividad aérea enemiga, incluyendo los buques en aproximación para bombardeo naval, a fin de dar las correspondientes alarmas de acuerdo con la amenaza.

Inicialmente, el radar se instaló en una elevación a 800 metros al sudoeste de la cabecera 08 de la pista. No obstante, luego de estudiar la cobertura y las posibilidades de supervivencia, tanto del radar como del personal en el sitio, el 13 de abril, se los reubicó en el borde sur del pueblo, donde ofrecía una mejor cobertura ante eventuales ataques tanto desde el mar como desde el aire e incrementaba sustancialmente las posibilidades de supervivencia en caso de ataque aéreo al aeródromo, tal como sucedió el 1 de mayo y durante el resto del conflicto. De haberse mantenido en la posición original, sin duda hubiese sido destruido durante las primeras incursiones.

A partir del 5 de mayo, el radar Cardion TPS-44 del Ejército Argentino comenzó a operar a un promedio de ocho horas diarias durante la noche (en general de 22:00 a 06:00) en tareas de vigilancia; excepto en las ocasiones en que se esperaban misiones de transporte, bombardeo o diversión desde el continente, ya que estas eran controladas exclusivamente por los roles de combate del Escuadrón o cuando se detectaba la posición de la flota británica, y en particular si se localizaban unidades navales que ejecutaban bombardeo nocturno.

La presencia del radar les significó a los británicos un constante dolor de cabeza, impidiéndoles lograr la ansiada superioridad aérea que le proveyera libertad de acción para maniobrar con sus fuerzas aeronavales. Durante el conflicto, intentaron interferir el radar a través de contramedidas electrónicas, tanto activas (generadores de ruido electrónico) como pasivas (lanzamiento de *chaff*), con resultados pobres que no llegaron a afectar la operación de los controladores.

El TPS-43 se convirtió en blanco prioritario para el adversario, generando una serie de incursiones específicas llevadas a cabo por bombarderos estratégicos Avro Vulcan desde la isla de Ascensión, armados con misiles antirradar Shrike. Conocidas como Black Buck 4 (abortada en vuelo por falla en el reabastecimiento), Black Buck 5 y Black Buck 6, estas misiones

tuvieron un relativo éxito; la segunda de ellas logró, en la madrugada del 31 de mayo, impactar dos misiles cerca del radar que produjeron daños estructurales a la antena y a las instalaciones próximas del Escuadrón, sin lamentar bajas de personal.

El CIC mantuvo el control de todas las armas asignadas por las tres fuerzas a la Defensa Antiaérea. El estado de todos los elementos asignados respondió siempre a los estados de alarma que ordenó el CIC, y cuando las piezas dispararon, lo hicieron respondiendo a sus directivas pese a que, de acuerdo con la situación, muchas veces las alarmas llegaban a destiempo. La única y lamentable excepción fue la del 1 de mayo con el derribo del capitán García Cuerva, que estuvo bajo fuego de una gran cantidad de armas provenientes de unidades que se encontraban fuera y dentro del perímetro defensivo de la BAM Malvinas.

Dentro de los problemas surgidos en el ámbito del Componente Aéreo Malvinas, podemos señalar los siguientes:

- La conducción en forma descentralizada de los medios aéreos de la Fuerza Aérea y de la Armada en Malvinas ocasionó disidencias y resistencias al cumplimiento de vuelos de ejecución inmediata, puesto que el material aéreo estaba a disposición y órdenes de los respectivos comandantes (aéreo y naval), por lo que resultó imposible que los medios se aunaran para operar en forma conjunta sobre objetivos determinados.
- No se adiestró adecuadamente a los operadores antiaéreos sobre el conocimiento tanto de los aviones argentinos como de los británicos para evitar derribos propios, como ocurrió el 1 de mayo. Asimismo, el personal no estaba adiestrado para ordenar y controlar una adecuada disciplina de fuego sobre móviles aéreos. Fueron numerosos los casos de impactos de armas livianas sobre aviones propios a lo largo de la contienda. Esta falla de adiestramiento en la tropa del Ejército se agravó con la recurrente indisciplina de sus soldados. El uso inapropiado del armamento de mano (FAL) provocó daños entre su personal y medios propios.
- No se otorgó la prioridad de descarga en el muelle de Puerto Argentino al buque *Isla de los Estados*, que transportaba los medios necesarios para mejorar y/o adecuar las escasas pistas existentes en las islas para Pucará (BAM Cóndor y EAN Calderón). Las irregularidades del terreno ocasionaron daños en trenes de nariz, lo que tornó las operaciones muy marginales y penalizó despliegues rotativos temporarios. Tampoco le dieron prioridad al buque *Río Carcarañá*, que transportaba combustible de aviación. Ambos buques fueron hundidos con su carga en el estrecho de San Carlos.
- Los medios de la ROA desplegados en el terreno estaban muy expuestos y sujetos a las patrullas enemigas que trataron de neutralizarlos. Era necesario prever un mejor equipamiento y más personal para su custodia, como por ejemplo disponer en su dotación de un tirador experto con arma de precisión, silenciador y mira con capacidad infrarroja.
- Al principio de las hostilidades, no se adelantaron los movimientos aéreos provenientes del continente a través de los medios de enlace establecidos (FAS-Malvinas) debido a que no se tenía plena seguridad del secreto de los medios de enlace y comunicación entonces disponibles. Esto trajo aparejado una saturación en los operadores del radar Malvinas y el CIC sobre las escuadrillas que iban llegando a Malvinas con distintas tareas y blancos previstos. Luego, se implementaría el control de los aviones a través de un OCAT en vuelo.

La BAM Malvinas, objetivo prioritario a neutralizar por la flota británica

A partir del 1 de mayo, la Base Aérea Militar Malvinas se convirtió en el objetivo prioritario de la flota británica. Anular por completo la operación aérea era necesario para cortar cualquier vínculo con el continente y, debido a esto, sistemáticamente fue bombardeada

con fuego naval o aéreo los 45 días del conflicto. Fue el único objetivo asediado de modo permanente, día y noche. Pese a todo, los británicos no lo pudieron lograr y los aviones de transporte, sin defensas, con perfiles de vuelo esquivos y corriendo enormes riesgos, continuaron aterrizando en la Base hasta la última noche de la batalla. El personal de la Fuerza Aérea trabajó sin descanso para mantener la operatividad del aeropuerto. El 14 de junio, luego de haberse firmado la capitulación, el aeropuerto fue inspeccionado por oficiales británicos que se negaban a creer que la pista aun estuviera en servicio y terminaron por convencerse con asombro.

Respecto al despliegue en Malvinas: luego del 2 de abril, a partir de la creación de la BAM Malvinas, esta se convirtió en el centro neurálgico de recepción de personal y de material de todas las fuerzas, situación que se prolongó a lo largo del mes. Esto fue complementado con la descarga parcial de algunos buques logísticos que arribaron a la rada de Puerto Argentino; luego estos traslados fueron suspendidos por el bloqueo naval.

Las reducidas dimensiones del aeropuerto provocaron diversos problemas debido a la cantidad de material que se iba acumulando vuelo tras vuelo, sin posibilidad de traslado inmediato hacia posiciones en las islas.

En el despliegue inicial (2 al 5 de abril), no se realizó una buena distribución de los vuelos logísticos en los que se priorizara la secuencia de recepción de los aviones de transporte para evitar la saturación física del aeródromo de Malvinas. Esto empeoró desde el 3 de abril, con el despliegue reforzado a las islas, cuando dos aviones antisubmarinos Grumman S-2 Tracker de la Armada ocuparon la plataforma y permanecieron allí hasta su repliegue a Río Grande el 13 de abril.

La terminal de cargas, integrada por solo un ECTA, trabajó a destajo con relevos día y noche para la descarga de todos los vuelos de transporte que venían desde el continente. Llegó a tener cuatro aviones C-130 estacionados para descarga (uno en plataforma, uno en calle de rodaje y uno en cada cabecera), mientras, simultáneamente, operaba otro en los 1000 metros remanentes de pista, despegando y aterrizando sobre los que estaban descargando en ambas cabeceras de pista, con el consiguiente riesgo de colisión.

El 14 de abril, la operación del aeródromo quedó penalizada por 48 horas cuando el F-28 TC-53 se salió de la pista por viento cruzado; rompió el tren de nariz y obstruyó la pista hasta que especialistas arribados desde el Palomar soldaron el tren para permitir su traslado en vuelo a Comodoro Rivadavia, en la posición de tren abajo y trabado.

El 1 de mayo, en el Bautismo de Fuego, la FAA ya contaba con todo el potencial ofensivo en condiciones de operar en las bases de despliegue.

La BAM Malvinas, en total, recibió el impacto de 207 bombas de 500 y 1000 libras (250 y 500 kg), incluyendo las 63 que arrojaron los bombarderos Vulcan, las 144 de los aviones Harrier —entre ellas 16 de tipo rompepistas y otras de submuniciones BL-755, con granadas antitanque-antipersonales— y unos 1200 proyectiles de artillería naval. Pese a todas las andanadas de explosivos, la pista permaneció operable hasta el fin de la lucha. El coronel Jonathan Alford, analista militar británico, vicerrector de Estudios Estratégicos de Londres, expresó: «Lo que nos produjo una enorme conmoción fue saber que los argentinos habían volado con sus Hercules a Puerto Stanley hasta el último día del conflicto».

La Fuerza Aérea tuvo tres bajas fatales en el personal de base en todo el conflicto.

La BAM Cóndor, único caso en la historia de la FAA de participación activa en el combate terrestre en defensa de una base aérea

Tomada la decisión de instalar otra base en el interior de las islas donde operaría el sistema de armas Pucará, y tras varios vuelos de reconocimiento sobre lugares aptos para operación, se eligió un pequeño descampado relativamente nivelado en el istmo de Darwin, próximo al poblado de Prado del Ganso.

El transporte de la totalidad de los elementos para implementar la base se realizó exclusivamente por modo aéreo, mediante los helicópteros pesados Chinook y los Bell 212, durante el mes de abril.

La pista de operación, con orientación 15/33, poseía 450 metros utilizables; consistía en un potrero de unos 200 por 600 metros que permitiría los aterrizajes y despegues en una de sus franjas laterales, no por su diagonal, pues en el centro de aquel cuadro existía una pronunciada depresión donde se acentuaban más las características propias de los turbales. Carente por completo de arboledas, paisaje desolado característico de Malvinas, tampoco ofrecía cubiertas naturales que pudieran ser aprovechadas como refugios, tanto para las aeronaves como para el resto del equipamiento. Se desechó la construcción de refugios para aviones, y se los distribuyó al costado de la pista bastante alejados unos de otros.

Al igual que en la BAM Malvinas, la construcción de cualquier pozo o excavación para refugios o depósitos de materiales ocasionaba que, a poca distancia de la superficie, de inmediato afloraban las napas de agua, lo que tornaba imposible mantener el material y el personal a resguardo. Por lo tanto, la opción de polvorines enterrados fue dejada de lado y se construyeron polvorines de campaña a cielo abierto para el resguardo del material bélico. Se optó por dejar el armamento aéreo en cajones y a granel al norte de la pista, junto a un seto de arbustos a modo de refugio contra las vistas; hacia el sur se ubicaron la mezcladora, contenedores plásticos y otros elementos para cargar bombas incendiarias.

La operación de Pucará fue tremendamente dificultosa debido a la humedad y esponjosidad del terreno que imposibilitaba desplazar los equipos de apoyo (en general asentados sobre ruedas de reducidas dimensiones y aptas solo para pavimento, por lo que se hundían en la turba).

No menores fueron las dificultades y los cuidados en las operaciones de despegue y de aterrizaje, donde hubo accidentes a consecuencia de la rotura de las patas de nariz por efectos del terreno.

Las trágicas consecuencias del ataque del 1 de mayo sobre el avión del teniente Jukic y la muerte de los siete suboficiales hicieron que los momentos más expuestos de la operación, como subida al avión, puesta en marcha, rodaje y despegue, fueran aceleradas al máximo con el mínimo personal necesario.

El hecho fundamental de que el piloto se ate al asiento eyectable, condición necesaria para enfrentar una emergencia o el abandono del avión en vuelo, muchas veces era pospuesto por los mismos pilotos para completar los procedimientos de puesta en marcha y de inmediato proceder al despegue. Así se estandarizaron procedimientos especiales: con presencia de Harrier en la cercanía, prioridad poner el avión en el aire (el piloto se ataba cuando podía); y si la situación era más tranquila, se realizaban los procedimientos normales. (SÍ Harrier-NO Harrier).

La batalla por la BAM Cóndor constituye para la Fuerza Aérea la primera experiencia de participación activa en el combate terrestre en defensa de una Base Aérea propia. De acuerdo con la doctrina conjunta, el Ejército ejerce la responsabilidad de la defensa en el perímetro externo, mientras que en el interno lo realiza la Fuerza Aérea con efectivos propios. Independientemente de los pormenores en que se dio la lucha, los cercos se fueron achicando hasta el perímetro de la base. En la defensa se emplearon todos los medios disponibles, hasta ingeniosos engendros con material aeronáutico procedente de los aviones (cohetas FFAR y ametralladoras) que resultaron muy efectivos; los cañones antiaéreos se sumaron a la defensa terrestre con su alta cadencia de fuego y gran efectividad, y, en definitiva, la totalidad del personal terminó combatiendo, mostrando acabadamente su compromiso para defenderla.

Los mandos responsables de la batalla tuvieron diversos problemas vinculados a las decisiones, en particular las relacionadas con el empleo de sus respectivas fuerzas. Como conclu-

sión importante, en el caso de la defensa conjunta de una base aérea, compuesta por dos anillos de defensa, es necesario dejar perfectamente clara la relación de comando y coordinación entre los responsables de ambas fuerzas, de manera que si la situación se presenta tal como sucedió en la BAM Cóndor, donde los efectivos del Ejército fueron sobrepasados, se pueda recurrir a una defensa conjunta debidamente organizada.

Pese a haber perdido por completo una base, la Fuerza Aérea Sur demostró estar empeñada hasta las últimas consecuencias 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 última escuadrilla de Pucará se concretó el 29 de mayo.

El ataque de Prado del Ganso se produjo como resultado de la necesidad política de atacar y derrotar a los argentinos en algún lugar, lo antes posible. El hecho de que Goose Green era un objetivo estratégico y tácticamente irrelevante para el resultado general de la campaña de reocupación de las Malvinas se consideró no pertinente.

La rendición de las tropas argentinas en Prado del Ganso se produjo justamente cuando el jefe británico se consideraba en el límite de su capacidad para seguir combatiendo¹⁴⁵.

La Red de Observadores del Aire (ROA) fue un elemento indispensable tanto en la BAM Malvinas para suplir los espacios no cubiertos por el radar, como en la BAM Cóndor para alerta temprana

La ROA resultó fundamental para la alerta temprana de las incursiones aéreas británicas y, en muchos casos, para la alerta de proximidad de buques que efectuaban desembarcos esporádicos o permanentes como en bahía Agradable. En la BAM Malvinas, complementaron los puntos ciegos del TPS-43 y, en el caso de la BAM Cóndor, al no contar con radar, fueron el único medio cercano con que contaba la base para alistar los sistemas de defensa por ataques aéreos.

El mantenimiento de la ROA significó un considerable esfuerzo logístico debido a que sus posiciones se encontraban en lugares estratégicos, por lo general en alturas sobre el terreno sin caminos de acceso y distantes de establecimientos. El abastecimiento siempre se debió realizar por modo aéreo mediante el Escuadrón Helicópteros operando desde ambas bases.

Inicialmente, los ROA convocados (civiles) usaban sus propios equipos de comunicaciones que se llevaron con ellos cuando se los evacuó. El personal que los reemplazó debió adecuarse con equipos de menor potencia, lo que dificultó la tarea.

Algunos puestos cumplían turnos de dieciséis días en las alturas, en lugares alejados, y no eran reabastecidos. Estas condiciones se advertían con antelación, se llevaba lo que se estimaba como suficiente y se racionaba estrictamente. Por ejemplo, el Mike 3 en cerro Brisbane, península de San Luis, no podía ni siquiera erguir su carpa ante el riesgo de la detección inmediata por parte del enemigo, lo que los obligó a vivir a la intemperie.

Uno de los mayores flagelos fue el consumo de agua contaminada, debido a que los ríos y riachos que surcan las islas toman de la turba una sal compuesta de cianuro de potasio que la hace dañina para el tracto intestinal de quien la bebe. A pesar de la fiebre, las disenterías, las diarreas, y los dolores muy fuertes de vientre y de cabeza, nunca dejaron de cumplir con su misión.

Es de destacar que el agua contaminada que circula por las elevaciones de esos montes resiste a las píldoras potabilizadoras que integraban los equipos personales; ninguno de estos datos era previamente conocido por los improvisados infantes de montaña.

¹⁴⁵ HARRY TRAIN, op. cit., pág. 247.

Pese a todos los inconvenientes, los puestos de la ROA permanecieron alerta durante todo el conflicto, brindando información vital a sus respectivas bases, en muchos casos en cercanías de las fuerzas enemigas que se afanaban en capturarlos pues detectaban las emisiones radioeléctricas; ello motivó repliegues apresurados, desplazamientos nocturnos y ocultamientos en los accidentes del terreno para evitar ser apresados. (Ver Capítulo 16 “La Fuerza Aérea operando en Malvinas”).

Durante las operaciones, los medios aéreos no actuaron en forma conjunta

Inicialmente, en el mes de abril, luego de la recuperación de las islas y una vez activado el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur a cargo del vicealmirante Lombardo, se coordinaron diferentes tareas en forma conjunta con el Comando Aéreo Estratégico a cargo del brigadier mayor Hellmuth Conrado Weber:

- Se establecieron redes de enlace entre el CAE, el Comando del TOAS y la FAS.
- El 7 de abril, se implementó un Centro Conjunto de Exploración con asiento en la Base de Puerto Belgrano, donde los vuelos comenzaron a partir del 10 de abril. Este Centro funcionó hasta fines de abril, dado que la FAS asumió la tarea con medios de las bases de despliegue.
- El 16 de abril, se realizó un ejercicio con el sistema de armas M-5 Dagger, en las afueras de Puerto Belgrano, que consistió en ataques simulados sobre los destructores Tipo 42 ARA *Santísima Trinidad* y ARA *Hércules*, similares a los de la flota británica, a efectos de evaluar la capacidad de detección en aproximaciones rasantes y con diversos ángulos.
- Se coordinó la búsqueda y rescate entre Malvinas y el continente.
- Se realizó una acción coordinada en las Georgias, mediante las detecciones de los KC-130H sobre buques británicos que navegaban en proximidad, y que permitieron alertar al submarino ARA *Santa Fe* que se acercaba a las islas.
- Se organizó la operación de los sistemas de armas BMK-62 Canberra y M-5 Dagger en las bases aeronavales Almirante Zar en Trelew y en la de Río Grande, respectivamente.
- Se coordinó la exploración y reconocimiento lejano con aviones KC-130 y B-707.
- Se realizó adiestramiento de reabastecimiento en vuelo desde los KC-130 con los sistemas de armas A-4Q y Super Étendard de la Armada.
- Se destacaron oficiales de enlace en el Comando de la FAS y en el Comando del TOAS.

Pese a estas acciones, en muy pocas oportunidades se operó en el nivel ejecución en forma conjunta. Esto se debió a que las tres fuerzas mantenían su doctrina y forma de empleo de acuerdo con las necesidades propias de su planificación y sus medios. Se había llegado a resolver cuestiones administrativas, pero nunca se avanzó en acuerdos o ejercitaciones que cedieran el control operacional a un oficial de otra fuerza.

Esta falta previa de acuerdos y de conocimiento entre fuerzas produjo, además, una profunda desconfianza, que se materializó en múltiples conflictos de conducción durante todo el conflicto.

Ya desde el inicio, se estructuró una cadena de mandos que poco solucionaba el empleo de medios conjuntos; no obstante, hubo honrosas excepciones, especialmente en las islas, donde el apremio del hostigamiento permanente del enemigo permitió el éxito de varias operaciones que se coordinaron en forma conjunta.

Esta es, quizás, una de las enseñanzas más importantes de la guerra de Malvinas: no solo es imposible el éxito de una campaña llevada adelante en forma individual por cada fuerza, sino que la preparación, desde el inicio, de las operaciones conjuntas permitiría el conocimiento de las capacidades de una y de otra. La relación previa entre oficiales y suboficiales

de las distintas fuerzas es esencial no solo para afianzar vínculos de camaradería, sino para el conocimiento de las capacidades de las armas, de los procedimientos de empleo, de las limitaciones y, fundamentalmente, para la práctica en la planificación conjunta a fin de realizar operaciones realmente eficaces.

Los cambios producidos en la estructura de las Fuerzas Armadas y el Estado Mayor Conjunto, en la actualidad, tienden a solucionar los problemas planteados en la actividad conjunta; pero si no se realiza un cambio de mentalidad en todos los oficiales de las Fuerzas Armadas y de actitud en cuanto a la importancia de la actividad conjunta, esta no va a prosperar por más cambios orgánicos y directivas que se promuevan.

Del Informe Final de la Fuerza Aérea Sur, se extraen los siguientes conceptos:

Los requerimientos que realizó la FAS a la Armada Argentina fueron de dos tipos:

- Exploración y Reconocimiento sobre el mar.
- Colaboración en algunas operaciones aéreas ofensivas.

En el primer caso, la información recibida fue siempre a destiempo y no pudo ser confirmada en los hechos. Asimismo, la carencia de medios adecuados para esta tarea y la ineficacia demostrada obligaron a la FAS a improvisar medios aéreos para lograr esta vital información.

Todos los éxitos alcanzados contra la flota enemiga se debieron a la información visual adelantada por personal de la Fuerza Aérea en la isla, habiendo fracasado en las operaciones que se realizaron en base a informes de la Armada.

En lo relacionado a colaboración en las operaciones aéreas ofensivas, solo pudo lograrse en contadas ocasiones, a saber: en el ataque al portaaviones *Invincible* y en el ataque al desembarco en San Carlos, con relativo éxito en ambos casos.

Asimismo, se le prestó permanente colaboración en cuanto a los requerimientos, de su parte, de aviones reabastecedores. En varias ocasiones fueron demoradas o suspendidas operaciones propias para dar prioridad a dichos requerimientos, que siempre se ejecutaron fuera de los horarios fijados, y que están debidamente asentados y corroborados en los informes correspondientes.

Como conclusión debe extraerse que es prácticamente imposible trabajar en forma conjunta por las profundas diferencias doctrinarias de empleo. Se considera necesario que todos los aviones operativos dependan de un solo Comando de Fuerza Aérea, independiente de la Fuerza a que pertenezcan, avalando lo expresado, que la Armada solo cumplió aquellas misiones que le permitían una posterior explotación de las mismas.

En lo que respecta a la Fuerza Ejército, fueron cumplimentados todos sus requerimientos de transporte aéreo entre el continente y la isla, no así los de apoyo de fuego (AAD), que en la mayoría de los casos no determinaban objetivos materiales rentables y ni siquiera orientaban en forma eficiente la ubicación exacta de los mismos, señalando solo zonas o áreas imposibles de cubrir por su extensión, y que estaban tan alejados de la línea principal de combate que solo podían ser considerados como tareas de interdicción, operación de exclusiva responsabilidad de la Fuerza Aérea.

Es notorio que dicha Fuerza no tiene conocimiento aceptable del empleo eficiente de una Fuerza Aérea y mucho menos del uso correcto que debe hacerse de los medios aéreos.

No se extiende el presente análisis por ser de conocimiento general los inconvenientes y problemas que causó a la FAS, la inoperancia y falta de explotación de los éxitos de la misma por parte de las Fuerzas de Superficie. Caso particular y que merece especial atención es el de la Cabecera de Playa en Bahía Agradable, donde personal, material y medios de transporte enemigos totalmente vencidos fueron puestos a disposición de la Fuerza Ejército, lo que no fue aprovechado dando lugar a su recuperación y posterior

empleo, pidiendo en ese mismo momento, en que era posible su explotación, apoyo de fuego directo a la FAS.

En el ámbito de la batalla aeronaval, la guerra de Malvinas sirvió para demostrar la preeminencia de dos fuerzas sobre las restantes: la aviación en todas las variaciones de empleo y las fuerzas submarinas.

Esto debe entenderse sobre el concepto de poder aéreo, ya que, al observar las bajas enemigas, la casi totalidad fue causada por la aviación basada en tierra.

Por otra parte, la sola presencia de submarinos nucleares inhibió a nuestra Flota de Mar para operar en la zona de la batalla, relegándolos a navegar en aguas poco profundas y, finalmente, a su regreso al apostadero naval. Los submarinos con estas capacidades resultan muy difíciles de detectar y, por consiguiente, de destruir. Y aun los convencionales, disponiendo de adecuados armamentos, constituyen una amenaza formidable para cualquier flota. Cabe mencionar que los británicos emplearon en falsos contactos submarinos todas las armas antisubmarinas existentes en la Fuerza de Tareas¹⁴⁶.

Los portaviones demostraron que son útiles a una nación que pueda mantenerlos y con una flota misilística que sea capaz de protegerlos. No obstante, son muy vulnerables pues su defensa necesita asegurar una superioridad en el aire y medios adecuados para enfrentar a la amenaza submarina. Sin embargo y a pesar de disponer de todo esto, la Royal Navy no logró impedir que sus portaviones fueran alcanzados por la aviación argentina.

Solo las grandes potencias pueden mantener y justificar estos navíos por su costo exorbitante; resulta mucho más rentable disponer de una flota de aviones y submarinos más reducida, pero adecuadamente armados y adiestrados.

La Armada Argentina, al verse imposibilitada de defender el portaviones *25 de Mayo*, debió replegarlo en los primeros días del conflicto bélico, y sus aviones embarcados fueron desplegados a las bases costeras, con todos sus apoyos y logística en forma totalmente independiente de su nave madre. En síntesis, la aviación naval operó como una Fuerza Aérea independiente y no como aviación embarcada, como determina su doctrina.

La aviación táctica con base en tierra, empleada en la conducción de una campaña naval, debe ser adiestrada rutinariamente en el uso de armamentos y tácticas contra fuerzas navales. Las debilidades enemigas deben ser explotadas cada vez que se las debate, aunque los planes militares deban modificarse para ello. Cuando la suerte del adversario pende de un hilo, lo más fácil para vencer es cortar ese hilo.

La logística gana o pierde. Las Marinas no ganan guerras, pero la falta de una Marina adecuada puede hacer perder la guerra. La Royal Navy no ganó el conflicto de Malvinas, pero pudo haber sido la causa de que Gran Bretaña lo perdiera. El Ejército Británico ganó para Gran Bretaña el conflicto de Malvinas, y lo hizo con y solo con el apoyo de la Royal Navy.

Un bien integrado Poder Aéreo es esencial tanto para el Ejército como para las Fuerzas Navales. El poder aéreo no se compone solo de bombardeos o aviones de ataque, o de cazas e interceptores, o de aviones de contramedidas electrónicas. Es una mezcla de todos. El que no lo comprenda así, no entendió ni las lecciones de la Segunda Guerra Mundial ni las de Malvinas. Las marinas y las fuerzas aéreas para operar en conjunto es el «sine qua non» de la guerra.

Los comandos militares responsables deben tener diálogo fluido con las autoridades políticas y asesorarlas, y las autoridades políticas deben escucharlos, aunque no necesariamente seguir sus consejos. Es crucial que las autoridades políticas informen a los dirigentes militares de aquellos objetivos políticos que se persigue lograr mediante el uso de la fuerza militar.

¹⁴⁶ HARRY TRAIN, "Malvinas un caso de estudio", op cit., pág. 241.

Comando efectivo, control y comunicaciones son las herramientas fundamentales que permiten a las autoridades militares y a las autoridades políticas trabajar con armonía¹⁴⁷.

Bajas oficiales británicas: controversia y grandes dudas

El Reino Unido desde el principio evaluó que podría llevar adelante la recuperación de las islas con el envío de una poderosa flota a un costo ínfimo considerando la magnífica capacidad de sus medios de combate. Estaba equivocado. El retorno victorioso de sus buques al Reino Unido disimuló ante su comunidad las severas pérdidas materiales y humanas sufridas en el campo de batalla, allí donde se sembraron grandes dudas sobre la capacidad de sus medios ofensivos comprometidos en la OTAN para actuar contra los del Pacto de Varsovia.

El gobierno británico confirmó que un total de 255 hombres de la Task Force resultaron muertos durante las operaciones y 777 fueron heridos. Estas cifras por sí mismas deberían eximir de dudas en cuanto a su veracidad, pero lamentablemente es necesario aclarar que las circunstancias no son conducentes para otorgar una credibilidad absoluta a estos guarismos.

Lo expuesto se halla basado en dos hechos fundamentales:

- Las falsedades en que incurrió el gobierno británico durante y tras el conflicto, constatadas por las fuerzas argentinas en numerosos casos, o reconocidos por fuentes británicas no oficiales, en otros.
- Los análisis y las evaluaciones de lo sucedido en el campo táctico no coinciden con las cifras oficiales británicas, ya que las estimaciones arrojan un número superior a dichas cifras¹⁴⁸.

La extraña determinación por parte del Reino Unido de imponer un velo de 90 años a lo actuado en el conflicto, y que permite presentar ante una corte marcial a quien divulgue información considerada secreta, encaja perfectamente en dicha problemática.

En cuanto a las bajas materiales, nos hallamos frente al mismo dilema, pues los daños en la mayoría de los buques en años posteriores se fueron conociendo, aunque no en profundidad. Sobre la suerte del portaviones *Invincible*, aún hoy se siguen tejiendo múltiples versiones. En su permanente acción de contrainteligencia, 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 el análisis detallado de los testimonios calificados de dos aviadores militares —que se jugaron la vida y presenciaron en esa acción la muerte de dos camaradas— son más que suficientes para aceptar la veracidad del informe que escribieron después de aterrizar.

El conflicto de Malvinas incluye la primera verdadera confrontación de combates aeronavales desde la campaña del Pacífico en la Segunda Guerra Mundial. El precio cobrado por la Fuerza Aérea Argentina y la Aviación Naval durante la guerra en el mar incluye por lo menos el hundimiento confirmado de los destructores británicos HMS *Sheffield* y *Coventry*, de las fragatas HMS *Ardent* y *Antelope*, del buque de desembarco HMS *Sir Galahad* y del buque mercante *Atlantic Conveyor*. A estos hay que agregar otros dos destructores, catorce fragatas y dos buques de desembarco dañados durante el conflicto, todos ellos por ataques aéreos argentinos con bombas, misiles, cohetes y cañones, excepto el destructor *Glamorgan* que fue dañado por un misil Exocet lanzado desde tierra, además del ataque al portaviones HMS *Invincible* no reconocido por los británicos. Al menos treinta y siete aeronaves de la RAF y de la RN fueron perdidas por causas diversas, tanto bajo el fuego de la artillería argentina como por accidentes operacionales. Las catorce bombas sin explotar impactadas en los cascos de buques británicos pudieron fácilmente hacer que las pérdidas de buques fueran catastróficas para la Royal Navy.

¹⁴⁷ HARRY TRAIN, op. cit., pág. 251.

¹⁴⁸ RUBÉN OSCAR MORO, *Historia del Conflicto del Atlántico Sur...* ESGA, 1985, op. cit., pág. 521.

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, aun combatiendo en forma aislada contra un enemigo superior en tecnología y medios.

El coraje y el tesón demostrados por sus tripulantes debería algún día ser rescatado ante la historia y la comunidad argentina que poco conocimiento tiene de los hechos¹⁴⁹.

Sobre la continua acción de la contrainteligencia británica

Dado que para los argentinos no había posibilidad de realizar tareas de reconocimiento mar adentro para confirmar los resultados de sus misiones, y la afectación o destrucción de los blancos, los británicos tuvieron la ventaja de informar lo que quisieran respecto a lo acontecido durante la guerra y después de finalizada también. Por lo tanto, durante las operaciones se hacía poco más que confirmar el éxito o fracaso de las misiones de combate sobre la base de los informes publicados y condicionados por el mismo enemigo, experto en el manejo de la psicología de guerra.

Estas informaciones divulgadas por la misma propaganda británica y reproducidas por algunos medios nacionales tuvieron la intención de, primero, ocultar los daños, y luego, de desprestigiar a las Fuerzas Armadas argentinas como parte de la campaña de desmalvinización que siguió al conflicto, impulsada por los intereses británicos.

Movidos, quizás, por la necesidad impuesta por el gobierno de Londres de mantener el secreto sobre sus fallas y sus verdaderas pérdidas, y por conveniencia de la industria británica de armas, en la literatura publicada en posguerra y, en particular en la acción de contrainteligencia, se siguió una estrategia de desinformación que se ocupó principalmente de menoscabar los resultados obtenidos con el material bélico empleado por los argentinos —fuera este de origen nacional o extranjero— y, al mismo tiempo, magnificar la eficacia del material de origen británico, deformando, ocultando y minimizando sus propios errores, y los daños y las pérdidas que realmente sufrieron, así como las vulnerabilidades de sus buques y las falencias de sus sistemas de armas.

Como es evidente que no pudieron negar ni ocultar las acciones de la aviación argentina —tal como surgía de publicaciones de diferentes nacionalidades y en comentarios de todos los niveles, hasta de los mismos combatientes y de periodistas que estuvieron en las zonas de combate, algunas emitidas durante el conflicto y otras conocidas o expresadas muchos años después de los hechos— queda claro que los niveles directivos de la contrainteligencia británica han establecido «pautas o líneas argumentales a mantener» a fin de ocultar, negar, deformar o derivar de todos los modos posibles lo realmente ocurrido y los efectos alcanzados.

Esta acción psicológica no es establecida ni requerida por los verdaderos combatientes —a quienes los veteranos de guerra argentinos respetan, y que del mismo modo se saben respetados por los británicos—, sino por las oficinas de la contrainteligencia del Reino Unido, de la misma forma que vinieron actuando durante siglos, ocultando incluso el valor de la resistencia de los escoceses y de los irlandeses contra el dominio de la corona inglesa y, por supuesto, el de todos los que alguna vez fueron sus oponentes, cualquiera fuese su nacionalidad (franceses, alemanes, españoles, turcos, japoneses, hindúes y ahora los argentinos); excepto los norteamericanos, ya que con ellos será diferente mientras se sigan necesitando el uno al otro.

La guerra de Malvinas sigue teniendo un sabor tremendamente amargo para el orgullo británico, al punto de que, a cuatro décadas de los hechos, aún siguen buscando la destruc-

¹⁴⁹ RUBÉN OSCAR MORO, *Historia del Conflicto del Atlántico Sur...*, ESGA, 1985, op. cit., pág. 350.

ción de la capacidad militar argentina, en particular la de la aviación, para que nunca se pretenda ir por las islas, lo cual no ha estado en la mente de ningún militar argentino ni en la de ningún político serio del país. Así, la acción diplomática y la contrainteligencia británicas, con el apoyo directo e indirecto de periodistas y de medios de difusión locales, continuarán ocupándose de que nunca más la Argentina disponga ni de aviones ni de naves ni de armamentos ni de personal capacitado como para constituir una eventual amenaza para esas islas que están en su poder, pero que son y serán argentinas.

El espíritu del personal de la Fuerza Aérea

En 1982, terminada la guerra de Malvinas, académicos y estudiosos de los conflictos armados se asombraron del valor y empeño de los combatientes de la Fuerza Aérea Argentina para desafiar la vastedad de los cielos atlánticos del sur, y la desigualdad numérica y tecnológica en los combates sostenidos en defensa de las bases aéreas. Visitaron la Escuela de Aviación Militar, publicaron estudios, dictaron conferencias y formularon numerosas hipótesis que nunca terminaron en tesis. Porque, en realidad, no existe un factor determinado que ayude a comprender la actitud anímica de esos hombres en Malvinas.

Resulta difícil de explicar el coraje del piloto que sin miramientos arriesgó su vida, el del artillero que a cuerpo descubierto enfrentó a los aviones enemigos, el del radarista convertido en los ojos electrónicos más buscados por el enemigo, el arrojo del médico que bajo las balas hizo honor a su juramento hipocrático, el del mecánico que trabajó en medio de las bombas y puso el material en servicio, o el del personal de los comandos y observadores isleños que, pese al aislamiento y hostigamiento, conservó el espíritu hasta el final.

Aún hoy, el cerebro humano es un componente en gran parte desconocido y la razón no explica la totalidad de sus reacciones, y es probable que nunca se llegue a explicarlas. Para hacerlo habría que incursionar por un universo aún más misterioso: el corazón humano.

Para los argentinos, las islas Malvinas son, ante todo, un sentimiento, algo querido que nos falta. Por lo cual, es posible comparar a los hombres de la Fuerza Aérea con la actitud de los subtenientes franceses egresados en 1914 que combatieron con uniforme de gala, con el penacho al viento y las manos enguantadas de blanco. Ninguno sobrevivió, pero cumplieron con el deber, murieron como los viejos guerreros romanos: por sus creencias y por sus hogares; por algo que la razón nunca podrá entender.

En *La gran ilusión*, película de Jean Renoir realizada en 1937, se muestran con claridad esos códigos. Durante la Primera Guerra Mundial, el capitán De Boildieu se encuentra en un campo de prisioneros alemán comandado por el mayor von Rauffenstein. Ambos enemigos pertenecen a viejas familias de la nobleza que desde siglos atrás suministran oficiales a sus respectivos países; tienen gustos y costumbres similares y, sutilmente, dentro de la relación prisionero-carcelero, se establece una amistad. Pero llegada la ocasión, el prisionero De Boildieu ordena a los demás cautivos que huyan, mientras él efectúa una diversión y atrae a los alemanes. Al mismo tiempo que sus camaradas escapan, él logra que la guarnición alemana lo persiga. Cuando es acorralado, von Rauffenstein casi le implora que se rinda porque, en caso contrario, se verá obligado a matarlo personalmente. Y así lo hace. Durante la agonía, el alemán le pide perdón. Las últimas palabras de De Boildieu son: «Para los civiles, morir en la guerra es un horror. Para nosotros es diferente».

La Fuerza Aérea, a diferencia de sus dos fuerzas hermanas, por su especialización y profesionalismo depende mínimamente del soldado-ciudadano, protagonista de las hecatombes de las dos guerras mundiales. Ni un piloto, ni un navegador, ni un radarista, ni un mecánico, ni un instrumentista, ni un artillero antiaéreo se forman con rapidez y solo se mantienen capacitados con una práctica y un estudio permanentes. Esto explica con claridad la proporción de oficiales y suboficiales caídos en Malvinas con el personal de tropa: por cada soldado fallecido, cayeron seis oficiales y, en la misma relación, tres suboficiales.

Para redondear la idea, es oportuno recordar el duelo a muerte en que se desafiaron Don Quijote y el Caballero de los Espejos que, mientras esperaban que amaneciera «estaban sentados juntos sobre la dura tierra, en buena paz y compañía, como si al romper del día no se fueran de romper las cabezas». Ni en el uno ni en el otro había odio o rencor; entrarían en batalla leal y sin artimañas, en defensa de la belleza de sus amadas, porque así lo mandaban las reglas de la caballería. Eligieron libremente esa profesión y estaban obligados a cumplirlas.

De esa forma actuaron los hombres de la Fuerza Aérea en Malvinas, sin odio ni resentimiento. El mejor ejemplo lo ofreció el entonces vicecomodoro Wilson Pedrozo, jefe de la BAM Cóndor, cuando dispuso que se rindieran honores durante el sepelio del teniente Nicholas Taylor, piloto derribado por la artillería antiaérea de la base. Abatido mientras cumplía con su deber, Taylor había dejado de ser un enemigo y, convertido en camarada, merecía respeto y homenaje.

Más de un cronista quedó impresionado cuando preguntaron al personal de Fuerza Aérea cómo hicieron para luchar en Malvinas pese a que, como profesionales, eran conscientes de que las chances estaban en su contra. Probablemente esperaban una elegía sobre la Patria o un canto en honor a los caídos. Recibieron, en cambio, respuestas simples y sin vanaglorias: «Era lo que me enseñaron»; «hice mi trabajo»; «durante quince años me prepararon para eso». Todo se reducía a cumplir con el deber, de la misma manera que el artesano se siente orgulloso del trabajo bien terminado.

La batalla aérea en el Atlántico Sur por la defensa de las islas Malvinas constituye una de las acciones de armas más heroicas de nuestra historia. Con laureles de gloria se inscribe ya en la misma heredad de San Lorenzo, Maipú y Chacabuco. El pueblo de la Nación Argentina guarda para su posteridad los capítulos gloriosos de las guerras por la emancipación sudamericana, y venera a los hombres y a las armas que nos legaron.

Las tripulaciones de la Fuerza Aérea Argentina con sus aeronaves inmortalizadas en la guerra de Malvinas quedarán también allí, junto a los más preciados símbolos de las glorias nacionales, como los hacedores de una epopeya alada solo comparable a las que protagonizaron los pilotos británicos con sus Spitfire en la batalla de Inglaterra, los pilotos norteamericanos con sus Curtiss P-40 en la defensa de las islas Filipinas y los pilotos alemanes en defensa de sus ciudades.

Los sobrevivientes solo quedan separados de los caídos en la acción militar por el espacio extraterrenal e imponderable del milagro y el cese del fuego; hubieran continuado combatiendo en tanto existiera un avión de combate alistado para el despegue y un blanco localizado para atacarlo como lo expresara el Comandante de la Fuerza Aérea Sur, brigadier Ernesto Crespo. Por ello, esta particular valorización rescata a los caídos y a los sobrevivientes, y privilegia su reconocimiento a quienes integraron la punta de esa formidable flecha disparada al combate: las tripulaciones de cazas, bombarderos, exploradores y transportes incluidas en las operaciones tácticas, como también al personal de los organismos y unidades desplegados en la primera línea de fuego en los territorios insulares.

En la Gesta de Malvinas intervinieron 29 promociones de oficiales de la Escuela de Aviación Militar que actuaron con total claridad de actitud, comprometidos sin reservas en la misión que cada uno tenía que cumplir. Esto reafirma que la formación recibida en nuestro Instituto Madre y la instrucción asimilada en las unidades fue «probada en combate» en todos sus niveles y especialidades. De igual modo, el desempeño del personal de suboficiales y soldados clase 63 incorporados contribuyó, tanto en las islas como en el continente, a ser el sostén de la operatividad desplegada por la Fuerza Aérea durante el conflicto, con gran espíritu de servicio y sentido de pertenencia.

Documento

Reflexiones sobre la Guerra de Malvinas^{*}

Por el Brigadier General (R) Ernesto Horacio Crespo
Comandante de la Fuerza Aérea Sur en 1982

«La primera lección de la historia es
atreverse a no mentir y la segunda no
temer decir la verdad».

León XIII

^{*}Escrito redactado en el 2012, a 30 años de la gesta.

Han pasado casi treinta años desde el 1 de mayo de 1982, fecha histórica para los hombres de la Fuerza Aérea Argentina, aquel despiadado día en que se estremecían ante una realidad que desconocían; la desolación, la destrucción y la crueldad de las prácticas implacables de una contienda bélica no buscada. Ese día enfrentaron, en horas de la madrugada, el bombardeo aéreo de la pista de la Base Aérea Militar Malvinas, Puerto Argentino, ejecutado por aviones Vulcan británicos.



Esta operación fue el prólogo de lo que realizó, sin hesitar, la actitud y voluntad política del gobierno del Reino Unido mediante el empleo del poder de fuego militar en los tenaces combates del llamado Conflicto del Atlántico Sur o Guerra de Malvinas, origen del Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea Argentina, la más joven de las Instituciones Armadas Argentinas.

Durante el desarrollo del conflicto, se originaron actitudes no deseadas, acciones bélicas y ausencias en un conflicto, cuyo génesis y completa verdad, aún en la actualidad, desconoce nuestra sociedad e incluso algunos sectores de las Fuerzas Armadas.

Muchos episodios aislados o parciales han trascendido a través de declaraciones o publicaciones de origen nacional —algunas verídicas, otras intencionadas o divulgadas por nuestro oponente de ayer—, que refutan a veces por políticas oficiales lo revelado o disienten con la información argentina.

Es innegable que el relato real será discutido y cuestionado. La verdad siempre despierta polémicas, genera conflictos y es debatida frecuentemente entre aquellos que la conocen pero que no la revelan; entre los que creen conocerla o la vislumbran y, por alguna especulación, no siempre rescatable, la callan; entre aquellos que querrían olvidarla y entre los que, con mayor o menor imaginación, han tratado de reemplazarla, intentando desvalorizar lo realizado por otros y, si eso no resulta posible, desdibujan o adulteran los resultados de los esfuerzos realizados.

También están aquellos que, por sus errores personales o producidos como resultado de órdenes superiores, se sentirán cuestionados, por los que desde las esferas de poder y a veces desde el mismo gobierno, han privilegiado las relaciones internacionales a la realidad, a su deber, a su compromiso con la Patria y con la historia.

Después de treinta años, ha llegado la hora de hacer conocer la verdad, de rebatir el error y el engaño, de honrar a aquellos integrantes de la institución, vivos y muertos, que eligieron morir con honor a vivir una ficción, hombres que expusieron sus vidas sin pedir gratitud, sin alardes, en silencio, por algo tan intangible, simple y sagrado como es el amor a la Patria, el juramento a su Bandera, la dignidad de su Nación y la satisfacción por el deber cumplido.

Para comprender esa verdad, nada mejor que precisar en una semblanza lo que aconteció en aquellos días, donde la niebla, el mal tiempo, la fricción entre las Fuerzas, la incompreensión, la exaltación del exitismo, los desacuerdos, las segundas intenciones y, a veces,

la ineptitud, fueron el común denominador que debieron enfrentar los miembros de las Fuerzas Armadas que lucharon en las islas Malvinas, en especial los pertenecientes a la Fuerza Aérea Argentina, además de tener que luchar contra el enemigo.

Hace treinta años, finalizado el conflicto, recibí la orden del jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, subjefe en la orgánica actual, de hacer un informe de carácter doctrinario sobre las «EXPERIENCIAS RECOGIDAS EN LAS OPERACIONES DE LA FUERZA SUR EN EL CONFLICTO DE MALVINAS».

En aquel entonces expresé:

«El accionar de las tres Fuerzas Armadas permitió extraer como conclusión que existen tres Fuerzas totalmente diferentes, en cuanto a su concepción y sus estrategias, referidas al trabajo conjunto, a la actitud, a la aptitud y al empleo del Poder Militar en la Defensa del País».

La Fuerza Aérea Sur volcó su máximo esfuerzo en un tipo de conflicto que enfrentó a las fuerzas en posición en un ámbito que no era de su competencia o responsabilidad, y para el cual no estaba preparada, no tenía adiestramiento, material aéreo ni armamento apto para las operaciones que demandaba un escenario aeromarítimo por excelencia y que, al decir de la Armada Argentina, la Fuerza Aérea no debía intervenir porque el Comando del Atlántico Sur, (COATLANSUR) tenía los medios suficientes para contrarrestar cualquier eventualidad.

La Fuerza Aérea Argentina nunca estuvo equipada con material aéreo ni armamento para operar en el mar, contra unidades de superficie y submarinas, ni sus tripulaciones contaban con el adiestramiento necesario para ello, es decir haber volado en un ambiente marítimo tan complicado como es el del mar austral, con nubes bajas, lloviznas, nieblas y escasa visibilidad, además de nunca haber visualizado o practicado en ese contexto, aunque fuese un solo ataque sobre una nave de guerra.

Esas restricciones fueron el resultado de la Resolución 1/69 que estableció los ámbitos y las jurisdicciones operacionales que le correspondían a cada una de las Fuerzas Armadas argentinas. La Armada, decana junto con el Ejército en las epopeyas patrias, siempre se opuso, por una desconocida razón, a que la Fuerza Aérea se equipara y operara en el mar, salvo en lo concerniente a las operaciones de Exploración y Reconocimiento Lejano.

La posición de la Armada y la disponibilidad de medios navales suficientes para contrarrestar «cualquier eventualidad» no pasaban de ser un eufemismo, una pretensión ilógica con fines de promoción, propaganda o una supuesta prerrogativa histórica.

Sin embargo, pocos días después, al constatar la envergadura de la Fuerza de Tareas inglesa que se aproximaba, demostrando cierta reticencia para utilizar sus medios, requirió al Comando de la Fuerza Aérea Sur, ya en pleno conflicto, la solución de problemas que eran de estricta competencia naval.

El esquema orgánico adoptado para enfrentar el conflicto, en el cual el Teatro de Operaciones Malvinas era independiente en su conducción, aunque con una difusa dependencia orgánica del Comando del Atlántico Sur, conllevó a graves errores en el accionar conjunto de las Fuerzas Armadas.

El día 1 de mayo de 1982, al retirarse la flota argentina de la contienda, aquella imprecisa dependencia orgánica fue asumida, por voluntaria decisión, por el Comando de la Fuerza Aérea Sur que a partir de ese momento defendió, mantuvo y abasteció a las islas, realizó la evacuación de sus heridos y colaboró en el mantenimiento de la moral de las tropas desplegadas, además de atacar sistemáticamente a las unidades navales enemigas. Circunstancia que llevó al Comandante de la Fuerza de Tareas inglesa, Almirante John Woodward, a manifestar que la Guerra por Malvinas era un mano a mano entre la Royal Navy y la Fuerza Aérea Argentina.

El esfuerzo de la Fuerza Aérea Sur se materializó desde el primer día de combate, en el que mediante 58 misiones, hizo fracasar el primer intento de desembarco. Esa actitud prosiguió hasta el mismo día 14 de junio, abasteciendo y defendiendo a las tropas argentinas desplegadas en el archipiélago malvinense, cubriendo sus necesidades, dificultando el tráfico logístico naval enemigo, atacando sus buques de guerra y logísticos, obstaculizando los intentos de desembarco, entre otras tareas.

Debe señalarse que, originalmente, los medios de la Fuerza Aérea Sur no estaban previstos para intervenir en el conflicto bélico; fueron asignados para defender la frontera oeste del país, para disuadir la tentación de un eventual intento de Chile de operar en nuestro territorio en apoyo de los medios ingleses, ayuda que se concretó facilitando su territorio y sus medios navales para paliar algunas deficiencias logísticas y de inteligencia de la Fuerza de Tareas británica.

También es preciso mencionar que, en la confección de los planes que fundamentaron las operaciones militares, que permitieron el fugaz reintegro del archipiélago austral a la herencia nacional, imperaron y prevalecieron intereses políticos coyunturales, al tratar de restablecer el gobierno la confianza de una descreída sociedad en el sistema político militar, por entonces imperante.

Se intentó crear un espacio político positivo mediante un acto espectacular: la recuperación y reivindicación de nuestra soberanía sobre un sector de nuestro territorio arrebatado y mantenido por la fuerza a través de los años. Esa causa era el motor de un sentimiento profundo de despojo, de atropello e injusticia inculcado durante años a nuestra sociedad, desde la educación en la enseñanza primaria.

Esa voluntad de reparación histórica que evidenció la vigencia de una intención hegemónica hizo presente, asimismo, una ingenuidad inexplicable al evitar reflexionar o recapacitar sobre las capacidades reales de nuestras Fuerzas Armadas omitiendo, también, un profundo análisis de la indudable respuesta del enemigo.

Esta decisión denotó una falta de apreciación de los efectos políticos y diplomáticos que generaría el suceso, y reveló una falta de comprensión y percepción de que se estaba vulnerando un orden geopolítico mundial, tal vez de dudosa legitimidad, pero aceptado por un gran número de naciones.

Esa apreciación equivocada y la sobreestimación evidente de las «capacidades reales» de cada una de las Fuerzas propias hizo que no se analizara, o aún peor, que se descartara la actitud que asumiría cada una de ellas ante un serio compromiso de tener que utilizar sus adjudicadas capacidades bélicas si era preciso el combate.

Asimismo, resulta un sorprendente e inexplicable absurdo que los planificadores de las operaciones para la recuperación de las islas, conscientes de las aptitudes y posibilidades ciertas de cada una de la Fuerzas Armadas, viabilizaran, con sus apreciaciones, un conflicto para el cual el país no estaba preparado.

El aparato militar de nuestro país, con la excepción de algunas unidades de la Armada Argentina, no estaba capacitado ni disponía de medios ofensivos adecuados ni había sido provisto de elementos, no ya de última generación, sino imprescindibles para las potenciales hostilidades.

Estas determinaciones dieron como resultado un aparato militar meramente preventivo, situación que incidió perjudicialmente en la relación interfuerzas y que iría gestando, con el correr de los días y con mayor celeridad una vez iniciado el conflicto, una tensa y complicada relación entre los Comandos responsables, especialmente entre la Fuerza Aérea Sur y el Comando Naval con jurisdicción en el Atlántico Sur.

Los planes concebidos para la restitución del territorio insular preveían fundamentalmente para los efectivos de la Fuerza Aérea una actuación secundaria: «Asesorar al Gobernador

Militar de Malvinas en lo que fuere necesario, mantener operativa la pista de aterrizaje, la torre de vuelo y asegurar un ordenamiento adecuado del tránsito aéreo hacia y desde el aeródromo principal de las islas Malvinas».

En el territorio continental, la «tarea» específica para la Fuerza Aérea, aceptada por quienes participaron en las instrucciones iniciales y luego por la Conducción Superior fue: preservar la frontera oeste ante la eventual tentación de Chile, «nuestro hermano trasandino», de colaborar activamente con nuestro potencial adversario.

Las previsiones originales descartaban la participación de los medios aéreos de la Fuerza Aérea en operaciones llevadas a cabo en un ambiente aeromarítimo, reservado para las aeronaves de la Armada, salvo Exploración y Reconocimiento Lejano y aquellas realizadas en el espacio aéreo hasta las 15 millas náuticas de la costa, de acuerdo con lo establecido en la Resolución 1/69.

La Fuerza Aérea, inmersa en esa indescifrable vorágine, también demostró grandes falencias doctrinarias. El 1 de abril, aún en Mendoza, el suscripto, quien sería el Comandante de la Fuerza Aérea Sur, no tenía idea de lo que estaba ocurriendo. Hecho inconcebible.

Casi a la medianoche de ese día, recibí la orden de presentarme de inmediato en Buenos Aires, con el aviso de que iba a estar ausente de la unidad, la IV Brigada Aérea, y de mi familia bastante tiempo. Entendí que algo grave pasaba, pero no podía preguntarlo por teléfono.

El jefe de la citada Brigada, mando que ejerciera en aquellos días, era también el Comandante Aéreo del Teatro de Operaciones Sur. Sus funciones eran apoyar la maniobra terrestre. No me imaginé qué podría estar pasando.

Ya en Buenos Aires, tomé conocimiento de que, en ese momento, se estaba desarrollando una operación anfibia con el objeto de recuperar las islas Malvinas. La noticia me causó una tremenda sorpresa porque jamás lo había esperado. Aún más, me llamó mucho la atención y consideré que, en caso de tener que implementarse el Comando Aéreo del Teatro de Operaciones Sur, del cual era Comandante, yo era uno de los miembros de la Fuerza Aérea que primero debía haber tomado conocimiento.

La planificación de las operaciones, contrariando cualquier doctrina militar, había sido realizada por un equipo de seis oficiales y no por el Estado Mayor Conjunto. Habían trabajado en estricto secreto y se habían tomado importantes decisiones. Un general comandaba el traslado anfibia, y un vicealmirante era el responsable de Teatro de Operaciones terrestre.

Recibí la orden de instalar todas las bases aéreas, de operaciones y despliegue en la Patagonia que había determinado el Comando Aéreo Estratégico, es decir, las ubicadas en Comodoro Rivadavia, Río Gallegos, Río Grande, San Julián, Santa Cruz y Trelew. Recibiría el personal y material para ello.

Luego de la explicación, tenía numerosas dudas, pero la esencial era si, en caso de guerra —porque creía que eso ocurriría—, la Fuerza Aérea tenía que combatir. La respuesta que recibí fue categórica: «No, porque no es una responsabilidad primaria de la Fuerza Aérea», lo cual, como ya fue expresado, era lo establecido por la Resolución 1/69.

No muy convencido con aquella respuesta, partí para cumplir la orden recibida, con la única tranquilidad de que la Fuerza Aérea, en lo que a operaciones aeroterrestres concernía, estaba muy bien preparada, y sus pilotos instruidos y muy eficientes, a pesar de que el material aéreo era muy antiguo (entre veintisiete y treinta años de uso) y las bombas en general eran inglesas de la II Guerra Mundial.

Reafirmando los inadecuados pasos de la planificación militar realizada, en esa época, en el área de Comodoro Rivadavia, actuaban o tenían responsabilidades siete Comandos.

Resultaba imposible coordinar alguna acción. Por ello la Fuerza Aérea Sur concentró, bajo un solo Comando, todas las funciones aéreas de su responsabilidad y, a partir de ese momento, existió una sola vía para impartir las órdenes.

Muy pronto la Fuerza Aérea Sur debió enfrentar un importante problema: los pilotos de la Fuerza Aérea no tenían experiencia en operaciones aeromarítimas. Jamás habían hostigado una embarcación en el mar, es decir desconocían sobre los perfiles de los barcos de guerra de cualquier nacionalidad, cómo estaban pintados, las dimensiones que tenían, cuántos aviones debían atacar a la vez una nave de superficie.

Como se podrá imaginar, todo era una incógnita que debía ser resuelta a la mayor brevedad. Por tal razón se coordinó con la Armada para obtener información, tener una idea básica y poder efectuar algunas ejercitaciones. Recién en aquel momento se comenzó la preparación para lo que pronto iba a suceder.

Durante la primera y segunda práctica, a pesar de que se habían establecido coordenadas, ubicación, frecuencias, no se encontró a la flota argentina, solo fue posible ubicarla después de una intensa búsqueda. La Armada adujo que nunca proporcionaba sus posiciones cuando estaba en situaciones de guerra, lo cual era comprensible pero no lógico porque ambas Fuerzas estaban del mismo bando.

La primera experiencia fue considerada aceptable, los atacantes tomaron por sorpresa a la flota y la ofensiva fue dirigida hacia un buque, la “Santísima Trinidad”, un destructor Tipo 42, similar a los de la flota inglesa.

Sin embargo los asesores navales destinados en la Fuerza Aérea Sur trataron de demostrar que el hecho de ser sorprendidos por los aviones de la Fuerza Aérea había sido producto de una falla en la central electrónica del buque, que organiza toda la defensa de la embarcación. Para ellos, un destructor de esas características era simplemente impenetrable. Esa afirmación, hecha en público, produjo un golpe psicológico tremendo en los miembros del Estado Mayor y mucho más entre los pilotos de combate. Revertir esa situación anímica costó al Comando gran esfuerzo y dedicación. Sin embargo, los hechos bélicos ocurridos durante el conflicto demostraron lo contrario a las advertencias recibidas.

El comandante de la Fuerza Aérea Sur y su jefe de Estado Mayor, a la vez reemplazo natural de este, viajaron a las islas para conocer las deficiencias, las necesidades urgentes de los hombres de la Fuerza Aérea desplegados en Malvinas, aunque no dependían de la Fuerza Aérea Sur, para coordinar el futuro accionar conjunto en la contienda, constatar falencias, necesidades requeridas y no cumplidas, y para ordenar y trasladar la provisión logística de todo lo que les fuera imprescindible.

Durante esos viajes se comenzó a buscar, teniendo en cuenta la particular geografía y orografía de las islas, y desde el punto de vista aéreo, el de un piloto, dónde sería más factible encontrar a los barcos ingleses durante un desembarco.

Se establecieron tres puntos de vista o ubicaciones probables, la Fuerza de Tareas determinó, a priori, unas veintidós posiciones posibles, de ellas seleccionaron dieciocho y se decidieron por tres, coincidiendo con las que habían elegido los dos integrantes más antiguos de la Fuerza Aérea Sur: San Carlos, Darwin, y Bluff Cove o bahía Agradable.

La opinión de los asesores de la Armada fue que no era posible que la flota inglesa utilizara esos lugares debido a que eran aguas poco profundas y había demasiadas rocas próximas a la superficie, que era improbable que sucediera allí un desembarco. Esas mismas conclusiones fueron transmitidas a quienes debían planificar la defensa de las islas.

No obstante, el Comando de la Fuerza Aérea Sur retuvo como muy posibles los lugares señalados. A mediados de abril, se confeccionaron y entregaron las órdenes fragmentarias, órdenes que emite un Comando para que las unidades cumplan una determinada misión, de manera que durante los vuelos de reconocimiento y aclimatación al vuelo en un

ambiente marítimo, los pilotos se familiarizaran con esos tres lugares que a su juicio iban a ser utilizados.

Los días fueron transcurriendo, durante ese tiempo se habían hecho algunas prácticas, se habían introducido actualizaciones operativas y se había estado en contacto permanente con los efectivos de la Fuerza Aérea en Malvinas. Llegó el 1 de mayo, día en que comenzó lo que nadie quería: «la guerra». A las 04:40/04:45 horas, dieciséis bombas de mil libras cayeron sobre la Base Aérea Militar Malvinas, ubicada en el aeródromo principal de las islas, en Puerto Argentino. Un minuto más tarde, el Comandante del Componente Aéreo de Malvinas, brigadier Guillermo Castellano, solicitó el apoyo de la Fuerza Aérea Sur y esta concurrió en su ayuda.

Ese día 1 de mayo, se produjo el Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea. Sus pilotos actuaron con tal decisión, arrojo, valentía en apoyo y defensa de sus camaradas de las islas, que hicieron retroceder a la Fuerza de Tareas, causándole daños severos, y obligándolos a alejarse de las islas y a pedir refuerzos.

Con el pasar de los días, se fueron sucediendo otros hechos. El 8 de mayo, la Armada retiró los aviones Neptune, equipados para localizar a los buques enemigos, porque no tenían más repuestos; una muestra sugestiva de una supuesta grave improvisación, ir a una guerra sin tener asegurada una cadena logística.

El desembarco previsto en los planes ingleses para el 18 de mayo, por razones de carácter técnico y por el mal tiempo reinante, se concretó tres días después. Y significativamente se produjo en aquellos lugares que el Comando de la Fuerza Aérea Sur había identificado como posibles y que los expertos descartaron por poca profundidad, superficie marítima pequeña para la maniobra naval y por rocas subyacentes cercanas a la superficie. A pesar de que las condiciones meteorológicas eran malas, la Fuerza Aérea Sur atacó. El mando de la Fuerza de Tareas no esperaba esa reacción y fue sorprendido.

Empezó lo que se designó como la Batalla Aeromárítima de San Carlos, definida como las hostilidades de mayor crueldad del conflicto, que algunos analistas que participaron en la II Guerra Mundial la consideraron más violenta que los enfrenamientos aeromárítimos de la segunda Gran Guerra.

Los ataques continuaron sin que cediera terreno ninguno de los dos bandos, con grandes logros y pérdidas, mientras que la Fuerza Aérea Sur iba inscribiendo con sus unidades aéreas una epopeya que llenó de admiración al mundo entero, incluido al enemigo.

Los pocos aviones y tripulaciones que disponía la Fuerza Aérea se fueron desgastando y desangrando, sin ninguna posibilidad de reemplazos. No había pilotos aptos para el combate y las aeronaves recibían el apoyo técnico posible en tiempos de apremio que la situación planteaba.

El 30 de ese mes, se produjo el ataque al portaviones “Invencible”, emblemática nave de la Task Force con la participación de dos aviones de la Armada y seis de la Fuerza Aérea. Días más tarde, y debido a otro imprevisto ataque que realizó la Fuerza Aérea Sur, el día 8 de junio pasó a ser conocido por los ingleses y por la comunidad internacional como el Día más Negro de la Flota, calificativo que se dio por las enormes bajas de personal y material que sufrieron.

Finalmente llegó lo previsible. La capitulación de las tropas argentinas en las islas, que el Comandante del Componente Aéreo del Teatro de Operaciones Malvinas y el Comandante de la Fuerza Aérea Sur habían anunciado por expediente, de no conseguirse aunar los esfuerzos de las tres Fuerzas Armadas, realidad que fue imposible de lograr. De esa forma terminó la aventura a la que nunca se debió llegar.

Los ingleses nunca han dicho totalmente la verdad. Ni la van a decir. Mediante una resolución del Gabinete de Guerra de la señora Thatcher, se estableció mantener el secreto

militar por 90 años. Hay numerosos eventos que según ha trascendido no se van a decir de ningún modo, porque ponen en evidencia las debilidades que tenía la flota, y el verdadero costo en vidas y material de combate.

En la Argentina, la narración de los acontecimientos ocurridos durante la Guerra de Malvinas cuenta con bases históricas indiscutibles. Su total veracidad se puede acreditar en diarios de guerra del conflicto, en el conocimiento calificado e indiscutible de los hombres de la Fuerza Aérea que participaron desde las islas y desde el continente, en los relatos de los integrantes de la Fuerza de Tareas inglesa, en la profusa información periodística nacional e internacional, incluidos medios de difusión británicos, de las investigaciones publicadas sobre las operaciones navales, terrestres, aeronavales y sus resultados. Sobresalen, entre otras, las declaraciones del Almirante Sandy Woodward expresadas en su libro “Los Cien Días, Las memorias del Comandante de la Fuerza de Tareas inglesa durante la guerra de Malvinas”.

La extrema importancia que le dieron los británicos a la actuación de la Fuerza Aérea Argentina quedó especialmente demostrada durante la negociación para la capitulación de los efectivos argentinos en las islas.

El texto de la rendición era fiscalizado directa y constantemente desde Londres, sin cuya venia era imposible introducir cualquier modificación. Las autoridades británicas consideraron preciso el cese de las operaciones ofensivas de la Fuerza Aérea Sur, al considerarla su único y mortal enemigo.

La Fuerza Aérea Sur no se rindió y el 14 de junio seguía operando: para hacer posible la firma del Acta de Capitulación, los ingleses pidieron al Comandante de la Fuerza Aérea Sur la rendición de sus unidades aéreas, concepto al que este se negó recalcando que seguirían atacando.

Para revertir esa situación, intervino el brigadier Castellano, quién me notificó que las unidades desplegadas en Malvinas ya habían entregado sus armas, que no existía más resistencia, que sugería no sacrificar más pilotos y que los responsables del bando inglés pedían solamente la palabra de honor del suscripto para firmar el protocolo final de la contienda.

Con relación a las actitudes y voluntades del país trasandino, de alineamiento con el Reino Unido, asumidas en su oportunidad, fueron informadas previo y durante el conflicto por el Comando de la Fuerza Aérea Sur a los mandos responsables de la Fuerza Aérea.

En la actualidad, esos hechos son absolutamente conocidos y aceptados como una realidad irrefutable, más aún después de las afirmaciones del general (R) Fernando Matthei, ex Comandante de la Fuerza Aérea chilena, publicadas en un periódico del vecino país, reiterado por el Diario Los Andes de la ciudad de Mendoza.

No es el propósito de este relato menoscabar a alguna institución y menos a las militares, porque las mismas son, sin lugar a duda, parte irremplazable de la República y, como tales, fundamentales.

Son sus comandantes, sus jefes, aquellos a quienes les tocó dirigirlas o comandarlas los que se equivocaron, los que con sus decisiones, erróneas o no, las situaron detrás de sus intereses y objetivos fijados por ellos para cada una de las instituciones. O por otros, que por el supuesto de no confrontar o presentar una engañadora o falsa unidad ante la sociedad, permitieron que el aparato militar obedeciera más a intenciones de primacía que a una organización militar eficaz para asegurar las necesidades de defensa del país.

Cuando la hora de las decisiones fundamentales llega, los países necesitan de toda su lucidez y de todos sus genios, deberá temerse toda forma de mediocridad política o militar. Los abrazos, los actos protocolares, el intercambio de condecoraciones, las intenciones declamadas, los elogios, los acuerdos o convenios de cualquier tipo son efímeros cuando

las decisiones políticas del gobierno de un país deben definir los intereses geopolíticos y estratégicos futuros del mismo.

Después de esta trágica experiencia, habrá que tener recelo de los responsables políticos no preparados o demasiado sumisos al poder de turno, a los faltos de carácter para afrontar los riesgos, a los hombres de «bien» siempre dispuestos a todas las concesiones, a las Fuerzas Armadas con estructuras superadas, y a los jefes militares poco profesionales y con mentalidades del pasado.

Habrà que desconfiar de aquellos políticos y militares que se olvidan que no hay una sola guerra en la historia que haya sido declarada por los que tienen que lucharla, por los que tienen que ofrendar sus vidas en defensa de su patria.

El no tener en cuenta estos aspectos demostrarà incapacidad de análisis y comprensión ante señales históricas, y la necesidad que tiene nuestro país de contar con instrumentos aptos e instituciones que coadyuven al poder político de la República en el cumplimiento de sus responsabilidades, en especial de soberanía, siempre declamadas y casi nunca ejercidas, que por derecho y tradición nos corresponden.

Sean estas palabras en memoria y recuerdo de aquellos que, en cumplimiento de su indudable deber, plegaron sus alas, que recorren nuestro cielo en silencio sobre las heladas aguas y tundras australes, y el reconocimiento hacia aquellos que aún permanecen con nosotros, que arriesgaron en su momento lo más valioso del ser humano: sus vidas en defensa de algo tan poco frecuente en nuestros días como lo es el amor a la patria.

Especial mención y reconocimiento para todas las familias que apoyaron decididamente a aquellos hombres a los que nunca les interesaron las políticas hegemónicas entre las Fuerzas, las condecoraciones o los honores, y que desde sus puestos, en el órgano que planeaba, dirigía y controlaba las operaciones, integrando tripulaciones civiles y militares, o aquellos que, en las bases de despliegue de la helada Patagonia, hicieron posible el cumplimiento de una tarea signada por el honor, el deber y el valor, y sin los cuales todo lo realizado por aquel conjunto de hombres que conformaron la Fuerza Aérea Sur hubiera sido total y absolutamente imposible.

Brigadier General (R) Ernesto Horacio Crespo



El Comandante de la FAS, brigadier Ernesto Crespo, conversa con un herido a bordo de un C-130
BANIM DEH-FAA

Conceptos sobre el desempeño de la Fuerza Aérea Argentina en Malvinas

Si quieres saber cómo te fue en la guerra, pregúntale a tu enemigo.

Sun-Tzu
Estratega chino, 500 A.C.

Carta del coronel (R) Pierre Clostermann, del Ejército del Aire de Francia, a los aviadores militares argentinos enviada en junio de 1982. El coronel Clostermann es el máximo «as» de la aviación de caza de la Francia Libre, en la Segunda Guerra Mundial, por lo cual fue condecorado con La Orden del Servicio Distinguido y la Cruz al Vuelo Distinguido del Reino Unido de Gran Bretaña, y la Orden de la Legión de Honor de Francia.

A vosotros, jóvenes argentinos, compañeros pilotos de combate, quisiera expresarles toda mi admiración.

A la electrónica más perfeccionada, a los misiles antiaéreos, a los objetivos más peligrosos que existen, es decir a los buques, hicisteis frente con éxito; a pesar de las condiciones atmosféricas más terribles que puedan encontrarse en el planeta, con una reserva de pocos minutos de combustible, al límite extremo de vuestros aparatos, habéis partido en medio de la tempestad en vuestros Mirage, vuestros Étendard, vuestros Skyhawk y vuestros Pucará con escarapelas azules y blancas.

A pesar de los dispositivos de defensa antiaérea y de los misiles superficie-aire de buques de guerra poderosos, alertados con mucha anticipación por los aviones de alerta temprana y los satélites norteamericanos, habéis arremetido sin vacilar. Nunca en la historia de las guerras desde 1914, los aviadores tuvieron que afrontar una conjunción tan terrorífica de obstáculos mortales, ni aún los de la RAF sobre Londres en 1940 o los de la Luftwaffe en 1945.

Vuestro valor no solo ha deslumbrado al pueblo argentino, sino que somos muchos los que en el mundo estamos orgullosos que seáis nuestros hermanos pilotos.

A los padres y a las madres, a los hermanos y a las hermanas, a las esposas y a los hijos de los pilotos argentinos, que fueron a la muerte con el coraje más fantástico y más asombroso, les digo que ellos honran a la Argentina y al mundo latino.

¡Ay! La verdad vale únicamente por la sangre derramada, y el mundo cree solamente en las causas cuyos testigos se hacen matar por ellas.

En este mundo occidental donde la cobardía compite con la necesidad, el heroísmo de los aviadores argentinos es como un fanal hacia la luz a la cual se deben dirigir aquellos que aún creen en las virtudes del patriotismo, en los valores filosóficos del mundo latino y en el destino del hombre.

* * *

Del corresponsal del diario *ABC*, José María Carrascal, publicado en Madrid, el 26 de mayo de 1982:

Son solo unos centenares —o eran— pero llevan sobre sus hombros el último peso de esta guerra, no menos cruenta por no estar declarada.

Parece, sin embargo, no importarles la muerte de sus camaradas o la posibilidad de perder la suya en la próxima salida. Pocas veces se ha visto tanta gallardía ante la vida, tanta responsabilidad ante la muerte, tanta consideración ante los propios, tanta audacia ante lo ajeno.

Actúan en condiciones extremas con el objetivo a setecientos kilómetros y el carburante justo para estar sobre él tres o cuatro minutos y regresar. Un ojo puesto en el blanco, el otro, en la aguja del depósito, olvidándose de los misiles que llegan por todas partes, de los barcos, de los aparatos enemigos, de las baterías de tierra.

La mayoría de sus reactores no tienen radar «todo tiempo», lo que les obliga a actuar de día y dejar las nubes, a esquivar la niebla. Otros, como los Skyhawk, tienen que ser repostados en vuelo, tan corto en su radio de acción. No importa; como aquel príncipe de Gracian que suplía la cortedad de su espada dando un paso adelante, ellos bajan un poco más —hasta rozar los palos de las fragatas inglesas— aunque eso signifique consumir más combustible. Lo hacen una y otra vez, como si fueran meros ejercicios.

Como si no se jugaran la vida —con bastantes posibilidades de perderla— en cada misión, en máquinas revisadas por los mecánicos a la carrera, tras ser recargadas de bombas, cohetes y combustible.

Con el tiempo justo de echar una cabezada, tomarse un café, examinar las siluetas de los navíos enemigos que aún quedan y salir de nuevo.

Sin aspavientos ni petulancia. Como si fuera la cosa más natural del mundo.

No está de moda en nuestros días el panegírico de las glorias militares y no estoy nada seguro que esta crónica lo sea; es la calidad humana de los pilotos argentinos lo que inspira.

En un mundo como el nuestro, donde la norma es exigir pero no dar, el ejemplo de estos aviadores, dándolo todo sin pedir nada, ni siquiera un aplauso, es de tan sobria elegancia que deslumbra en su lucidez. La mente moderna necesita hacer un esfuerzo para abarcarlos y aun así no lo consigue.

No dan la vida, naturalmente, por la Junta. Ni siquiera la dan —cree uno— por conceptos abstractos, como el honor o la patria. La dan por algo muy concreto, muy precioso; por su comunidad, que les ha encomendado su defensa. Y en último término, por algo tan simple como el cumplimiento del deber.

Individuos así ennoblecen toda especie. En este caso particular, nos ennoblecen sobre todo a los hispanos, a los latinos, a quienes tan mal nos va en los últimos tiempos. ¡Con qué dolor y orgullo lee uno esos dobles apellidos españoles e italianos, casi de lápidas antiguas!

No sé si el sacrificio de estos pilotos devolverá las Malvinas a su país. Pero sé otra cosa, tal vez más importante, porque las Malvinas tarde o temprano, y el mundo gira hoy muy rápido, serán argentinas.

Sé que cuando en adelante se imagine uno al argentino, ya no pensará en el gaucho típico, en el engominado cantante de tangos o en la presidente de revista. Pensará en esos pilotos que han sabido morir por saber por qué vivían, privilegio hoy al alcance de muy pocos.

Es lugar común decir que Argentina ha sido bendecida por todos los dones del Cielo y la Tierra. Pero sobre todo, ahora lo vemos, ¡por sus hijos que se hicieron aviadores!

* * *

Del contralmirante John Woodward, comandante de la flota británica en el Atlántico Sur, en una entrevista televisiva, refiriéndose a los ataques aéreos del 1 de mayo de 1982:

Lo que pasó es que desconocía el potencial de la Fuerza Aérea Argentina; mejor dicho, jamás pensé que sus pilotos harían lo que hicieron. No fue un error mío; cualquiera en mi lugar habría actuado como yo. ¿Acaso alguien podía imaginar que nuestra flota iba a quedar tan desprotegida? Siempre tuvimos cobertura aérea para nuestros buques, pero nada se pudo hacer contra la persistencia de los pilotos argentinos. Fue algo realmente extraordinario, aparecían por todas partes y aprendimos a respetarlos.

Y dijo luego sobre la batalla de San Carlos:

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 nosotros.

Continúa Woodward sobre el hundimiento del destructor misilístico Tipo 42 HMS *Coventry*, por los Skyhawk de la Fuerza Aérea, sucedido al norte de la isla de Borbón, el 25 de mayo:

Fue uno de los momentos en que un comandante no tiene a quién recurrir por temor a mostrar su propia flaqueza. Yo recuerdo en mi soledad haberme preguntado: Cristo, ¿dónde estamos? ¿Estamos en realidad perdiendo esto?¹⁵⁰

* * *

Del analista militar británico coronel Jonathan Alford, vicedirector del Instituto de Estudios Estratégicos de Londres:

En comparación con el nivel de muchos países, la Argentina desplegó una Fuerza Aérea relativamente modesta y nada moderna, que la mayor parte del tiempo operaba al límite de su radio de acción y, sin embargo, hubo momentos de gran ansiedad por la suerte de la Flota Británica. Quizá con solo un poco más de suerte en los momentos críticos, la Fuerza Aérea Argentina podría haber obligado a Gran Bretaña a abortar su expedición. Lo que nos produjo una enorme conmoción fue el saber que los argentinos habían volado con sus Hercules a Puerto Stanley hasta el último día del conflicto.

* * *

Del secretario de Marina de los EE.UU., John Lehman, en su informe al Congreso de los EE.UU., el 3 de febrero de 1983:

A pesar de los heroicos esfuerzos de los pilotos de los 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 Stanley hasta la misma noche anterior a la rendición. Sin embargo —y afortunadamente para los británicos— la guerra aérea se circunscribió a las horas diurnas.

* * *

Del especialista británico Leo Marriot, en *Type 42, Modern Combat Ships 3*, Londres, 1985:

La verdad es que nadie había anticipado la increíble habilidad y valentía que demostraron los pilotos argentinos, ni se había contado con la ferocidad tremenda de sus ataques aéreos.

* * *

Del general Jeremy Moore, comandante de las fuerzas terrestres británicas, durante una entrevista televisiva:

La Fuerza Aérea Argentina fue valerosa en extremo y excelente en su preparación. El cuerpo de oficiales y muchos de sus técnicos fueron sumamente capaces.

* * *

Del especialista británico Bryan Perret, en *Weapons of the Falkland Conflict*, Blandford Press, Reino Unido, 1983:

La Fuerza Aérea Argentina se encuentra altamente considerada en la estimación pública, más de la que poseía antes del conflicto. Perdió su batalla, pero el coraje de sus pilotos ha redimido la dignidad nacional.

* * *

¹⁵⁰ SANDY WOODWARD, op. cit., pág. 281.

De Max Hastings y Simon Jenkins, en *La Batalla por las Malvinas*, Emecé Editores, 1984:

El Comandante David Hart-Dyke, capitán del destructor misilístico Tipo 42 HMS *Coven-try*, sostuvo que la amenaza aérea era sumamente peligrosa. La mayoría de los oficiales (de la Armada Real) de todas las graduaciones admitieron más tarde que, en aquella etapa, subestimaron grandemente el poderío de la Fuerza Aérea Argentina. «No estábamos tan preocupados como debimos estarlo», declaró un capitán cuyo barco resultó seriamente dañado por los bombarderos. «No valoramos debidamente su voluntad de que sus ataques fueran certeros».

Desde ese momento (mediodía del 21 de mayo en San Carlos), la Fuerza Aérea Argentina se hizo escrupulosamente activa. «Parecía que se hubiera desatado un infierno», escribió un oficial de la fragata misilística Tipo 22 HMS *Broadsword*. «El aire estaba lleno de aviones atacantes, especialmente Mirage y Skyhawk, y la batalla bramó durante seis horas. Al presentarse el primer avión argentino volando a veinte metros sobre la superficie del mar, la Armada Real comenzó a pelear su acción más importante desde el fin de la Segunda Guerra Mundial».

Los británicos estaban admirados por el coraje de los pilotos argentinos que volaban como suicidas a bajísima altura para atacar y luego desaparecían entre explosiones, o perseguidos por Sea Cat, Blowpipe o Rapier que corrían por el cielo en pos de ellos. De las tres armas argentinas, solo la Fuerza Aérea se mostraba altamente motivada y decidida a la batalla.

Es una demostración de la ineficacia del bloqueo aéreo británico el hecho de que los argentinos hayan transportado por avión cuatrocientas treinta y cinco toneladas de carga a las Malvinas entre el 1 de mayo y el 14 de junio, y que evacuaran a doscientos setenta y cuatro heridos.

* * *

Del ministro de Defensa del Reino Unido, John Nott, en una alusión al Parlamento británico, en mayo de 1982:

Creo que los pilotos argentinos están demostrando una enorme bravura. Sería tonto de mi parte no reconocerlo.

* * *

De Arthur Gavshon y Desmond Rice, en *El hundimiento del Belgrano*, Emecé Editores, 1984, pág. 67:

Por último, los pilotos de los Mirage y Dagger, y de los Skyhawk sabían, pues sus instructores no lo ocultaron, que las posibilidades de ser abatidos eran del noventa por ciento si atacaban abiertamente a barcos de guerra tan bien armados como los ingleses, con misiles Sea Cat, Sea Dart y Sea Wolf, y cañones automáticos de largo alcance que apuntaban con radar y disparaban una pared de metralla.

Sin embargo, la Fuerza Aérea Argentina era un adversario formidable con altos niveles de entrenamiento y dedicación. El Gral. Perón había hecho de ella un arma independiente en 1946, el mismo año en que Lami Dozo se incorporó a ella, y sus primeros instructores fueron expilotos de la Luftwaffe.

Más tarde los pilotos argentinos se entrenaron en Francia e Israel. El as francés, Cnel. (R) Pierre Clostermann, tenía alto concepto de ellos, quienes a su vez se jactaban de rivalizar con sus colegas israelíes, a los que consideraban los mejores del mundo. Los cadetes que se incorporaban a la Escuela de Aviación Militar en Córdoba juraban «seguir siempre a la Bandera y defenderla hasta la muerte». Hicieron honor a su promesa: perderían en la guerra cincuenta y cinco hombres.

* * *

Del agregado aeronáutico a la embajada de los EE.UU. en la Argentina, coronel USAF Robert W. Pitt, héroe de la guerra de Vietnam, al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina, brigadier general Basilio Arturo Lami Dozo, el 25 de junio de 1982.

De mi más alta consideración:

Desearía expresarle mi estima y respeto personal a usted y a los miembros de la Fuerza Aérea Argentina en reconocimiento por su profesionalismo e inquebrantable coraje durante el conflicto armado con el Reino Unido.

Más aún, consideraría que ud., en nombre de los valientes caídos y heridos en acción de la Fuerza Aérea Argentina, aceptase mi Corazón Púrpura, el cual me fue otorgado por heridas recibidas en acción sobre Vietnam del Norte, el 5 de octubre de 1965; es la que más venero.

La Orden del Corazón Púrpura fue autorizada por orden del General George Washington hace casi doscientos años atrás, el 7 de agosto de 1782. Luego de haber sido suspendida por más de un siglo, la Orden del Corazón Púrpura fue restablecida a principios de la década del treinta por el General Douglas MacArthur. Años más tarde el General MacArthur escribió:

«Ninguna acción llevada a cabo por mí, mientras me desempeñé como Jefe del Estado Mayor, me dio más satisfacciones que la de restablecer la Orden del Corazón Púrpura. Esta condecoración es única en muchos sentidos; primero: es la más antigua de la historia americana; segundo: proviene del más grande de todos los norteamericanos: George Washington; tercero: es la única condecoración completamente intrínseca en el sentido que no depende de la aprobación o el favor de nadie. Se acuerda solamente a aquellos que son heridos en acción y solamente la acción del enemigo determina su otorgamiento. Es un verdadero escudo de coraje y cada pecho que la luce puede latir con orgullo».

Es clara pues la razón por la cual el Corazón Púrpura es la condecoración que más reverencia. De un aviador militar a otro, le ruego respetuosamente que acepte esta condecoración en nombre de todos los oficiales y hombres de la Fuerza Aérea que cayeron o fueron heridos en acción en este reciente conflicto.

Quedando a sus enteras órdenes, hago propicia la ocasión para reiterarle las seguridades de mi más alta consideración y estima.

Robert W. Pitt - Coronel USAF -Agregado Aeronáutico

Glosario de términos

A-1	Departamento Personal (Estado Mayor FAA)
A-112	modificación eléctrica y estructural del M-III EA para misiles aire-aire Magic 550
A-2	Departamento Inteligencia (Estado Mayor FAA)
A-3	Departamento Operaciones (Estado Mayor FAA)
A-4	Departamento Material (Estado Mayor FAA)
A-4B Skyhawk	avión monorreactor cazabombardero (FAA)
A-4C Skyhawk	avión monorreactor cazabombardero (FAA)
A-4Q Skyhawk	avión monorreactor cazabombardero embarcado (ARA)
A-5	Departamento Comunicaciones (Estado Mayor FAA)
AA	Aerolíneas Argentinas
AAa	Artillería Antiaérea
ACAEC	Abastecimiento de Combustible de Aeronaves en Campaña
ACC	<i>Area Control Center</i> , Centro de Control de Área
ADF	<i>Automatic Direction Finder</i> , sistema de radionavegación
Aerocommander AC695C	avión bimotor de transporte ejecutivo
Agave	radar del avión Super Étendard (ARA)
ALE 40	contenedor aéreo externo de <i>chaff</i> y bengalas
AM	denominación para misiles aire-mar
ANEA	Área Naval Estratégica Austral
AON	Ataque a Objetivos Navales
AOT	Ataque a Objetivos Terrestres
ARA	Armada Argentina
<i>Argie</i>	denominación despectiva que refiere a los argentinos
AU	Austral Líneas Aéreas
Agusta A-109	helicóptero táctico (EA)
Azimut	medición angular utilizada para determinar una posición
Bell 212	helicóptero mediano de uso táctico multipropósito (FAA)
B-707 Boeing	avión tetrareactor de transporte intercontinental de pasajeros y carga (FAA)
B-737 Boeing	avión birreactor de transporte de pasajeros (AA)
BAC 1-11	avión birreactor de transporte de pasajeros (AU)
<i>Backing</i>	terminología utilizada por tripulantes de C-130 para indicar hélices en reverso
Baires	Buenos Aires

BAM.....	Base Aérea Militar (FAA)
BAN.....	Base Aeronaval (ARA)
BANIM.....	(Comisión) Batalla Aérea por Nuestras Islas Malvinas
BAS.....	British Antarctic Survey, institución británica de investigaciones antárticas
BBC.....	British Broadcasting Corporation, corporación británica de radiodifusión
BIM 2/5.....	Batallón de Infantería de Marina 2/5
BL-755.....	bomba de racimo, se abre en el aire con un detonador y, antes de caer, descarga 147 submuniciones o minibombas de 1,18 kg cada una
Blowpipe.....	misil antiaéreo portátil de guiado óptico utilizado por ambos bandos
BLU.....	Banda Lateral Única, equipo de comunicaciones
BMK-62/64 Canberra.....	avión birreactor mediano de bombardeo (FAA)
Bochón.....	lámpara con mecha portátil alimentada por combustible para señalar un área o pista de aterrizaje
<i>Booster</i>	propulsor, impulsor de un misil
BPS-1000.....	radar Bendix fijo de tres dimensiones de 450 km de alcance
BR 250 Alaveses.....	bomba de 250 kg de caída balística
Briefing.....	reunión previa al vuelo donde se coordinan los detalles de la misión
Britten Norman Islander.....	avión bimotor mediano de pasajeros
Browning 7,62/12,7 mm.....	ametralladoras para uso aéreo o de infantería
BRP 250 Alaveses.....	bomba de 250 kg frenada o retardadas por paracaídas
BTM.....	Barrido Térmico Multiespectral
ByR.....	Búsqueda y Rescate
ByS.....	Búsqueda y Salvamento
C-130H Hercules.....	avión tetraturbohélice de transporte pesado (FAA)
C ³ I ²	sistema de comando, control, comunicaciones, inteligencia e interoperatividad
C-500 Cessna Citation.....	avión birreactor de transporte ejecutivo
CAD.....	Comando Aéreo de Defensa
CAE.....	Comando Aéreo Estratégico
CAM.....	Componente Aéreo Malvinas
CAT.....	Comando Aéreo de Transporte
CATOS.....	Componente Aéreo del Teatro de Operaciones Sur
CBU.....	<i>Cluster Bomb Unit</i> , bomba de racimo

CEOPECON.....	Centro de Operaciones Conjuntas
CH-47 Chinook	helicóptero bimotor pesado de uso múltiple
<i>Chaff</i>	señuelos que se arrojan al aire para confundir al misil; son laminillas metálicas cortadas de una longitud armónica con la onda de los radares
CIC.....	Centro de Información y Control
CIC Baires	Centro de Información y Control Buenos Aires
CIC MLV	Centro de Información y Control Malvinas
CITEFA.....	Instituto de Investigaciones Científicas y Técnicas de las FF.AA.
<i>Clutter</i>	término usado para los ecos no deseados en los sistemas electrónicos, particularmente en los radares
CME.....	Contramidas electrónicas
CNE	Comando Naval Estratégico
COA.....	Comando de Operaciones Aéreas
COAa.....	Central de Operaciones Antiaéreas
COAaCj.....	Central de Operaciones Antiaéreas Conjuntas
COATLANSUR.....	Comandante del Teatro de Operaciones Atlántico Sur
COC	Centro de Operaciones Conjuntas (Comodoro Rivadavia)
CODASUR.....	Comando de Defensa Aérea Sur (estructura orgánica)
CODAZ Sur.....	Comando de Defensa Aérea Zona Sur (área territorial)
CODAZ Centro	Comando de Defensa Aérea Zona Centro
COE	Centro de Operaciones Electrónicas
COEM.....	Comando Operacional de Ejército en Malvinas
COMIL	Comité Militar
COMINT	<i>Communications Intelligence</i> , equipamiento de inteligencia de comunicaciones
Convés	cubierta de un barco
COTAL LB/LV	módulo radar de telemetría experimental
CRV	Comodoro Rivadavia (IX Brigada Aérea)
CTG	Combined Task Group, Grupo de Tarea Combinado
CTOAS	Comando del Teatro de Operaciones Atlántico Sur
DA.....	<i>Direct Action</i> , espoleta de bomba instantánea británica
DEH.....	Dirección de Estudios Históricos (FAA)
DEMIL.....	Directiva Estratégica Militar
DENAC.....	Directiva Estratégica Nacional
DGS	Dirección General de Sanidad
DHC-6 Twin Otter.....	avión de transporte mediano biturbohélice (FAA)

DICOM.....	Dirección de Comunicaciones (FAA)
<i>Dollies</i>	pequeñas plataformas móviles utilizadas para descargar los <i>pallets</i> de los C-130
<i>Drag</i>	coeficiente de resistencia aerodinámica
DSH.....	Darwin School House
DT.....	director de tiro (artillería antiaérea)
<i>Ducting</i>	fenómeno de deformación, casi permanentemente, en la propagación de las ondas electromagnéticas emitidas por el radar
EAM.....	Escuela de Aviación Militar
EAN.....	Estación Aeronaval
EC.....	En Comisión (grado)
ECA.....	Equipo de Control Aéreo
ECCO.....	Equipo de Control de Combate
ECOM.....	Estación de Comunicaciones
ECTA.....	Elemento de Control de Transporte Aéreo
EEl.....	Elementos Esenciales de Inteligencia
EE.UU.....	Estados Unidos
ELINT.....	<i>Electronic Intelligence</i> , equipamiento de Inteligencia Electrónica
ELMA.....	Empresa Líneas Marítimas Argentinas
ELTA.....	radar de artillería antiaérea de corto alcance
EM.....	guiado electromagnético
EM.....	Estado Mayor
Embraer 111.....	avión biturbohélice de exploración marítima (ARA)
EMC.....	Estado Mayor Conjunto
EMCATOM.....	Estado Mayor del Componente Aéreo del Teatro de Operaciones Malvinas
ENCOTEL.....	Empresa Nacional de Correos y Telégrafos
ENTEL.....	Empresa Nacional de Telecomunicaciones
EPO.....	Espora (Base Aeronaval)
ERL.....	Exploración y Reconocimiento Lejano
ESFA.....	Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea
ESFAC.....	Escuela de Suboficiales de la FAA - Córdoba
ESGA.....	Escuela Superior de Guerra Aérea
EVA.....	Estación de Vigilancia Aérea
Exocet MM-38.....	misil mar-mar antibuque
Exocet AM-39.....	misil aire-mar antibuque

EyR	Exploración y Reconocimiento
F-27 Fokker	avión biturbohélice de transporte mediano de carga y pasajeros (FAA)
F-28 Fokker	avión birreactor de transporte mediano de carga y pasajeros (FAA)
F-95	cámara fotográfica táctica de equipamiento del avión Canberra
FAA	Fuerza Aérea Argentina
FAL	Fusil Automático Liviano de 7,62 mm
FANE	Fuerza Aérea Noreste
FANO	Fuerza Aérea Noroeste
FAO	Fuerza Aérea Oeste
FAP	Fusil Automático Pesado
FAP	Fuerza Aérea del Perú
FACH	Fuerza Aérea de Chile
FAS	Fuerza Aérea Sur
FF.AA.	Fuerzas Armadas
Fénix	escuadrón operativo formado por aviones civiles y militares
FFAR	cohetes aire-tierra de 2.75 pulgadas
FIC	Falkland Islands Company
FIDF	Falkland Islands Defence Force
Fierro	término utilizado por el personal de artillería antiaérea para señalar los cañones de 20 y 35 mm
FIGAS	Falklands Islands Government Air Service - servicio aéreo de la gobernación de las islas Falklands
FIR	<i>Flight Information Region</i> , Región de Información de Vuelo
<i>Flare</i>	bengala
FLAP	superficie hipersustentadora en el borde de fuga de un avión
FM-200	sistema de comunicaciones por microondas fabricado por Siemens
FMA	Fábrica Militar de Aviones
FOB	<i>Foward Operating Base</i> , Base de operaciones aéreas adelantadas
Foreign Office	ministerio de Relaciones Exteriores británico
FT	Fuerzas de Tareas
FT-40	Fuerza de Tareas 40
GAL	Río Gallegos (Base Aérea Militar)

G1CE	Grupo 1 de Comunicaciones Escuela
G2VyCA	Grupo 2 de Vigilancia y Control Aéreo
GADA	Grupo de Artillería de Defensa Aérea
GADA 601	Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601 (EA)
Gamma R	espoleta lateral usada en bombas BR 250
Garrear	término náutico que señala el desplazamiento hacia atrás de una embarcación fondeada con arrastre de su ancla
Gazelle AH.1	helicóptero británico liviano multipropósito
GERA	Grupo de Exploración y Reconocimiento Aéreo
G1CE	Grupo 1 de Comunicaciones Escuela
G-II (IA-50)	avión de transporte ejecutivo biturbohélice de fabricación nacional
GIVA-E	Grupo I de Vigilancia y Control Aéreo Escuela
GN	Gendarmería Nacional
GOE	Grupo Operaciones Especiales
GRA	Río Grande (Base Aeronaval)
Grinnel	equipo de comunicaciones HF encriptado (FAA)
GT-17	Grupo de Tareas 17
HAC	Hospital Aeronáutico Central
HACba	Hospital Aeronáutico Córdoba
Harrier GR.3	avión monorreactor cazabombardero británico (RAF)
HF	<i>High Frequency</i> , equipo de comunicaciones de alta frecuencia
HF-BLU	equipo de comunicaciones alta frecuencia de banda lateral única
HMC	Hospital Militar Conjunto
HMR	Hospital Militar Reubicable
HMS	<i>His/Her Majestic's Ship</i> , navío de su majestad, sigla con la que se designa a los buques de la Royal Navy
<i>Homing</i>	guiado a través del equipo Rockwell Collins ARC-159 de los KC-130
HS-125 Hawker Siddeley	avión birreactor de transporte ejecutivo
HT Handie-Talkie	equipo de comunicaciones portátil de mano
Hughes H-500D	helicóptero liviano de transporte y uso táctico (FAA)
IA-58 Pucará	avión biturbohélice de ataque de fabricación nacional (FAA)
IATA	Asociación Internacional de Transporte Aéreo
ICV	Intercepción Control VyCA
IFE	Instituto de Formación Ezeiza (FAA)
IFF	<i>Identification Friend or Foe</i> , equipo transpondedor diseñado para comando y control
ILS	<i>Instrument Landing System</i> , sistema de aterrizaje por instrumentos

IM.....	Infantería de Marina
IMC.....	<i>Instrument Meteorological Conditions</i> , condiciones meteorológicas por instrumentos
INAC.....	Instituto Nacional de Aviación Civil
IR	infrarroja
JATO	<i>Jet Assisted Take Off</i> , despegue asistido por reactores
JP-1	combustible de uso aeronáutico para reactores y turbohélices
Kappa III.....	espoleta de nariz de bombas BRP
KC-130 Hercules.....	avión tetraturbohélice con capacidad de reabastecimiento en vuelo (FAA)
Kelper	isleños habitantes de Malvinas
KEMA.....	Kappa Eléctrica Malvinas Argentinas, espoleta modificada durante el conflicto con autodetonación a los 2,6 segundos
LADE.....	Líneas Aéreas del Estado
LAU-60/61.....	cohetera portante de diecinueve cohetes FFAR de 2.75 pulgadas
LCU	<i>Landing Craft Utility</i> , lanchón de desembarco
Learjet.....	avión birreactor de transporte ejecutivo, en el caso de la FAA con equipamiento aerofotográfico y sensores de uso militar
LGB	<i>Laser Guided Bomb</i> , bomba guiada por láser
M-5 Dagger.....	avión monorreactor cazabombardero supersónico (FAA)
MAG	ametralladora de cinta calibre 7,62 mm
Magic 550 (Matra).....	misil de combate aire-aire con buscador infrarrojo
<i>Mapping</i>	modo radar que proyecta imágenes de superficie reales
Matra 530.....	misil de mediano alcance con cabeza electromagnética/infrarroja
MB-339 Aermacchi.....	avión monorreactor de entrenamiento avanzado de uso táctico (ARA)
Medical Call	red de urgencias médicas y única radio civil habilitada en Malvinas
MDP.....	Mar del Plata
MER.....	<i>Multiple Ejector Rack</i> , portabombas múltiple (hasta seis bombas)
Merlin SA-226 AT.....	avión de transporte ejecutivo biturbohélice
MIG.....	Mesa de Información general
M-III EA (Mirage).....	avión monorreactor interceptor supersónico (FAA)
Milan.....	misil filoguiado portátil de infantería
MIMA	Mesa de Información de Movimientos Aéreos

MIROA.....	Mesa de Información de la ROA
MITA	Mesa de Información de Tránsito Aéreo
MK 8.....	torpedo (utilizado en el hundimiento del crucero ARA <i>General Belgrano</i>)
MK-117.....	bomba de 340 kg de caída balística
MK-13.....	torpedo de dotación de la Armada Argentina
MK-17.....	bomba de 454 kg (1000 libras) de caída balística o con paracaídas
MK-78.....	espoleta británica con un retardador de 25/30 segundos de explosión
MK-82.....	bomba de 250 kg de caída balística o frenada (Snakeye)
MLV	Mavinas
MM.....	denominación para misiles mar-mar
MS-760 Paris.....	avión birreactor de entrenamiento de uso táctico (FAA)
MU de cola	espoleta de cola usada en bombas BR 250
MU-2 Mitsubishi.....	avión biturbohélice de transporte ejecutivo
MV	<i>Motor Vessel</i> (buque a motor)
NASA	National Aeronautic and Space Administration
NDB	<i>Non-Directional Beacon</i> , baliza no direccional
NEM	Nivel Estratégico Militar
NEN	Nivel Estratégico Nacional
NEO	Nivel Estratégico Operacional
Neptune SP-2H.....	avión bimotor de búsqueda y explotación marítima (ARA)
Nimrod.....	avión tetrareactor de inteligencia aérea británico de largo alcance
NOSH	<i>Naval Ocean-going Surgical Hospital Box</i> , sector oceánico para buques hospital
NTS.....	Nivel Táctico Superior
OBA.....	Orden de Batalla Aéreo
OCAA.....	Oficial de Control Aéreo Adelantado
OCAAT.....	Oficial de Control Aéreo Táctico
OEA	Organización de Estados Americanos
OEFA	Oficial de Enlace de Fuerza Aérea
Oerlikon Contraves.....	cañón antiaéreo bitubo de 35 mm asociado a un director de tiro de fabricación suiza
OF.....	Orden Fragmentaria (misión de vuelo)
OMA.....	Oficina Meteorológica de Aeródromo
Omega VLF (Litton LTN-211).....	navegador Omega
ONU.....	Organización de las Naciones Unidas

OTA	Orden de Transporte Aéreo
OTAN	Organización del Tratado del Atlántico Norte
P-56	mira óptica del cañón de 20 mm
PAC	Patrulla Aérea de Combate
PAL	Palomar (I Brigada Aérea)
PALO	Puesto de Aprovisionamiento Logístico
PARA 2	Batallón 2 de Paracaidistas británicos perteneciente al ejército
PC	Puesto de Comando
PCAAa	Puesto de Comando de Artillería Antiaérea
PCCDA	Comando Conjunto de Defensa Antiaérea
PCDA	Puesto de Comando de Defensa Aérea
PCRA	Punto de Control de Reabastecimiento Aéreo
PEN	Poder Ejecutivo Nacional
PG	Propósitos Generales
<i>Phone-patch</i>	dispositivo electrónico que permite conectar un transreceptor a la línea telefónica cableada
PICS	<i>Photogrametric Integrated Control System</i> , sistema integrado de control fotogramétrico
<i>Pillow</i>	tanques de combustible inflables de campaña
<i>Piper</i>	retículo de la mira de un avión de caza
Plexiglás	marca registrada de sustancia plástica transparente e incolora, utilizada principalmente como vidrio de seguridad
PNA	Prefectura Nacional Argentina
POA	Puesto de Observadores del Aire
POTA	Puesto de Operaciones de Transporte Aéreo
POW	<i>Prisoners of War</i> , prisioneros de guerra
PPI	<i>Plan Position Indicator</i> , indicador de posición en pantalla radar
Puma SA-330	helicóptero mediano multipropósito (EA)
PUSO	Puesto de Socorro
QAM	informe donde se especifican las condiciones meteorológicas reinantes en un aeropuerto proporcionados en clave numérica
QAP	Código de transmisión "Q"; su significado es «atento en la frecuencia»
R	personal militar retirado
Rasit	Radar de vigilancia terrestre de corto alcance (EA)
RAF	Royal Air Force, Real Fuerza Aérea británica

Rapier.....	misil antiéreo de corto alcance guiado por radar
RASU.....	Región Aérea Sur
RCDO.....	Red de Comando y Administración
<i>Red Cross Box</i>	Caja de la Cruz Roja, espacio marítimo para intercambio de heridos
<i>Red Flag</i>	ejercicios aéreos combinados organizados por la Fuerza Aérea de los EE.UU.
Redán.....	escalón que tienen los aviones anfibios debajo del casco
REM.....	Reserva Estratégica Militar
REO.....	Reserva Estratégica Operacional
RESCOM.....	Rescate en Combate, tarea operativa del Escuadrón Helicópteros
REV.....	Reabastecimiento En Vuelo
RFA.....	Royal Fleet Auxiliary, Flota Auxiliar Real británica
RH.....	Rheinmetall, cañón bitubo antiaéreo de 20 mm de fabricación alemana
RI.....	Regimiento de Infantería
RN.....	Royal Navy, Armada Real británica
ROA.....	Red de Observadores del Aire
ROE.....	<i>Rules of Engagement</i> , reglas de empuñamiento
ROF.....	Reconocimiento Ofensivo
Roland.....	sistema de defensa aérea misilístico de mediano alcance
<i>Rolling Tank</i>	tanque de combustible de caucho transportable
RMS.....	<i>Royal Mail Ship</i> , buque correo
Royal Marines.....	Cuerpo de Infantería de Marina británico
Royal Navy.....	Armada Real británica
RPM.....	revoluciones por minuto
RPV.....	reunión previa al vuelo
RRS.....	<i>Royal Research Ship</i> , buque británico de investigación
Rva.....	oficial de reserva
RWS.....	<i>Radar Warning System</i> , sistema de alerta radar
Ton./ARR.....	toneladas entregadas por aterrizaje
S-61N Sikorsky.....	helicóptero mediano de transporte
SAM-7 Strela.....	misil antiaéreo portátil infrarrojo
Sapón.....	sistema de aterrizaje para operaciones nocturnas
SAR.....	<i>Search and Rescue</i> , Búsqueda y Rescate
SAS.....	Special Air Service, cuerpo de ejército de fuerzas especiales británico

SCAT.....	Sistema de Control Aerotático
SCZ.....	Santa Cruz (Base Aérea Militar)
SDA.....	Sector de Defensa Aérea
Sea Dart.....	misil antiaéreo de mediano alcance de equipamiento en los destructores Tipo 42
Sea Harrier.....	avión monorreactor cazabombardero británico embarcado
Sea King.....	helicóptero de transporte naval de uso táctico
Sea Linx.....	helicóptero embarcado británico
Sea Skua.....	misil filoguiado británico
Sea Wolf.....	misil antiaéreo de corto alcance con capacidad antimisil
Searchwater.....	radar de exploración marítima del avión Nimrod
Seaslug.....	misil antiaéreo británico de primera generación guiado por radar embarcado; en el conflicto se lo utilizó también contra blancos terrestres
SEC.....	Sistema de Entrega por Contenedores
Shafrir.....	misil aire-aire de primera generación infrarrojo de fabricación israelí
<i>Shelter</i>	cabina transportable utilizado para los módulos del radar
Shrike AGM-45.....	misil antirradiación de fabricación estadounidense
SIDE.....	Secretaría de Inteligencia del Estado
Sidewinder AIM-9L.....	misil aire-aire de tercera generación infrarrojo de fabricación estadounidense
SIGINT.....	<i>Signals Intelligence</i> , inteligencia de señales, para detección y clasificación de emisiones radar
SJU.....	San Julián (Base Aérea Militar)
Skyguard.....	Central Director de Tiro de una batería de 35 mm
Skyvan SC7.....	avión bimotor de transporte mediano de exploración (PNA)
SMMA.....	Servicio Móvil Militar Aéreo
SOAA.....	Sección Operativa de Apoyo Aéreo
SOAEO.....	Sección Operativa Análisis y Evaluación de Operaciones
SOBYS.....	Sección Operativa Búsqueda y Salvamento
SODA.....	Sección Operativa de Defensa Aérea
SOER.....	Sección Operativa Exploración y Reconocimiento
SOFMA.....	cañón de 155 mm (EA)
SOOE.....	Sección Operativa Operaciones Especiales
SOSAI.....	Sección Operativa Superioridad Aérea e Interdicción
SOSS.....	Sección Operativa Seguridad y Servicios
SOTA.....	Sección Operativa de Transporte Aéreo

SOVYCA.....	Sección Operativa Vigilancia y Control Aéreo
SS.....	<i>Single Screw Steamship</i> , buque de vapor
SSQ.....	<i>Super-Super-Quick</i> , espoleta de bombas de nariz de accionamiento instantáneo
<i>Stand off</i>	armamento de lanzamiento a distancia fuera del alcance de las defensas antiaéreas
Stinger.....	misil antiaéreo IR portátil utilizado por los británicos
Super Étendard (SUE).....	avión monorreactor cazabombardero embarcado (ARA)
Superfledermaus.....	director de tiro de artillería antiaérea de 35 mm
T-10.....	cohetes aire-tierra multipropósito
T-34C-1 Turbomotor.....	avión turbohélice de entrenamiento de uso táctico (ARA)
TAC.....	Terminal Aérea de Carga
TAC MLV.....	Terminal Aérea de Carga Malvinas
TACAN.....	<i>Tactical Air Navigation System</i> , sistema de navegación aérea táctica
Task Force.....	Fuerza de Tareas
TCM.....	cañón antiaéreo de 20 mm de fabricación israelí
TER.....	<i>Triple Ejector Rack</i> , portabombas triple
Thomson LP23M.....	radar fijo de tránsito aéreo (Ezeiza)
TIAR.....	Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca
Tigercat.....	misiles tierra-aire de guiado óptico
Tillerflat.....	dispositivo ubicado en la popa del barco donde se encuentra el equipo de engranajes que opera el timón
TOAS.....	Teatro de Operaciones Atlántico Sur
TOM.....	Teatro de Operaciones Malvinas
Ton./ARR.....	toneladas entregadas por aterrizaje
TOS.....	Teatro de Operaciones Sur
<i>Toss Bombing</i>	tipo de bombardeo «sobre el hombro» fuera del alcance de las armas antiaéreas
TPS-43.....	radar Westinghouse de 3 dimensiones de 450 km de alcance (FAA)
TPS-44 Cardion Alert.....	radar de 2 dimensiones de 370 km de alcance (EA)
TRALA.....	<i>Tug, Repair and Logistic Area</i> , Zona Logística de Remolque y Reparaciones
Transponder.....	dispositivo para recibir una señal de radio y transmitir automáticamente una señal diferente
<i>Triage</i>	término francés que se emplea en el ámbito de la medicina para clasificar a los pacientes de acuerdo con la urgencia de la atención
TS-60.....	avión bimotor de transporte ejecutivo

Turbocommander 690	avión de transporte ejecutivo biturbohélice
TWR	torre de vuelo
UH-1H	helicóptero mediano monomotor de uso táctico (EA)
UKFIC	United Kingdom Falklands Islands Committee
VGM	Veterano de Guerra de Malvinas
VHF	<i>Very High Frequency</i> , equipo de comunicaciones de muy alta frecuencia
VHF-FM	VHF modulado en frecuencia
Victor K-2	avión británico tetrarreactor de reabastecimiento en vuelo
VIE	Viedma
VLCC	<i>Very Large Crude Carrier</i> , barco superpetrolero
VOR	<i>VHF Omnidirectional Range</i> , radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia
VT	<i>Variable Time</i> , espoleta de bomba con retardo británica
Vulcan	avión tetrarreactor bombardero estratégico británico
VyCA	Grupo de Vigilancia y Control Aéreo
Wessex	helicóptero de transporte pesado británico
<i>White Card</i>	certificado provisorio de uso similar a un pasaporte
Xaba	mira del cañón Oerlikon de 35 mm
YPF	Yacimientos Petrolíferos Fiscales
ZDA	Zona de Defensa Aérea
ZET	Zona de Exclusión Total
ZI	Zona Interior

Fuentes y bibliografía

Fuentes

La documentación que se detalla a continuación se encuentra en la Colección Temática Malvinas de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina.

Actas

Comisión BANIM. Actas Testimonio de Guerra (marzo-abril-mayo-junio de 1982).

Comisión de Evaluación del Conflicto Atlántico Sur

CAERCAS. COMISIÓN DE ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE LAS RESPONSABILIDADES DEL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR - *Informe Final* (conocido como *Informe Rattenbach*), Buenos Aires, Junta Militar, 1982.

Comunicados

Estado Mayor Conjunto (1/5/82 – 20/6/82).

Declaraciones

Declaración Conjunta de Buenos Aires, 1 julio de 1971.

Diarios de guerra

Artillería Antiaérea de la BAM Cóndor

Centro Coordinador de Comunicaciones

Centro de Información y Control Malvinas

Comando Aéreo Estratégico (CAE)

Componente Aéreo Teatro de Operaciones Malvinas (CATOM)

Escuadrón Pucará

Escuadrón Sanidad

Escuadrón Vigilancia y Control Aéreo Malvinas (VYCA)

Estado Mayor Conjunto

Fuerza Aérea Sur (FAS)

Grupo de Artillería 3 del Ejército Argentino

Grupo de Operaciones Especiales (GOE)

3^{ra} Batería de 20 mm., Base Aérea Militar Cóndor

Grupo de Artillería de Defensa Aérea, Base Aérea Militar Cóndor

Grupo 1 de Artillería Antiaérea de la Fuerza Aérea Argentina (Darwin)

Grupo 1 de Artillería Antiaérea de la Fuerza Aérea Argentina (Puerto Argentino)

Inteligencia Puerto Argentino Malvinas

Mesa de Información de Transporte Aéreo (MITA)

Teatro de Operaciones Atlántico Sur (TOAS)

Diarios de Guerra del entonces comodoro Guillermo Vicente Mendiberri y de los alféreces Mario Valko, José Toley, Walter Ortellado y Roberto Bellini

Diarios y publicaciones periódicas

Diarios (2/4/82 - 14/6/82): *La Nación*; *Clarín*; *La Razón*; *Convicción*; *La Prensa*; *Buenos Aires Herald*; *Crónica*; *La Gaceta* (diario de Puerto Argentino, editado por los argentinos); *The Economist*; *The Guardian*; *ABC de Madrid*; revista *Geopolítica*, año VIII, N.º 24, junio 1982.

Directivas

DEMIL 1/82.

DENAC 1/82 y 2/82.

Directiva 01/82 - Comando de la Fuerza Aérea Sur - Sistema de Búsqueda y Salvamento.

Documentación británica

The National Archives. Documento de Reunión de Gabinete de Margaret Thatcher del 25 de abril - Comité de Defensa y Política de Ultramar. Liberado en 2012.

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

Escalafones

De personal militar superior, subalterno, soldados, civiles, profesionales y convocados.

Exploración y reconocimiento - Documentos varios

Cartas de vuelo

Informes posteriores al vuelo

Mensajes

Misiones

Órdenes de transporte

Órdenes de vuelo

Planes de vuelo

Exposiciones ante Comisión BANIM 2017-2022

Brigadier Mayor VGM (R) Tomás Rodríguez

Brigadier Mayor VGM (R) Héctor Destri

Brigadier Mayor VGM (R) Alberto Alegría

Brigadier Mayor VGM (R) Rubén Zini

Brigadier Mayor VGM (R) Horacio Oréface

Brigadier Mayor VGM (R) Ernesto París

Brigadier (R) Knud Eric Andreasen

Brigadier VGM (R) Carlos Bloomer Reeve

Brigadier VGM (R) Jorge Martínez

Brigadier VGM (R) Wilson Pedrozo

Brigadier VGM (R) Eugenio Miari

Brigadier VGM (R) Alberto Catalá

Brigadier VGM (R) Horacio Giaigischia

Brigadier VGM (R) Ernesto Ureta

Brigadier VGM (R) Carlos Perona
 Brigadier VGM (R) Miguel Cruzado
 Comodoro Mayor VGM (R) Alejandro Vergara
 Comodoro VGM (R) Guillermo Mendiberri
 Comodoro VGM (R) Oscar Aranda Durañona
 Comodoro VGM (R) Ronaldo Ferri
 Comodoro VGM (R) Héctor Rusticcini
 Comodoro VGM (R) Carlos Argente
 Comodoro VGM (R) Carlos Martínez
 Comodoro VGM (R) Fernando Espiniella
 Comodoro VGM (R) Roberto Rivollier
 Comodoro VGM (R) Oscar Spath
 Comodoro VGM (R) Salvador Ozán
 Comodoro VGM (R) Rubén Sassone
 Comodoro VGM (R) Héctor Sánchez
 Vicecomodoro VGM (R) Ricardo Sifón
 Capitán VGM (R) Carlos Cachón
 Suboficial Mayor VGM (R) Mario Rodríguez
 Suboficial Mayor VGM (R) Norberto Bazáez
 Doctor Alejandro Amendolara

Informes

CRESPO, Ernesto H. (brigadier general VGM - R). “Reflexiones sobre la Guerra de Malvinas o Guerra del Atlántico Sur”, Buenos Aires, 2012. Carpeta 1, Archivo Histórico DEH-FAA.

Informe final del Comando Fuerza Aérea Sur - FAS. Informe Final.

- a) Informe final Departamento Exploración y Reconocimiento, y Operaciones Aéreas Especiales
- b) Informe final Departamento Inteligencia
- c) Informe final Departamento Personal
- d) Informe final de Búsqueda y Salvamento
- e) Informe final de Comunicaciones
- f) Informe final de Finanzas
- g) Informe final de Vigilancia y Control Aéreo del Departamento de Operaciones de la Fuerza Aérea Sur
- h) Informe final de la Artillería Antiaérea
- i) Informe final de la Sección Operativa de Superioridad Aérea e Interceptación
- j) Informe final del Jefe de Estado Mayor de la FAS y Departamento de Operaciones

Informe final Artillería Antiaérea de derribos y pérdidas inglesas

Informe final BAM Cóndor

Informe final del Componente de Transporte Aéreo

Informe final de la Sección Operativa de Transporte Aéreo

Informe final Escuadrón Vigilancia y Control Aéreo Malvinas

Informe final Estado Mayor Sección Operativa de Transporte Aéreo

Informe final Fuerza Aérea Sur Base Aérea Militar Río Gallegos

Informe final Fuerza Aérea Sur Base Aérea Militar Río Grande

Informe final Fuerza Aérea Sur Base Aérea Militar Santa Cruz

Informe final Fuerza Aérea Sur Base Aérea Militar San Julián

Informe final Fuerza Aérea Sur Base Aérea Militar Trelew

Informe final misiones diarias Fuerza Aérea Sur

Informe final Sector de Defensa Río Grande

Informe Jefe del Estado Mayor Conjunto

Informes meteorológicos Puerto Argentino - Malvinas

Informes de vuelo: Planillas de Vuelo

Informes movimientos de aviones

Informes salidas de interceptación

Informe Comodoro Bloomer Reeve (Secretario General de Gobierno en Malvinas)

Informe Vicecomodoro Canosa (Representante permanente en Stanley 1978-1980)

Informe Brigadier Castellano (Jefe Componente Aéreo Malvinas)

Informe Comodoro Corino (Jefe Sector de Defensa Río Grande)

Informe Mayor Raúl Maiorano (Escuadrón Construcciones BAM Malvinas)

Informe Capitán Dovichi (Base Aérea Militar Malvinas).

Informe Alférez Egurza (ROA BAM Cóndor)

Informe Vicecomodoro Gilbert (A-3 Operaciones CATOM)

Informe final Mayor Miguel Guerrero (Operaciones Electrónicas)

Informe Comodoro Maiztegui (Jefe Base Aérea Militar San Julián)

Informe alférez Manzur (Base Aérea Militar Cóndor)

Informe Malvinas. Suboficial Auxiliar Carlos Ortiz (Base Aérea Militar Malvinas)

Informe Capitán (R) Jorge Páez Allende (Escuadrón Fénix).

Informe Vicecomodoro Pedrozo (Jefe Base Aérea Militar Cóndor)

Informe Capitán Héctor Eduardo Re (Comunicaciones de la Base Aérea Militar Cóndor)

Informe Comodoro Saavedra (Jefe Sección Operativa VyCA – SOVYCA- EM FAS)

Informe Capitán Vila (Base Aérea Militar Cóndor)

Informe Primer Teniente Yuse (Equipo de Control de Combate)

Informe Suboficial Mayor Alfredo F. Ocampo, “Red Observadores del Aire, Región Noroeste”, informe Operativo Malvinas.

“Las Comunicaciones en Malvinas”, Grupo 1 de Comunicaciones Escuela (G1CE).

Interrogatorios

A tripulaciones de combate

A tripulaciones de exploración y reconocimiento

A personal de la Base Aérea Militar Río Gallegos

A personal de la IX Brigada Aérea (Comodoro Rivadavia)

A personal del Grupo de Operaciones Especiales (GOE)

Mensajes

Recibidos

Transmitidos

Relatos (los grados corresponden al momento del conflicto)

Aguirre Faget, Gustavo (teniente)
 Álvarez, José Antonio (suboficial auxiliar)
 Ayerdi, Jorge Alberto (alférez)
 Bosich, Horacio Humberto (primer teniente)
 Brea, Gustavo (teniente)
 Cano, Alfredo Abelardo (vicecomodoro)
 Castellano, Luis Guillermo (brigadier)
 Cimatti, Amílcar Guillermo (capitán)
 Codrington, Carlos Andrés (alférez)
 Costa, Saúl Edgardo (vicecomodoro)
 Cuello, Oscar Adolfo (teniente)
 Demierre, Luis Augusto (capitán)
 Díaz, Raúl Ángel (capitán)
 Donadille, Guillermo Adolfo (capitán)
 Fasani, Ricardo César (primer teniente)
 Fernández, José (presbítero Ejército Argentino)
 Freijo, Juan Carlos (capitán)
 Furios, Héctor Santiago (teniente)
 Gabari Zoco, José Luis (primer teniente)
 García Puebla, Eduardo Oscar (capitán)
 Genolet, Horacio Ernesto (vicecomodoro)
 González, Eduardo (primer teniente)
 González, Higinio (brigadier)
 González Iturbe, Antonio Federico (mayor)
 Irrgang, Enrique Juan Carlos (brigadier)
 Isaac, Gerardo Guillermo (alférez)
 Janett, Roberto Ernesto (capitán)
 Lucero, Miguel Angel (teniente)
 Ludueña, Héctor Ricardo (teniente)
 Maldonado, Hugo Alberto (mayor)
 Miari, Eugenio Javier (vicecomodoro)
 Micheloud, Juan Luis (primer teniente)
 Miño, Feliciano (maquinista buque pesquero *Narwal*)
 Moreno, Carlos Alberto (capitán)
 Oliva, Gilberto Esteban (mayor)
 Pacheco, Gonzalo Eliseo (presbítero Fuerza Aérea Argentina)
 Páez Allende, Jorge (capitán R.)
 Palazzi, Rubén Oscar (mayor)

Pedrozo, Wilson Rosier José (vicecomodoro)
Piuma Justo, Gustavo Alberto (mayor)
Pose Ortiz de Rozas, Oscar José (mayor)
Quaglini, Carlos A. (mayor)
Ratti, Jorge Oscar (primer teniente)
Sapolski, Juan Carlos (mayor)
Sisco, Miguel Ángel (capitán)
Tomba, Carlos Antonio (mayor)
Ureta, Ernesto Rubén (1^{er} teniente)
Vázquez, Juan (cabo primero)
Vera Mantarás, Oscar (vicecomodoro)
Vergara, Alejandro Roberto (teniente)
Vivas, Ramón Pastor (mayor)
Weber, Hellmut Conrado (brigadier mayor)

Resoluciones

Resolución 1/69 del 31 de enero de 1969 del Estado Mayor Conjunto “Responsabilidades y Competencias de las Fuerzas Armadas Argentinas en Operaciones de Guerra”.

Órdenes de operaciones

Órdenes fragmentarias

Partes de guerra

Planes

Plan Aries 82, del Comando Aéreo de Transporte.
Plan de Campaña 1/81 del Comando Aéreo del Teatro de Operaciones Sur (CATOS 81).
Plan de Operaciones N.º 2/82 - Mantenimiento de la Soberanía.
Plan de Operaciones 02 “S/82” contribuyente al Plan Esquemático 01 “S/ 81”.
Plan de Operaciones Azul y blanco, del Comando Aéreo Estratégico.
Plan de Operaciones Esquemático, del Comando de la FAS, 16 de abril de 1982.
Plan de Campaña Caburé Azul y Blanco, del Comando Aéreo de Defensa.
Plan Esquemático N°1/82 “S” COATLANSUR.
Observaciones al Plan Esquemático del CTOAS del CAE (Expediente N.º5. 1018.698).

Bibliografía

- AGUIAR F.; CERVO F.; MACHINANDIARENA F. E.; BALZA, M.; y DALTON F. *Operaciones Terrestres en las Islas Malvinas*, Biblioteca del Oficial Vol. 721, Buenos Aires, Círculo Militar, 1985.
- AGNOLETTI, Juan Carlos. *Crónicas malvinenses*, tomo 1, Buenos Aires, Cadan Editorial, 2010.
- ALANO, Rolando. “A los Aviones!!”. En: revista *Aeroespacio*, Buenos Aires, Año XLV, N.º 448, noviembre-diciembre 1985.
- AMENDOLARA, Alejandro J. “Guerreros De Blanco: Los Buques Hospital En La Guerra de Malvinas”. Disponible en: <https://www.yumpu.com/es/document/read/14385709/guerreros-de-blanco-los-buques-hospital-en-la-guerra-de-Malvinas> (consultado el 14/12/2021).
- , “Los cañones de Malvinas”. En: *La Nación*, 9 de mayo de 1999, Buenos Aires, Argentina. Disponible también en: <https://www.lanacion.com.ar/opinion/los-cañones-de-malvinas-nid209945/> (consultado el 24/1/2022).
- ANDRADA, Benigno H. *Guerra Aérea en las Malvinas*, Buenos Aires, Emecé, 1983.
- “An Ocean Apart”. En: “Malvinas hoy”, suplemento especial de *El Cronista Comercial*, 2 de abril de 1989.
- ARANCIBIA CLAVEL, Patricia y DE LA MAZA CAVE, Isabel. *Matthei. Mi testimonio*, Santiago de Chile, Editorial Random House Mondadori, 2003.
- ARGÜELLES BENET, Joaquín. “Primer Contacto con el Enemigo”. En: revista *Aeroespacio*, Buenos Aires, Año LV, N.º 511, mayo-junio 1996.
- ARMADA ARGENTINA. Estado Mayor General de la Armada, Servicio de Inteligencia Naval, Departamento Exterior. *Informe Gran Bretaña e Islas Malvinas, Situación Base* (Ejemplar 05, Jefatura II Inteligencia del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea), 1988.
- BALZA, Martín (compilador). *Malvinas: Relatos de Soldados*, Biblioteca del Oficial Vol. 722, Buenos Aires, Círculo Militar, 1985.
- BARTOLOMÉ, Mariano. “El conflicto del Atlántico Sur: la hipótesis de una guerra fabricada”. En: *Boletín del Centro Naval*, N.º 786, abril-junio de 1997, Buenos Aires, Centro Naval.
- BECK, Peter J. *The Falkland Islands as an International Problem*, New York, Routledge Revivals, 1988.
- BETTS, Alejandro. *Malvinas el Colonialismo Residual*, Buenos Aires, Grupo Editor Latinoamericano, 1997.
- BISHOP, Patrick y WHITEROW, John. *The Winter War, The Falklands*, Londres - New York, Quartet Books, 1983.
- BORCHERT, Víctor y DAGUERRE, Hernán. “Un C-130 fue el último”. En revista *Aeroespacio*, Año XLVI, N.º 452, julio-agosto de 1986.
- BÓVEDA, Jorge Rafael. “La historia de la Operación Plum Duff”. En: revista *Todo es Historia*, N.º 573, abril de 2015.
- BROWN, David. *The Royal Navy and the Falklands War*, Arrow Books, London, 1989.
- BUIRA, Antonio. *Misiones secretas, Learjet 35 A*, Buenos Aires, edición del autor, 1990.

- BURDEN, Rodney; DRAPER, Michael; ROUGH, Douglas; COLIN, Smith; y WILTON, David. *Falklands the Air War*, London, Arms and Armour Press, 1985.
- BUSSER, Carlos. “La Recuperación de Malvinas”. En: *Boletín del Centro Naval*, N.º748, enero-marzo 1987, Buenos Aires, Centro Naval.
- . *Malvinas, la guerra inconclusa*, Buenos Aires, Ediciones Fernández Reguera, 1987.
- . *Operación Rosario*, Buenos Aires, Editorial Atlántida, 1983.
- CABANILLAS, Rubén Horacio. *No apagues la luz cuando te vayas*, Buenos Aires, BM Press, 2004.
- CANO, Alfredo. *Recuerdos transporteros, Malvinas 1982*, Buenos Aires, Ediciones Argentinidad, 2012.
- CARBALLO, Pablo Marcos. *Dios y los Halcones*, Buenos Aires, Editorial Abril, 1983.
- . *Halcones de Malvinas*, Buenos Aires, Ediciones Argentinidad, 2005.
- . *Halcones en Malvinas*, Buenos Aires, Ediciones Argentinidad, 2016.
- CARDOSO, O. R.; KIRSCHBAUM, R. y VAN DER KOOY, I. *Malvinas, la Trama Secreta*, Buenos Aires, Sudamericana / Planeta, 1983.
- CARI (Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales). *Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur. Diplomacia Argentina en Naciones Unidas 1945 - 1971, 1945-1981*. Vols. I y II, Buenos Aires, CARI, 1983.
- CARINI, Juan Carlos. “El Último Bombardeo Aéreo”. En: revista *Aeroespacio*, Buenos Aires, Año XLV, N.º445, mayo – junio, 1985.
- CASTRO, Jorge. “Malvinas, el Teniente Lawrence y John Lehman”. En: *La Nueva Provincia*, 3 de junio de 1988.
- CERRUTTI, Roberto M. “Hercules bombardero – Indicativo Tigre”. En: *Boletín de la Dirección de Estudios Históricos*, N.º7, DEH-FAA, 2016.
- CLOSTERMAN, Pierre. *Le Grand Cirque des Malouines*, París, Document Paris Match, 1983.
- COLOMBO, Jorge Luis. “Operaciones de Aviones Navales Super Étendard”. En: *Boletín del Centro Naval* N.º754/755, julio – diciembre, 1988, Buenos Aires, Centro Naval.
- CONTE, Marcelo Augusto. *Malvinas: sobre el rastro de la Task Force*, Buenos Aires, Ediciones Argentinidad, 2013.
- . “Exploración y Reconocimiento en el Conflicto del Atlántico Sur”. En: *Actas del III Congreso Internacional de Historia Aeronáutica Militar Argentina*, Buenos Aires, DEH-FAA, 2014.
- COSTA MÉNDEZ, Nicanor. “El papel de EE.UU. en el conflicto del Atlántico Sur (2.ª parte)”. En: *Revista Argentina de Estudios Estratégicos* N.º8, Buenos Aires, 1986.
- . *Malvinas, esta es la historia*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1993.
- DAGHERO, Eduardo Javier. *Los ojos del Cóndor*, Buenos Aires, ESGA, 1992.
- DALYELL, Tom. *One Man’s Falklands*, London, Cecil Wolf, 1982.
- DÁVILA, Luis. “Bombas y espoletas en Malvinas”. En: *Boletín de la Dirección de Estudios Históricos*, N.º6. Buenos Aires, DEH-FAA, 2015.
- DE MARTINI, Siro. “Notas y comentarios a la conferencia del Almirante Train”. En: *Boletín del Centro Naval*, N.º748, enero-marzo de 1987, Buenos Aires, Centro Naval.

- DEUDERO ALORDA, Antonio. “La crisis del Atlántico Sur”. En: *Revista General de Marina* (España), noviembre de 1982. Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales* N.º624, Buenos Aires, Armada Argentina, 1983.
- , “Las fuerzas navales de apoyo logístico británico en la crisis de las Malvinas”. En: *Revista de Publicaciones Navales* N.º628, Buenos Aires, Armada Argentina, 1984.
- DEFENSE & FOREIGN AFFAIRS. *Lessons of the South Atlantic War*, Washington, 1982.
- DEL CARRIL, Bonifacio. *La Cuestión de las Malvinas*, Buenos Aires, Emecé, 1982.
- DELL' ELICINE, Edgardo A. “Testimonio de un Marino Mercante”. En: *Gaceta Malvinense*, Año IV, N.º12, mayo 2005.
- DESTÉFANI, Laurio H. *Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur ante el Conflicto con Gran Bretaña*, Buenos Aires, Edipress, 1982.
- DICCIONARIO MILITAR CONJUNTO. Reglamento Conjunto 00-02, Ministerio de Defensa, Buenos Aires, 1998.
- DILDY, Douglas y CALCATERRA, Pablo. *Sea Harrier FRS1 vs Mirage III/Dagger*. Nueva York, Osprey Publishing, 2017.
- DOBRY, Hernán. “Entrevista al brigadier Lami Dozo”. En: *Perfil*, 12 de febrero de 2017. Disponible en: <https://www.perfil.com/noticias/elobservador/despues-de-las-islas-pensabamos-atacar-chile.phtml> (consultado el 24/2/2022).
- DORNA, Luis. “Helicópteros en las Malvinas”. En: *Revista Aeroespacio*, Buenos Aires, Año XLIV, N.º437, enero-febrero, 1984.
- EDDY, Paul; LINKLATER, Magnus; y otros. *Una Cara de la Moneda*, 2 vols. Buenos Aires, Hyspamérica Ediciones Argentina, 1983.
- EDDY, Paul y LINKLATER, Magnus. *The Falklands war, the full history*, Londres, Sphere Books, 1982.
- EDWARDS, Sidney. *My Secret Falklands War*, Londres, The Book Guild, 2014.
- EJÉRCITO ARGENTINO. *Informe Oficial. Conflicto Malvinas*, vol. I y II, Buenos Aires, 1983.
- “El desembarco secreto del 66”. En: *Clarín*, 31 de marzo de 1996. Disponible en: <http://fdra-malvinas.blogspot.com.ar/2014/08/el-desembarco-secreto-de-la-ara-de-1966.html> (consultado el 14/12/2021).
- “El General Galtieri inicia en Argentina un gobierno firme y riguroso”. En: *El País*, (Madrid), 22 de diciembre de 1981.
- “El Teatro de Operaciones”. En: *Revista Aeroespacio*, Buenos Aires, Año XLII, N.º429, septiembre-octubre, 1982.
- ETHEL, Jeffrey y PRICE, Alfred. *Air War South Atlantic*, London, Sidwigg and Jackson, 1983.
- FELDMAN, David. “El gran equívoco: el papel de los EE.UU. en la crisis de las Malvinas”. En: *Revista Argentina de Estudios Estratégicos* N.º5, Buenos Aires, 1985.
- FERNÁNDEZ REGUERA, J. J. (Ed.). *La Guerra de las Malvinas*, vol. I y II, Buenos Aires, Ediciones Fernández Reguera, 1987.
- FERNS, H. S. *Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX*, Buenos Aires, Solar - Hachette, 1966.
- FOWLER, William. *Battle for the Falklands*, Vol.1 (“Land Forces”) y Vol. 3 (“Air Forces”), London, R. Braybook, Osprey, 1982.

- FRANKS, Lord. *Frank's Falklands Islands Report*, London, 1983.
- FREEDMAN, Lawrence. *The Official History of the Falklands Campaign*, Londres, Ed. Consortium White House, 2005.
- FUERZA AÉREA ARGENTINA. «Historia de la Fuerza Aérea Argentina», Tomo VI, *La Fuerza Aérea en Malvinas*, dos volúmenes, segunda edición, Buenos Aires, 1999.
- GAMBA, Virginia. *El Peón de la Reina*, Buenos Aires, Sudamericana, 1983.
- . *The Falklands / Malvinas War, a model for North / South. Crisis Prevention*, Boston London - Sidney, Allen & Unwin Publishers, 1987.
- GAMBINI, Hugo (Dir.). *Crónica Documental de las Malvinas*, 3 vols., Buenos Aires, Editorial Redacción, 1982.
- GARCÍA ENCISO, Isaías. “Estado actual y posible evolución del problema Malvinas”. En: *Revista Militar* N.º712, Buenos Aires, Círculo Militar, 1983.
- GARCÍA ENCISO, José y RÓTOLO, Benito. *Malvinas cinco días decisivos*, Buenos Aires, Editorial SB, 2021.
- GAVSHON, Arthur y RICE, Desmond. *El Hundimiento del Belgrano*, Buenos Aires, Emecé Editores, 1984.
- GAZZO BARRETO, Andrés Alejandro. *Los nidos del Cóndor*, Buenos Aires, Ediciones Argentinidad, 2016.
- GOEBEL, Julius (h). *La Pugna por las Islas Malvinas, un Estudio de la Historia Legal y Diplomática*, Buenos Aires, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1983.
- GUERITZ A. “Malvinas: justificación de la guerra conjunta”. En: RUSI, septiembre de 1982. Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales* N.º629, Buenos Aires, Armada Argentina, 1984.
- Guerra de las Malvinas y del Atlántico Sur. Partes oficiales comparativos Argentina - Gran Bretaña*, Buenos Aires, Editora Catálogos, 1983.
- GUSTAFSON, Lowell S. *The Sovereignty Dispute over the Falkland (Malvinas) Islands*. Oxford University Press, 1988.
- HAIG, Alexander. *Caveat*, New York, Macmillan Publishing Co., 1984.
- HASTINGS, Max y JENKINS, Simon. *La batalla por las Malvinas*, Buenos Aires, Emecé Editores, 1984.
- Historia de la Aviación de la Prefectura Naval Argentina en Malvinas*. Buenos Aires, Editorial Guardacostas, 2021.
- “Instituciones civiles en MLV durante el conflicto”, *La Gaceta Malvinense*, N.º59, Año XV, Buenos Aires, marzo de 2016.
- Inglaterra prometió abandonar las Islas Malvinas. Estudio histórico y jurídico del conflicto anglo-español*, Buenos Aires, Editorial Platero, 1982.
- INSKIP, Ian. *Ordeal by Exocet*, Londres, Frontline Books, edición pdf, 2012.
- KASANSEW, Nicolás. *Malvinas a Sangre y Fuego*, Buenos Aires, Editorial Abril, 1982.
- “La Estela de un Avión”. En: revista *Aeroespacio*, Buenos Aires, Año XLIV, N.º438, marzo-abril 1984.
- “La Fuerza Aérea en Malvinas”. En: revista *Aeroespacio*, Buenos Aires, Año XLII, N.º429, septiembre-octubre, 1982.
- “La Fuerza Aérea y la Fuerza de Tareas”. En: revista *Aeroespacio*, Buenos Aires, Año XLII, N.º429, septiembre-octubre, 1982.

- “Las Operaciones de Ataque”. En: revista *Aeroespacio*, Buenos Aires, Año XLII, N.º429, septiembre-octubre, 1982.
- LANDABURU, Carlos Augusto. *La Guerra de las Malvinas*, Biblioteca del Oficial, Volumen 739, Buenos Aires, Círculo Militar, 1988.
- LOMBARDO, Juan José. *Malvinas: errores, anécdotas y reflexiones*. Publicación interna de la Escuela de Guerra Naval, Armada Argentina, Buenos Aires, 2001.
- “Los ingleses no hubieran podido triunfar sin EE.UU.”, informe de la Agencia AFP. En: *El Cronista Comercial*, 26 de junio de 1988.
- “Los Pucará en Malvinas”. En: revista *Aeroespacio*, Buenos Aires, Año L, N.º474, marzo-abril, 1990.
- LUKOWIAK, Ken. *La Canción del Soldado. Historias Reales de la Guerra de Malvinas*, Buenos Aires, Editorial Atlántida, 1993.
- MARTINI, Héctor. *Historia de la Aviación Naval Argentina*, Buenos Aires, Armada Argentina, 2007.
- MATASSI, Francisco Pío. *La Batalla Aérea de nuestras Islas Malvinas*, Buenos Aires, Escuela Superior de Guerra Aérea, 1990.
- . *La Batalla Aérea. Síntesis histórica ilustrada*, Buenos Aires, Editorial Halcón Cielo, 1992.
- . *Probado en Combate*, Buenos Aires, Biblioteca Nacional de Aeronáutica, Colección Aeroespacial Argentina, vol. 58, 1995.
- MAYORGA, Horacio. *No vencidos*, Buenos Aires, Editorial Planeta, 1998.
- MC GEOCH, Ian. “La operación Malvinas. Problemas, consideraciones, lecciones”. Publicado en: *NATO's Fifteen Nations*, noviembre de 1982. Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales* N.º625, Armada Argentina, Buenos Aires, 1983.
- MOORE, J.E (ed.). *Jane's Fighting Ships 1980-1981*. England, 1980.
- MORALES, Fernando. “La heroica historia del guardacostas Río Iguazú”. En: *Infobae*, 22 de mayo de 2019. Disponible en: <https://www.infobae.com/sociedad/2019/05/22/la-heroica-historia-del-guardacostas-rio-iguazu-asi-fue-el-primer-combate-aerona-vel-de-la-guerra-de-malvinas/> (consultado el 7/12/2021).
- MORGAN, Dave. *Hostile Skies – The Battle for the Falklands*, Reino Unido, Orion Books, 2012.
- MORO, Rubén Oscar. *Falsa bandera y traición*, Escuela Superior de Guerra Aérea, Buenos Aires, 2019.
- . *Historia del Conflicto del Atlántico Sur. (La Guerra Inaudita)*, Revista de la Escuela Superior de Guerra Aérea N.º135 y 136, Buenos Aires, 1985.
- . *Historia del Conflicto del Atlántico Sur. La guerra inaudita*, parte II. Buenos Aires, Ediciones Argentinidad, 2012.
- . *La guerra inaudita*, Buenos Aires, 11.ª edición. Buenos Aires, Edivern, 2000.
- . *Historia del Conflicto del Atlántico Sur. (La Guerra Inaudita II)*, 9.ª edición, Buenos Aires, Escuela Superior de Guerra Aérea, 1997.
- . *La trampa de Malvinas - Historia del Conflicto del Atlántico Sur (Parte 1)*, 1.ª edición. Buenos Aires, Edivern, 2005.
- MUÑOZ, Jorge. *Al borde del Holocausto nuclear - Malvinas 1982*, Buenos Aires, Ediciones Argentinidad, 2018.

- “Nueva Comisión para Orcadas”. En: *Revista Nacional de Aeronáutica*, N.º2, febrero 1949, Buenos Aires, Círculo de Aeronáutica.
- OLIVIERI LÓPEZ, Ángel M. *Malvinas - La clave del enigma*, Buenos Aires, Grupo Editor Latinoamericano, 1992.
- OTERO, Pablo S. “Malvinas: el célebre alegato de José M. Ruda”. En: *La Prensa*, 4 de julio de 2017. Disponible en: <https://www.laprensa.com.ar/454847-Malvinas-el-celebre-alegato-de-Jose-M-Ruda.note.aspx> (consultado el 10/12/2021).
- PALAZZI, Rubén Oscar, *Malvinas otras historias*, Buenos Aires, Claridad, 2006.
- . “Puente Aéreo a Malvinas”. En: revista *Aeroespacio*, Año LXIV, N.º439, mayo - junio 1984.
- . *Puente Aéreo a Malvinas*, Buenos Aires, Ediciones Aeroespacio, 1997.
- . *Puente Aéreo a Malvinas*, Buenos Aires, Editorial Dunken, 2006.
- PAUL, Eddy. *The Falklands War*, Londres, Sphere Book, 1982.
- PAULIK, Juan Daniel. “El Transporte Aéreo en Malvinas”. En: revista *Aeroespacio*, Año LII, N.º486, marzo-abril, 1992.
- PIAGGI, Ítalo. *Ganso Verde*, Buenos Aires, Sudamericana Planeta, 1986.
- PONTING, Clive. *The Right to Know - The Inside Story of the Belgrano Affair*, Londres, Sphere Books, 1985.
- PUIG, Juan Carlos. *Malvinas. El Régimen Internacional*, Buenos Aires, Ediciones Depalma, 1983.
- QUELLET, Ricardo Luis. *Historia Política de las Islas Malvinas*, Buenos Aires, Escuela Superior de Guerra Aérea, 1982.
- RAMSEY, Gordon (editor), *Falkland war, then and now*, Essex, After the Battle, 2009.
- RIVAS, Santiago. *British Combat Aircraft in Latin America*, Ottringham, Hikoki Publications, 2019.
- RODRÍGUEZ MOTTINO, Horacio. *La Artillería Argentina en Malvinas*, Buenos Aires, Editorial Clfo, 1984.
- ROMERO BRIASCO, Jesús y MAFÉ HUERTAS, Salvador. *Malvinas, Testigo de Batallas*, Valencia, Editorial Federico Domenech, 1984.
- SASONE, Rómulo. *Fuerza Aérea Argentina luchando en el barro, Goose Green 1982*, Buenos Aires, Editorial Autores de Argentina, 2016.
- SERRANO, Marcelo. “Las operaciones de supresión de defensas aéreas enemigas en el diseño del instrumento militar”. Trabajo final de la Maestría de Estrategia Militar, Escuela Superior de Guerra Conjunta de las Fuerzas Armadas, Buenos Aires, 2021.
- SILVA, Miguel Ángel. *Diario de guerra del radar Malvinas*, Editorial Dunken, Buenos Aires, 2007.
- “Síntesis Estadística de la Actuación de la Fuerza Aérea Argentina en Malvinas”. En: revista *Aeroespacio*, Buenos Aires, Año XLII, N.º429, septiembre-octubre, 1982.
- SOHR, Raúl. “Habla un periodista chileno”. En: revista *Todo es Historia*, N.º191, abril de 1983.
- SOUTHBY-TAILYOUR, Ewen. *Objetivo Exocet - Operaciones secretas británicas en el continente durante la guerra de Malvinas*, Editor Alejandro Amendolara, Buenos Aires, 2018. Traducción de *Exocet - Falkands, the Untold Story of Special Forces Operations*, Pen & Sword Books Ltd., London, 2014.

- SPATH, Oscar H. *Desde el punto de impacto*, Buenos Aires, Edivern, 2012.
- SQUIRREL, Peter. *The Harriers go to war*. Diario personal. Disponible en: <http://www.radarmalvinas.com.ar/relatos/diario%20squire%20traba.pdf> (consultado el 25/1/2022).
- STANGLINI, Ruggero. “Malvinas: las lecciones de una guerra inútil”. En: *Panorama Difesa*, abril 1983. Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales* N.º627, Armada Argentina, Buenos Aires.
- SIPRI (Stockholm International Peace Research Institute), *Yearbook 1982*.
- TAYLOR, John W. R. (ed.). *Jane's, All the World's Aircraft 1980 – 1981*, England, 1980.
- TERENCIO, Luis A. “El Día más Negro de la Flota”. En: revista *Aeroespacio*, Buenos Aires, Año XLIII, N.º431, enero-febrero, 1983.
- TEVES, Oscar. *Malvinas - La batalla de Pradera del Ganso*, Buenos Aires, Ediciones Argentinidad, 2016.
- THE SS UGANDA TRUST, *Uganda, the story of a very special ship*, Reino Unido, 1998.
- THOMPSON, Julian. *La savia de la guerra. La logística del conflicto armado*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2000.
- , *No Picnic. La actuación de la 3ª Brigada de Comandos de Infantería de Marina Británica en la Guerra de las Malvinas*, Buenos Aires, Editorial Atlántida, 1987.
- TINKER, David. *Cartas de un Marino Inglés*, Buenos Aires, Emecé, 1983.
- TRAIN, Harry. “Malvinas, un caso de estudio”. En: *Boletín del Centro Naval*, N.º748, enero-marzo, 1987. Buenos Aires, Centro Naval.
- , “Malvinas un caso de estudio”. En *Boletín del Centro Naval* N.º 834, septiembre-diciembre 2012, Buenos Aires, Centro Naval.
- TROTTER, Neville. “*Las Malvinas y el largo arrastre*”. En: *Proceedings*, junio 1983. Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales* N.º629. Buenos Aires, Armada Argentina, 1984.
- URIONA, Marcelo Noel. “Los Principios de la Guerra aplicables a las Fuerzas Aeroespaciales”, Buenos Aires, Escuela Superior de Guerra Aérea, 2017.
- VERGARA, Alejandro Roberto. *Malvinas: Palas al rescate*, Colección de Historia Aeroespacial, Buenos Aires, 2019.
- VILLARINO, Emilio. *Exocet*, Buenos Aires, Editorial Abril, 1984.
- WARD, Sharkey. *Sea Harrier over Falkland*, Londres, Ed. Cassell, 2000.
- WHITE, Rowland. “¿Fact or folklore?” Publicado en: www.key.aero/article/fact-or-folklore, 9 de abril de 2020.
- , *Harrier 809*, Londres, Penguin Books, 2021.
- , *Vulcan 607*, Corgi, Reino Unido, 2007.
- WOODWARD, Sandy y ROBINSON, Patrick. *One hundred days. The Memoirs of the Falkland Battle Group Commander*. Glasgow, Harper Collins Publishers, 1992. [Trad. cast., *Los Cien Días, Memorias del Comandante de la Flota Británica durante la Guerra de Malvinas*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1992].
- ZORRAQUÍN BECÚ, Ricardo. *Aspectos Jurídicos y Morales en la Historia de las Malvinas*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1964.

Mapas y gráficos

Comisión BANIM

Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina

Calcaterra, Pablo

Morgan, David

Pinturas y óleos

Burgos, Pablo, vicecomodoro

García, Carlos Adrián (óleos)

Martínez, Exequiel, capitán VGM (Rva.) (†)

Fotografías

Archivo fotográfico Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina

Archivo fotográfico Grupo 1 de Comunicaciones Escuela (G1CE)

Archivo fotográfico Grupo de Vigilancia y Control Aéreo (GVyCA)

Archivo fotográfico Grupo 1 Aerofotográfico

Archivo fotográfico Grupo 1 de Construcciones

Archivo fotográfico Escuadrón Helicópteros Malvinas

Archivo fotográfico Grupo Operaciones Especiales Malvinas

Archivo fotográfico Grupo 6 de Caza

Armada Argentina

Crown Copyright (RU)

Ejército Argentino

Fleet Photographic Unit (Royal Navy)

Fuerza Aérea Argentina

Ministry of Defense (RU)

Oddy, Dave (RU)

Task Force Portfolio (RU)

Archivos personales de:

Aguirre Faget, Gustavo Enrique (comodoro VGM R)

Amores, Eduardo Juan (comodoro VGM R)

Aranda Durañona, Oscar Luis (comodoro VGM R)

Bazález, Norberto (suboficial mayor VGM R)

Bloomer Reeve, Carlos Felipe (brigadier VGM R)

Caballero, Alfredo (mayor VGM R)

Caime, Héctor

Catalá, Alberto (brigadier VGM R)

Clariá, Horacio

Conte, Marcelo Augusto (comodoro VGM R)

Daghero, Eduardo Javier (brigadier VGM R)

Dávila, Luis Ricardo (comodoro VGM R)

Espiniella, Fernando (comodoro VGM R)

Giaigischia, Héctor (brigadier VGM R)
González, Ricardo (cabo primero EA)
Grünert, Ricardo (comodoro VGM R)
Haggi, Ernesto (comodoro R)
Kazanzew, Nicolás (corresponsal de guerra)
Lamela, Alfredo (camarógrafo corresponsal de guerra)
Martínez, Jorge Francisco (brigadier VGM R)
París, Luis (brigadier mayor VGM R)
Pavlovcic, Gabriel (comodoro R)
Riccardini, Jorge (comodoro VGM R)
Rivas, Santiago
Rusticcini, Héctor (comodoro VGM R)
Sassone, Rubén (comodoro VGM R)
Savoia, Rodolfo (brigadier VGM R)
Seabra Pinedo, Pedro (teniente general FAP R)
Vergara, Alejandro (comodoro mayor VGM R)
Zini, Rubén Gustavo (brigadier mayor VGM R)

Índice volumen III

Tercera parte – 45 días de guerra	13
Capítulo 14. Hasta el cese del fuego	15
Martes 8 de junio	17
Meteorología.....	17
Situación táctica.....	17
Exploración y reconocimiento lejano.....	18
Acciones de la Fuerza Aérea Sur.....	19
Interdicción aérea estratégica al tráfico marítimo:	
Ataque al petrolero <i>Hercules</i>	19
Ataque al desembarco en bahía Agradable.....	23
Primer empleo.....	23
Segundo empleo.....	30
Transporte y abastecimiento aéreo.....	33
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	34
Escuadrón Fénix.....	35
Acciones del Componente Aéreo Malvinas.....	36
Salidas operativas del 8 de junio.....	37
Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina.....	37
Bajas británicas declaradas.....	37
Miércoles 9 de junio	37
Meteorología.....	37
Situación táctica.....	38
Exploración y reconocimiento lejano.....	38
Acciones de la Fuerza Aérea Sur.....	39
Transporte y abastecimiento aéreo.....	40
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	40
Escuadrón Fénix.....	41
Acciones del Componente Aéreo Malvinas.....	42
Repliegue de los CH-47 Chinook.....	42
Operación aerotransportada Buzón.....	45
Salidas operativas del 9 de junio.....	49
Jueves 10 de junio	49
Meteorología.....	49
Situación táctica.....	49
Exploración y reconocimiento lejano.....	49
Acciones de la Fuerza Aérea Sur.....	50
Interdicción aérea estratégica del tráfico marítimo.....	50
Interdicción aérea táctica.....	51

Transporte y abastecimiento aéreo.....	51
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	51
Escuadrón Fénix.....	52
Acciones del Componente Aéreo Malvinas.....	53
Escuadrón Pucará.....	53
Nuevos ensayos de armamentos para el IA-58 Pucará.....	55
Salidas operativas del 10 de junio.....	56
Viernes 11 de junio.....	56
Meteorología.....	56
Exploración y reconocimiento lejano.....	57
Acciones de la Fuerza Aérea Sur.....	57
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	57
Escuadrón Fénix.....	58
Transporte y abastecimiento aéreo.....	58
Acciones del Componente Aéreo Malvinas.....	59
Salidas operativas del 11 de junio.....	60
Sábado 12 de junio.....	61
Meteorología.....	61
Exploración y reconocimiento lejano.....	61
Situación táctica.....	61
Acciones de la Fuerza Aérea Sur.....	62
Transporte y abastecimiento aéreo.....	67
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	69
Escuadrón Fénix.....	70
Acciones del Componente Aéreo Malvinas.....	70
Salidas operativas del 12 de junio.....	74
Bajas británicas declaradas.....	75
Domingo 13 de junio.....	75
Meteorología.....	75
Situación táctica.....	75
Exploración y reconocimiento lejano.....	76
Acciones de la Fuerza Aérea Sur.....	76
Ataque al puesto de comando británico.....	76
Transporte y abastecimiento aéreo.....	84
Último vuelo de Hercules a las islas.....	85
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	86
Escuadrón Fénix.....	87
Últimos ataques de la Fuerza Aérea Sur.....	87
Acciones del Componente Aéreo Malvinas.....	91

Salidas operativas del 13 de junio.....	92
Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina	92
Lunes 14 de junio.....	92
Meteorología.....	92
Situación táctica.....	92
Exploración y reconocimiento lejano.....	93
Acciones de la Fuerza Aérea Sur	93
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	93
Escuadrón Fénix.....	93
Previsión de operaciones aéreas ofensivas.....	94
Salidas operativas del 14 de junio	94
En suma.....	94
Capítulo 15. Últimas fases del enfrentamiento.....	99
Lunes 14 de junio - Cese del fuego.....	101
Capitulación.....	103
Martes 15 de junio	108
Concentración de las tropas en el aeropuerto.....	108
Miércoles 16 de junio.....	109
Última comunicación desde la BAM Malvinas	110
Prisioneros de guerra en Malvinas.....	113
Antecedentes.....	113
Cruz Roja Internacional.....	114
Relación custodios - prisioneros	114
Moral y disciplina.....	114
Los días de reclusión de la guarnición Darwin.....	115
El final para el personal de artillería antiaérea de la BAM Malvinas	116
Prisioneros en brazo San Carlos.....	117
El reclamo como medio de ocasionar molestias	121
Interrogatorios de Inteligencia.....	122
Opinión de los británicos sobre los argentinos.....	123
Actividad de los británicos.....	123
Embarque y permanencia en el transbordador <i>Saint Edmund</i>	124
La mejor noticia.....	128
El arribo.....	129

Anexo 3: Capitulación de las Fuerzas Armadas argentinas en Malvinas, el 14 de junio de 1982	131
Cuarta parte – Compendio final – Conclusiones	137
Capítulo 16. La Fuerza Aérea operando en Malvinas	139
Base Aérea Militar Malvinas	141
Prolongación de la cabecera 08	141
Construcción de refugios	142
Seguridad de vuelo	143
Balizamiento.....	143
Servicio contra incendio	144
Energía y calefacción	144
Racionamiento	144
Terminal Aérea de Cargas	145
Equipo Control de Combate (ECCO)	145
Comunicaciones	146
Uniformes y equipamiento de abrigo.....	147
Problemática de la logística en Malvinas	147
Artillería Antiaérea en la BAM Malvinas.....	148
Organización.....	150
Personal.....	154
Grupo de Operaciones Especiales	156
Escuadrones de Tropa en la BAM Malvinas	158
Sanidad – Hospital Militar Conjunto.....	161
Distribución del personal de Sanidad	164
 Base Aérea Militar Cóndor.....	 166
Escuadrón Aeromóvil Pucará	168
Escuadrón Helicópteros.....	172
Artillería Antiaérea en la BAM Cóndor.....	175
Principales acciones de la Artillería Antiaérea	176
Compañía de Defensa en la BAM Cóndor.....	178
Puesto de Socorro en la BAM Cóndor.....	179
Meteorología - Torre de vuelo - Servicio Contra incendio	180
Logística de la BAM Cóndor	180
 El Sistema de Control Aerotáctico Malvinas (SCAT)	 182
Escuadrón de Vigilancia y Control Aéreo (VyCA).....	187
Despliegue	187
Dependencia operativa	189
Personal	190
Área operaciones	191

Mantenimiento, comunicaciones, logística y seguridad.....	195
Red de Observadores del Aire (ROA).....	196
BAM Malvinas.....	196
BAM Cóndor.....	198
Servicio Religioso.....	200
Capítulo 17. Protagonismo de los Escuadrones Aéreos.....	205
BMK-62/64 Canberra.....	207
A-4B Skyhawk.....	209
A-4C Skyhawk.....	210
M-5 Dagger.....	211
Mirage M-III EA.....	214
IA-58 Pucará, en el continente.....	215
IA-58 Pucará, en Malvinas.....	215
Learjet 35 A.....	216
Escuadrón Fénix.....	216
C-130 Hercules.....	217
MS-760.....	219
Exploración y reconocimiento / búsqueda y rescate, desde el continente.....	220
Boeing-707.....	220
CH-47 Chinook – Bell 212 en Malvinas.....	222
Bell 212 y Hughes H-500, en el continente.....	222
Transporte y abastecimiento aéreo.....	222
Personal de mecánicos y de apoyo al vuelo.....	223
Suboficiales, personal civil y soldados clase 63.....	224
Anexo 4: Puente Aéreo: esfuerzo total durante el conflicto.....	227
Anexo 5: Resumen estadístico de la actividad de la Fuerza Aérea Argentina.....	231
Sistema VyCA: esfuerzo total durante el conflicto.....	233
Salidas diarias desde el 1 de mayo hasta el 14 de junio.....	236
Capítulo 18. Eyecciones en combate.....	237
1 de mayo de 1982 - Primer teniente Carlos Perona.....	239
21 de mayo de 1982 - Capitán Jorge Alberto Benítez.....	241
21 de mayo de 1982 - Primer teniente Héctor Hugo Luna.....	246
21 de mayo de 1982 - Mayor Carlos Antonio Tomba.....	247
21 de mayo de 1982 - Capitán Guillermo Adolfo Donadille.....	248
21 de mayo de 1982 - Mayor Gustavo Alberto Piuma Justo.....	255
24 de mayo de 1982 - Mayor Luis Alberto Puga.....	259
24 de mayo de 1982 - Capitán Raúl Ángel Díaz.....	261
25 de mayo de 1982 - Teniente Ricardo Francisco Lucero.....	266

27 de mayo de 1982 - Primer teniente Mariano Ángel Velasco	270
28 de mayo de 1982 - Teniente Miguel Antonio Cruzado.....	272
13 de junio de 1982 - Capitán Roberto Pastrán.....	274
Capítulo 19. Conclusiones	277
Reflexiones sobre la Guerra de Malvinas: por Brig. Gral. (R) Ernesto H. Crespo.....	315
Conceptos sobre el desempeño de la Fuerza Aérea Argentina en Malvinas	325
Glosario de términos.....	333
Fuentes y bibliografía	347