

La Fuerza Aérea en Malvinas

Comisión Batalla Aérea por Nuestras Islas Malvinas - BANIM



La Fuerza Aérea en Malvinas



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

**Dirección de Estudios Históricos
2023**

Fuerza Aérea Argentina

La Fuerza Aérea en Malvinas / dirigido por Mario Miguel Callejo. - 2a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Fuerza Aérea Argentina , 2023.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: online

ISBN 978-987-48648-5-7

1. 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 a la HMS Antrim desde la cabina de IAI Dagger".

Óleo de Adrián Carlos García (80 x 60 cm).



Argentina
Presidencia

Ministerio de Defensa

© 2023 Fuerza Aérea Argentina – Secretaría General del EMGFAA

Comodoro Pedro Zanni 250

C1104AXF - CABA

ISBN publicación digital: 978-987-48648-5-7

ISBN del la obra completa impresa : 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 otro 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

La Fuerza Aérea en Malvinas



«Dejar testimonio de esta Epopeya es una obligación moral ineludible de los que regresamos, es cavar hondo en el suelo fértil de nuestra nacionalidad. Como dijera nuestro Comandante, nada debe ser olvidado, nada debe ser menospreciado. No tenemos ejemplos comparativos para explicar con ellos lo ocurrido en 1982. Solamente tenemos —y es de un valor superlativo— un recuerdo y una sentencia. Una respuesta a la esperanza, y una severa y firme advertencia al usurpador. Una promesa, y una actitud: “Tras su manto de neblina, no las hemos de olvidar” es un lema con el que estamos sosteniendo la validez de esta causa, que se instala en el espíritu de las Glorias Nacionales».



Brigadier VGM Luis Guillermo Castellano (†)
Comandante del Componente Aéreo Malvinas

En memoria del Comodoro VGM (R) Oscar Luis Aranda Durañona,
Secretario de la Comisión BANIM e impulsor de este libro.



Agradecimientos

Este trabajo ha sido posible gracias al decidido apoyo del extinto Director de Estudios Históricos de la FAA, comodoro VGM (R) Oscar Luis Aranda Durañona, de sus sucesores en ese organismo, los comandantes Rubén Horacio Lunaklick y Ricardo Luis Ylla, y de las siguientes personas que colaboraron para que este libro llegara a buen término: Sandra García Dione, Horacio Martín Rodríguez, Luis Fernando Furlan y Juliana Matarrita Apestegui en la revisión de textos; Santiago Sosa y Silvia Lohrmann en diagramación y diseño gráfico; y todo el personal de la Dirección de Estudios Históricos que asistió con el material de archivo, las investigaciones y la coordinación de las periódicas reuniones de la Comisión BANIM.

Nuestro agradecimiento también al Director del Centro de Instrucción de Idiomas de la FAA, brigadier (R) Alberto Raúl Gadea, y a las traductoras Lorena Alejandra Iglesias, María Florencia Alesandrini, Paola Andrea Sosa, Guadalupe Quiroga y Ana Laura Pagliaro quienes estuvieron a cargo de la versión en inglés de este texto.

Tabla de contenidos

- 15 Palabras del titular de la FAA, Brig. Gral. Xavier J. Isaac
- 17 Prólogo, por el Brig. Gral. VGM (R) Mario M. Callejo
- 19 Introducción

27 Primera Parte - Hacia el Conflicto

- 29 Capítulo 1. Apoyo y cooperación en Malvinas 1971-1982
- 63 Capítulo 2. Camino al 2 de abril

95 Segunda Parte – Abril de 1982

- 97 Capítulo 3. Recuperación de las islas
- 123 Capítulo 4. Fuerza Aérea Sur
- 141 Capítulo 5. Despliegue de medios en el continente
- 171 Capítulo 6. Despliegue de medios en Malvinas
- 205 Capítulo 7. Operaciones aéreas en abril

233 Tercera Parte – 45 días de guerra

- 235 Capítulo 8. Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea Argentina
- Capítulo 9. Los diez primeros días (2 al 11 de mayo)
- 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)
- 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

283 Glosario

297 Índice General

302 Fe de erratas de la edición impresa

Palabras del titular de la Fuerza Aérea Argentina, Brigadier General D. Xavier Julián Isaac



En mi carácter de Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina, es un honor presentar el trabajo final de la comisión BANIM, *La Fuerza Aérea en Malvinas*, luego de casi cinco años de ardua labor.

Aunque el secreto que pesa del lado británico otorga a algunos datos un carácter inconcluso, solo será cuestión de tiempo para que salga a la luz la verdad sobre lo aquí expresado.

No obstante, contamos aún hoy con la presencia viva y palpitante de muchos de los protagonistas de las acciones bélicas en el Atlántico Sur que han logrado, a través de esta obra, transmitir sus experiencias.

Si bien este escrito no está dirigido a un público específico, indudablemente el personal de la Fuerza Aérea Argentina encontrará para sí gran cantidad de ejemplos a seguir que dejarán en las generaciones presentes y futuras la marca indeleble de experiencias comunes del quehacer diario, pero que, efectuadas en el fragor del conflicto, le permitieron a la Institución llegar a su madurez operativa, dejando impresa una cultura organizacional exclusiva y particular, reconocida por todo el mundo.

Los jóvenes podrán observar que quienes fueron al combate eran semejantes a ellos, portadores de los mismos sueños y anhelos, pero cargados de emociones tan poderosas que les permitieron realizar hazañas que han quedado grabadas en los anales de la aviación militar.

Más allá del resultado geopolítico de la contienda, la Fuerza Aérea intenta de esta manera transmitir a sus integrantes de hoy, y de siempre, el espíritu de aquellos héroes que supieron dar todo sin pedir nada, en una gesta épica y caballerisca.

Finalmente, espero que estas páginas contribuyan a la formación de una sociedad más generosa en la entrega al bien común; es mi anhelo que esta obra impulse a los miembros de la Fuerza Aérea a dar lo mejor de sí en el servicio a la Patria y, en definitiva, que inspire a nuestros compatriotas en la honorable tarea de ser argentinos.

Prólogo

La sexta Comisión Redactora de la Batalla Aérea por Nuestras Islas Malvinas (BANIM) comenzó a trabajar en 2017, por resolución del jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, con treinta y cuatro integrantes, en su mayoría Veteranos de Guerra, y otros que, sin haber participado del conflicto pero comprometidos con esta historia, contribuyeron con sus reflexiones y conocimientos.

Nuestra tarea consistió en elaborar un relato acabado, lo más completo posible, de la participación de la Fuerza Aérea en el conflicto del Atlántico Sur, actualizando la edición anterior con innumerables aportes de información e investigación que con el correr de los años han surgido a la luz, para develar algunos hechos e incógnitas que permanecieron en las sombras por más de tres décadas.

Somos conscientes de que aún queda mucho por escribir —no solo por el indefectible recorte de testimonios, sino también por las dificultades en el rastreo de datos tras 40 años y por el manto secreto tendido por el oponente sobre algunos acontecimientos—, pero hemos tratado de describir las acciones más importantes que protagonizó la Fuerza Aérea, con todos los actores y las especialidades involucradas, sumando nuevas perspectivas.

Durante los primeros días de abril de 1982, cuando todo era incertidumbre acerca del devenir del conflicto, la Estrategia Nacional asumió que el manejo de la crisis tendría como solución la vía diplomática. No obstante, se designaron los Comandos Estratégicos Operacionales y los Comandos Subordinados dependientes de estos en cada Teatro de Operaciones.

El Brigadier Ernesto Horacio Crespo fue designado como Comandante de la Fuerza Aérea Sur, con la misión de apoyar a las fuerzas de superficie, las que se encontraban en apresto frente a una eventual acción bélica de Chile. Asimismo, se designó al Brigadier Roberto Fernando Camblor como Comandante Aéreo de Defensa de la Zona Sur. Muy tempranamente ambos entendieron que, mientras la Argentina trataba de resolver el diferendo con las reglas del manejo de una crisis, para el Reino Unido era un *casus belli* de difícil vuelta atrás.

Por ello, mancomunadamente, propusieron a sus superiores la creación de una Fuerza Aérea independiente en el Teatro de Operaciones Sur, con los medios asignados a ambos Comandos, pero con dependencia del Comandante Aéreo Estratégico. Definida la situación estratégica, el Brigadier Crespo quedó a cargo de la Fuerza Aérea Sur, como máximo responsable de comandar los medios en la guerra, secundado por el Brigadier Camblor, ambos con el convencimiento del empleo pleno de los medios de combate en el conflicto.

En una reunión con su Estado Mayor, Crespo explicitó claramente y con firmeza el rol que nuestra Institución jugaría en el conflicto: «¡La Fuerza Aérea va a pelear!». De ahí en más, su figura e indudable liderazgo estuvieron presentes en la voluntad de lucha de todos los que combatimos en el Atlántico Sur. Su perspicacia en el devenir del conflicto permitió que la Fuerza Aérea se alistara y preparase para enfrentar a un enemigo poderoso como el Reino Unido.

Las páginas de este libro buscan esclarecer el espíritu y el compromiso de los hombres de la Fuerza Aérea Argentina que, pese a estar en condiciones tremendamente desiguales frente al adversario, supieron buscar la forma de afectarlo y dañarlo con tácticas hasta entonces inéditas, que dieron lugar a acciones heroicas y sacrificios notables. Desafiaron el miedo y la desventaja tecnológica con profesionalismo y con el convencimiento de la causa justa.

Paradójicamente, los que mejor han dado testimonio de este accionar fueron los propios británicos, a través de innumerables publicaciones y declaraciones donde coinciden en expresar que, a pesar de contar con las armas más sofisticadas que se conocían hasta entonces, se sentían vulnerables ante los ataques de la aviación argentina, pues los pilotos desde el principio dieron acabadas muestras de determinación.

Quisiera expresar mi profundo agradecimiento a todos los integrantes de la Comisión BANIM por su dedicación y compromiso que, al cabo de estos años, trabajaron en pos del objetivo de dejar para las futuras generaciones el testimonio de sus protagonistas. Asimismo, agradezco a todos los Veteranos de Guerra que han aportado testimonios, fotografías, vivencias, que sin duda han enriquecido las páginas de este libro.

Deseo recordar a los integrantes de la Comisión que fueron llamados por Dios antes de terminar nuestro trabajo; al Brigadier VGM Manuel Augusto Mariel, al Comodoro VGM Héctor Manuel Rusticcini, al Comodoro VGM Rodolfo Emilio Drigatti y, de manera especial, al Comodoro VGM Oscar Luis Aranda Durañona, impulsor y motor de esta obra, y que fue, sin duda, un ejemplo de compromiso para toda la Comisión.

Tras el alejamiento del Comodoro Aranda Durañona de la Dirección de Estudios Históricos, tanto su sucesor en esa jefatura, el Comodoro Rubén Lunaclik, como el actual director, el Comodoro Ricardo Ylla, continuaron prestando apoyo incondicional al proyecto de redacción de este libro con el aporte de documentación proveniente del Archivo Histórico y del Archivo General de la Fuerza Aérea. Mi agradecimiento a todo su personal que estrechamente ha colaborado en la búsqueda de documentos, información y bibliografía que se han volcado en estas páginas, y en especial al Sr. Horacio Rodríguez, responsable de la corrección de los contenidos, que me ha acompañado durante estos años para que la obra llegue a buen término. Mi reconocimiento, además, al personal de la Revista Aeroespacio que trabajó en la diagramación y en los archivos de imágenes, como así también al personal de la Secretaría General de la Fuerza Aérea que dio impulso a esta publicación dentro del marco de las conmemoraciones por los cuarenta años de nuestro Bautismo de Fuego.

En estas páginas se han plasmado los cuarenta y cinco días de combates en una suerte de diario de guerra, donde se volcaron en forma exhaustiva no solo las órdenes fragmentarias de cada vuelo de las diferentes aeronaves que participaron en el conflicto, sino también las distintas tareas que llevaron adelante nuestros hombres y que incidieron en el esfuerzo de guerra de la Fuerza Aérea. En ese afán abarcativo, seguramente se haya incurrido en errores involuntarios, un nombre que falta, un detalle, una acción relevante que no se ha contemplado. Confiamos que, de ser así, pueda ser subsanado en el futuro.

La batalla de Malvinas ha significado para los Veteranos de Guerra un antes y un después en la vida. Todos hemos dejado algo allí. Quienes combatimos nos vimos involucrados en una guerra cuya legitimidad es hondamente movilizadora. Las islas irredentas siempre han estado en el ánimo de los argentinos, en el seno de cada familia, en la escuela, en las estrofas que dicen «tras un manto de neblina, no la hemos de olvidar». Los responsables de la guerra deberán afrontar el juicio de Dios y de la Historia. Pero una vez lanzada la contienda, los hombres de la Fuerza Aérea no renunciaron a su compromiso con su Patria y su comunidad. Cincuenta y cinco héroes quedaron allí.

Brigadier General VGM (R) Mario Miguel Callejo
Presidente de la Comisión BANIM

Introducción

Transcurrieron cuatro décadas desde aquel histórico 1 de mayo de 1982, cuando los hombres de la Fuerza Aérea Argentina recibieron su «bautismo de fuego» en defensa de la Patria. Durante esos años, numerosos autores trataron de explicar el enfrentamiento entre la República Argentina y el Reino Unido. Estas dos naciones occidentales con más motivos de aproximación que de confrontación, separadas por 12.000 kilómetros de océano, entablaron una batalla sin cuartel.

Durante 150 años, el diferendo entre ambos países se había dirimido con argumentos históricos y jurídicos por la vía diplomática, al mismo tiempo que sus gobiernos y pueblos mantenían un fructífero intercambio comercial, social y cultural. Incluso, en los diez años previos al hecho bélico, las partes habían evidenciado con obras e iniciativas concretas la decidida voluntad de encontrar una solución pacífica a la disputa.

Sin embargo, pese a los presagios de la lógica, en 1982 las aguas del Atlántico Sur y las turberas malvinenses se mancharon con la sangre de jóvenes argentinos y británicos. La brevedad y la violencia de los combates, así como el coraje empeñado y el respeto a ultranza de los códigos del derecho bélico, llamaron la atención de estrategas e investigadores del mundo. «Guerra inaudita» la denominaron algunos; «la última guerra limpia de la historia», otros. Los epítetos y rótulos revelan que la mayoría de los autores escribieron motivados más por la emoción que por la evaluación meditada de los sucesos. En los textos producidos por los estudiosos vernáculos (civiles y militares) influyó, también, la situación político-institucional que vivían las Fuerzas Armadas argentinas en ese particular momento histórico. Intereses de tipo ideológico, político o sectorial, incluso de los mismos combatientes, indujeron a perder la objetividad, sobrestimar aciertos, disimular errores y, así, reivindicar los logros y atribuir a otros la responsabilidad de los fracasos.

Por otra parte, autores aferrados a posturas antimilitaristas enfatizaron los aspectos negativos del conflicto —como las privaciones padecidas por los soldados conscriptos— al tiempo que ocultaban las acciones positivas realizadas por las Fuerzas Armadas y de Seguridad en el mayor compromiso asumido en el siglo xx para defender la soberanía nacional.

La Fuerza Aérea Argentina, la más joven de las tres instituciones armadas, ejerció un liderazgo con responsabilidad desde el comienzo de las acciones y dio claras muestras de ser combativa hasta en las más marginales de las condiciones, concentrándose en una guerra que no había planificado.

Finalizada la batalla, y conmovida por la decisión con que sus hombres se lanzaron a la lucha, la Fuerza Aérea comenzó a escribir la historia para exhumar las difíciles circunstancias vividas, capitalizar la experiencia y rendir debidamente un justiciero homenaje a los combatientes.

Se creó entonces la Comisión Redactora de la Historia de la Batalla Aérea de las Islas Malvinas Argentinas¹. Para escribir la historia oficial, se reunieron planes, órdenes e informes escritos durante y después de la guerra. Con el paso del tiempo, la comisión se fue renovando. La empresa no resultó sencilla. El trabajo se complicó con la natural reticencia de los actores, renuentes a contar sus experiencias, o a entregar los documentos y testimonios que conservaban como verdaderos trofeos en la intimidad de sus hogares. A causa de esos obstáculos, recién en 1999, la Dirección de Estudios Históricos, tras haber recibido los archivos de la comisión conocida como BANIM —Batalla Aérea por Nuestras Islas Malvinas— consiguió editar los dos volúmenes que conforman el Tomo VI de la colección «Historia de la Fuerza Aérea Argentina», *La Fuerza Aérea en Malvinas*.

¹ Directiva del Estado Mayor General 308/83" del 23 de septiembre de 1983, *Boletín Aeronáutico Reservado*, N.º 2102.

En el plazo que media entre esa publicación y la presente, se han recibido numerosos testimonios y libros de origen nacional y extranjero cuya información arroja más luz sobre los hechos. Por lo cual, la búsqueda de la verdad de los sucesos acaecidos en 1982 fue percibida por los mandos de la Fuerza Aérea Argentina como una obligación moral con la historia de la Institución y con los muertos en acción. Y así surgió la orden impartida por el jefe del Estado Mayor General de editar una nueva versión.

Además de ampliar el panorama sobre las acciones, se constató que en los nuevos textos subsisten importantes divergencias sobre los informes aportados por el Reino Unido con relación a las pérdidas reales de personal y de material, siempre minimizadas en comparación con las cifras contabilizadas por los registros argentinos. Esta indefinición es probable que se aclare cuando el gobierno británico desclasifique su documentación y se tenga acceso a esa información.

Por tal motivo, en la preparación de esta nueva edición de *La Fuerza Aérea en Malvinas* elaborada por la Comisión BANIM se ha dado importancia a incorporar la mayor cantidad de trabajos de investigación de autores nacionales y extranjeros que aportasen pruebas creíbles sobre hechos cuestionados.

A partir de los documentos originales recibidos de las gestiones anteriores, se han introducido las siguientes modificaciones:

- Anulación de las referencias históricas de la usurpación británica y de los subsiguientes reclamos argentinos.
- Abreviación de los sucesos protagonizados por la Fuerza Aérea Argentina y por otros organismos del Estado que intentaron solucionar el diferendo diplomático con acciones pacíficas, en el período inmediatamente anterior al conflicto (1971-1981).
- Corrección de nombres, fechas y horarios.
- Ordenamiento diario y denominación de las tareas aéreas según la clasificación prescripta en los reglamentos de la Fuerza Aérea Argentina.
- Solo se retuvieron las descripciones de las acciones británicas que contribuyen a comprender las operaciones aéreas argentinas.
- Organización y acotación de los contenidos de acuerdo con la responsabilidad primaria de la Institución: ejercer el poder de las armas a través del aerospacio. Por ese motivo, las acciones aparecen agrupadas por los comandos encargados de su planificación y control.
- Inclusión de las bajas británicas declaradas, extraídas de libros y datos oficiales, como cierre de cada día del conflicto. No obstante, cuando existen diferencias entre esos registros y los de las fuerzas propias, se citan las fuentes primarias o bibliográficas utilizadas para dilucidar los hechos.
- Incorporación de un resumen de los sucesos más notables al final de cada capítulo.

Cabe señalar además que el compendio de operaciones de la Fuerza Aérea Argentina fue extraído de los documentos preservados en la Dirección de Estudios Históricos y en el Archivo General de nuestra Institución, corroborados a la vez por los veteranos que actuaron en cada sistema de armas y especialidad.

Por el contrario, debido a que no es posible disponer de la documentación de las unidades basadas en las islas, la mayoría de los acontecimientos que allí ocurrieron se reconstruyeron a partir de la información parcial y testimonios directos de los participantes.

Los únicos casos de documentación completa proveniente de las islas fueron los Diarios de Guerra de los escuadrones Pucará y VyCA (Vigilancia y Control Aéreo). La actividad pormenorizada del radar Malvinas —compilada en el diario que logró salir al continente un día antes de la capitulación— resultó de fundamental importancia para el cruzamiento de información.

La Comisión BANIM ha reunido también una importante cantidad de testimonios de los protagonistas, en su mayoría escritos, que fueron dejados en custodia en el Archivo Histórico de la Fuerza Aérea; además se han referenciado en estas páginas declaraciones orales surgidas de las reuniones y exposiciones mensuales que se llevaron adelante para la confección de esta obra. La autenticidad de estos testimonios es avalada por las autoridades de la Comisión BANIM.

Las misiones de vuelo basadas en Órdenes Fragmentarias (OF) están redactadas en un mismo formato que detalla: comando, aeronave/s, matrícula, indicativo, armamento o carga, misión, tripulación, horario de despegue y de arribo. En determinados casos, se completa la información con mayores datos; en otros, con el agregado de testimonios o referencias disponibles. Si no se cuenta con mayor información se agrega la aclaración «smd» (sin más datos).

En cuanto a las escuadrillas o secciones de la aviación de combate, las tripulaciones son anotadas de acuerdo con su rol específico; en el caso de cuatro aviones, el orden consignado es: jefe de escuadrilla, numeral 2, jefe de sección, numeral 4.

De modo similar, en los aviones de transporte y en los helicópteros, el listado de tripulantes es encabezado por el comandante de aeronave y luego se ordena el resto de los integrantes según su función a bordo, aunque solo se especifican los roles de combate especiales.

Con respecto a los vuelos de transporte realizados sobre el continente durante todo el conflicto, no están consignados en detalle; solo figura el esfuerzo total en horas de vuelo y la cantidad de carga transportada. Tampoco se incluyen los vuelos de traslado de personal y material del Escuadrón Fénix realizados en el continente, debido a la falta de documentación respaldatoria.

Para finalizar, dado que esta obra busca lectores más allá del ámbito institucional, los grados militares argentinos, así como los cargos y las funciones, fueron escritos en minúscula como recomienda la Real Academia Española, mientras que los británicos fueron abreviados y en cursiva, excepto los de mayor jerarquía referidos de forma recurrente.

* * *

En síntesis, este es un libro institucional elaborado por sucesivas comisiones redactoras que se organizaron desde 1983. Cada comisión fue convalidada por una resolución del titular de la Fuerza Aérea del momento. Esta nueva edición es resultado de la sumatoria de los anteriores estudios y fue preparada con la expresa intención de publicarse en 2022, a cuarenta años del conflicto.

Dado el tiempo transcurrido, es probable que este sea el último texto oficial escrito y revisado por veteranos de la guerra de Malvinas, protagonistas y testigos directos de los hechos narrados. En las conclusiones finales, se transmite la experiencia recogida por los autores con la esperanza de que, como una botella arrojada en el mar de los tiempos, sirva como un mensaje a las jóvenes generaciones de la Fuerza Aérea Argentina, que da cuenta de la satisfacción del deber cumplido.

Constitución de los sucesivos equipos de redacción

En la redacción de esta obra se utilizó la información acopiada y corregida por comisiones conformadas desde el año posterior al conflicto. Los grados de los oficiales corresponden al momento que la integraron. A partir de 2013, por directiva del jefe de Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina, se implementó el tratamiento de VGM a los veteranos de guerra de Malvinas de la Fuerza Aérea. Asimismo, se destacan con (†) los colaboradores fallecidos.

PRIMERA COMISIÓN REDACTORA (1983)

Presidente: Vicecomodoro Rubén Oscar Moro
Redactor: Comodoro (R) Francisco Pío Matassi (†)

VOCALES TITULARES:

Vicecomodoro Alberto Jorge Zeoli (†)
Vicecomodoro (R) Ricardo Enrique Banchs (†)
Mayor Gilberto Esteban Oliva (†)
Mayor Miguel Ángel Arques (†)
Vicecomodoro Rodolfo Guillermo Muñoz
Vicecomodoro Miguel Vicente Guerrero (†)

VOCALES SUPLENTE:

Capitán Amílcar Guillermo Cimatti
Capitán Pablo Marcos Rafael Carballo
Mayor Roberto Rafael Ramón Bagnasco (†)

SEGUNDA COMISIÓN REDACTORA (1984-1990)

Comodoro (R) Francisco Pío Matassi (†)

TERCERA COMISIÓN REDACTORA (1991-1996)

Presidente: Comodoro (R) Roberto Federico Mela
Secretario: Comodoro (R) Joaquín Argüelles Benet (†)

VOCALES:

Comodoro (R) Joaquín Pedro Solaberrieta (†)
Comodoro (R) Oscar Vera Mantaras (†)
Comodoro (R) Francisco Pío Matassi (†)

CUARTA COMISIÓN REDACTORA (1997-1999)

Brigadier (R) Knud Erik Andreasen (†)
Brigadier (R) Carlos Felipe Bloomer Reeve (†)
Brigadier (R) Enrique Martiniano Carbó Bernard (†)
Comodoro (R Art. 62) Ricardo Luis Quellet

QUINTA COMISIÓN REDACTORA (2000-2011)

Comodoro (R) Ramón Pastor Vivas (†)
Comisión Escuadrón Fénix:
Brigadier Eduardo Ernesto Bianco
Brigadier Luis Alberto Herrera
Comodoro (R) Antonio Florentino Buirra
Capitán (R) Jorge Luis Páez Allende
Alférez Carlos Lorenzo Miranda

SEXTA COMISIÓN REDACTORA (2017-2022)

Presidente: Brigadier General VGM (R) Mario Miguel Callejo
 Vicepresidente: Brigadier VGM (R) Alberto Américo Catalá
 Secretario: Comodoro VGM (R) Oscar Luis Aranda Durañona (†)
 Secretario: Comodoro Mayor VGM (R) Alejandro Roberto Vergara

VOCALES:

Brigadier Mayor VGM (R) Alberto Alegría
 Brigadier Mayor VGM (R) Rubén Gustavo Zini
 Brigadier Mayor VGM (R) Horacio Armando Oréfice
 Brigadier Mayor VGM (R) Luis Edmundo París
 Brigadier Mayor VGM (R) Ernesto Osvaldo París
 Brigadier VGM (R) Jorge Francisco Martínez
 Brigadier VGM (R) Manuel Augusto Mariel (†)
 Brigadier VGM (R) Gustavo Alberto Piuma Justo (†)
 Brigadier VGM (R) Rodolfo Savoia
 Brigadier VGM (R) Horacio Miguel Giaigischia
 Brigadier VGM (R) Eduardo Ernesto Bianco
 Brigadier VGM (R) Carlos Eduardo Perona
 Brigadier VGM (R) Mario Baeza
 Brigadier VGM (R) Juan Alberto Macaya
 Brigadier VGM (R) Miguel Antonio Cruzado
 Brigadier VGM (R) Daniel Alberto Paredi
 Brigadier VGM (R) Guillermo Edgardo Saravia
 Brigadier (R) Juan Carlos Zarza
 Comodoro VGM (R) Héctor Manuel Rusticcini (†)
 Comodoro VGM (R) Rodolfo Emilio Drigatti (†)
 Comodoro VGM (R) Carlos Napoleón Martínez
 Comodoro VGM (R) Roberto Arturo Vila
 Comodoro VGM (R) Oscar Humberto Spath
 Comodoro VGM (R) Gabriel Tomás Pavlovic
 Comodoro VGM (R) Salvador de San Francisco Ozán
 Comodoro VGM (R) Gustavo Enrique Aguirre Faget
 Comodoro VGM (R) Luis Antonio Longar
 Comodoro (R) Ricardo Agustín Benedetti
 Comodoro VGM (R) Fernando Espiniella
 Vicecomodoro VGM (R) Ricardo Aníbal Sifón
 Mayor VGM (R) Alfredo Caballero
 Mayor (R) Aníbal Oscar Claisse

COLABORADORES

Brigadier General VGM (R) Ernesto Horacio Crespo (†)
 Brigadier General (R) Eduardo Augusto Schiaffino
 Brigadier General VGM (R) Enrique Víctor Amrein
 Brigadier Mayor VGM (R) Juan Marcial Correa Cuenca (†)
 Brigadier Mayor VGM (R) Tomás Alberto Rodríguez
 Brigadier (R) Knud Erik Andreasen (†)
 Brigadier VGM (R) Carlos Felipe Bloomer Reeve (†)
 Brigadier VGM (R) Eugenio Javier Miari
 Brigadier VGM (R) Wilson Rosier José Pedrozo (†)
 Brigadier VGM (R) Eduardo Javier Daghero
 Comodoro VGM (R) Ronaldo Ernesto Ferri (†)
 Comodoro VGM (R) Guillermo Vicente Mendiberri
 Comodoro VGM (R) Roberto Federico Mela

Comodoro VGM (R) Rubén Oscar Moro
Comodoro VGM (R) Luis Alberto Puga
Comodoro VGM (R) Ricardo Antonio Grünert
Comodoro VGM (R) Luis Ricardo Dávila
Comodoro VGM (R) Carlos José Lupiañez
Comodoro VGM (R) Pablo Marcos Rafael Carballo
Comodoro VGM (R) Eduardo Ramón Zanardi
Comodoro (R) Miguel Ángel Rabiolo
Comodoro (R) Jorge Federico Oberkersch
Comodoro VGM (R) Arnaldo Hugo Favre
Comodoro (R) Rubén Esteban Lianza
Teniente Coronel (R) Oscar Rodolfo Fiordeliza
Vicecomodoro VGM (R) Eduardo Alberto Luppo (†)
Mayor VGM (R) Rómulo Antonio Sasone
Mayor (R) Guillermo Sabino Posadas
Capitán VGM (R) Jorge Luis Páez
Capitán EA VGM (R) Héctor Tessey
Suboficial Mayor VGM (R) Mario Alberto Rodríguez
Suboficial Mayor VGM (R) Norberto Francisco Bazáez
Suboficial Mayor VGM (R) Eduardo Muré
PC VGM José Luis Martínez Eyheramendy

TESTIMONIOS

Brigadier General VGM (R) Ernesto H. Crespo (†)
Brigadier General VGM (R) Carlos A. Rohde
Brigadier General VGM (R) Mario M. Callejo
TTG FAP (R) Pedro Seabra Pinedo
Brigadier Mayor VGM (R) Héctor L. Destri
Brigadier Mayor VGM (R) Alberto Alegría
Brigadier Mayor VGM (R) Rubén G. Zini
Brigadier Mayor VGM (R) Guillermo A. Donadille
Brigadier Mayor VGM (R) Miguel A. Lucero.
MAG FAP (R) Ramiro Lanao Márquez
Brigadier VGM (R) Luis G. Castellano (†)
Brigadier VGM (R) Jorge F. Martínez
Brigadier VGM (R) Wilson R. Pedrozo (†)
Brigadier VGM (R) Manuel A. Mariel (†)
Brigadier VGM (R) Alberto A. Catalá
Brigadier VGM (R) Amílcar G. Cimatti
Brigadier VGM (R) Horacio Mir González
Brigadier VGM (R) Norberto R. Dimeglio
Brigadier VGM (R) Carlos A. Moreno (†)
Brigadier VGM (R) Horacio M. Giaigischia
Brigadier VGM (R) Eduardo E. Bianco
Brigadier VGM (R) Jorge O. Ratti
Brigadier VGM (R) José L. Gabari Zoco
Brigadier VGM (R) Ernesto R. Ureta
Brigadier VGM (R) Marcelo N. Uriona
Brigadier VGM (R) Horacio H. Bosich
Brigadier VGM (R) Carlos E. Perona
Brigadier VGM (R) Miguel A. Cruzado
Brigadier VGM (R) Sergio G. Mayor
Brigadier VGM (R) Guillermo E. Saravia
Brigadier VGM (R) Eduardo M. La Torre

Brigadier VGM (R) Eduardo J. Daghero
 Brigadier VGM (R) Eugenio J. Miari
 Comodoro Mayor VGM (R) Alejandro R. Vergara
 Comodoro VGM (R) Guillermo V. Mendiberri
 Comodoro VGM (R) Dante R. Besaccia
 Comodoro VGM (R) Gilberto E. Oliva (†)
 Comodoro VGM (R) Héctor M. Rusticcini (†)
 Comodoro VGM (R) Oscar A. Pose Ortiz de Rozas (†)
 Comodoro VGM (R) Roberto F. Cardoso
 Comodoro VGM (R) Carlos H. Argente
 Comodoro VGM (R) Hugo Maiorano (†)
 Comodoro VGM (R) Luis R. Dávila
 Comodoro VGM (R) Carlos N. Martínez
 Comodoro VGM (R) Carlos A. Maffeis
 Comodoro VGM (R) Juan C. Freijó
 Comodoro VGM (R) Raúl A. Díaz
 Comodoro VGM (R) Osvaldo R. Battioni
 Comodoro VGM (R) Roberto A. Vila
 Comodoro VGM (R) Roberto M. Cerruti
 Comodoro VGM (R) Narciso Juri
 Comodoro VGM (R) Eduardo O. García Puebla
 Comodoro VGM (R) Roberto E. Rivollier
 Comodoro VGM (R) Juan L. Micheloud
 Comodoro VGM (R) Oscar R. Spath
 Comodoro VGM (R) Tulio C. Felici
 Comodoro VGM (R) Héctor H. Sánchez
 Comodoro VGM (R) Gustavo Aguirre Faget
 Comodoro VGM (R) Fernando Robledo
 Comodoro VGM (R) Luis A. Longar
 Comodoro VGM (R) Gerardo G. Isaac
 Comodoro VGM (R) Rubén Sassone
 Comodoro VGM (R) Arnaldo H. Favre
 Comodoro VGM (R) Fernando Espiniella
 Capitán de Navío VGM (R) Washington Bárcena
 Vicecomodoro VGM (R) Ricardo A. Sifón
 Vicecomodoro VGM (R) Rodolfo Yuse
 Mayor VGM (R) Jorge A. Benítez
 Teniente de Navío VGM (R) Oscar G. Vázquez
 Capitán VGM (R) Guillermo A. Ballesteros
 Capitán VGM (R) Carlos E. Cachón
 Capitán (EA) VGM (R) Héctor D. Tessey
 Capitán VGM (Rva.) Emil Williams
 Primer Teniente VGM (R) Enrique G. Felice
 Suboficial Mayor VGM (R) Nicolás C. Dómina
 Suboficial Mayor VGM (R) Víctor Martínón
 Suboficial Mayor VGM (R) José A. Álvarez
 Suboficial Auxiliar VGM (R) Alfredo R. Clariá
 VGM Alejandro Lombardi
 VGM Gerardo Mancisidor
 Dr. Mariano Sciaroni
 Sra. Haydee Gamen, viuda del Vcom. VGM (R) Roberto M. Gamen

Primera parte

Hacia el conflicto



Capítulo 1

Apoyo y cooperación en Malvinas, 1971-1982



Comienzos con Albatross

Desde 1945, la Fuerza Aérea Argentina ejercía la responsabilidad de administrar y conducir la aviación militar y civil adhiriendo al concepto del Poder Aéreo Integral que sostenía que, en la paz, la Aeronáutica en su totalidad contribuía a lograr objetivos políticos con más eficiencia que el más destructor de los bombardeos. Por ese motivo, a partir de 1949, cuando especialistas de la Fuerza se hicieron cargo del Observatorio Meteorológico de las islas Orcadas² y luego, tras la fundación en 1952 del Destacamento Aéreo Militar Río Gallegos para apoyar la exploración aérea antártica³, la Institución se familiarizó con el vuelo sobre el Atlántico Sur.

El 16 de diciembre de 1965, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la Resolución 2065, en la cual se invitaba a los gobiernos de Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte a encontrar un acuerdo por el diferendo que mantenían por la soberanía de las islas Malvinas. Sin embargo, al año siguiente, bajo la presidencia del teniente general Juan Carlos Onganía, la Armada Argentina estudió la ocupación militar del archipiélago⁴, y el 2 octubre de 1966, el submarino ARA *Santiago del Estero* desembarcó en secreto una patrulla de comandos anfibios en una playa desierta de la isla Soledad, a 40 km de Puerto Argentino⁵. Asimismo, en 1977, el almirante Emilio Eduardo Massera, comandante en jefe de la Armada Argentina, presentó ante la Junta de Comandantes en Jefe un nuevo proyecto que no fue aprobado por el presidente Jorge Rafael Videla⁶.

Mientras tanto, alentada por la resolución de la ONU, la Cancillería argentina acordó con su par británico un Memorando de Entendimiento, que se firmó el 14 de agosto de 1968 con el objetivo de «solucionar definitivamente y en forma amistosa la disputa [...] teniendo debidamente en cuenta los intereses de la población». En la confección de este acuerdo se empeñó el entonces embajador de la República Argentina ante el Reino Unido, brigadier (R) Eduardo Francisco Mc Loughlin, quien ejerció en el cargo entre 1966 y 1970. Pese a la clasificación «secreto», el documento se filtró a la prensa. La diplomacia se estrelló contra la resistencia de grupos económicos británicos inversores en las islas que siempre negaron la cesión de la soberanía, usurpada desde 1833.

Por esa causa, el Memorando se estancó, y el país se vio obligado a postergar los reclamos y abocarse a ganar la buena voluntad de los isleños o kelpers. Se trató de solucionar la incomunicación de las islas y satisfacer otras necesidades de los pobladores. Se ofreció establecer líneas regulares de transporte aéreo y marítimo, y brindar otros servicios esenciales para la vida. Hasta ese momento, la única conexión disponible era el buque RMS *Darwin* que, todos los meses, unía Stanley con Montevideo. Cada viaje insumía veinte días de navegación —ida y vuelta— más diez en el puerto. Un simple elemento que se quisiera obtener llegaba a manos de los isleños en treinta días como mínimo.

En 1970, el Partido Conservador desplazó al Laborista en el Reino Unido, y la oferta argentina fue vista con otra mirada. A fines de aquel año, con el objetivo de verificar la factibilidad del servicio aéreo y con la decidida participación de la Fuerza Aérea Argentina,

² "Nueva Comisión para Orcadas", *Revista Nacional de Aeronáutica*, N.º2, Buenos Aires, Círculo de Aeronáutica, febrero 1949, pág. 4.

³ "Creación del Destacamento Aeronáutico Militar Río Gallegos", Decreto 1010/52, *Boletín Aeronáutico Confidencial*, N.º66, 25 de junio de 1952, Buenos Aires, Ministerio de Aeronáutica, pág. 201.

⁴ COMISIÓN DE ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE LAS RESPONSABILIDADES DEL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR. *Informe Final* (conocido como *Informe Rattenbach*), Tomo IV, Buenos Aires, Junta Militar, 1982, pág. 636.

⁵ "El desembarco secreto del 66", *Clarín*, 31 de marzo de 1996.

⁶ COMISIÓN DE ANÁLISIS..., *Informe Rattenbach*, op. cit., Tomo I, pág. 168; Tomo IV, pág. 636.

miembros de la Embajada británica en Buenos Aires y dirigentes malvinenses recorrieron la Patagonia para evaluar las facilidades portuarias y aeroportuarias de Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado, San Julián, Santa Cruz y Río Gallegos.

Los capitanes Oscar A. Vijande y Rubén O. Moro tripularon el avión G-II de la I Brigada Aérea que trasladó la comitiva. El secretario de embajada Argerich y el subprefecto Adrián Lasalvia (especialista en puertos de la Prefectura Naval Argentina) componían la delegación argentina. Como representantes británicos, viajaron el secretario de embajada Ray Withney; el gerente de la Falkland Islands Company (FIC), Alistair Sloggie; el procurador del tesoro de las islas, Leslie Gleadell; y el capitán del *Darwin*, Warren White, nativo con más de veinte años de navegación entre distintos puntos del archipiélago.

Primer traslado aéreo

Enmarcado por el clima de buena voluntad, el 11 de febrero de 1971, el I Escuadrón de Tareas Especiales de la Base Aérea Militar Tandil⁷ recibió la orden del Comando de Operaciones Aéreas (COA) de realizar la evacuación aeromédica de urgencia de un enfermo grave, desde las Malvinas hasta Buenos Aires. El arribo a las islas solo se podría efectuar por amerizaje.

El único Grumman HU-16B Albatross disponible, el BS-03, tenía desperfectos en un motor. La unidad convocó a los mecánicos retirados a través de LU-22 Radio Tandil. Gracias a la respuesta favorable, a las 21:00 del día siguiente, el avión estaba reparado. El vuelo de prueba se efectuó esa misma noche. Para tripular la máquina se designó comandante de aeronave al mayor Carlos A. Quaglini; primer piloto, capitán Alfredo A. Cano; navegador, primer teniente Raúl A. Tamagnone; mecánicos, suboficiales mayores Roberto Thomas y Fidel Contino; radioperador, cabo principal Héctor O. Rodríguez; y paramédico, suboficial principal Ernesto Llanos. A las 22:00, el Comando de Operaciones Aéreas informó las frecuencias del radiofaro de la isla y de la estación de comunicaciones. No aclaró el sitio del amerizaje, el idioma del controlador aéreo, ni cómo llegar hasta la costa, ni el lugar de amarre.

El 14 de febrero, el BS-03 decoló de Tandil y luego de 5 horas 30 minutos aterrizó en Comodoro Rivadavia. Lo esperaban el doctor César de la Vega, jefe del Servicio de Gastroenterología del Hospital Rivadavia de Buenos Aires, y el capitán médico aeronáutico Eduardo Escribano. Los profesionales indagaron si el avión contaba con camilla, sistema de oxígeno y otros elementos.

A la tripulación le preocupaba el peso de la aeronave. El Albatross para acuatizar en aguas protegidas estaba limitado a 13.400 kg. En este vuelo, entre carga y combustible contaría con 14.300 kg; es decir, 900 por encima del autorizado, con la agravante de que el procedimiento, por realizarse en mar abierto y con fuerte oleaje a causa del viento, sería de por sí una emergencia.

El 15 de febrero de 1971, el BS-03 decoló a las 06:00 hacia Malvinas. Al pasar por lateral de Puerto Deseado, comenzaba a amanecer. El cielo se presentaba sin nubes y la visibilidad, ilimitada. Por fortuna, se recibió la señal del radiofaro de Stanley. El radiocompás brindó una marcación firme con suficiente antelación pues, a la altura del cabo Leal en el extremo septentrional de la isla Soledad, una densa capa de nubes impedía ver el terreno. Cuando la tripulación se comunicó en inglés, la operadora de Stanley le contestó en perfecto español y le informó el estado del tiempo. Las condiciones obligaron a improvisar una entrada por instrumentos que, curiosamente, usarían los Albatross en vuelos posteriores.

En la operación, el anfibia salió debajo de las nubes a 50 metros sobre el mar. A pesar de la visibilidad reducida por la lluvia, divisaron un hidroavión Beaver rojo que volaba 600 metros adelante. Desde esa aeronave informaron, en español, que les señalarían el lugar de amerizaje.

⁷ El I Escuadrón de Tareas Especiales tenía asignados tres aviones Grumman HU-16B Albatross (matrículas BS-01 y BS-03 –ambos trifibios– y el BS-02, anfibia); un Douglas C-47 modificado (TA-05); y dos Douglas HC-47 (TA-06 y TA-07); más un Otter, un DH 104 Dove y un Cessna C-182.



Grumman HU-16B Albatross fondeado en Puerto Stanley

Gentileza: Brig. VGM (R) Bloomer Reeve

El BS-03, en zigzag, se acercaba sin pasarlo y así lo siguió hasta la bahía de Stanley (orientada de este a oeste). Mientras el Beaver acuatizaba, el Albatross hizo un amplio viraje de 360° y, tras sobrevolar la población, entró en final.

A las 09:31, un avión de la Fuerza Aérea Argentina amerizaba por primera vez en las islas Malvinas. La operadora los guio hasta una boya de amarre anclada cerca del hangar con rampa, a 1500 metros de la ciudad. Un bote inflable, con dos hombres rana a bordo, se aproximó para llevar al personal a tierra. Como la maniobra de atraque se demoraba, en el primer viaje subieron solo los dos médicos. En el segundo, el comandante y el navegador. El capitán Cano y los dos mecánicos decidieron quedarse para colocar dos cohetes auxiliares de despegue (JATO⁸) y probar los circuitos eléctricos de disparo.

En la oficina del puerto, los tripulantes del BS-03 conocieron a Miriam Booth y a su padre. Ella era la operadora, y él, electricista jefe de la Falkland Islands Company (FIC) y piloto del Beaver que guio el acuatizaje. Después, llegó la ambulancia con el enfermo. Se trataba de Mathew Mc Connan, un descendiente de escoceses nacido en Santa Cruz (Argentina), que durante quince años había vivido y trabajado en el faro ubicado en la entrada de la bahía de Stanley. Alcohólico contumaz, padecía una cirrosis hepática crónica, úlcera sangrante de estómago y nefritis. Le hicieron ocho transfusiones antes de sacarlo del hospital.

Con la colaboración de cuatro policías de la ciudad y del jefe de puerto, la tripulación y los médicos subieron la camilla a un viejo lanchón y navegaron hasta el BS-03. Soltadas las amarras del avión, dos embarcaciones apoyaron la maniobra girando alrededor. El capitán Cano, ahora en función de piloto, navegó hasta el punto de despegue. A la bahía, de 900 metros de ancho por 7000 de largo, debían tomarla cruzada para enfrentar el viento que soplaba desde los 320° a 65 km/h. Con motor a pleno, la aeronave no se elevó en la distancia esperada por el exceso de peso (14.300 kg). En la mitad del recorrido, montada sobre el *redan*⁹ del casco y con las alas niveladas, alcanzó los 150 km/h requeridos para encender los JATO¹⁰. Cuando se dispararon, el avión se separó del agua y comenzó el ascenso. Eran las 12:30.

⁸ JATO (Jet Assisted Take Off): despegue asistido por reactores.

⁹ *Redan*: escalón que tienen los aviones anfibios debajo del casco.

¹⁰ Cada JATO otorga un empuje adicional de 1000 libras (455 kg) durante quince segundos. El Albatross usaba dos para despegar, podía emplear hasta cuatro.

Dada la gravedad del enfermo, en la mitad del cruce, el comandante le requirió al Comando una máquina más veloz. Por este motivo, el mayor Martín Álvarez, que realizaba un vuelo de Líneas Aéreas del Estado (LADE) en el F-27 matrícula TC-46, se dirigió a Comodoro Rivadavia para trasladarlo a la Capital Federal. Una ambulancia, una enfermera bilingüe, periodistas y fotógrafos esperaban al BS-03. El TC-46 aterrizó en Comodoro a las 17:30, despegó a las 18:10 y arribó a Aeroparque a las 21:50. Mc Connan fue internado en el Hospital Rivadavia. Todo resultó en vano, pues falleció el domingo siguiente. La familia lo hizo sepultar en el cementerio de La Tablada.

Declaración Conjunta de Buenos Aires del 1 de julio de 1971

Tras la experiencia de la evacuación aeromédica y dentro del marco general de las negociaciones recomendadas por la Resolución 2065 de las Naciones Unidas, el 1 de julio de 1971 los representantes de ambos países firmaron la Declaración Conjunta de Buenos Aires¹¹. En resumen, era un acuerdo de comunicación y cooperación entre los gobiernos de las islas Malvinas y de la Argentina. Supeditado a la aprobación de las respectivas autoridades, las nuevas medidas contribuirían al proceso de encontrar una solución definitiva a la disputa por las islas, según lo había aconsejado la ONU.

Segundo vuelo - primero con pasajeros

A raíz del compromiso firmado, el BS-02 partió a Malvinas trasladando al secretario de embajada Carlos Louge, de la Dirección General de Antártida e Islas Malvinas; al comodoro Ernesto J. Arillo, del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina; y a los británicos John Ashy Jones, Richard V. Goss y Richard Hills. El 3 de julio de 1971 a las 08:15, el Albatross despegó desde Río Gallegos piloteado por el mayor Carlos A. Quaglini y por el primer teniente Antonio A. Bruno. Completaban la tripulación el navegador, primer teniente Raúl A. Tamagnone; el mecánico, suboficial mayor Abel Poletto; y el radiopeador, suboficial mayor Julio Martín.

Después de 3 horas 15 minutos, en un día radiante, el anfibio amerizó en Malvinas. Igual que en el primer viaje, la población lo recibió alborozada. A las 14:40 emprendió el regreso. El viento de frente elevó a 5 horas 11 minutos el vuelo hasta Comodoro Rivadavia.

Tercer vuelo

El 11 de agosto de 1971, un grupo de ingenieros civiles y militares del Reino Unido y de la Argentina se dirigió a las islas para estudiar el terreno donde se construiría una pista. Despegaron de Comodoro Rivadavia en el Albatross matrícula BS-02, piloteado por los capitanes Alfredo A. Cano y Ángel G. Toribio. Al regreso, evacuaron a un obrero portuario que había sufrido un accidente y requería tratamiento quirúrgico especializado. El director del nosocomio de Stanley lo acompañó hasta el Hospital Británico en Buenos Aires.

Cuarto vuelo - primero con correo

Las cartas desde el Reino Unido (vía Montevideo) tardaban hasta siete meses en llegar a Malvinas. El buque *Darwin*, que hacía el tramo Malvinas-Uruguay, presentaba fallas insalvables. Por esa causa, el Ministerio de Relaciones Exteriores, la Fuerza Aérea Argentina, Aerolíneas Argentinas, y la Secretaría de Correos y Telecomunicaciones acordaron organizar un servicio postal a las islas. Con ese objetivo, se alistó un Albatross en Comodoro Rivadavia para trasladar las sacas que llegarían en un vuelo de Aerolíneas. Los comandantes de aeronave, con la intervención del Correo, se ocuparían de intercambiar las bolsas.

El 20 de agosto de 1971, a las 06:00 de la mañana, el BS-02 despegó rumbo a las islas comandado por el mayor Carlos A. Quaglini y el primer teniente Antonio A. Bruno como

¹¹ Ver "Anexo 1", al final de este capítulo.

copiloto. A bordo, viajaba de regreso el director del hospital de Stanley. Después de 3 horas 50 minutos, amerizó mientras un fuerte viento encrespaba la superficie de la bahía. Los isleños, hábiles marineros, habían capitalizado la experiencia anterior. Llegaron en un lanchón e instalaron un tubo de goma inflado junto al lado izquierdo del fuselaje para evitar golpear el avión. En medio de la rada, habían colocado una boya de grandes dimensiones que, mediante un cabo, usaron como punto de sujeción del Albatross.

Pese a los esfuerzos, el oleaje le dificultaba al timonel su maniobra de amarre. La cubierta del lanchón en un instante estaba a 1,5 metros por debajo de la puerta del BS-02 y en el siguiente, 30 centímetros por encima del flap, que en el agua se encuentra a 2,5 metros de la superficie. No obstante, uno a uno, los tripulantes fueron saltando a la cubierta, mientras que el mecánico permanecía en el avión. En el corto viaje hacia la costa, por momentos la lancha sumergía la proa en el agua. Apenas desembarcaron, en un Land Rover llevaron las dos sacas a la oficina local. En minutos comenzó la distribución de la correspondencia. Con gran sorpresa, los pobladores comprobaron que desde la fecha del matasellos habían transcurrido tan solo setenta y dos horas.

Dentro del avión, el suboficial mayor Fidel Contino sentía la violencia de la marejada que a veces lo cubría por completo. Al mediodía, el mayor Quaglino comenzó a inquietarse porque no veía movimientos ni el mecánico contestaba el VHF, por lo tanto, pidió que lo trasladaran en el lanchón. Pero resultó imposible acercarse al BS-02 sin peligro de embestirlo. A las 16:00, en un nuevo intento, remolcaron un chinchorro con dos hombres a bordo. Con gran trabajo, ataron un par de cabos a las alas del Albatross y rescataron al mecánico. Como las olas excedían el metro y medio de altura, máximo para despegar, pernoctaron en Stanley.

Al día siguiente, mejoró la situación meteorológica, no así el avión. Cerca de doscientos litros de agua inundaron la sentina de proa y la bomba de achique estaba descompuesta. De todos modos, soltaron amarras e intentaron ponerlo en marcha. El motor N.º 1 tardó en arrancar alrededor de diez minutos, lapso en que el viento acercó demasiado la aeronave a la costa. Al final, con ambos motores funcionando, se dirigieron al extremo este de la bahía. El viento soplaba desde los 340° a 75 km/h. El piloto dio a pleno mientras luchaba con los comandos para mantener las alas niveladas. La velocidad aumentaba lentamente. El comandante ordenó disparar los JATO cuando aún faltaba alcanzar las condiciones aconsejadas. El avión se elevó, pero a los quince segundos, al extinguirse los cohetes, volvió al mar y continuó la carrera. Cerca del final de la bahía, logró despegar pasando a escasa altura del cuartel de los Royal Marines.

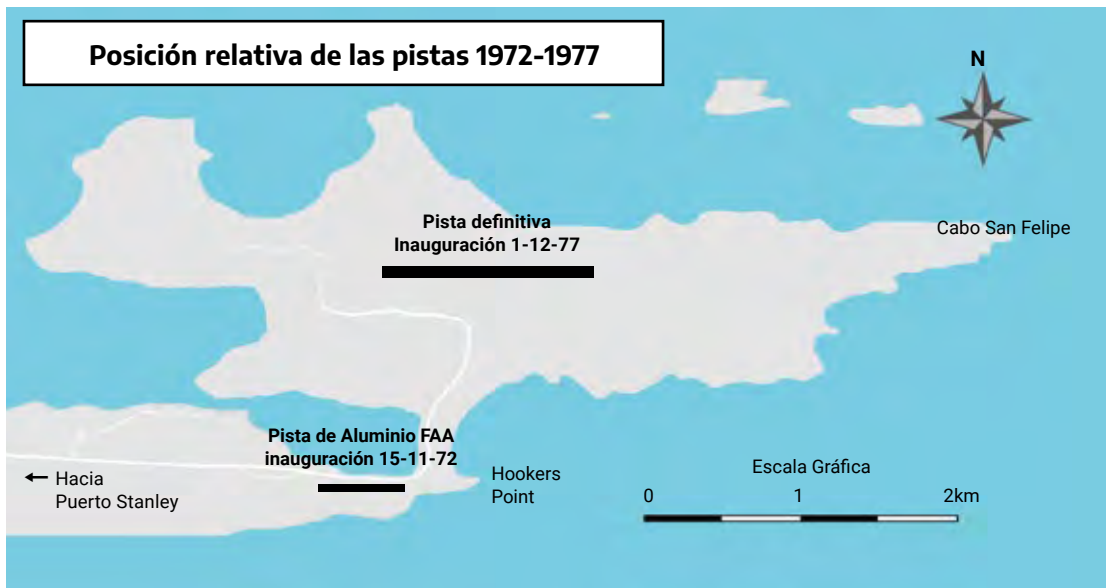
En Comodoro Rivadavia, 6 horas 45 minutos más tarde, la aeronave tocó la pista. Después, siguió hacia Tandil. En un vehículo, el comandante se dirigió a la oficina de correos de la ciudad, donde entregó las sacas traídas desde Malvinas. El acto conmocionó al jefe de la sucursal y al personal presente.

Primera pista

El transporte marítimo con el *Darwin* entre las islas y Montevideo daba pérdidas significativas. Al salir de servicio, la FIC lo vendió. Sin otro medio de comunicación, los vuelos con los Albatross se hicieron rutinarios. Con lo cual, las autoridades argentinas y las británicas resolvieron dar otro paso hacia la integración prevista en la Declaración Conjunta de 1971.

Se resolvió construir una pista provisoria para aterrizar con ruedas, instalar los servicios de aeródromo para apoyar la operación de las aeronaves y una agencia para comercializar los pasajes. La tarea no sería fácil: las características del terreno constituían, de por sí, un desafío. La superficie era irregular y, además, sus condiciones geomorfológicas (turba impregnada de humedad) eran las menos apropiadas para cualquier tipo de cimentación.

En septiembre de 1971, se despachó un vuelo con representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores y de la Fuerza Aérea. La comisión debía elegir el emplazamiento de un aeródromo apto para aeronaves Fokker F-27. Encabezada por el secretario Carlos Rouge, la comitiva



estaba compuesta por el coronel (R) Luis González Balcarce; el vicecomodoro Alcides A. Degand Löb; el mayor Carlos F. Bloomer Reeve, exjefe comercial de Líneas Aéreas del Estado (LADE) Central; el mayor Luis A. Remorino, ingeniero de la Dirección de Infraestructura que haría el trabajo; y el agregado de la Royal Air Force (RAF) en Buenos Aires.

El aeródromo funcionaría por dos años, hasta que el Reino Unido construyera otro con pista asfaltada. La obra implicaba hacer acuerdos para que los buques argentinos de Transportes Navales trasladaran maquinarias, planchas de aluminio —similares a las utilizadas en Vietnam— y personal del entonces Grupo I de Mantenimiento de la Fuerza Aérea. Asimismo, sería necesario obtener autorización para:

- Adquirir, por lo menos, tres viviendas (una de ellas para el personal técnico de Yacimientos Petrolíferos Fiscales) y un local para la oficina de Líneas Aéreas del Estado.
- Instalar dos estaciones de comunicaciones BLU (banda lateral única).
- Llevar desde el continente dos o más vehículos, incluso un camión cisterna.
- Preparar un acceso a la pista.
- Alojarse transitoriamente a treinta operarios.
- Compatibilizar los mecanismos contables para la transferencia de fondos.
- Habilitar al oficial de la Fuerza Aérea Argentina a expedir la *White Card* que habilitaba a los kelpers a viajar ida y vuelta de las islas al territorio continental argentino. Emitido en Buenos Aires por la cancillería o en Stanley por su representante, constituiría un documento para isleños nativos. A ciudadanos de otras nacionalidades, incluso británicos, se les reconocería el pasaporte correspondiente.

De los sectores inspeccionados, la comisión eligió el próximo a la saliente de un cabo denominado Hookers Point, a 2 km de Stanley. Esa superficie, con gran esfuerzo técnico, permitiría construir una pista de 720 metros de largo y 30 de ancho, sin zona de frenado. Las dimensiones y la orientación condicionarían la operación de los F-27. Sería necesario, además, abrir un camino para unir el aeropuerto con la ciudad.

Representantes argentinos permanentes en Stanley

La Declaración Conjunta del 1 de julio de 1971 preveía que los representantes, argentino y británico, de la Comisión Consultiva Especial residieran en Stanley. Conforme con la decisión, en diciembre, se designaría a un vicecomodoro para cubrir el cargo por un bienio.

El oficial jefe dependería del director general de Antártida y Malvinas del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

Al funcionario le fijaron las responsabilidades que correspondían a las distintas áreas del Estado nacional involucradas en la acción de relaciones exteriores argentinas destinadas a captar la buena voluntad de los isleños. En primer lugar ocuparía la jefatura de la agencia LADE; después tendría a sus órdenes, en distinta relación de dependencia, los organismos o las empresas estatales de la Argentina continental; es decir, las comisiones particulares y de turismo, los equipos de trabajo de las reparticiones gubernamentales y de las empresas que brindasen servicios a los isleños: Yacimientos Petrolíferos Fiscales, Gas del Estado, Transportes Navales, Fuerza Aérea Argentina, Secretaría de Correos y Telecomunicaciones, entre otros. Incluso facilitaría y coordinaría las investigaciones de campo de la Sociedad Científica Argentina.

Un supervisor de LADE lo asistiría como auxiliar con la función de jefe de base y promotor de ventas de pasajes desde Stanley a cualquier parte del mundo, mediante conexiones con otras compañías aéreas; en particular, con Aerolíneas Argentinas. Además, se cubrirían los cargos de operador de torre de las aeronaves argentinas, y del servicio de comunicaciones para mantener enlace BLU y de teletipo con las agencias de LADE en el continente.

El gobierno isleño destinó una vivienda para el vicecomodoro, con un pago simbólico de una moneda de cobre, y cedió un local para LADE, en donde funcionó la estación de radio. A su vez, les alquilaron casas a los empleados argentinos.

1972. Vicecomodoro César Alberto de la Colina

Ocupó el cargo entre 1972 y 1974, asistido por el supervisor Mario Sassi como jefe de base. Durante la gestión, cuarenta personas dirigidas por el capitán Raúl O. Maiorano del Grupo 1 de Construcciones nivelaron el terreno y armaron la pista transitoria. Por otro lado, los operarios estaban siempre dispuestos a colaborar con los lugareños. En una oportunidad, rescataron un Land Rover que había entrado al mar por descuido de su conductor.

Primer servicio regular de LADE

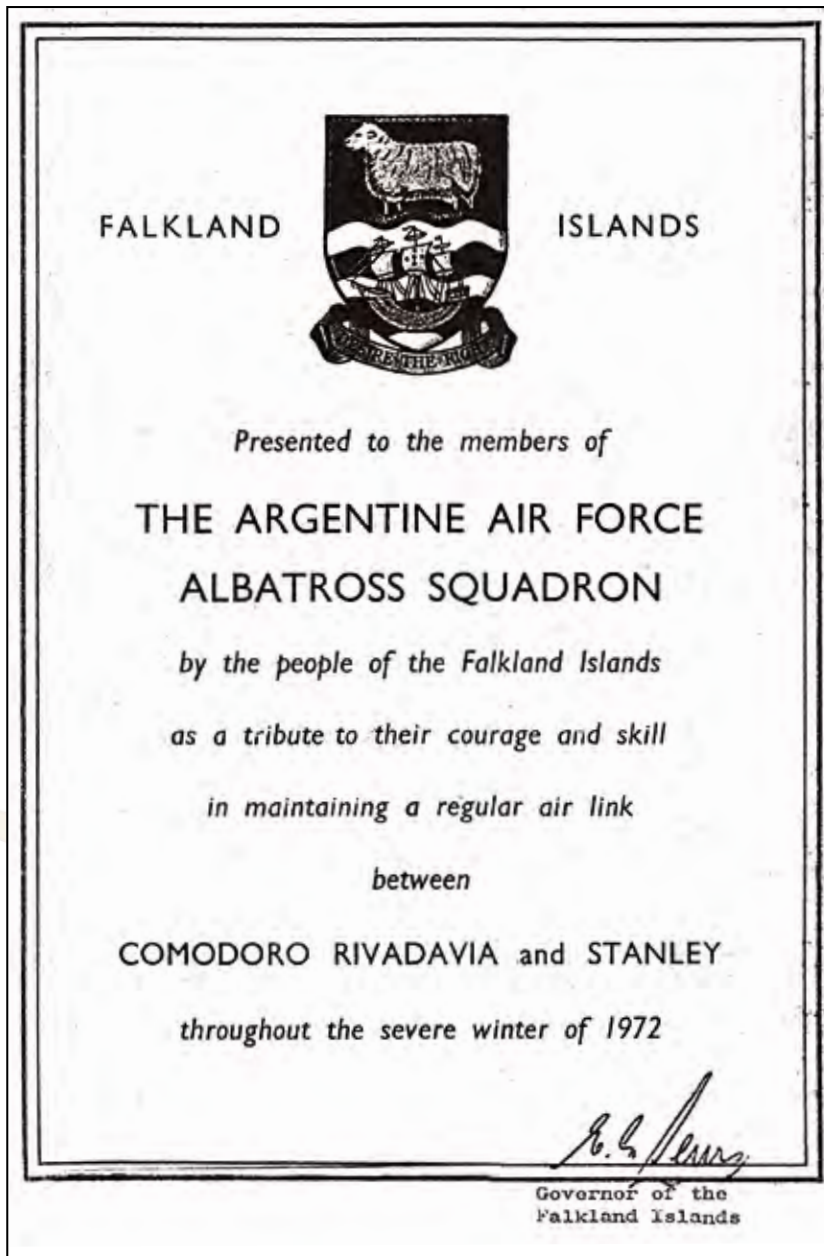
El 12 de enero de 1972, mientras se preparaba la futura pista, LADE comenzó a operar con Albatross configurados para seis y ocho pasajeros. En total, se realizaron treinta cruces con 203 horas de vuelo. Las vicisitudes de cada acuatizaje con estas lentas aeronaves de búsqueda y salvamento evidenciaron la acción pionera de los tripulantes.

Se desempeñaron como pilotos: mayor Alberto S. Álvarez, capitanes Ángel G. Toribio y José A. Demarco, primeros tenientes Juan M. Maclay y Antonio A. Bruno; navegadores: primeros tenientes Héctor González, Francisco F. Mensi y Raúl A. Tamagnone; mecánicos: suboficiales mayores Fidel Contino y Rubén C. Bidegain, y suboficial auxiliar Néstor Fernández; y radioperadores: suboficial mayor Julio Martín, cabos principales Juan C. Scianca y Eduardo Castilla, cabo primero Jorge Morales y cabo Ricardo del Río.

Los F-27 inauguran la pista de aluminio

A partir de la habilitación de la pista, el 15 de noviembre de 1972, LADE comenzó a operar con los Fokker F-27. Un día antes del acto inaugural, para familiarizarlos con el aeródromo, la I Brigada Aérea envió seis pilotos: los vicecomodoros Raúl A. Barcala (jefe de Operaciones de la Brigada) y Roberto H. López (jefe de Escuadrón F-27); el mayor Jorge R. Ruiz (jefe de Operaciones de LADE); y los capitanes Rubén O. Moro, Carlos G. Novillo y Abel A. Síntora.

Los pilotos nunca habían aterrizado sobre planchas de aluminio. Por esa causa, presenciaron la llegada desde la cabina de pilotaje. La pista no se veía tan corta como indicaban los 720 metros de longitud porque, en perspectiva, los escasos 30 metros de ancho daban la



Diploma otorgado por el gobernador Gordon Lewis al Escuadrón Albatross por los servicios cumplidos

Gentileza:

Brig. VGM (R) Bloomer Reeve

impresión de que tenía un tamaño normal. Tocar antes, irse largo o afuera de las planchas, terminaría en una rotura del tren de aterrizaje, pues carecía de banquinas y de zonas de frenado. Más allá de la chapa de aluminio, todo era turba esponjosa, húmeda y sin consistencia para soportar el peso de una persona. Ese día soplaba un viento cruzado, a 90° de la pista. De cualquier forma, el vicecomodoro Barcala, al comando del F-27, aterrizó sin inconvenientes y con los frenos aplicados logró detenerlo poco antes del final.

Al día siguiente, la ceremonia de inauguración comenzó a las 11:00, cuando el T-43 arribó a Malvinas. A bordo viajaban el comandante de Regiones Aéreas, brigadier mayor Higinio González; el director de Líneas Aéreas del Estado, brigadier Eliseo S. Ruiz; el jefe I Intereses Aeronáuticos del Estado Mayor General, comodoro Roberto J. Rodríguez; el director de Infraestructura, comodoro Alfredo R. Cabeza; el jefe de la Región Aérea Sur, comodoro Ángel M. Zamboni; el jefe del Grupo 1 de Mantenimiento de Infraestructura, comodoro Oscar A. Stagnaro; el jefe del Departamento de Relaciones Públicas de la



La pista de aluminio, obra del Grupo 1 de Construcciones en Hookers Point, a 2 km de Puerto Stanley

Gentileza: Com. VGM (R) Spath

Fuerza Aérea, comodoro Evergisto Gómez; el jefe del Departamento Asuntos Civiles del Estado Mayor General, comodoro Alcides A. Degand Löb; el jefe de Transportes Navales, capitán de navío Guillermo H. Tello; el director general de Antártida y Malvinas, ministro Mario Izaguirre; y el director del Departamento de América Latina, ministro Enrique Ros; entre otros.

La delegación fue recibida por el gobernador británico Ernest Gordon Lewis que, en nombre de la corona, agradeció el esfuerzo por construir la pista y elogió la acción cumplida con los anfibios. Luego, el brigadier mayor Higinio González pronunció una alocución representando a las autoridades de la Nación. El obispo católico y el reverendo anglicano bendijeron juntos el aeródromo y se descubrió una placa conmemorativa. A continuación, se inauguró la agencia de Líneas Aéreas del Estado y se dejó constancia de la ceremonia en un protocolo que sería el primero de los firmados en las islas desde 1833.

A partir de ese momento, el servicio regular con F-27 se realizaría los lunes. Partía de Comodoro Rivadavia a las 10:00, llegaba a Stanley a las 12:30 y emprendía el regreso una hora después. El pasaje de cada cruce costaba 9,80 libras o 230 pesos; desde Buenos Aires hasta Comodoro Rivadavia se viajaba en las aerolíneas comerciales, a 295 pesos por pasaje. Para trasladarse a Stanley, era necesario poseer el certificado de vacunación internacional y la autorización del Ministerio de Relaciones Exteriores. Estos requisitos eran solo para los argentinos y los extranjeros residentes. A los foráneos se les exigía presentar el pasaporte. Los viajeros debían llevar, como mínimo, cinco libras por día de permanencia.

En Comodoro Rivadavia y en Stanley, el servicio de aduana cumplía las funciones sin mayores exigencias. En dichos destinos, se llenaban las tarjetas de embarque/desembarque redactadas en español y en inglés, donde se consignaban la nacionalidad, el domicilio y el documento de identidad. Cuando viajaban al territorio continental, los malvinenses también debían cumplir las disposiciones y obtener la *White Card* en las oficinas del representante británico.



Vista desde la cabina de un F-27 próximo al aterrizaje en Hookers Point - Gentileza: Brig. VGM (R) Bloomer Reeve



Arribo del F-27 matrícula-44; el vicecomodoro César A. De la Colina acompañado del gobernador Gordon Lewis, el edecán Richard Goss y el jefe de policía Terence Peck - BANIM DEH-FAA

1974. Vicecomodoro Carlos Felipe Bloomer Reeve

Arribó a Stanley con su familia el 26 de febrero de 1974. Después de superponerse una semana con el vicecomodoro De la Colina, asumió las funciones diplomáticas y las correspondientes a la gerencia de la sucursal LADE, donde el supervisor Sassi continuaba como encargado.

Bloomer Reeve tenía experiencia en asuntos vinculados con Malvinas. En 1969, cuando se desempeñaba como jefe comercial de LADE y el único periódico argentino que llegaba a Stanley era el *Buenos Aires Herald*, le sugirió al director del matutino que hiciera una nota sobre la línea de fomento. El periodista Bonnie Tucker entrevistó a los directivos de LADE, quienes le manifestaron la convicción de que la empresa operada por la Fuerza Aérea Argentina era el instrumento más idóneo para establecer un enlace regular entre las Malvinas y Comodoro Rivadavia. Por el mismo motivo, designado por la Fuerza, había integrado la comisión mixta con el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

Durante su estadía, Relaciones Exteriores inició nuevas medidas de acercamiento. En principio, comisionó a dos profesoras de español, bilingües, para que se radicaran en Stanley. En marzo, el ARA *Bahía Buen Suceso* trasladó tres veleros grumete para la agrupación juvenil de las islas, donados por el club náutico de San Isidro y el de Ushuaia. Meses después, fueron devueltos para su reparación.

Además, comenzó la construcción de la planta Antares II con diecisiete tanques aéreos de nafta, aeroquerosén, querosén y gasoil; un laboratorio y una estación de combustible. En la obra, dirigida por YPF, intervinieron sesenta y cuatro operarios durante seis meses. El buque ARA *Cabo San Gonzalo* realizó dos viajes trasladando materiales. En el complejo se instaló un sistema de carga por cañerías desde el muelle de la Falkland Islands Company. Una vez puesto a punto, la empresa británica no autorizó su operación aduciendo factores de seguridad, en contra del acuerdo inicial.

Asimismo, Gas del Estado habilitó un servicio de tubos de gas, además de treinta calefactores y cocinas. Construyó un local de distribución y en el continente capacitó a dos isleños como instaladores. LADE se encargó de la administración y, a partir de mayo, reforzó la dotación con el suboficial principal Jorge Sossa, que se hizo cargo de las comunicaciones y de las tareas de auxiliar de operaciones.

La Sociedad Científica Argentina, en 1974, efectuó otro aporte a la población malvinense mediante una investigación agroganadera del archipiélago con el informe correspondiente. En 1975, envió contenedores con elementos para inseminación artificial de ganado ovino, solicitados por el veterinario Ronald Crosby. Más adelante, la Dirección de Remonta y Veterinaria del Ejército enviaría caballos de raza como reproductores. Los animales quedaron al cuidado de la familia Turner.

También, se promovieron actividades culturales. En mayo de ese año, viajó un grupo de actores bajo la dirección de Iris Marga. Ofrecieron representaciones teatrales y musicales organizadas por LADE en el Town Hall. Era la primera vez que los isleños vivían esta experiencia. La mayoría asistió a dos funciones.

En otra oportunidad, por mediación del Instituto Salesiano de Artes Gráficas, de Buenos Aires, en un vuelo especial se trasladó una colección de cuadros y esculturas que recordaban la primera edición del Martín Fierro. Las obras pertenecían a Castagnino, Pettoruti, Quinquela Martín, López Anaya y De la Vega. En la planta superior del edificio de LADE, se organizó una biblioteca de lengua española con la colaboración de editoriales argentinas¹².

¹² En 1974 un grupo de kelpers visitó la Biblioteca Nacional de Aeronáutica, acompañado por el vicecomodoro César A. de la Colina. Los isleños estamparon sus firmas en una infografía que, actualmente, se encuentra encuadrada frente al ingreso a la sala Héroes de Malvinas.



Oficina de LADE en Puerto Stanley
Gentileza: Vcom. VGM (R) Agnoletti



Fokker F-27 aterrizado en la pista de aluminio de Hookers Point - Gentileza: Brig. VGM (R) Bloomer Reeve

En 1975, LADE entregó distinciones a quienes apoyaban la actividad aeronáutica: Daniel Borland, pronosticador; Ashmoore, jefe médico; Cox, segundo médico; Kern, jefe de los servicios aéreos locales; Halliday, jefe de aduana y capitán de puerto; y monseñor Spraggon, obispo católico. Durante este periodo, LADE donó repuestos para los aviones Beaver que cumplían el servicio aéreo de las islas a través de FIGAS (Falkland Islands Government Air Services).

El 14 de octubre de 1976, uno de los Beaver equipado con pontones se declaró en emergencia sobre el mar. El piloto Ian Campbell murió y Bernard Lee, el acompañante, se salvó. El vicecomodoro Bloomer Reeve requirió la búsqueda y rescate a la Fuerza Aérea, que asignó un F-27 equipado con tanques suplementarios externos. Comandado por el mayor Alfredo Cano, el avión despegó a las 06:25 del 15 de octubre, desde la I Brigada Aérea transportando médicos, especialistas en supervivencia y fotógrafos.

Por radio, se coordinaba el área de la búsqueda con el vicecomodoro Bloomer Reeve. Iniciaron un patrón de exploración paralelo en dirección norte-sur. Cerca de las 16:00, observaron un fuerte reflejo en la superficie del mar, en Punta Aguda, isla Bougainville. El sol destellaba en los pulidos pontones del avión que se mantenía a flote, invertido y semi sumergido. A pocos metros estaba el único sobreviviente haciendo señas. De inmediato se comunicó el hallazgo a Comodoro Rivadavia, que coordinó el rescate con Malvinas. El F-27 permaneció orbitando hasta que llegó una lancha rápida.



Planta de combustible instalada por YPF Antares - Gentileza: Brig. VGM (R) Bloomer Reeve

El Beaver había sufrido una plantada de motor. En la emergencia, el piloto se dirigió hacia la única piedra que sobresalía en las cercanías, donde intentó amerizar. Desafortunadamente, se posó sobre una alfombra de algas, los pontones se engancharon y el avión capotó. El piloto falleció ahogado mientras trataba de salir y sobrevivió el acompañante que alcanzó la saliente rocosa.

El F-27 aterrizó en Malvinas; allí lo esperaba el vicecomodoro Bloomer Reeve, quien le transmitió a la tripulación la invitación del gobernador a su casa. Autorizado el pernocte, se alojaron en el hotel Upland Goose. Al anochecer, mientras caminaban hacia la residencia, recibieron desacostumbradas muestras de afecto de parte de los pobladores. Al día siguiente, por primera vez el F-27 voló sin escalas desde Malvinas hasta la I Brigada de El Palomar.

La Fuerza Aérea Argentina instaló un radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR, en sus siglas en inglés) para asistir la navegación radioeléctrica de los aviones. Al mismo tiempo, efectuaba vuelos de evacuación sanitaria y coordinaba el viaje de becarios al continente. El Grupo 1 de Construcciones destacó veinticinco hombres para mantener la pista provisoria, tarea que demandó veintiún días.

No todo eran abrazos con los habitantes de las islas. En el verano 1974-1975, el Ministerio de Bienestar Social fletó el barco griego *Regina Prima* para realizar cruceros a las Malvinas y a la Antártida. El contrato estipulaba que la nave no izaría ninguna bandera de cortesía como se estilaba al llegar a un país extranjero. En el primer viaje, durante la permanencia en puerto, mientras las bandas de música ejecutaban un concierto en el Town Hall, los estudiantes locales visitaron la embarcación.

En el cuarto viaje, el comité de la Falkland Islands Company presionó para que elevasen la bandera de cortesía británica. Consultado, Relaciones Exteriores rechazó la exigencia porque la aceptación implicaba modificar lo convenido. A consecuencia, las autoridades isleñas no autorizaron el descenso de los pasajeros.

En 1975, el Reino Unido adjudicó la construcción de la pista asfaltada a la empresa Johnston Construction Co. El inicio de la obra suscitó reacciones adversas. Oftalmólogos y pediatras argentinos viajaron para abordar temas de medicina preventiva. Al no contar con el beneplácito del médico local, la reunión se realizó en el domicilio de Cecilia Gooch, enfermera jubilada, casada con un ingeniero naval residente. De ser necesario, los enfermos eran evacuados al Hospital Alvear de Comodoro Rivadavia y las religiosas de la comunidad



Avión anfibia Beaver, perteneciente al Falkland Islands Government Air Services (FIGAS) - Gentileza: Com. (R) Canosa

canadiense servían de intérpretes. Además, eminentes científicos como el doctor René Favalaro y el doctor Amílcar Argüelles visitaron el archipiélago. Este último hizo investigaciones sobre pacientes locales, en la especialidad de endocrinología.

El 4 de febrero de 1976, el buque oceanográfico RRS *Shackleton* fue interceptado en alta mar por el destructor *Almirante Storni* de la Armada Argentina. Esta acción injustificada del navío de guerra argentino fue un serio escollo para la política de seducción. Con solo negarse a detenerse, el británico había continuado sin que el argentino tomara una acción punitiva. Cuando arribaron a Stanley y difundieron la noticia, los opositores a la Argentina encontraron el justificativo que necesitaban para manifestarse en contra. La familia de Bloomer Reeve regresó alegando condiciones incómodas para la convivencia. El gobernador se esmeró en revertir la situación y señaló que el desagrado provenía de la empresa británica, constructora de la pista, pues solo el 25% de los operarios eran residentes.

El mismo año, *lord* Edward Shackleton, sobrino del explorador antártico y encargado de los temas vinculados con las islas del Atlántico Sur, arribó en un servicio de LADE. Sostuvo prolongadas conversaciones con el vicecomodoro y apreció en detalle las tareas que cumplía la empresa aérea.

1976. Vicecomodoro Rodolfo Abel Carnelli

Permaneció en Stanley desde febrero de 1976 hasta febrero de 1978. Durante la gestión, conservó la buena imagen del país y de la Fuerza Aérea, y logró que confiaran en sus declaraciones y compromisos. Junto con su familia, mantuvo relaciones amistosas y cordiales con los habitantes. Su objetivo, como el de los antecesores, era ganar la buena voluntad de los pobladores isleños.

También hubo sinsabores. En una oportunidad, al terminar la visita de un contingente de turistas argentinos, las autoridades locales recurrieron al vicecomodoro para reclamarle un plato antiguo, desaparecido de la iglesia anglicana. En otra ocasión, faltó una máquina fotográfica. Si bien estos son defectos de algunos viajeros de cualquier parte del mundo y los objetos fueron restituidos, el perfil del país retrocedía en el concepto de los malvinenses.

Los oficiales jefes que se desempeñaban como delegados estaban convencidos de que el tiempo obraba en favor de la integración. Sin embargo, reconocían que el acercamiento se oponía a los objetivos de la Falkland Islands Company (FIC) y al United Kingdom



Radiofaro VOR instalado por la Fuerza Aérea Argentina en proximidades del aeropuerto de Puerto Stanley

Gentileza: Vcom. VGM (R) Agnoletti

Falkland Islands Committee (UKFIC)¹³. Los miembros de estas asociaciones obstaculizaban los esfuerzos e influían en los isleños reprochando como colaboracionistas a quienes aceptaban trabajar para los *argies*¹⁴.

Al comienzo, treinta jóvenes se acogieron a las becas de estudio. Al final, la prédica de la FIC logró convencerlos de que la aceptación equivalía a traición. Como resultado, escasos alumnos recibieron instrucción en la Argentina. Otra muestra de rechazo se constató cuando dejaron una apreciable cantidad de latas de cerveza vacías en la puerta de la casa de Carnelli; o cuando el vicecomodoro notó que si se cruzaba con un vecino lo saludaba amablemente, pero si estaba acompañado por alguien de la FIC lo ignoraba y hasta le negaba el saludo.

La Falkland Islands Company, que ejercía un firme oligopolio respecto de la actividad económica de las islas, recibía un subsidio del gobierno británico para subsistir. Frente a esa debilidad, en 1977, el entonces presidente del Directorio del Banco Tornquist, Héctor F. D. Capozzolo, imaginó una aproximación oblicua para recuperar las Malvinas.

El banquero estimó —que los accionistas que recibían exiguos dividendos por su inversión— bien podían ser tentados a vender sus acciones. Expuso el plan al ministro Martínez de Hoz que estuvo de acuerdo y se comprometió a financiar la operación por vía del Tesoro Nacional.

Para ocultar la intención argentina, en el mayor secreto se confió la negociación a la Sra. Beau, presidente de la Banque Occidentale de Francia. Las transacciones estuvieron bien encaminadas, incluso recibieron un guiño favorable del gobierno británico, hasta que el diario local *La Opinión* difundió el proyecto y provocó una inmediata reacción en la Cámara de los Comunes¹⁵.

Además de ese percance, en 1977, el gobernador Neville A. French fue reemplazado por James R. Parker, que había llegado con instrucciones de endurecer las relaciones. Entre otras medidas, creó la vicegobernación cortando, así, la relación directa con el vicecomodoro. La situación se tornó más estricta: para atracar en el muelle solo se autorizaba a los buques de Transportes Navales que habían requerido el permiso con anticipación.

¹³ UKFIC: organización no gubernamental constituida en Londres para defender los intereses de la FIC.

¹⁴ *Argie*: denominación despectiva que refiere a los argentinos.

¹⁵ LOWELL S. GUSTAFSON, *The Sovereignty Dispute over the Falkland (Malvinas) Islands*, Oxford University Press, 1988, pág. 101.

En Comodoro Rivadavia, Gas del Estado capacitó a un malvinense para que instalase gas natural en un centenar de casas. Cuando llegó el momento de habilitar las conexiones, personal jerárquico se trasladó a las islas. A raíz de que el inspector encontró fallas en una de las viviendas, la radio local difundió la discrepancia entre el operario y la compañía argentina como si fuese una cuestión de Estado. Ante la renuncia del instalador, el vicecomodoro le pidió que reconsiderara su conducta en bien de la comunidad. Cuando se creía que ya no existían impedimentos porque el técnico había aceptado las disculpas, Gas del Estado exigió que las facturas se pagaran en pesos, en vez de libras malvinenses. Tiempo después, con la mediación del gobernador, los pobladores tuvieron en sus hogares gas natural.



Bienvenido a Las Malvinas.

El Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina estableció una agencia de Líneas Aéreas del Estado en Puerto Stanley.

Una pista de aterrizaje será construida por el Grupo 1 de Mantenimiento con materiales y técnicas de avanzada.

Así se establecerá el primer servicio de comunicación aérea entre Las Malvinas y Comodoro Rivadavia. Aviones G-II —de fabricación nacional— operados por LADE, realizarán el transporte de pasajeros y carga.

Como vehículo exclusivo para la base y apoyo en tierra para el servicio, la Fuerza Aérea Argentina seleccionó un Pick-Up Dodge D-200 V8 de 202 HP.

Algo que enorgullece a Chrysler Fevre Argentina

e Igarreta su concesionario oficial para ventas al gobierno por cuyo intermedio se entregó el Pick-Up Dodge.

Este vehículo resulta especialmente apto para misiones en la zona, por su tracción en todas las ruedas, su potencia, su capacidad para 6 pasajeros y equipajes, caja de 6 velocidades de avance y dos de retroceso.

Todo esto demuestra lo que es anticipación automotriz en la Argentina.

Las Malvinas nos dieron la bienvenida por primera vez.

No será la última.



CHRYSLER
FEVRE ARGENTINA



FUERZA AEREA ARGENTINA.
LINEAS AERIAS DEL ESTADO.

Propaganda en ocasión de la entrega de un vehículo utilitario por parte de Chrysler Fevre Argentina a LADE para su utilización en Puerto Stanley - Gentileza: brigadier VGM (R) Bloomer Reeve



G-II VR-16 de verificación radioeléctrica en el aeropuerto de Puerto Stanley - Gentileza: Vcom. VGM (R) Agnoletti

El 1 de diciembre de 1977, de acuerdo con los convenios de 1971, la empresa contratada por el Reino Unido terminó la construcción del aeropuerto y de la pista de asfalto de 1250 metros de longitud en la península de Freycinet, cercana al cabo San Felipe. El primer avión argentino que aterrizó fue el biturbohélice IA-50 G-II de verificación radioeléctrica matrícula VR-16, comandado por el mayor Juan C. Agnoletti¹⁶.

1978. Vicecomodoro Eduardo Julián Canosa

Desempeñó el cargo entre febrero de 1978 y 1980. En la primera reunión oficial de la Comisión Consultiva, planteó la necesidad de encontrar un terreno en el aeropuerto para construir una planta de combustible aeronáutico. También, requirió que se atendiesen en inglés y en español las frecuencias radiales de la Región de Información de Vuelo (FIR) Comodoro Rivadavia y del servicio de Búsqueda y Rescate (SAR)¹⁷ para asegurar la operación del vuelo regular; que se otorgara mayor facilidad en el muelle de la FIC para el buque de Transportes Navales; y que se concretara la obtención de una nueva casa o un terreno para erigirla, destinada al representante argentino.

El 17 de mayo de 1978, el birreactor Fokker F-28 matrícula TC-52 de la Fuerza Aérea Argentina aterrizó en el aeródromo recién habilitado inaugurando el nuevo servicio de LADE. La tripulación estaba conformada por: comandante de aeronave, mayor Armando E. Buira; copiloto, capitán Luis C. Sabolo; mecánico de aeronave, suboficial auxiliar González; y auxiliar de carga, suboficial mayor Antonio Pereyra. Comenzaba una nueva etapa para tratar de integrar a los isleños en el territorio continental.

Gracias a la pista y a la habilitación de la radioayuda (VOR) instalada por la Fuerza Aérea Argentina, el moderno Fokker F-28 acercó a los isleños a solo una hora veinte minutos de los servicios asistenciales de Comodoro Rivadavia, la pujante capital petrolera del sur argentino. Hasta 1982, los birreactores volaron 639 horas.

El comienzo del servicio con F-28 fue auspicioso. Sin embargo, a Canosa le preocupaba la actitud de los isleños que veían con desagrado el avance de las conversaciones. La parte británica de la Comisión Consultiva se mostró disconforme por la impuntualidad

¹⁶ JUAN CARLOS AGNOLETTI, *Crónicas malvinenses*, Tomo 1, Buenos Aires, Cadan Editorial, 2010, pág. 43.

¹⁷ FIR: Flight Information Region. SAR: Search and Rescue.



Fokker F-28 en el aeropuerto de Stanley cumpliendo un vuelo regular de LADE - Gentileza: Brig. VGM (R) Bloomer Reeve

de los aviones y, además, por la contaminación que causaba Transportes Navales. Algunos opinaban que, de concretarse el traspaso de la soberanía, las Malvinas caerían en el mismo olvido que Tierra del Fuego y la Patagonia. En poco tiempo, decían, se convertirían en otra isla de los Estados. También, destacaban la ansiedad que sufrían cuando viajaban al continente y el vuelo de regreso se demoraba.

Se presentaron, además, dificultades con cargas trasladadas en barcos. Se rechazaron productos alimenticios por encontrarse en malas condiciones; por ejemplo, cereales con gorgojos y aceites sin precintos. Al llegar el invierno, se planteó un inconveniente cuando se constató que el equipo VOR funcionaba con deficiencia. La Comisión Consultiva requirió una nueva línea de alimentación eléctrica. Al cabo de un mes, se normalizó con la intervención de técnicos de Comodoro Rivadavia.

Durante el verano, fue incesante el ingreso de turistas y visitantes oficiales, la mayoría británicos. En las reuniones, un tema obligado era el progreso de las comunicaciones que había cambiado la vida en las islas. Otro fue la creciente actividad política de un grupo de isleños que sostenían la idea de mantener la autonomía ante un posible alejamiento del Reino Unido.

El arribo del primer ministro británico agudizó los comentarios y discusiones sobre la soberanía. Durante la recepción oficial, el funcionario le informó al vicecomodoro Canosa que se había concedido el terreno solicitado para la casa.

Finalizado el invierno, debido a que la erosión había socavado la base de la pista de aluminio, un temporal de viento y lluvia voló algunas chapas que cayeron sobre la ruta al aeropuerto. Los isleños despejaron el camino y le requirieron a la Fuerza Aérea Argentina que las trasladara de regreso al continente. Con ayuda de maquinarias del gobierno local y de otras alquiladas a la Falkland Islands Company, un grupo de argentinos acondicionó la carga para el transporte marítimo. Trabajó durante dos meses y antes de partir, para beneplácito de los católicos y de la comunidad, pintó la iglesia de Santa María.

Luego de una visita de Remonta y Veterinaria del Ejército, se coordinó un viaje con alrededor de cincuenta isleños para asistir a la Exposición Rural y para conocer ciudades argentinas. La organización fue impecable y para la mayoría, su primer viaje al continente. Al regreso, el grupo probritánico los recibió con carteles que los tildaba de traidores. Los viajeros respondieron con risas y aplausos.



Pista del aeropuerto de Stanley finalizada - Gentileza: Com. (R) Canosa

1980. Vicecomodoro Héctor Ricardo Gilbert

A principios de los ochenta, el Reino Unido comenzó a buscar una solución a la disputa por la soberanía, bajo la forma de *lease back* o arrendamiento de las islas por un largo periodo. La propuesta, que no satisfacía por completo las aspiraciones, constituía un avance y un cambio radical en la actitud británica, pues abandonaba las viejas tácticas dilatorias. Por otra parte, gracias a los servicios montados al amparo de los acuerdos de 1971, mejoraron las condiciones de vida en Stanley. Después de una década de vuelos de LADE, los malvinenses disfrutaban sin reparos de los bienes que recibían de la Argentina.

En esa situación, llegó el vicecomodoro Héctor R. Gilbert, quinto representante argentino ante la Comisión Consultiva Especial. En coincidencia con el arribo, cambiaron el gobernador, el secretario de gobierno y el reverendo de la catedral anglicana. Es decir, excepto el gerente de la FIC, se renovaron los más influyentes directivos británicos.

Gilbert se desempeñó desde febrero de 1980 hasta principios de ese mes de 1982. A órdenes de él, cumplieron funciones en Malvinas: como jefe de la agencia LADE, Miguel Olaechea; auxiliares, Richard Anderson y Alexander Betts (malvinenses); radioperadores y controladores de torre, suboficiales principales Héctor Blanco y L. Peralta; profesores de español, Mauricio Matthews y Alicia Zapata de Matthews; jefe de planta YPF, Luis Boursenard y José L. Boscardín; y auxiliar, Carlos Degesse; Transportes Navales, capitán de fragata Rodolfo Gafoglio (no residente); encargado de planta y comercialización de Gas del Estado, Richard Anderson (malvinense).

En un primer momento, las nuevas autoridades dispensaron al vicecomodoro Gilbert un trato preferencial y fluido que se manifestaba en las reuniones sociales o de trabajo. Los problemas de aplicación o interpretación del Acuerdo de 1971 eran analizados sin especulaciones y con amplitud de criterio permitiendo encontrar rápidas soluciones. También, surgían ideas para ampliar y profundizar la cooperación. Esta postura del gobernador Rex Hunt, como la del secretario Dick Baker, mejoró las relaciones.

Quizá, la señal más significativa de esa política fue aprobar la construcción de la residencia para el representante argentino, que solo sería superada en dimensiones y jerarquía por la del propio gobernador. El permiso había sido postergado debido a la férrea oposición de

los grupos antagónicos de reconocerle al vicecomodoro un estatus equivalente a las autoridades británicas.

La predisposición británica continuó sin cambios en el plano personal, incluso en los peores momentos de tensión. A pesar de los inconvenientes locales, los problemas entre las naciones se trataban en un clima de cordialidad. Siempre llegaban a acuerdos aceptables, sin necesidad de apelar a la Cancillería. Sabían que la solución del conflicto de la soberanía dependía, con exclusividad, de los gobiernos centrales y no de la posición que se adoptara en Stanley. Estaba claro que mientras más se entendieran, serían mejores las conclusiones. De ese modo, se optimizaba la calidad de los servicios y, de a poco, se iba ganando la buena predisposición de los habitantes.

Sin embargo, el contacto con la comunidad local resultó difícil. La actitud cautelosa y la valla del idioma constituían un problema. El manejo del inglés era determinante para participar en la actividad social y para evitar la soledad, como ocurría con los empleados civiles. Los nativos desconfiaban tanto de los argentinos como de los británicos. Con la idiosincrasia propia del isleño o del hombre de campo, se mostraban esquivos y reservados. Preferían continuar aislados. No obstante, penetrada esa coraza, eran cordiales y sencillos. Los niños argentinos con rapidez aprendían inglés en la escuela y trababan amistad con los chicos malvinenses que, ajenos a la disputa territorial, confraternizaban sin prejuicios.

La señora de Gilbert llegó con tres meses de embarazo. En vista de la buena atención médica, decidió dar a luz en Malvinas. A mediados de julio de 1980, nació Mariana en el King Edward Memorial Hospital. El nacimiento aceleró la inserción de la familia en la comunidad, pese que, al principio, la decisión de los Gilbert había generado resquemores pues se temía que se montara una maniobra de propaganda con la ciudadanía argentina de la bebé. Al convencerse de que no ocurriría, volcaron su simpatía hacia la familia.

Se abrieron canales insospechados de comunicación que facilitaban la vinculación de la familia hasta con los miembros más duros de la resistencia. La amistad les permitió enterarse de las opiniones y de los sinceros sentimientos con respecto al conflicto. Gilbert comprendió que sería difícil que aceptaran los reclamos argentinos, al menos esa generación.

De las personas que lo acompañaron en su gestión, el más reconocido fue el auxiliar de YPF. Joven y soltero, padecía vivir solo hasta que comenzó a frecuentar los bares. Los viernes participaba del tradicional festejo de la llegada del fin de semana y de las habituales grescas que coronaban esas peculiares reuniones, conforme con las arraigadas costumbres británicas. Al principio, esa conducta preocupó al vicecomodoro. Luego, advertiría que los episodios formaban parte del folclore y templaban la amistad, pues al día siguiente jugaban *rugby* y daban a entender que nada había sucedido. Carlos Degesse parecía autóctono, se sentía integrado y respetado. Durante la guerra, permaneció en Stanley; tuvo una actuación valiente reaprovisionando los aviones, aun bajo fuego, por lo que la Fuerza Aérea Argentina le otorgó una distinción.

Más allá de la actitud afable, el malvinense rechazaba por tradición el cambio de soberanía. Se resistía a cualquier acción que significara un avance en las negociaciones. La oposición se manifestaba con distintos matices, según cómo afectaran los intereses, las tradiciones y la forma de vivir.

Los altos funcionarios, en su mayoría provenientes del Reino Unido, aceptaban sin dudar la política del gobierno central, aunque evitaban tomar partido o demostrar simpatía por una u otra posición, pues poco les afligía el destino de las islas. Otro grupo compuesto por ciudadanos de países de la comunidad británica (neozelandeses, australianos, canadienses) y por escasos chilenos y uruguayos se mostraban particularmente contrarios. Suponían que serían perjudicados ya que, por no ser ciudadanos británicos ni *kelpers*, carecerían de derechos para reclamar compensaciones.

El tercer grupo era el de los nativos, la mayoría descendientes de escoceses y galeses, algunos con varias generaciones en las islas. No comprendían ni justificaban los reclamos

argentinos fundamentados en la historia, ni en los títulos heredados de España. Además, permeables a la propaganda, veían a la Argentina como un país extraño, con idioma, costumbres, hábitos y religión diferentes. Las escasas noticias que conocían se referían al gobierno militar, la inflación, las huelgas y otros males que ellos no padecían por estar en esas islas tan alejadas. Sospechaban que los británicos los abandonarían y temían por una invasión argentina.

En definitiva, la población era contraria a que prosperaran las relaciones; solo aceptaban las de índole comercial que se pudieran controlar sin comprometer el estilo de vida. La mayor resistencia la ejercían los que veían peligrar sus intereses y se oponían con medidas de acción directa. A la cabeza de este sector, se encontraba la Falkland Islands Company (FIC).

La FIC, dominadora por décadas de la actividad económica, temía enfrentar la competencia y no avizoraba perspectivas beneficiosas ante un eventual cambio del estatus de la soberanía. Por el contrario, sabía que perdería privilegios; por ello, montó y patrocinó acciones de desprestigio, apoyadas por las difíciles circunstancias que atravesaba el país.

La delegación de la UKFIC, que defendía en Londres los intereses de la FIC, estaba constituida por nativos y británicos de diferentes niveles sociales. Si bien su accionar favorecía los objetivos de la compañía, las motivaciones no eran las mismas. Expresaban, quizá con exagerada vehemencia, el sentir de la población y de otras instituciones como la Royal Navy. Era gente simple, con un arraigado sentimiento nacionalista y apego por las tradiciones del Reino Unido.

Estos grupos neutralizaban la acción psicológica argentina difundiendo datos perjudiciales para su imagen. Además, con ardides, buscaban desvirtuar los beneficios que efectivamente recibía la población con los servicios que se les brindaba. Quizás por efecto de alguna extorsión, los estudiantes que cursaban en colegios británicos de Buenos Aires y de La Cumbre en Córdoba se manifestaban como si les hubieran inculcado un gran amor hacia el Reino Unido y cierto desdén por la Argentina. Es decir que, después de años de esfuerzo, en lugar de simpatizantes se habían formado decenas de opositores.

Se concluyó, entonces, que la mejor contramedida para disminuir sus efectos consistía en ofrecer becas para cursar en el Liceo Aeronáutico Militar de Rosario. Más adelante, se gestionarían vacantes para el Liceo Naval Femenino, que no llegó a concretarse por el desenlace de los acontecimientos. El joven Paul Betts, miembro de una familia con cinco generaciones en las islas, se presentó en el Liceo Aeronáutico.

Al principio tuvo dificultades para adaptarse, en especial por el idioma. Después, se encaminó gracias al tesón y a la buena disposición de los directivos del instituto. Paul cursaba el segundo año cuando se iniciaron las hostilidades. Decidió continuar y se graduó de bachiller en 1985, con el grado de alférez de la reserva. Nunca regresó a Malvinas, se casó y actualmente vive en Rosario con su familia. Este caso aislado alarmó a los opositores por el entusiasmo que despertó entre otros jóvenes que no se detenían en especulaciones políticas y alimentaban la esperanza de vestir también el uniforme del Liceo.

Líneas Aéreas del Estado fue el mejor instrumento que se halló para ganar la confianza. Advertidos, los antiargentinos actuaron con sagacidad y montaron una agencia de viajes en las oficinas de la FIC. Durante un tiempo, lograron alejar a los pobladores de la Argentina pues brindaban mejores beneficios comerciales. Llegaron a vender los pasajes de LADE, de Aerolíneas Argentinas y, también, los internacionales por ser representantes de la British Airways.

Con la nueva modalidad, los viajeros malvinenses, en su mayoría empleados de la FIC o del gobierno, dejaron de concurrir a la oficina argentina. Las reservas y los pagos se realizaban en la compañía. Incluso intentaron que LADE les otorgara la totalidad de las plazas y, de esta manera, monopolizar la venta y el control de quién viajaba y de cuándo podía hacerlo. Además, armaban «paquetes» con el traslado por LADE hasta Comodoro Rivadavia, la

conexión con Aerolíneas Argentinas o Austral hasta Aeroparque y la coordinación del personal de la British Airways que esperaba a los pasajeros para conducirlos hasta un hotel, y, al día siguiente, de Ezeiza a Londres. Era una oferta ideal para los kelpers, que se sentían asistidos y protegidos durante el tránsito por un país «con tan malas referencias».

No resultaba fácil neutralizar la campaña de la FIC, por cuanto procedía legalmente y estaba encuadrada en las reglas de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, en sus siglas en inglés)¹⁸. Solo una mejor propuesta podría recuperar a los pasajeros. Con ese fin, el director de LADE, comodoro Hugo J. Liernur, cambió la ruta y los horarios del vuelo semanal de F-28. Pernoctaría en Stanley e iniciaría, temprano, el regreso a Aeroparque con escalas en Comodoro Rivadavia, Bahía Blanca y Ezeiza. Así, se llegaría al aeropuerto internacional con la suficiente anticipación para abordar el vuelo a Londres de Aerolíneas Argentinas, que tenía la ventaja de ser directo. En cambio, el de British Airways aterrizaba en puntos intermedios. La innovación redujo a la mitad el tiempo del viaje y ahorró los gastos de traslado y de pernocte.

Para mejorar la atención, en la agencia de Stanley se incorporó a un isleño de confianza: Alexander Betts, padre del cadete Paul. Resultó de gran utilidad gracias a su relación familiar con los habitantes. Se equiparó aquello que la FIC ofrecía como ventaja especial: «atendido por su propia gente».

Desde el inicio de las actividades de LADE en Malvinas, a solicitud del gobierno local, se contrató a Richard Anderson como auxiliar del jefe de base, que apenas hablaba español. Con el tiempo se descubrió que, en realidad, era un espía oficial. A través de él, tanto el gobierno como la FIC y el UKFIC se enteraban de lo que ocurría en las oficinas y, en particular, en la del vicecomodoro. Esta situación, aunque resultaba incómoda, había que aceptarla y manejarla con discreción. Incluso, posibilitaba tomar medidas de contrainteligencia dejando trascender noticias que desinformaran al oponente.

También, previeron incorporar dos jovencitas malvinenses como auxiliares de a bordo (azafatas) para atender los vuelos de LADE a Stanley. La iniciativa despertó gran expectativa, pero las potenciales candidatas todavía eran menores de edad, y las mayores de dieciocho años ya estaban casadas y con hijos. Finalmente, la guerra frustró la idea.

Como un servicio adicional, LADE coordinaba pedidos de intercambio. En cada avión llegaban, sin cargo, alimentos frescos, frutas y verduras; como así también, objetos del hogar y artefactos eléctricos reparados en el continente. El personal de Comodoro Rivadavia realizaba los encargos y favorecía el desempeño de los representantes argentinos en Malvinas.

En este campo, ni la FIC ni el UKFIC intentaron poner trabas, quizás porque sus miembros eran usuarios frecuentes de ese servicio de buena voluntad. Solo por el ingreso de papas elevaban sus quejas al gobierno aduciendo razones fitosanitarias, aunque el real propósito era evitar que los malvinenses abandonasen la tradición de cultivar su propia huerta, baluarte del autoabastecimiento.

Durante la gestión del vicecomodoro Gilbert, se concretaron las obras de ampliación en la planta de almacenaje de garrafas y cilindros de gas licuado, con el fin de satisfacer la demanda que crecía de día en día. En efecto, el consumo se había generalizado en la población, por las intrínsecas ventajas del combustible y por el bajo precio de venta en Stanley. Los habitantes parecían decididos a abandonar la secular y dura práctica de la extracción y utilización de la turba.

Los ingenieros de Gas del Estado, mediante exposiciones y demostraciones, divulgaron las ventajas del uso del fluido y la eficiencia de la empresa para generar confianza sobre la conti-

¹⁸ IATA (International Air Transport Association): promueve seguridad, fiabilidad, confianza y economía en el transporte aéreo en beneficio de las compañías aerocomerciales.

nidad y la oportuna provisión. Finalizado el conflicto armado y una vez agotada la existencia en el depósito argentino, los malvinenses volvieron a la turba por un largo tiempo, ya que la provisión desde el Reino Unido elevaba el costo a valores imposibles de afrontar. En la actualidad, se abastecen desde Chile.

La FIC permitía el ingreso de las provisiones solo si sacaba buen rédito. Como dueña del muelle, cobraba un precio alto por la carga, la descarga, el transporte y el manipuleo. Al final, por el servicio de atraque, la empresa nacional terminaba pagando más de lo que recaudaba por las ventas. Como contramedida, se propuso ajustar el valor cargando los costos que la FIC había impuesto. El precio del cilindro de 45 kg pasó de 7 a 14 libras. En términos porcentuales, significaba un incremento del 100%.

Gas del Estado no tenía personal propio en Malvinas. La venta y distribución de los envases fue confiada a Richard Anderson. Sin embargo, los ingenieros de la empresa viajaban a Stanley con frecuencia. El 2 de abril de 1982, los sorprendió en las islas y, detenidos junto a otros argentinos, esa noche vivieron las alternativas de la reconquista bajo la vigilancia armada de los efectivos británicos.

La inversión de YPF en Malvinas fue cuantiosa. Años atrás, había construido una planta de grandes dimensiones en la bahía adyacente, para realizar el abastecimiento con buques tanque. El depósito no se habilitó porque las autoridades británicas exigían un muelle especial para descargar con la máxima garantía evitando la contaminación de las aguas.

De esta forma, fallaba el esfuerzo de YPF mientras que la FIC sacaba provecho ya que, al no poder bajarlo a granel, el combustible se trasladaba en tambores hasta su muelle. Se repetía la situación de Gas del Estado. La imposibilidad de utilizar la planta y el alto costo del transporte llevaron a YPF a limitar la provisión de combustible aeronáutico para los aviones de LADE, de nafta para los vehículos y de querosén. La FIC retuvo la comercialización del gasoil para los Land Rover y el fueloil para la usina.

La actividad de los maestros no presentó dificultad. La tarea era desarrollada por un matrimonio joven de ascendencia escocesa, lo cual facilitaba el contacto con la comunidad educativa local. Por otro lado, el grado de prejuicio de los niños era menor. El resto de los colegas no se interesaba ni involucraba en la disputa territorial. Distinto era el vínculo establecido entre el representante argentino y las autoridades británicas, que había comenzado a presentar aristas conflictivas.

Las crisis se volvieron diarias y las soluciones más dilatadas. Siempre surgía el objetivo de hacer constar que ellos eran el gobierno y que impondrían las decisiones conforme con sus intereses. A su vez, Gilbert debía rechazar las medidas que eludieran los acuerdos, o que trabasen la acción de los organismos nacionales en Malvinas. Tanto el secretario de gobierno como el gobernador se reservaban el rol de árbitros.

En este marco, se presentaron conflictos de trascendencia pública cuyo desarrollo era seguido con atención por la Cancillería. La FIC desautorizaba las pautas establecidas para el arribo de los barcos de Transportes Navales, desde el horario de toma del muelle hasta el de descarga. Para acordar, intervenía la Comisión Consultiva. Por supuesto, la FIC siempre ganaba porque facturaba el tiempo de ocupación del muelle.

Después de la visita del secretario del Foreign Office¹⁹, Nicholas Ridley, los ánimos se caldearon. Miembros del UKFIC pintaron inscripciones en las instalaciones de YPF en repudio a las negociaciones y a la Argentina. Presentada la queja, las autoridades le restaron importancia y, dando a entender que no consideraban de interés identificar a los responsables, dejaron las cosas como estaban. Para forzar una reacción, el vicecomodoro Gilbert manifestó al secretario de gobierno la sospecha de que el combustible podría haber sido contaminado y que, por lo tanto, suspendería los vuelos de LADE hasta despejar las dudas.

¹⁹ Foreign Office: Ministerio de Relaciones Exteriores británico.

La verificación de la buena calidad requería enviar muestras a los laboratorios de YPF en un avión con autonomía suficiente para ir y regresar sin reabastecerse en Stanley.

Es decir, la solución se dilataría y, mientras tanto, continuarían suspendidos los servicios; salvo que los responsables declarasen que no había existido adulteración. Al ser advertidos de los perjuicios, los pobladores reaccionaron. Los afectados serían los pasajeros con vacaciones programadas y los comercios locales por la ausencia de turistas. El gobierno cambió de actitud. Esa tarde los autores fueron localizados y aseguraron que el combustible estaba en buenas condiciones. Las autoridades garantizaron la veracidad del testimonio y se hicieron cargo de la limpieza de la planta. Al frente de los jóvenes que hicieron las pintadas, había actuado Terry Peck. La población tomó conciencia de los inconvenientes y repudió al grupo en forma unánime. De héroes, pasaron a villanos. Esto los llamó a sosiego y, por algún tiempo, no molestaron.

En otra oportunidad, momentos antes del arribo del vuelo semanal del F-28, el jefe del aeropuerto Fitzgerald Cheek le comunicó al gerente de LADE que en lo sucesivo el señalero de esa empresa ya no ingresaría a la plataforma para cumplir sus funciones y que el guiado del avión lo ejecutaría un empleado del aeródromo. Si bien la medida, aparentemente sin importancia, se podría haber tomado como un alivio de las tareas, la política del UKFIC era lograr el desplazamiento paulatino de los argentinos hasta hacer innecesaria su presencia en Malvinas.

El jefe del aeropuerto era un activo miembro de ese comité y su decisión no llamó la atención. Al enterarse de esa pretensión, el vicecomodoro Gilobert ordenó al suboficial principal Peralta, el operador de torre en español para los aviones de LADE, que el F-28 regresara a la cabecera de pista y permaneciese allí hasta que se modificara la restricción. La demora creó un clima de tensión en los pasajeros, como en quienes los aguardaban en la estación.

De inmediato, Gilobert se reunió con el gobernador, que estaba en el aeropuerto esperando a su hijo que venía desde Londres. Esta circunstancia le daba cierta gravedad a la situación. Hunt escuchó y consideró razonables los argumentos del vicecomodoro: ninguna aerolínea confiaría en un personal no habilitado para guiar el rodaje hasta el hidrante y menos sin el certificado. Nunca más se intentó implementar esa medida arbitraria.

La masiva presencia de visitantes del continente y su afán de comprar cuanto baratija se ofrecía en Stanley no beneficiaban la imagen argentina. Siempre les preocupó a los representantes moderar esa conducta mediante recomendaciones previas al arribo. Todo resultaba en vano. A pesar de que escuchaban con la mejor disposición, llegado el momento, no conseguían doblegar el temperamento bullicioso.

Muchos compatriotas que visitaron las islas contribuyeron a demostrar aspectos positivos de la sociedad argentina. Las tripulaciones de los aviones gozaban de gran prestigio y reconocimiento. También eran admirados por el profesionalismo con que operaban. Ningún vuelo de LADE sufrió una emergencia. Igual ocurría con los maestros, y con el personal de YPF y de Gas del Estado. Los pobladores recordaban con cariño a los vicecomodoros De la Colina, Bloomer Reeve, Carnelli y Canosa, y a sus familias.

La inauguración de la residencia LADE House coincidió con el décimo aniversario de los servicios aéreos a Malvinas y dio lugar a otro entredicho. Se organizó una reunión social a la que asistirían autoridades de la Fuerza Aérea Argentina, de la Cancillería y de las islas. Al enterarse, los miembros del UKFIC se opusieron y amenazaron con realizar, frente al nuevo edificio, una manifestación de repudio a los representantes de la Argentina. La reacción fue tan dura y decidida que preocupó al gobierno local y al vicecomodoro: la fiesta podía transformarse en un episodio bochornoso y complicar las relaciones.

La semana anterior a la fecha programada, la tensión había alcanzado tal nivel que los británicos propusieron suspender la ceremonia y, en su lugar, hacer un modesto *open house*

sin la concurrencia de argentinos. Gilobert, a punto de aceptar esa condición, visitó a los miembros más influyentes del UKFIC para invitarlos en forma especial; con sutileza, apeló a la proverbial caballerosidad británica. El festejo resultó un éxito. La mayoría asistió y confraternizó con las autoridades. LADE House, en la actualidad, funciona como museo de guerra y es denominada Britannia House.

A mediados de agosto de 1981, el dueño del tambo local visitó la casa del vicecomodoro. Manifestó su aflicción porque, como consecuencia de una demora imprevista en la llegada del barco, muchas granjas se habían quedado sin alimento para sus animales y temían que en pocos días murieran. Ante la emergencia, Gilobert comunicó a la población que gestionaría un vuelo para satisfacer las urgencias. Aprobado por la Cancillería, la Fuerza Aérea Argentina envió un Hercules C-130H. En tres días, pese al desagrado británico, se solucionó el desabastecimiento. Por primera vez, los malvinenses habían soslayado a los gobernantes y satisfecho sus necesidades en la oficina de LADE.

En represalia, las autoridades adoptaron conductas obstruccionistas. La más evidente fue la intransigencia del oficial de aduana al negar el permiso para descargar del C-130H tres bolsas de papas, que venían de Comodoro Rivadavia, destinadas a los argentinos. Se amparó en reglamentaciones fitosanitarias: los sacos no podían tocar tierra. La verdadera razón era reafirmar la autoridad británica. Por fortuna, la mercadería había sido ubicada detrás de la puerta de ingreso bloqueando la carga restante. El vicecomodoro dispuso que si las papas no se bajaban, tampoco lo harían los bultos con alimento para el ganado. Como era sábado por la tarde, la mayoría de la población había concurrido al aeropuerto. Algunos, con ansiedad, esperaban la mercadería; otros, solo deseaban ver la operación del C-130H. Todos fueron testigos de la situación.

Gilobert se dirigió a la casa del secretario de gobierno y, para su sorpresa, le dijeron que se había ausentado y que ignoraban cuándo regresaría. Fue a la residencia del gobernador, que también se hizo negar con el pretexto de que paseaba por el campo. Transcurrieron un par de horas y no se revertía la orden de aduana porque no aparecía ninguna autoridad. Mientras tanto, los presentes miraban con aflicción cómo los alimentos destinados a salvar la vida de sus animales seguían dentro del avión y con probabilidades de regresar a su origen.

El vicecomodoro recurrió a los vecinos y les confió que solo el secretario Baker o el gobernador Hunt podían destrabar la situación. De inmediato, partieron a localizarlos. Media hora más tarde, se logró la contraorden después de haber recibido una dura reprimenda por haber apelado al gerente de LADE sin conocimiento del gobierno.

La emisión de la *White Card* por autoridades argentinas hería el orgullo británico, en especial a los miembros del UKFIC, que se resistían a concurrir a LADE para tramitarla. Burlar esta disposición que los sometía al control de los *argies* significaba un desafío para algunos isleños. En una oportunidad, Desmond Peck, nativo e integrante del UKFIC, decidió viajar al Reino Unido gracias a la prosperidad lograda con la venta de baratijas a los turistas. Al gestionar el pasaje, aseguró que poseía la *White Card* desde la época del vicecomodoro Carnelli y que la presentaría antes de subir al avión.

El día de la partida, Peck llegó sobre la hora y los pasajeros ya habían embarcado. Cuando el jefe de LADE le requirió la *White Card*, dijo tenerla en la valija despachada —había especulado con que, en el apuro por despegar, no se la exigirían— y subió al avión en forma apresurada. Informado, el vicecomodoro abordó la aeronave y, adoptando una actitud cordial, le recordó que solo podría volar si presentaba ese documento. Se vio obligado a postergar el viaje hasta que cumpliera con el requisito. El protagonista y la población reaccionaron con humor ante el episodio. Además, quedó claro que era difícil eludir el control y que la exigencia de la *White Card* debía ser tomada con seriedad.



Certificado Provisorio conocido como *White Card*

1982. Vicecomodoro Roberto Manuel Gamen

Gamen fue el último oficial jefe designado para radicarse en Stanley y ocupar el cargo de representante argentino en la Comisión Consultiva Especial y jefe de la agencia LADE. Junto con su familia, llegó a Malvinas el 27 de enero de 1982. Se superpuso con el vicecomodoro Gilbert hasta el 3 de febrero, ocasión en la que se instaló en la flamante LADE House.

En las reuniones de bienvenida y durante los primeros tiempos, se percibía un ambiente cordial y optimista con respecto al futuro de la soberanía de las islas. Situación que se fue modificando a partir de los primeros días de marzo y que hizo crisis el 19, cuando desembarcó en las Georgias el equipo de Davidoff, empresario argentino que había sido contratado por una empresa británica para desguzar tres factorías balleneras en desuso²⁰.

El vicecomodoro Gamen, antes de mudarse a Malvinas, estaba al corriente de la planificación secreta de recuperar la soberanía con el empleo de las Fuerzas Armadas, aunque desconocía la fecha de ejecución.

A fines de febrero, intervino en la coordinación de una misión secreta ideada por la Jefatura III de la Fuerza Aérea: se simularía una tarea de verificación del VOR de Malvinas, pero en lugar de ejecutarla el Learjet 35 A verificador del INAC²¹, el vuelo lo realizaría un Learjet 35 A versión fotográfica de la II Brigada Aérea, para efectuar un relevamiento fotográfico de Puerto Stanley y zonas aledañas. El material se utilizaría para la planificación de la operación de recuperación de las islas.

Gamen coordinó la recepción en la isla de un suboficial del INAC para el apoyo en tierra de esa operación, con el propósito de que los británicos no sospecharan del cambio de aeronave. Debido a las condiciones meteorológicas desfavorables y a que el proceso de verificación no podía durar más de tres días, el Learjet volvió a Paraná sin haber completado el relevamiento solicitado.

²⁰ Testimonio de Haydée Gamen, viuda del vicecomodoro Roberto Manuel Gamen.

²¹ Instituto Nacional de Aviación Civil.

En una segunda misión secreta que tenía por objetivo completar la anterior, Gamen intervino directamente. El 12 de marzo, adujo una enfermedad de la esposa y, con la excusa de tratarla, viajó a Buenos Aires en un vuelo regular de LADE. Esta misión consistió en llevarlo de regreso a Malvinas.

El 19 de marzo, el vicecomodoro Gamen se embarcó en un Learjet 35 A fotográfico. Despegó de Río Gallegos y, sobre Malvinas, el comandante de aeronave simuló tener una falla en el tren de aterrizaje; efectuó varios pasajes de comprobación sobre la torre de control del aeropuerto, completando así la tarea fotográfica iniciada en febrero. De regreso, en Río Gallegos, descendió el personal de fotógrafos y el material utilizado. Entonces, despegó nuevamente a Malvinas con el vicecomodoro Gamen de pasajero, quien se bajó en la plataforma de Puerto Stanley con los motores en marcha. De inmediato, el Learjet regresó a Río Gallegos.

El 22 de marzo, a raíz de las protestas que desató el desembarco de Davidoff en las Georgias, las oficinas de LADE fueron atacadas. La vida de la familia Gamen como la de los argentinos residentes se complicó. A partir de entonces, estarían vigilados. Días después, cuando supieron que la Fuerza de Tareas 40 había partido del continente con rumbo a las islas, los confinaron en la casa, custodiados por kelpers armados, miembros de la Defensa Civil.

Desde el 2 de abril hasta el 1 de mayo, el vicecomodoro Gamen asesoró y cumplió tareas de reconocimiento de probables sitios de desembarco de la fuerza de tareas británica pilotando el avión Britten Islander²².

Situación al 31 de marzo de 1982

El accionar argentino en pos del bienestar de los malvinenses se encontraba en su apogeo. Los isleños disfrutaban sin reparos de los servicios que recibían gracias a los acuerdos de 1971.

Se destacan los más importantes:

- Dos vuelos semanales de LADE con F-27 y F-28, que permitían la visita y estadía de turistas, con la consecuente ganancia para el comercio y la hotelería.
- Servicios postales y de carga en todos los vuelos que posibilitaban la llegada regular de correspondencia, diarios, revistas, videos, películas para su proyección en el cine local, abastecimiento de verduras, frutas y medicinas.
- A través de YPF, provisión regular de nafta y querosén. El gasoil, fueloil y lubricantes eran comercializados por la Falkland Islands Company.
- Gas licuado en garrafas y cilindros por medio de Gas del Estado, que debió ampliar su planta de almacenaje para satisfacer la demanda.
- Transporte marítimo por parte de Transportes Navales, dependiente de la Armada, con una frecuencia cuatrimestral que aseguraba el suministro de gas, nafta y otros productos como harina, maíz, alimento balanceado y comestibles.
- Enseñanza del español en las escuelas de Stanley, brindada por maestros argentinos bilingües.
- Becas para cursar estudios secundarios completos en los colegios británicos en la Argentina.
- Incremento del turismo, argentino e internacional, y de la actividad comercial vinculada.

Durante diez años, la Fuerza Aérea realizó 1515 salidas con un total de 3553 horas voladas, en las que trasladó 21.597 pasajeros y 465.763 kg de carga. Con este esfuerzo considerable,

²² Aeronave oficial del gobernador británico destinada para vuelos locales en el que en ocasiones se distribuía correspondencia entre los pobladores del interior de las islas.

unido al accionar de otros organismos del Estado argentino, pese a las interferencias de la Falkland Islands Company y del comité UKFIC, se mejoró la calidad de vida de los isleños. Los ya populares kelpers, que habitaban un conjunto de islas, carecían de ciudadanía y conformaban una colonia desconocida por los británicos, de la cual solo se enteraron de su ubicación en el mapa el 2 de abril de 1982.

Lamentablemente, las acciones pacíficas efectuadas con seriedad y en forma positiva para ambas naciones, con la intención de negociar la soberanía en un plazo prudencial, no fue debidamente interpretado por los beneficiados.



Anexo 1

Declaración Conjunta de Buenos Aires del 1 julio de 1971

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

En la ciudad de Buenos Aires, del 21 al 30 de junio de 1971, continuaron las conversaciones especiales sobre comunicaciones y movimiento entre las delegaciones de la República Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, esta última con participación de isleños. Las conversaciones tuvieron lugar dentro del marco general de las negociaciones recomendadas por la Resolución 2065 (xx) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, y de conformidad con las cartas dirigidas al Secretario General de la Organización por los Representantes Permanentes de ambos países el 21 de noviembre de 1969 y el 11 de diciembre de 1970.

Los delegados llegaron a la conclusión de que, sujeto a la aprobación de sus respectivos gobiernos, deberían ser adoptadas las siguientes medidas, en el entendimiento de que ellas pueden contribuir al proceso de una solución definitiva de la disputa sobre las islas entre los dos gobiernos, a la que se refiere la Resolución 2065 (xx) antes mencionada:

- 1. Con el fin de tratar las cuestiones que pudieran surgir en el establecimiento y la promoción de las comunicaciones entre el territorio continental argentino y las islas Malvinas en ambas direcciones, incluidas en las relativas al movimiento de personas, las que pudieran presentarse a los residentes de las islas mientras se encuentren en territorio continental argentino, y a los residentes de este último mientras se encuentren en las islas, se establecerá una Comisión Consultiva Especial constituida por representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores argentino y de la Embajada Británica, con sede en Buenos Aires. La comisión tendrá sus representantes en Puerto Stanley, que informarán a la misma.*
- 2. El gobierno argentino otorgará un documento, según el modelo anexo, a los residentes en las islas Malvinas, sin referencia a la nacionalidad, que deseen viajar al territorio continental argentino, y que permitirá su libre desplazamiento en él.*

El mismo documento emitido por el gobierno argentino será el único documento requerido a los residentes del territorio continental argentino para viajar a las islas Malvinas.

- 3. Los residentes en las islas serán declarados por el gobierno argentino exentos del pago de derechos e impuestos, y de cualquier otra obligación como resultado de actividades en las islas. Además, los residentes en las islas que se trasladen al territorio continental argentino para prestar servicios en actividades relacionadas con las comunicaciones, estarán exentos de impuestos por sus salarios y otros beneficios que reciban de sus empleadores británicos.*

El gobierno británico no demandará el pago de impuestos a los residentes provenientes de territorio continental argentino que presten servicios en las islas en actividades relacionadas con las comunicaciones por sus salarios y otros beneficios que reciban de sus empleadores argentinos.

- 4. El gobierno argentino tomará las medidas prácticas para que el equipaje normal de los residentes en las islas Malvinas que viajen entre ellas y el territorio continental argentino, cualquiera sea la dirección, esté libre de todo pago de derechos e impuestos.*

Los residentes de las islas Malvinas estarán exentos del pago de todos los derechos e impuestos respecto de sus equipajes y efectos del hogar y automóviles que pasen directamente a través del territorio continental argentino hacia las islas Malvinas, o que pasen a través del territorio continental argentino con destino al extranjero.

El gobierno británico tomará las medidas necesarias para que el equipaje normal de los residentes en el territorio continental argentino que viajen a las islas Malvinas o desde estas al territorio continental argentino esté exento de todo pago de derechos e impuestos.

- 5. El gobierno argentino tomará las medidas necesarias para que todo residente en las islas Malvinas que establezca su domicilio en el territorio continental argentino pueda ingresar, por una sola vez libre de derechos e impuestos, todos sus efectos personales, del hogar y un automóvil.*

Igualmente, el gobierno británico tomará las medidas necesarias para que todo residente en territorio continental argentino que establezca su domicilio en las islas Malvinas pueda ingresar, por una sola vez libre de derechos e impuestos, todos sus efectos personales, del hogar y un automóvil.

- 6. Los gobiernos argentino y británico facilitarán en el territorio continental argentino y en las islas Malvinas, respectivamente, el tránsito, la residencia y las tareas de las personas directamente vinculadas con las medidas prácticas adoptadas para realizar y promover las comunicaciones y movimiento.*
- 7. El gobierno británico tomará las medidas necesarias para el establecimiento de un servicio marítimo regular de pasajeros, carga y correspondencia entre las islas Malvinas y el territorio continental argentino.*
- 8. El gobierno argentino tomará las medidas necesarias para el establecimiento de un servicio aéreo regular de frecuencia semanal de pasajeros, carga y correspondencia entre el territorio continental argentino y las islas Malvinas.*
- 9. Mientras no se concluya la construcción del aeródromo de Puerto Stanley, el gobierno argentino proveerá un servicio aéreo temporario con aviones anfibios entre el territorio continental argentino y las islas Malvinas para pasajeros, carga y correspondencia. Este servicio será examinado periódicamente, a la luz del progreso en la construcción del aeródromo antes mencionado.*
- 10. Ambos gobiernos cooperarán en la simplificación de las prácticas reglamentarias y la documentación del transporte marítimo y aéreo, teniendo en cuenta la necesidad de promover y agilizar las comunicaciones.*
- 11. Con el fin de facilitar el movimiento de personas que hayan nacido en las islas Malvinas, el gobierno argentino tomará las medidas necesarias para exceptuarlas de todas las obligaciones de enrolamiento y de servicio militar.*

El gobierno británico declarará que en las islas Malvinas no existen obligaciones de enrolamiento para incorporarse al servicio militar.

- 12. Ambos gobiernos estudiarán e intercambiarán puntos de vista para facilitar el comercio y para permitir una mayor fluidez en las transacciones comerciales.*
- 13. Los gobiernos argentino y británico tomarán las medidas necesarias para que las comunicaciones postales, telegráficas y telefónicas entre el territorio continental argentino y las islas Malvinas, en ambas direcciones, sean lo más eficientes y expeditivas posible.*
- 14. Las tarifas para las comunicaciones postales, telegráficas y telefónicas entre el territorio continental argentino y las islas Malvinas en ambas direcciones serán iguales a las internas del lugar de origen de las comunicaciones.*
- 15. Los sellos de correo de la correspondencia entre el territorio continental argentino y las islas Malvinas, en cualquiera de las dos direcciones, serán cancelados con un sello que se refiera a esta declaración conjunta. Las sacas de correspondencia serán selladas en forma similar.*

16. *El gobierno argentino estará dispuesto a cooperar en los campos de la salud, educacional, agrícola y técnico, en respuesta a requerimientos que pudieran formularsele.*

El gobierno argentino tomará las medidas necesarias para obtener plazas en escuelas en territorio continental argentino para los hijos de residentes en las islas Malvinas, y ofrecerá becas que serán anunciadas periódicamente, y cuyo número se decidirá a la luz de los requerimientos locales.

Ambos gobiernos continuarán su intercambio de puntos de vista en las materias referidas en este párrafo.

17. *Las conversaciones continuarán a través de los canales diplomáticos habituales, y la próxima reunión tendrá lugar en Puerto Stanley en 1972.*
18. *Si cualquiera de los dos gobiernos decidiera dejar sin efecto las medidas referidas precedentemente, deberá anunciar tal decisión al otro gobierno con seis meses de anticipación.*

*Ministro Juan Carlos Beltramino
Jefe de la Delegación Argentina*

*Ministro David Aubrey Scott
Jefe de la Delegación Británica*



Capítulo 2

Camino al 2 de abril



Contexto político internacional

En primer lugar, es necesario recordar que los reclamos británicos sobre las Malvinas se basan en el principio de la fuerza y no en el derecho que otorga el descubrimiento o la primera ocupación. Las causas que movilizaron el desalojo de los rioplatenses de la Confederación Argentina en 1833 y la reocupación del archipiélago en 1982 solo respondieron a la necesidad estratégica del Reino Unido de defender sus intereses de potencia naval y conservar el dominio del mar.

A simple vista se comprende que el archipiélago malvinense constituye una llave para controlar el tránsito naval en el Atlántico Sur, con lo cual, el dominio de las islas fue un objetivo permanente que no dependía de gobiernos circunstanciales, sino del concepto imperial británico que aún sobrevive en el siglo XXI.

Ya en 1824, el ministro de gobierno Bernardino Rivadavia obtuvo de la compañía británica Baring Brothers un empréstito por un millón de libras esterlinas para infraestructura portuaria y de aguas corrientes en Buenos Aires. Las obras no se ejecutaron y el empréstito condicionó la situación estratégica, al punto de que, por falta de pago en 1828, se liquidó la escuadra naval y se dieron como parte de pago dos fragatas que se estaban construyendo en el Reino Unido. Así, cuando se produjo la usurpación de Malvinas en 1833, no hubo fuerza naval para contrarrestarla.

A solo tres años de la toma por la fuerza de Malvinas, el mariscal Santa Cruz, presidente de la Confederación Peruano-Boliviana, inició una guerra contra Argentina y Chile (1836-1839), influenciado por Francia que le proporcionó armamento y apoyo diplomático del Reino Unido, abriendo así un segundo frente al gobierno nacional que generaría dificultades en adelante para el pago del empréstito.

Mientras lo anterior no concluía, la Confederación Argentina mantuvo una guerra de once años (entre 1838 y 1849) contra el Reino Unido y Francia, provocada por el bloqueo naval francés a Buenos Aires, y la pretendida libre navegación de flotas comerciales y navales europeas por el río Paraná.

La guerra entre la Confederación Argentina y la alianza formada por el Imperio de Brasil, Uruguay, y las provincias argentinas de Entre Ríos y Corrientes (1851-1852), formó parte de una larga disputa de intereses entre Argentina y Brasil por su influencia sobre Uruguay y Paraguay, que fue promovida por el Reino Unido para disminuir la hegemonía argentina e internacionalizar el Río de la Plata y el Paraná.

En la guerra de la Triple Alianza (1864-1870), el Reino Unido incitó en forma encubierta a Brasil y a Argentina para accionar contra Solano López, presidente de Paraguay. La contienda destruiría históricamente a ese país.

En síntesis, desde nuestra independencia, el Reino Unido ha sido un actor principal en el devenir del país, a veces solapado y otras basándose en la fuerza, con una intencionalidad no declamada, pero no por ello inexistente, que se potenciaría al conocerse el Informe Shackleton, un estudio británico realizado en 1976 sobre el potencial de recursos energéticos en torno a las islas Malvinas.

El proceso de reclamaciones diplomáticas argentinas por el archipiélago de Malvinas se inició a los doce días de la usurpación británica de 1833; es decir, apenas se tuvo conocimiento en Buenos Aires del atropello. La Argentina, primero como Confederación y a partir de 1860 como República, emprendería, generación tras generación, un largo sendero de reclamos con fundamentos firmes, periódica y constantemente reiterados, sin ningún atisbo de ver coronados sus legítimos derechos.

Al constituirse la Organización de las Naciones Unidas en 1945, se abrió para la Argentina otra opción en función de las nuevas pautas del derecho internacional público; fundamentalmente, al aprobarse la Resolución 1514, donde se expresa la necesidad de descolonizar el mundo, mejorando así las relaciones entre los hombres y los pueblos.

En 1965, las negociaciones diplomáticas por el diferendo Malvinas tomaron una orientación favorable para la Argentina a partir de la Resolución 2065 (XX) de la Asamblea General de las Naciones Unidas. Allí se reconocía la existencia de una disputa de soberanía entre la Argentina y el Reino Unido por el archipiélago malvinense, urgiéndole a este último poner fin a la situación colonial²³. La Resolución 2065 fue el punto de partida de conversaciones bilaterales, con altas y bajas con relación a los probables acuerdos. Solo ocasionalmente el Reino Unido se avino a negociar sobre el tema de soberanía.

Entretanto, la primera señal de que se podía intentar recuperar con las armas la posesión y la soberanía de las islas del Atlántico Sur se produjo en 1966, con el plan secreto de ocupación militar de las Malvinas²⁴ estudiado por la Armada y el desembarco clandestino en las islas desde el submarino ARA *Santiago del Estero*²⁵, cuyo fin era reconocer playas aptas para un asalto anfibio.

El 14 de agosto de 1968, en un Memorándum de Entendimiento, el gobierno británico aceptó que estaría preparado para ceder la soberanía bajo la condición esencial de que los intereses de los isleños fuesen respetados. El memorándum fue rechazado por los malvinenses, y duramente criticado por el Parlamento y por la prensa británica.

En esas circunstancias, el Reino Unido abandonó esta línea y, en lo sucesivo, buscaría poner el acento en convenios para la explotación económica del mar, particularmente después del Informe Shackleton. Toda vez que se intentó avanzar sobre el tema soberanía, se escudó en el principio de autodeterminación de los isleños para trabar los esfuerzos argentinos, concepto que, de acuerdo con las circunstancias, no siempre manejó con la misma óptica.

A partir de la crisis del petróleo de 1973, la persistencia británica en no negociar la soberanía se afianzó con la multiplicación de los superpetroleros que pasaban de un océano al otro por el pasaje de Drake en busca de nuevas fuentes de hidrocarburo. Las islas Malvinas recobraron la importancia de ser la llave del tránsito naval en el Atlántico Sur. A esto se le añadió la creciente necesidad de disponer de alimentos y de agua dulce, *verbi gratia*, la riqueza ictícola de la plataforma continental argentina y la revalorización de la Antártida como reserva mundial de agua.

Años después, en 1977, el titular de la Armada, almirante Emilio Massera, presentó ante la Junta de Comandantes en Jefe un proyecto de recuperación de las islas semejante al de 1966, que fue desaprobado²⁶ por el Comité Militar (COMIL, órgano superior de conducción de las Fuerzas Armadas). Ese mismo año la Armada desplegó una estación científica en las islas Thule (archipiélago de las Sandwich del Sur) bautizada Corbeta Uruguay. El hecho provocó en Londres el planeamiento de la operación Journeyman, que consistió en el despliegue de una flotilla compuesta por un submarino nuclear, dos fragatas y buques auxiliares, con el propósito de desalojar a la guarnición argentina. Finalmente, los británicos decidieron no utilizar la fuerza y la estación permaneció activa hasta que fueron expulsados cinco años después, durante el conflicto bélico.

²³ PABLO OTERO, "Malvinas: el célebre alegato de José M. Ruda", diario *La Prensa*, Buenos Aires, 4 de abril de 2017. En 1964, el gobierno de Arturo Illia envió a José M. Ruda como representante ante la ONU para defender la soberanía argentina sobre las islas Malvinas. Sus argumentos fueron aprobados por unanimidad y se convirtieron en los cimientos de la histórica Resolución 2065.

²⁴ JUAN JOSÉ LOMBARDO, *Malvinas: errores, anécdotas y reflexiones*, publicación interna de la Biblioteca de la Escuela de Guerra Naval, Armada Argentina, Buenos Aires, 2001, págs. 27 a 29.

²⁵ *Clarín*, Buenos Aires, 31 de marzo de 1996.

²⁶ COMISIÓN DE ANÁLISIS..., (*Informe Rattenbach*), *Informe final...*, op. cit.

En la segunda quincena de febrero de 1982, el presidente Galtieri le informó al canciller Costa Méndez que se estaba analizando la posibilidad de una ocupación militar de las islas Malvinas. Según su propia manifestación, el canciller consideró que se trataba de estudios, que no había decisión de ocupar las islas y menos, por cierto, una fecha definida. Tampoco se le encargaba, como ministro de Relaciones Exteriores, la preparación de apoyo diplomático para ese requerimiento, sino solamente tenerlo en cuenta.

El 26 y 27 de febrero, se llevó a cabo la ronda de negociaciones en Nueva York, interviniendo en la delegación argentina el embajador Carlos Ortiz de Rozas y el subsecretario de Relaciones Exteriores Enrique Ros. El Reino Unido estuvo representado por los ministros Richard Luce y Robert Fearn, y el embajador Anthony Williams, además de dos concejales de las islas. Esta delegación insistiría en dar prioridad a los deseos de los isleños.

La ronda finalizó con la aparente voluntad de la delegación británica de recomendar la propuesta argentina al gobierno de Londres. Esta presentación, denominada Propuesta de Reactivación, propiciaba el establecimiento de una Comisión Permanente Negociadora que debería reunirse la primera semana de cada mes, alternadamente en cada capital, a fin de mantener la continuidad y el impulso de la negociación. La Argentina propiciaba que a través de dicha Comisión se dictaminara un plazo acordado de conversaciones y una fecha de entrega de las islas. La parte británica procuraba dilatar el tema de manera indefinida como había hecho históricamente.

El 1 de marzo se emitió un comunicado conjunto, cuyo contenido principal fue el siguiente:

La reunión tuvo lugar en un clima cordial y positivo. Las dos partes reafirmaron su decisión de hallar una solución a la disputa de la soberanía y consideraron en detalle una propuesta argentina sobre procedimientos para lograr mayores progresos en este sentido. Acordaron informar a sus gobiernos al respecto.

El doctor Costa Méndez consideró necesario publicar al día siguiente en Buenos Aires, o sea el 2 de marzo, el siguiente texto aprobado por el Poder Ejecutivo Nacional (PEN):

La Argentina ha negociado con Gran Bretaña con paciencia, lealtad y buena fe, durante más de quince años, en el marco señalado por las resoluciones pertinentes de la ONU, la resolución de la disputa de la soberanía sobre esas islas. El nuevo sistema constituye un paso eficaz para la pronta solución de esa disputa. Por lo demás, si eso no ocurriera, la Argentina mantiene el derecho de poner término al funcionamiento de ese mecanismo y de elegir libremente el procedimiento que mejor consulte a sus intereses.

Este comunicado que afectaba las relaciones exteriores del país fue emitido sin consulta previa de los comandantes en jefe de la Fuerza Aérea y de la Armada. Posteriormente, fue utilizado por el Reino Unido como indicador de la intencionalidad argentina.

Frustrada el 1 de marzo de 1982 la novena reunión de las negociaciones sugeridas por las Naciones Unidas en Nueva York, las posiciones que ambos gobiernos defendían dificultaban cualquier solución negociada en lo que ya se veía como una escalada del conflicto.

Lo único que la Argentina no debía hacer era sacar el problema de la soberanía del marco de las Naciones Unidas, por más que los ingleses obstruyeran y condicionaran las negociaciones. Si lo hacía a través de un acto de fuerza, la Argentina caería en un problema de agresión bilateral, fuera de las negociaciones de la ONU que tanto esfuerzo le costó lograr²⁷.

Con respecto a la situación política previa al conflicto del gobierno de Margaret Thatcher, Clive Ponting, un alto funcionario del Ministerio de Defensa británico de aquel entonces, señaló: Cualquiera que quiera entender el trasfondo de la campaña de la guerra de Malvinas debería considerar dos importantes factores:

²⁷ MARCELO NOEL URIONA, Tesis: "Los Principios de la Guerra aplicables a las Fuerzas Aeroespaciales", Buenos Aires, Escuela Superior de Guerra Aérea, 2017.

Primero, la posición de la Royal Navy. Un año antes del conflicto de Malvinas, John Nott había trabajado en una revisión importante para realizar un recorte en gastos de defensa en la cual yo había estado involucrado. La mayor parte de la reducción había recaído sobre la Royal Navy y en particular sobre la flota de superficie. El orgullo de la Royal Navy, el nuevo portaaviones HMS *Invincible*, iba a ser vendido a Australia; los buques de asalto *Fearless* e *Intrepid* estaban para ser desprogramados del servicio junto con el cincuenta por ciento de los destructores y fragatas; de estas, un quince por ciento quedarían en estado no-operacional, formando un escuadrón de reserva. La Royal Navy nunca aceptó estos recortes y peleó para que esa decisión se revirtiera. Para fin de marzo de 1982, el punto de no retorno se acercó rápidamente cuando se anunció que algunos barcos serían vendidos y otros desarmados para chatarra. La invasión [sic] de la Argentina a Malvinas el 2 de abril de repente proporcionó una inigualable e inesperada oportunidad para que la Royal Navy mostrara que podría ayudar a los políticos que estaban en dificultades a resolver sus problemas. La Royal Navy igual tenía sus reservas sobre su protagonismo: si la Task Force navegaba hacia el Atlántico Sur y luego se volvía sin que ocurrieran acciones bélicas, no serviría. Necesariamente debía haber un conflicto con el Reino Unido para probar su eficacia y que la flota resultara indispensable²⁸. Este criterio prevaleció en todo tipo de decisiones para resolver cualquier problema, siempre planteando la solución por la fuerza de las armas. Dejaron para otros la responsabilidad de encontrar una solución pacífica si la hubiera.

El segundo factor fue la posición política del gobierno y en particular de la primera ministra, la Sra. Thatcher. En marzo de 1982, las encuestas de opinión pública estaban mostrando que era espectacularmente impopular; el partido Demócrata en alianza con los liberales parecía formar una nueva fuerza política. A pesar de las claras indicaciones que se extendían ya por muchos meses y posteriormente conocido el Informe Franks, el gobierno perdía territorio británico ante un invasor [sic] extranjero, algo que no ocurría desde la Segunda Guerra Mundial.

El ministro de Relaciones Exteriores *lord* Carrington y otros ministros menores dimitieron. En el gobierno reinaba el desorden. La inmediata respuesta fue despachar la Task Force, anunciado por la Sra. Thatcher en el histórico debate en la cámara de los Comunes el 3 de abril. ¿Pero se utilizaría la fuerza o se podría llegar a una solución diplomática? ¿Qué implicaría esa solución? ¿Podría el gobierno sobrevivir luego de una solución diplomática que eventualmente transfiera el poder a la Argentina? ¿Podría el gobierno de Argentina aceptar otras opciones?

Casi imperceptiblemente surgió una alianza entre los políticos y la Royal Navy. Ambos necesitaban el uno del otro. La Royal Navy se propuso convencer a los políticos que serían útiles en esta controversia. Los políticos querían que les salvara el gobierno²⁹.

Mientras la Royal Navy necesitaba justificar su flota de superficie, el gobierno británico pasaba por un periodo de impopularidad. Estas son las razones por las que el Reino Unido decidió escalar el conflicto. En varias ocasiones, Londres había dejado traslucir — con una visión global de la problemática del reino — la posibilidad de desvincular Malvinas de su territorio, postura que confrontaba con la firme oposición de los grupos de intereses locales, la Falkland Islands Company (FIC) y el gobernador Rex Hunt a la cabeza. Estos trabajaban activamente contra 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 el prestigio británico de ultramar.

²⁸ Nota del editor: La OTAN tendría una nueva misión: el control de la armada soviética fundamentalmente por el arma submarina, lo que reduciría la cantidad de unidades de superficie.

²⁹ CLIVE PONTING, *The Right to Know - The Inside Story of the Belgrano Affair*, Londres, Sphere Books, 1985, págs. 71 y 72. (Traducción del editor). En julio de 1984, Clive Pointing envió dos documentos, apodados «las joyas de la corona», al diputado laborista Tam Dalyell sobre el hundimiento del crucero ARA *General Belgrano*. Afrontó un juicio por divulgación de información clasificada.

Solamente debían esperar un acontecimiento que funcionara como disparador del conflicto, y finalmente llegó: la crisis de las islas Georgias.

Contexto político nacional

Desde el 24 de marzo de 1976, la República Argentina estaba gobernada por las Fuerzas Armadas. En diciembre de 1981, el teniente general Roberto Viola ejercía la presidencia de la Nación, en tanto que la segunda Junta Militar, instancia superior del Estado, estaba integrada por el almirante Jorge Isaac Anaya, el brigadier general Arturo Basilio Lami Dozo y el teniente general Leopoldo Fortunato Galtieri. La necesidad de restituir el poder político y revitalizar el gobierno militar, que exhibía inequívocos síntomas de agotamiento, propició el entendimiento entre Anaya y Galtieri de relevar al presidente Viola y prever la recuperación de las Malvinas por la fuerza como alternativa de negociaciones diplomáticas³⁰.

El 15 de diciembre de 1981, Anaya ordenó al Comandante de Operaciones Navales, vicealmirante Juan José Lombardo, elaborar un Plan de Recuperación de Malvinas. Desde la década de los sesenta, la Armada consideraba a las islas como foco de un probable conflicto que, alguna vez, podría demandar la actuación de esa Fuerza. Esta posibilidad no figuraba dentro de las hipótesis de conflictos y, por consiguiente, tampoco dentro del planeamiento militar conjunto; por lo tanto, nunca se había tenido en cuenta en los programas de equipamiento y evolución de corto, mediano o largo plazo³¹.

No obstante, en la Secretaría de Planeamiento existía un documento denominado Plan de Inteligencia Estratégica Nacional (Ámbito Externo) donde se hallaba contemplada una hipótesis de conflicto con el Reino Unido, cuyos lineamientos principales fueron elaborados en dicha Secretaría durante el año 1981. Allí se asignaba a este conflicto la prioridad N.º 2 (a continuación del Conflicto Austral) y se lo calificaba como «Conflicto Grave» e «Hipótesis de Guerra en el corto plazo» (fojas 2, 3 y 4 del mencionado documento de la Central Nacional de Inteligencia)³².

Cumpliendo la orden de Anaya, el vicealmirante Lombardo esbozó un plan de recuperación de las islas que, en síntesis, no entrañaba mayores dificultades dado que solo habría oposición en la sede de gobierno de Puerto Stanley, donde contaban con una fuerza de cuarenta infantes de marina, y no en el resto del territorio. Se podría realizar una operación conjunta con los medios disponibles, sin requerimientos extras de personal, de armas o de partidas especiales. No se apuntaba ninguna fecha tentativa. Solo era necesario contar con el factor sorpresa, pero ¿y después?³³

El 29 de diciembre de 1981, el gobernador británico de Malvinas, Rex Hunt, organizó una reunión social para despedir el año. En un aparte, le confesó al vicecomodoro Héctor R. Gilobert —representante argentino ante la Comisión Consultiva Especial—, la desconfianza que le suscitaba el nuevo presidente³⁴. Se confesó preocupado por la presencia de un general con fama de duro. Hunt suponía que las relaciones se pondrían más difíciles. Personalmente, era pesimista y no vislumbraba una salida pacífica a la disputa sobre la soberanía.

En coincidencia, ese mismo día, al finalizar la ceremonia de ascenso de brigadieres en el Edificio Cóndor, Galtieri le comunicó a Lami Dozo la posible campaña en el Atlántico Sur. A fines de año, la cuestión Malvinas era un tema de gobierno nacional y, ordenado por Galtieri, se constituyó una Comisión de Trabajo conjunta integrada por el general de división Osvaldo García, comandante del V Cuerpo de Ejército, el vicealmirante Juan José

³⁰ OSCAR CARDOSO, RICARDO KIRSCHBAUM y EDUARDO VAN DER KOOY, *Malvinas, la trama secreta*, Buenos Aires, Arte Gráfico Editorial Argentino, 2007, pág. 21.

³¹ COMISIÓN DE ANÁLISIS... (*Informe Rattenbach*), op. cit., fl. 27.

³² COMISIÓN DE ANÁLISIS... (*Informe Rattenbach*), op. cit., párrafo 116.

³³ JUAN JOSÉ LOMBARDO, op. cit., pág. 31.

³⁴ "El General Galtieri inicia en Argentina un gobierno firme y riguroso", diario *El País*, Madrid, España, edición del 22 de diciembre de 1981.

Lombardo, el brigadier mayor Sigfrido Plessl, y el general de brigada Julio Ruiz, segundo comandante dependiente de García.

La comisión elaboró un documento manuscrito de catorce páginas que se denominó Plan Esquemático para la Captura de Malvinas. Allí se preveía una operación conjunta consistente en un desembarco helitransportado y la toma del aeropuerto que permitiría el aterrizaje de los aviones de transporte. El documento asimismo estipulaba un preaviso mínimo de quince días para la ejecución. En ninguna parte del plan se contemplaba la defensa posterior en caso de una reacción militar británica.

En la reunión de la Junta Militar del 5 de enero de 1982, la operación se transformó en una cuestión de Estado que se resolvió llevar a cabo si fracasaban las rondas de negociaciones previstas en Nueva York, en el marco de las Naciones Unidas, el 26, 27 y 28 de febrero de 1982. A mediados de enero, en ocasión de despedir al vicecomodoro Gilobert, otra vez el gobernador Hunt le manifestó su inquietud ahora por las actividades del empresario argentino Constantino Davidoff y el grupo de trabajo en las islas Georgias. Agregó que temía que Galtieri pudiera tentarse de usar la fuerza y enfatizó que los argentinos se equivocaban si suponían que el Reino Unido no lucharía.

Crisis de las Georgias

El empresario argentino Constantino Davidoff se dedicaba a la compraventa de equipos industriales y en 1979 había firmado un contrato para la compra del material que pudiera rescatarse de las factorías inactivas en las islas Georgias del Sur. El contrato se realizó en Escocia y pagó trescientos mil dólares por todo lo que pudiera obtener en los establecimientos de Puerto Leith.

El mayor inconveniente estribaba, aparte del desarme, en el transporte del material desde esa lejana región. Estuvo en tratativas con los británicos para alquilar el HMS *Endurance*, pero sin éxito. A mediados de 1981, previa consulta a Cancillería, contrató a la Armada el buque ARA *Bahía Buen Suceso* para el traslado de los operarios.

Viajó un par de veces por sus propios medios a Puerto Leith para evaluar la magnitud de los trabajos y finalmente, con el equipo organizado, concurrió a la embajada británica en Buenos Aires para informar de todos sus movimientos y del inmediato comienzo de la tarea. Gestionó las Tarjetas Blancas (*White Card*) para sus cuarenta y un operarios, y la embajada no planteó ningún tipo de objeción. Era principios de marzo de 1982.

Todas las gestiones de Davidoff fueron hechos públicos y comprobados; no hubo en el trámite nada que no fuera conocido por las autoridades británicas, ni el traslado de los operarios, ni la contratación del buque. Solo se trataba de una operación comercial.

El 19 de marzo, el *Bahía Buen Suceso* rentado por Davidoff arribó a Puerto Leith. El personal de operarios desembarcó. Era un lugar abandonado, nadie vivía ahí. Poco después apareció un grupo de británicos para intimar el arriado de una bandera argentina izada en una torre metálica y el reembarco inmediato del personal. Además, presentaron una protesta diciendo que los hombres habían salido a cazar, actividad que intentaban prohibir.

Los británicos habían llegado desde Grytviken, el poblado más importante de la isla situado a pocos kilómetros de distancia, pero desde donde había que dar un rodeo para superar alturas considerables y llegar a Puerto Leith. La presencia de los británicos no fue casual, habían sido avisados con anterioridad y lo habían hecho expresamente para oponerse al desembarco de los argentinos.

En varias publicaciones se ha dicho que el 19 de marzo hubo militares argentinos infiltrados entre los operarios del señor Davidoff. Esto no fue así. Solo días después y luego de la desmesurada reacción británica liderada por el gobernador de Malvinas Rex Hunt con el envío del buque polar HMS *Endurance* con un grupo de marines a bordo, el Estado



Operarios desembarcando en Puerto Leith - Fotografía tomada desde el ARA *Bahía Buen Suceso* por el capitán Héctor O. Caimé, práctico en el Río de la Plata

Mayor General Naval dispuso que el transporte polar *Bahía Paraíso* fuera al puerto de Leith y desembarcara al entonces teniente Astiz³⁵ y su grupo de diez hombres³⁶.

El mismo día del incidente de las Georgias, en Puerto Stanley fue atacado por la noche el local de LADE. El hecho, poco trascendente en sí mismo, muestra que los británicos de Malvinas seguían atentamente el accionar de Davidoff a 1480 km de distancia. Aquella operación comercial en un archipiélago tan alejado podía significar que Londres cedía posiciones y que el gobierno argentino fortalecía sus derechos en la zona.

Ni los británicos en Londres ni el gobierno argentino fueron capaces de moderar estas reacciones y controlar la incipiente crisis. Para enfrentar la cuestión de las Georgias se decidió ocupar Malvinas. De un incidente menor se llegó a una guerra cuyo catalizador había sido el gobierno de las Falklands.

Rumbo al 2 de abril

Contexto estratégico-militar

Las características del escenario geográfico, la situación meteorológica y la personalidad de los conductores son los factores a tener en cuenta para entender el ámbito operacional en que se desarrollarán las acciones aéreas en un conflicto armado. El enfrentamiento resuelto en el Atlántico Sur en 1982 tuvo como escenario el archipiélago malvinense constituido por dos islas principales, la Gran Malvina (occidental) de 4532 km² de superficie y la Soledad (oriental) de 6308 km². Un centenar de islotes completan el grupo con una superficie total de 11.718 km².

Las islas Malvinas, ubicadas a 720 km de la Argentina y a 7200 de la isla de Ascensión, poseen un clima marítimo riguroso, caracterizado por vientos fríos, fuertes y pertinaces; granizo, nubosidad, escarcha nocturna y frecuentes nieblas. Durante mayo y junio, la

³⁵ El Grupo Alfa comandado por el teniente Astiz tenía la misión de establecer —de común acuerdo con el Ministerio de Relaciones Exteriores— una estación científica en las islas Georgias del Sur, ocupadas por la British Antarctic Survey, una organización científica del gobierno británico.

³⁶ JUAN JOSÉ LOMBARDO, op. cit., pág. 56.

temperatura mínima promedio es de 6 °C y la máxima de 8 °C. Los vientos del sur suroeste y del oeste provocan sensaciones térmicas inferiores a los -10 °C.

El conflicto del Atlántico Sur fue una confrontación inesperada para ambos países. Sorpresiva tanto para las fuerzas británicas —dimensionadas y adiestradas para integrar la OTAN y combatir contra las tropas del Pacto de Varsovia— como para las Fuerzas Armadas argentinas que, salvo la Armada, nunca habían contemplado la hipótesis, independientemente de que la planificación preliminar se realizó en secreto y, por lo tanto, sin el menor alistamiento previo.

Pese a que la iniciativa de la Operación Rosario³⁷ de recuperación de las islas Malvinas pertenecía a la Argentina, el Reino Unido dispuso de más tiempo de preparación para un conflicto bélico, puesto que a partir del 2 de abril ya estaba planificando la recuperación de las islas, antes de que el Comité Militar (COMIL) planeara cómo iba a defenderlas.

La mayoría de los integrantes de las Fuerzas Armadas argentinas recién el 2 de abril se enteraron del conflicto que se avecinaba. Y debido a que la conducción superior había descartado una respuesta armada, solo el 4 de abril, al confirmarse que la fuerza de tareas británica se preparaba para navegar hacia el sur, comenzaron a poner en servicio el material, a obtener el equipamiento indicado para vuelo sobre el agua y a adiestrarse para la lucha contra blancos navales.

En lo que concierne a inteligencia, hasta el 9 de marzo, cuando el Estado Mayor Conjunto fue alertado de la operación, no se había iniciado el proceso de información necesario sobre las capacidades del enemigo. Cuando a la Secretaría de Inteligencia del Estado (SIDE) le fue ordenado abocarse al tema Malvinas, dejó constancia por escrito de que recién en junio habría elaborado los Elementos Esenciales de Información (EEI).

En cuanto a la utilización de los medios aéreos, cabe destacar la dificultad que significó, desde el preciso momento en que se constituyeron los comandos operacionales, las diferencias doctrinarias que afloraron entre los componentes del Poder Militar equipados con aviones de combate. Discrepancias que tenían raíces muy profundas, que suscitaban recelos entre fuerzas hermanas que solo deberían cooperar entre sí y que sería el principal obstáculo para emplear en forma integrada el Poder Aéreo de la Nación.

En las antípodas de los contrastes institucionales locales, las fuerzas británicas poseían una vasta experiencia. El comando era responsabilidad exclusiva del almirante de flota John Fieldhouse, en esos momentos comandante en jefe de la Royal Navy. La conducción sobresalía por ser conjunta y por la vigencia de relaciones de comando preestablecidas y aceptadas por la totalidad de las fuerzas terrestres, navales y aéreas.

Respecto a la experiencia en combate, las Fuerzas Armadas argentinas solo disponían de la relativa enseñanza obtenida en los enfrentamientos internos. En cambio, el Reino Unido era dueño de una añeja tradición bélica, enriquecida en las tripulaciones más jóvenes con la participación en ejercicios de operaciones aéreas de gran realismo del tipo Red Flag y similares. Si a esa capacitación se le suma su disposición permanente para operar en las severas condiciones climáticas del Atlántico Norte, parecidas a las de Malvinas, se infiere la neta ventaja con que contaban.

Otro factor que influyó en la configuración del ámbito operacional de las fuerzas enfrentadas fue la presencia de un tercero en discordia no neutral. La hipótesis de conflicto que manejaba la Argentina era la reciente confrontación con Chile por la delimitación del extremo sur compartido que, en 1978 y 1979, casi los había llevado a la guerra. Por la tradicional amistad que unía al Reino Unido con Chile, no se descartaba que el país vecino

³⁷ La operación no tenía nombre definido y Rosario fue propuesto al contraalmirante Carlos Büsser por el teniente coronel Mohamed Seineldín en el buque de transporte de tropas ARA *San Antonio*, horas antes del desembarco, recordando a Liniers en la previa al asalto final para recuperar Buenos Aires en agosto de 1806. Ver CARLOS BÜSSER, *Operación Rosario*, Buenos Aires, Editorial Atlántida, 1983, pág. 64.

lo apoyara, como efectivamente ocurrió, aunque haya sido en forma encubierta. Esta apreciación, bien fundamentada según las recientes declaraciones de los comandantes chilenos de aquella época, impidió que el esfuerzo argentino se centrara en sostener las operaciones en Malvinas por temor a debilitar la actitud defensiva frente al país trasandino.

Además, aunque esto se supo treinta años después, la colaboración chilena permitió a la Task Force conocer casi en tiempo real las detecciones de los movimientos aéreos de algunos aeropuertos argentinos efectuadas por el radar de vigilancia de Punta Arenas. Asimismo, el gobierno de Chile facilitó la operación desde la isla San Félix, en el Pacífico, de los aviones británicos de inteligencia electrónica Nimrod que volaban sobre el Atlántico Sur. Estas aeronaves, debido a la operación limitada en la pista de la isla, debían despegar con poco combustible; luego aterrizaban y reabastecían en el aeropuerto de Concepción (Carriel Sur) en horas nocturnas, cuando Carabineros se encargaba de cerrar y proteger el aeropuerto para que la misión permaneciera velada. El apoyo a la isla San Félix se realizaba desde la isla de Pascua y desde el continente, con aviones C-130 británicos pintados con insignias de la Fuerza Aérea de Chile —aunque claramente se los individualizaba por el tubo delantero de reabastecimiento en vuelo— que trasladaban bidones de 50 galones de combustible para la operación de los Nimrod³⁸. Con este recurso las fuerzas británicas conocieron el despliegue de comunicaciones y de emisiones radáricas de la Argentina en la Patagonia y en las islas Malvinas.

Hechos que condujeron al conflicto

Entre 1971 y 1981, en sintonía con la política de relaciones exteriores de ganar la buena voluntad de los kelpers, la Fuerza Aérea Argentina había empeñado hombres y recursos. Mientras tanto, en el terreno diplomático se presentaron otras iniciativas para solucionar el diferendo. En diciembre de 1973, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) volvió a manifestar su preocupación por el escaso progreso de las negociaciones. El Comité Jurídico Interamericano de la Organización de Estados Americanos (OEA) se expidió en el mismo sentido en 1974 y destacó la inquietud que causaba en América la subsistencia de territorios ocupados por potencias extranjeras.

En marzo de 1975, el Departamento de Ciencias Geológicas de la Universidad de Birmingham presentó el informe titulado “Geology of the Region around the Falkland Islands” donde se afirmaba que existían posibilidades ciertas de encontrar petróleo en las islas y en los mares adyacentes. A consecuencia de este informe, en octubre se organizó una misión de estudios encabezada por *lord* Shackleton a la zona de Malvinas, a bordo del rompehielos HMS *Endurance*. Ante esta situación, la Argentina realizó una protesta formal. Las relaciones diplomáticas se tensaron hasta el borde de la ruptura.

El 16 de enero de 1976, el Comité Jurídico Interamericano de la OEA sostuvo que la explotación del potencial de recursos energéticos de las islas Malvinas constituía una amenaza para la seguridad hemisférica y, en Río de Janeiro, declaró que la Argentina tenía derechos inobjetable de soberanía sobre el archipiélago malvinense.

El pico de la tensión se alcanzó el 4 de febrero del mismo año, cuando el destructor ARA *Almirante Storni* intentó detener por la fuerza al buque de investigación oceanográfica RRS *Shackleton*, 78 millas (145 km) al sur de Puerto Stanley, alegando que navegaba en jurisdicción argentina. El capitán del buque británico, bajo órdenes radiales del gobernador de las Malvinas, Neville French, no detuvo la marcha y se rehusó a recibir un grupo de inspectores o a continuar la navegación bajo indicaciones del *Storni* hasta Ushuaia. Con el fin de aumentar la presión, las acciones del destructor argentino fueron apoyadas por un avión SP-2H Neptune, mientras el *Storni* efectuaba varios disparos a proa del *Shackleton* que prosiguió hacia Puerto Stanley.

³⁸ SIDNEY EDWARDS, *My Secret Falklands War*, Londres, The Book Guild, 2014, pág. 53.



HMS Endurance anclado en la rada de Puerto Stanley - Gentileza: Brig. VGM (R) Bloomer Reeve

El incidente derivó en el retiro de los embajadores y en la interrupción de las negociaciones. El lado «positivo» del Informe Shackleton fue la aseveración de que la explotación de las riquezas del área no sería racional o redituable sin la cooperación y el beneplácito del gobierno argentino. Ante la evidencia de que el Foreign Office buscaba una fórmula de entendimiento con la Argentina, la UKFIC consiguió incrementar el número de representantes kelpers en el Consejo Legislativo de Stanley.

De esta manera, se impuso el principio de que en las tratativas sobre la soberanía se debía considerar los deseos de los pobladores antes que sus intereses como sostenía nuestro país. Pese a que la Argentina operaba una línea aérea para ellos, y que les brindaba facilidades y servicios que aumentaban su bienestar, los beneficiados bloqueaban las iniciativas gubernamentales que pudieran ayudar a solucionar el diferendo.

Si se entiende que el Informe Shackleton ha sido una de las causales desencadenantes del conflicto, conviene detenerse en su contenido.

La motivación principal de la misión Shackleton era estudiar las posibilidades de desarrollo de la economía tradicional de las islas basada en la lana (mercado mundial declinante), y en la caza y el aprovechamiento de focas y ballenas. Estas actividades eran monopolizadas desde 1851 por la Falkland Islands Company acaparando más de la mitad de las tierras económicamente explotables, casi todo el comercio interior y el control absoluto del comercio exterior. Las finanzas públicas eran deficitarias desde 1968 y dependían de los aportes del Fondo de Desarrollo y Bienestar Colonial.

En forma general, el Informe Shackleton estimó que las islas Malvinas se encontraban rodeadas de un mar en el que podrían ubicarse los mayores recursos mundiales de proteínas.

El documento fue publicado en julio de 1976 y se vendió en Puerto Stanley por ocho libras esterlinas. El estudio, en dos tomos y 450 páginas, fue elaborado por un equipo de expertos en industria lanera, pesquera, petrolera y finanzas. Tenía por objeto determinar las potencialidades a desarrollar en la colonia, que pueden resumirse en:



Buque de investigación oceanográfica RRS Shackleton - BANIM DEH-FAA

- Pesca: las aguas en un radio de 200 millas en torno a las islas albergaban una gran población ictícola; solamente la pescadilla azul podría representar el equivalente al volumen de entonces de la pesca británica. En proximidades a las islas Georgias se encontraban enormes existencias de krill (Alemania Federal, Japón y la Unión Soviética aparecían muy interesadas en la extracción de 75 millones de toneladas anuales de este pequeño crustáceo, muy rico en proteínas, cuyo rendimiento potencial excedía el total de la pesca mundial).
- Algas marinas: para la producción de alginatos de gran rendimiento económico.
- Pieles: por la creciente población de focas y morsas en las aguas de las islas Georgias del Sur.
- Petróleo: las prospecciones estimaban la existencia del hidrocarburo en el mar austral argentino, confirmando presunciones e informes anteriores.

Si bien es cierto que se mencionaba que la explotación petrolera no sería redituable sin la cooperación del gobierno argentino, la aseveración refleja la intención británica de explotar en forma compartida los recursos argentinos en el área, que permitirían la sustentabilidad de las islas durante el largo plazo que supone una solución al estilo Hong Kong. La dificultad en este rubro radicaba en su explotación comercial. A los elevados costos se unía la necesidad política de coordinar con la Argentina un status para la búsqueda y prospección del petróleo en un área que se reivindicaba como propia y que, por tanto, se consideraba como parte de los recursos naturales argentinos.

El estudio abordaba además problemas como el transporte, el desarrollo de la producción láctea y hortícola, y la redistribución de tierras, entre otros. Pese a su carácter eminentemente técnico, el Informe Shackleton no escapaba a la órbita política. La conclusión, sin ser explícita, era que no se debía entregar las islas a la Argentina.

En 1977, el canciller laborista David Owen informó a la Cámara de los Comunes que los gobiernos de ambos países habían convenido negociar el futuro político de las islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur incluyendo la soberanía; como así también, cooperar económicamente en dichos territorios y en el occidente del Atlántico Sur.

El acercamiento ocurrió cuando el argentino Héctor Francisco Domingo Capozzolo ofreció comprar la Falkland Islands Company, con el respaldo del gobierno que, por intermedio de Martínez de Hoz, se había comprometido a desembolsar todo el dinero a fondo perdido.

La operación se preparó en el mayor secreto y estuvo muy avanzada hasta que Jacobo Timerman del diario *La Opinión* filtró la noticia a la prensa, con el resultado de un gran escándalo en la Cámara de los Comunes³⁹. Esta dilación en 1977 coincidió con el nuevo proyecto de recuperación de las islas por la fuerza presentado por el almirante Emilio Massera ante la Junta de Comandantes en Jefe, que no fue aprobado por el presidente Videla.

En 1979, por iniciativa del Ministerio de Relaciones Exteriores argentino, se acordó que en 1980 se restablecerían los embajadores. En mayo de ese año, el partido laborista entregó el gobierno al conservadorismo, liderado por Margaret Thatcher. En junio, el nuevo subsecretario del Foreign Office, Nicholas Ridley, visitó Stanley. De paso por Buenos Aires, se reunió con el subsecretario de Relaciones Exteriores, comodoro Carlos R. Cavandoli, con quien coincidió en mejorar las relaciones bilaterales y dar un nuevo impulso a las negociaciones. Ridley y Cavandoli analizaron distintas alternativas para solucionar el diferendo. La más interesante fue la de realizar un *lease back* tipo Hong Kong, vale decir compartir la administración de las islas durante noventa y nueve años antes de traspasar la soberanía. El gobierno argentino garantizaría los bienes y la forma de vida de los kelpers que conservarían la ciudadanía británica. Los hijos tendrían doble nacionalidad y los nietos serían argentinos.

En septiembre de 1980, durante la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) en Nueva York, el canciller argentino, brigadier Carlos W. Pastor, se entrevistó con su par británico *lord* Peter A. Carrington y le expresó que el problema Malvinas era vital para Buenos Aires. Carrington replicó que, por el contrario, para el Foreign Office la cuestión en el Atlántico Sur ocupaba uno de los últimos lugares. En noviembre, antes de efectuar un segundo viaje a las islas, Ridley le comentó a Cavandoli que él favorecía una alternativa de arriendo y que, a pesar de que la primera ministra Thatcher no veía con simpatía esas gestiones, había logrado la aprobación del gabinete para consultar a los isleños sobre un plan básico orientado hacia esa salida. Según el historiador británico Peter Beck⁴⁰, las negociaciones y propuestas de Ridley transformaron la disputa ya que el gobierno del Reino Unido declaró públicamente su voluntad de considerar el traspaso de la soberanía a la República Argentina.

Ridley viajó a Malvinas convencido de que su proposición sería aceptada pues, desde un punto de vista neutral, lucía lógica y conveniente para las partes. Sin embargo, al llegar al aeropuerto fue sorprendido por una ruidosa manifestación. Con pancartas y cánticos, los activistas rechazaron la presencia del diplomático. En el camino a Stanley se leían pintadas que lo urgían a que se fuera a otro lado con la propuesta.

Luego, en la audiencia pública en el Town Hall, transmitida por radio para los habitantes del campo, se difundieron las objeciones de los voceros de los grupos que resistían de plano la opción. El análisis de la grabación permitió a la Dirección General de Antártida y Malvinas de la Cancillería conocer la opinión de la población. Los malvinenses tampoco ahorraron su repudio en la despedida de Nicholas Ridley. En síntesis, los isleños solo aceptaban tener relaciones comerciales con la Argentina.

En febrero de 1981, se realizó una nueva ronda de negociaciones en Nueva York. En esta ocasión, los kelpers formaron parte de la delegación británica, convertidos ya en negociadores de facto. En septiembre, Nicholas Ridley se alejó del Foreign Office.

Durante la gestión del vicecomodoro Gilobert (1980-1981), su relación con la Dirección General de Antártida y Malvinas fue fluida y productiva. El canciller embajador Carlos

³⁹ LOWELL S. GUSTAFSON, op. cit., pág. 101.

⁴⁰ PETER J. BECK, *The Falkland Islands as an International Problem*, New York, Routledge Revivals, 1988.

Blanco y su asesor, el coronel Luis González Balcarce, seguían de cerca los requerimientos que recibían. Semanalmente, por vía diplomática, se enviaba a la Cancillería y a la Fuerza Aérea las novedades sobre la situación, cada vez más conflictiva. En un expediente se resumieron las acciones de acercamiento comparadas con los réditos. Los resultados eran magros debido a que los propios beneficiarios las obstaculizaban y no se podía esperar su adhesión en tanto que no se les ofreciera una ventaja. Desde el punto de vista malvinense, tal cual estaban planteadas las cosas, tenían todo por perder.

La conclusión despertó tanto interés al canciller Oscar Camilión que citó a Gilbert y escuchó sus razones. Después de la iniciativa de Capozzolo, por primera vez, se lanzaba la idea de ofrecer una compensación monetaria que actuara como incentivo y llevara a los kelpers a revisar su rechazo. Camilión no se mostró entusiasmado, pero dejó entrever que tampoco la objetaba. Tiempo después, asumió el general Leopoldo Galtieri, y Nicanor Costa Méndez se hizo cargo de las relaciones exteriores argentinas y se produjo el giro ya descrito.

Mientras tanto, el programa de reducción de naves de superficie de la Royal Navy contemplaba radiar de servicio el rompehielos *Endurance*, de la British Antarctic Survey⁴¹ (BAS), afectado a las Falkland. No obstante, a mediados de diciembre de 1981, a instancias del Consejo Legislativo de Stanley, el Parlamento abogó por una mayor presencia naval en el área, con vistas a la proyección antártica.

Los autores de la iniciativa, los más renuentes a negociar la soberanía, formaban el grupo más recalcitrante de isleños. Ellos y las corporaciones británicas con intereses económicos en las islas, que temían comprometer sus prebendas, impidieron que la Argentina consolidara sus vínculos con los malvinenses y reclamaron al Reino Unido una protección militar que disuadiera cualquier acción armada.

Con el reclamo, los integrantes del UKFIC hallaron la mejor excusa para crear grupos de presión (lobby) en el parlamento británico. Las cámaras, conformadas por parlamentarios de ideas radicalizadas, la prensa de extrema derecha y el propio almirantazgo se unieron para evitar la transferencia de soberanía a la Argentina. Con el pretexto de que buscaban proteger los deseos de la población nativa, coaccionaron al gobierno y a la opinión pública del Reino Unido. Contaban, además, con la colaboración del gobernador Rex Hunt.

Cronología de la crisis

1979-1981. El empresario Constantino Davidoff, por intermedio de su apoderado Collin Shap, británico naturalizado argentino, se contactó con la empresa Christian Salvesen Limited de Edimburgo, arrendataria de la corona británica, para desguazar tres factorías balleneras en desuso ubicadas en las aldeas de Stromness, Husvik y Leith en la bahía de Stromness de la isla San Pedro (Georgias).

Los trámites para la aprobación del contrato comenzaron en setiembre de 1979. Tras estudios y tratativas, recién se concretó en diciembre de 1981. Se contaba con la opción de comprar los equipos y las naves. El valor del contrato alcanzaba los 27 millones de dólares. Antes de firmar el convenio en Londres, Davidoff viajó a Malvinas y se entrevistó con el gobernador James Roland Walter Parker. Por su parte, la firma escocesa Salvesen también notificó la operación al gobernador.

A todo esto, en 1976, la Armada Argentina (ARA) había establecido una base científica en las islas Sandwich del Sur. Esta acción solo provocó una tibia reacción británica. Frente al supuesto desinterés, en agosto de 1981 la Armada previó, de común acuerdo con el Ministerio de Relaciones Exteriores, una operación similar en las Georgias del Sur, ocupadas por la British Antarctic Survey. Para ejecutarla, alistó un grupo de tareas de diez científicos y militares denominado Grupo Alfa.

⁴¹ Prospección Antártica Británica, institución nacional del Reino Unido dedicada a la investigación en la Antártida.



Transporte naval ARA *Bahía Buen Suceso* - BANIM DEH-FAA

20 de diciembre de 1981. A bordo del rompehielos *Almirante Irizar*, el Grupo Alfa viajó a Tierra del Fuego para efectuar adiestramiento en zona fría. Sin ninguna vinculación con ellos, Davidoff junto con seis personas viajaba también en el *Irizar* a la isla San Pedro para reconocer el terreno donde se realizaría el desguace. El empresario regresó a Ushuaia y desde allí, por vía aérea, a Buenos Aires para gestionar la autorización en la embajada británica. Transportes Navales le arrendó el buque ARA *Bahía Buen Suceso* para trasladar el personal y el material ferroso rescatado.

En el ínterin, el Comité Militar había constituido una Comisión de Trabajo conjunta que planificaba recuperar las islas Malvinas por la fuerza. Sus integrantes desconocían el viaje de los operarios de Davidoff y suponían que se evitaría cualquier acción que dificultara la ejecución de los planes.

2 de febrero de 1982. El gobierno militar ordenó demorar las dos salidas (Grupo Alfa a las Georgias, y Davidoff a San Pedro) hasta después de la ronda de negociaciones que, llevadas a cabo en Nueva York el 27 y el 28 de febrero, no arrojaron saldo positivo para la Argentina. El canciller Costa Méndez publicó una declaración en la que el país se reservaba el derecho a «elegir libremente el procedimiento que mejor conviniese a sus intereses»⁴².

9 de marzo de 1982. El Grupo Alfa se embarcó en el transporte ARA *Bahía Paraíso* que, afectado a la Campaña Antártica, zarpó hacia las islas Orcadas.

11 de marzo de 1982. Sin un permiso formal del ministro de Relaciones Exteriores ni de la Junta de Comandantes en Jefe, pero obrando dentro de sus atribuciones por tratarse de una transacción comercial privada, Transportes Navales autorizó que el *Bahía Buen Suceso* trasladara a las Georgias a los cuarenta y un operarios de Davidoff, provistos de la correspondiente *White Card*⁴³.

19 de marzo de 1982. El embajador del Reino Unido en Buenos Aires, Anthony Williams, había recomendado a Davidoff que el buque recalara primero en Grytviken, puerto de

⁴² RUBÉN OSCAR MORO, *La trampa de Malvinas - Historia del conflicto del Atlántico Sur (Parte 1)*, Buenos Aires, Edivern, 2005, pág. 93.

⁴³ *Ibidem*, pág. 94.

entrada y control designado por el gobierno británico. No obstante, por orden del titular de Transportes Navales, el capitán del *Bahía Buen Suceso* fue directamente a Puerto Leith donde desembarcaron los obreros y técnicos para desmontar una de las estaciones balnearias. La decisión no era caprichosa. Si se aceptaba la supervisión británica, implícitamente se le reconocía la soberanía.

Tras la llegada, miembros de la British Antarctic Survey, dependientes del gobernador de Malvinas, denunciaron que la expedición había utilizado buques de la Armada, incluido militares dentro del contingente, realizado disparos de armas de fuego e izado la bandera argentina; actos que demostraban una afirmación de los derechos argentinos sobre las islas. Esta información manejada por la prensa y por el Parlamento del Reino Unido contribuyó a empeorar la situación y a difundir propaganda que incitaba al descontento del pueblo británico.

De inmediato, se acusó al gobierno argentino de haber ordenado una acción que constituía una verdadera amenaza para los habitantes de Malvinas a 800 millas (1480 km) de las Georgias. El 20 de marzo de 1982, el embajador Anthony Williams presentó formalmente la queja ante las autoridades argentinas. Afirmó que los incidentes habían sido tomados con seriedad por su gobierno y, como un ultimátum, amenazó que si los tripulantes no abandonaban Puerto Leith de inmediato, se tomarían medidas.

Ese mismo día, los mandos nacionales negaron vinculación alguna con Davidoff y su gente, como así también la presencia de personal militar entre los obreros. La Cancillería sostuvo que el *Bahía Buen Suceso* era un buque que, si bien pertenecía a la Armada, a través de Transportes Navales operaba rentado por una empresa comercial para llevar a cabo una tarea aprobada por el Reino Unido y que los hechos acontecidos no revestían importancia.

Con el tiempo se comprobó que la imputación, que supuestamente había desencadenado el conflicto, carecía de sustento. Para empezar, los disparos los habrían efectuado los tripulantes franceses del yate *Isatis*, de esa bandera. El izamiento del estandarte fue una acción intrascendente de los operarios civiles, y su negativa a acatar las formalidades respondía a una orden superior.

El gobierno británico insistió en su postura a pesar de que el carácter reivindicatorio que le asignaba no se compadecía con el espíritu del acuerdo de comunicación de 1971. El Artículo 2 estipulaba que los sucesos unilaterales, que hicieran una parte o la otra, no aportaban ninguna ventaja en los reclamos de soberanía.

21 de marzo de 1982. El Comité Militar ordenó la reactivación del Plan Esquemático para la Captura de Malvinas realizado por la Comisión de Trabajo que se había entregado escasos días antes. Ninguno de los buques programados (los ARA *Bahía Paraíso*, *Bahía Buen Suceso* y *Almirante Irizar*) estaban disponibles, los tres afectados a tareas antárticas. Debía conformarse un plan alternativo.

El rompehielos *Endurance* con infantes de marina a bordo zarpó de Stanley rumbo a Leith, para desalojar a los operarios y para hacer cumplir la intimación del gobernador de Malvinas de retirarse en veinticuatro horas.

22 de marzo de 1982. La queja de la British Antarctic Survey fue presentada al capitán del transporte *Bahía Buen Suceso* dando por sentado que los trabajadores le dependían. Este replicó que su navío solo cumplía un contrato de flete y, sin más trámites, se dispuso a zarpar de Leith. Los obreros permanecieron en la isla. Mientras tanto, en Stanley, activistas forzaron las oficinas de LADE y dañaron las instalaciones. Convocados por el gobernador Hunt, comenzaron a llegar periodistas extranjeros para cubrir los sucesos.

23 de marzo de 1982. El gobierno británico notificó formalmente que expulsaría a los obreros y repitió que su presencia era una amenaza para los habitantes de Malvinas. La actitud argentina, según los británicos, constituía un acto de agresión, sin considerar que Davidoff había visitado la embajada en varias oportunidades y consultado acerca de los requisitos para llevar a cabo su proyecto.

Por su parte, el gobierno nacional apreció que el empleo de los infantes de marina británicos era una verdadera provocación y que el Reino Unido, probablemente, despacharía unidades navales para disuadir una escalada militar. El transporte ARA *Bahía Paraíso*, que se encontraba en las islas Orcadas, fue desafectado de la Campaña Antártica y enviado a proteger con el Grupo Alfa a los obreros de Davidoff antes de que llegara el *Endurance*.

La Argentina se encontró en una encrucijada. Por un lado, si permitía que se desalojara por la fuerza a los trabajadores sin resistir significaba aceptar la soberanía británica sobre las islas, según la Doctrina del Estoppel⁴⁴. Por el otro, si aceptaba la propuesta del gobernador Rex Hunt que exigía arbitrariamente el sellado de pasaportes en Grytviken implicaba renunciar *ipso iure* a los derechos.

24 de marzo de 1982. En vista de la evolución, el gobierno argentino decidió acelerar los estudios para recobrar la soberanía de las islas mediante el uso de la fuerza militar. Este mismo día, desde Montevideo partió en el carguero inglés *John Biscoe* el relevo de infantes de marina para la guarnición británica de Malvinas, hecho que duplicaría los efectivos⁴⁵.

25 de marzo de 1982. El ARA *Bahía Paraíso* dejó en Leith al Grupo Alfa, una dotación de diez infantes⁴⁶, para proteger a los obreros, con elementos y víveres suficientes para permanecer una larga estadía. El comandante de Operaciones Navales envió dos corbetas (ARA *Drummond* y *Granville*) para interceptar al HMS *Endurance* en el caso que se hubiera capturado a los civiles. Una vez dispuesto su cumplimiento, la orden quedó sin efecto por gestión de la misma Armada ante el COMIL para que la Argentina no sea presentada como país agresor.

A su vez, la Comisión de Trabajo conjunta informaba que la operación militar de recuperación de las islas se podría ejecutar a partir del 1 de abril, gracias al avanzado alistamiento de la fuerza de tareas con la que se preveía llevar a cabo el asalto⁴⁷.

26 de marzo de 1982. El transporte logístico RFA *Fort Austin* en Gibraltar fue el primer buque que partió hacia el sur para reabastecer al *Endurance* posicionado en Malvinas. Un día más tarde, el buque tanque RFA *Appleleaf* de la flota auxiliar, que pasaba por Curazao, en las Antillas holandesas del Caribe, fue desviado hacia Gibraltar para embarcar carga general y también dirigirse al Atlántico Sur para apoyar a los dos buques.

29 de marzo de 1982. En secreto, zarpó desde el Reino Unido un submarino nuclear. Se comenzó a preparar otro y se alertó a la flotilla de destructores en Gibraltar. El almirante John Woodward fue designado para organizar la fuerza de tareas⁴⁸.

30 de marzo de 1982. Un fuerte temporal demoró el avance marítimo de la fuerza de tareas argentina y postergó un día el desembarco. El desplazamiento naval fue detectado por la inteligencia británica, no así el despliegue de la Fuerza Aérea⁴⁹. Ese día, por orden del Comando Aéreo de Defensa, desplegó un escuadrón de cuatro interceptores M-III/EA con cinco pilotos y personal técnico a la Base Aérea Militar (BAM) Río Gallegos.

⁴⁴ Doctrina del Estoppel (anglosajón) o de los actos propios en nuestro Derecho: regla del Derecho que desconoce la facultad de afirmar o negar la verdad de ciertos derechos a quien anteriormente hubiera adoptado una conducta jurídica contraria a sus manifestaciones o actos, respecto de tales hechos o derechos. Una persona, por medio de una presunción que no admite prueba en contrario queda impedida de rebatir, dentro del proceso, aquellos hechos que son derivaciones inmediatas de sus declaraciones o bien de sus actos (pues puede quedar también vinculada a los hechos que implícitamente ha establecido, no ya por sus palabras, sino a través de su propia conducta).

⁴⁵ CARLOS ALBERTO BÜSSER, "La Recuperación de Malvinas", *Boletín del Centro Naval*, N.º748, enero-marzo 1987.

⁴⁶ JUAN JOSÉ LOMBARDO, op. cit., pág. 56.

⁴⁷ CARLOS ALBERTO BÜSSER, "La Recuperación...", op. cit.

⁴⁸ Idem.

⁴⁹ Idem.

Planificación previa al conflicto

Antecedentes

La organización territorial, previa y posterior al conflicto con Chile, establecía teatros de operaciones a cargo de un oficial superior de las Fuerzas Armadas. La previsión del Teatro de Operaciones Sur tenía tres componentes a cargo de oficiales superiores de las tres fuerzas, en donde la designación del Comandante del Componente Aéreo del Teatro de Operaciones Sur (CATOS) recaía tradicionalmente en el jefe de la IV Brigada Aérea.

En 1981, en la Secretaría de Planeamiento, el Plan de Inteligencia Estratégica Nacional ya contemplaba la hipótesis de un conflicto bélico con el Reino Unido, aunque no figuraba aún en las previsiones del planeamiento militar conjunto. No obstante, hasta ese año, en forma conjunta, las Fuerzas Armadas argentinas no habían previsto una acción armada para recuperar las Malvinas⁵⁰.

A mediados de 1981, el Comité Militar ordenó a los comandos estratégicos operacionales creados ese año que, ante la eventualidad de que fracasara la mediación que estaba en curso para solucionar el diferendo limítrofe con Chile, pusieran al día sus correspondientes planes de campaña.

En líneas generales, la Directiva Estratégica Militar (DEMIL) 1/81 preveía organizar:

- Dos comandos conjuntos de responsabilidad primaria del Ejército:
 - Comando Conjunto Teatro de Operaciones Oeste
 - Comando Conjunto Teatro de Operaciones Sur
- Un Área de Seguridad Estratégica Noreste con responsabilidad primaria del Ejército
- Un Área de Seguridad Estratégica Austral con responsabilidad primaria de la Armada
- Dos comandos específicos:
 - Comando Naval Estratégico con medios de la Armada
 - Comando Aéreo Estratégico con medios de la Fuerza Aérea
- Dos comandos conjuntos conducidos por la Fuerza Aérea:
 - Comando Aéreo de Transporte
 - Comando Aéreo de Defensa subdividido en cuatro Zonas de Defensa Aérea:
 - Zona de Defensa Aérea Centro
 - Zona de Defensa Aérea Sur
 - Zona de Defensa Aérea Noroeste
 - Zona de Defensa Aérea Noreste

A cada teatro, el Comando en Jefe de la Fuerza Aérea le asignaba un componente aéreo bajo la forma de fuerzas aéreas tácticas, denominadas Fuerza Aérea Oeste (FAO) y Fuerza Aérea Sur (FAS). Asimismo se aclaraba que, hasta lograr una adecuada superioridad aérea, dichas organizaciones recibirían órdenes del Comando Aéreo Estratégico y, en la medida en que la ofensiva contra la aviación enemiga tuviera éxito, los medios serían puestos a disposición de los Comandos de Teatros de Operaciones para brindar el apoyo aéreo a las maniobras terrestres.

En la orientación impartida no se contemplaba, ni remotamente, la posibilidad de tener un enfrentamiento armado con el Reino Unido por la soberanía de las islas Malvinas.

Comisión de Trabajo y Estado Mayor Conjunto

El 5 de enero de 1982, después de una reunión para designar gobernadores, la Junta Militar decidió, de común acuerdo, iniciar el planeamiento para la recuperación de las islas Malvinas en el máximo secreto, pues partía del supuesto de que la operación solo sería factible si el Reino Unido no incrementaba sus efectivos militares. Se descartó primaria-

⁵⁰ COMISIÓN DE ANÁLISIS..., (*Informe Rattenbach*), op. cit., *Informe Final*, fls. 25 y 26.

mente la intervención del Estado Mayor Conjunto y de los Estados Mayores de las Fuerzas Armadas. En su reemplazo se integró una Comisión de Trabajo con personal de absoluta confianza: el vicealmirante Juan J. Lombardo, el general de división Osvaldo J. García y el brigadier mayor Sigfrido M. Plessl⁵¹.

Cuando el 15 de enero se reunió la Comisión de Trabajo conjunta para la planificación de la recuperación de Malvinas, solo existían previsiones para el caso Chile. Cada fuerza nombró a los auxiliares de la Comisión: los comandantes operativos por la Armada —comandante de la Flota de Mar contraalmirante Walter Allara, comandante de la Aviación Naval contraalmirante Carlos García Boll y comandante de la Infantería de Marina contraalmirante Carlos Büsser—, el general de brigada Julio Ruiz por el Ejército y el comodoro Knud Erik Andreasen por la Fuerza Aérea.

En las notas cursadas ante los comandantes con el esbozo del Plan Esquemático denominado «para la Captura de Malvinas», el brigadier Lami Dozo requirió que se confeccionara una Directiva Estratégica Nacional (DENAC 1/82), documento que corresponde redactar con cada hipótesis de conflicto. Con la DENAC se elabora una Directiva Estratégica Militar (DEMIL) que se completa con los planes militares que sean necesarios.

La orientación del COMIL indicaba que la operación debía ser sorpresiva e incruenta pues el propósito exclusivo era negociar la soberanía desde una posición más favorable. La Comisión de Trabajo sesionó en Puerto Belgrano y completaría el Plan Esquemático de Campaña tomando como referencia el ya preparado por la Armada con el agregado de las acciones que ejecutarían el Ejército y la Fuerza Aérea.

El plan contemplaba como fuerzas en oposición solo las existentes en las Malvinas y preveía la creación temporal de un teatro de operaciones que abarcaría el archipiélago malvinense y las islas Georgias del Sur. En segundo término, disponía la organización de un comando conjunto que ejercería la conducción operacional, y una fuerza de tareas conjunta (Fuerza de Tareas 40, FT-40) como elemento táctico superior que conquistaría los objetivos insulares en forma simultánea. En la práctica significaba un desembarco heli-transportado coordinado con un asalto aéreo⁵²; los buques intervinientes serían el ARA *Almirante Irizar*, el ARA *Bahía Paraíso* y el ARA *Bahía Buen Suceso*. Por último, dejaba expresamente estipulado que la operación no se ejecutaría antes del 15 de mayo de 1982, siempre y cuando se mantuviera la sorpresa. El plan no incluía una respuesta militar por parte del Reino Unido ni tampoco una posible defensa posterior de las islas. Es importante destacar que en ningún momento el COMIL impuso a los miembros de la Comisión de Trabajo fecha alguna probable de ejecución del Plan.

En la Comisión de Trabajo se trató el alistamiento de medios y el adiestramiento del personal, particularmente grave para el Ejército, ya que estaba en proceso de incorporación de la clase 1963 de soldados conscriptos. Se dio como fecha límite inicial el 9 de julio, pero fue objetada por la Fuerza Aérea que aconsejaba una fecha posterior a septiembre dado que la mayoría de los aviones de combate no tenían capacidad ofensiva nocturna.

Después de producida la captura de las islas, quedaría en Malvinas una guarnición de Ejército de alrededor de 500 hombres. El propósito de este personal no era la defensa ante un intento de reconquista, sino el mantenimiento del control local y la colaboración con el gobierno. La Armada y la Fuerza Aérea dejarían un mínimo de personal para tareas específicas.

A fines de febrero, estuvo lista la DENAC 1/82 y el documento manuscrito de catorce páginas denominado Plan Esquemático para la Captura de Malvinas.

El 9 de marzo, el COMIL dio intervención al Estado Mayor Conjunto y le ordenó confeccionar la DENAC 2/82, ampliando la anterior sin prevención de la reacción militar del

⁵¹ HERNÁN DOBRY, "Entrevista al brigadier Lami Dozo", *Revista Perfil*, 3 de abril de 2010.

⁵² "DEMIL 1/82", Anexo 5, Concepto Estratégico, párrafo 4, 1), págs. 1 a 4. Archivo DEH-FAA.

Reino Unido excepto la local, además de sus correspondientes documentos: la Directiva Estratégica Militar (DEMIL) y el Plan Esquemático de Campaña.

Se comenzó la confección de un nuevo Plan Esquemático de Campaña sobre la base del primero, donde se creaba el Teatro de Operaciones Malvinas (TOM) a cargo del general de división Osvaldo García; se designaba jefe de las fuerzas terrestres al general de brigada Américo Daher; del componente aéreo, al brigadier Luis Castellano; de la fuerza anfibia, al contraalmirante Walter Allara; de la fuerza de desembarco, al contraalmirante Carlos Büsser; y gobernador militar, al general de brigada Mario B. Menéndez. Esta sería en definitiva la conducción correspondiente a la Operación Rosario.

El 20 de marzo, tras los sucesos en las islas Georgias referentes al episodio de Davidoff, el Comité Militar ordenó reunir nuevamente la Comisión de Trabajo para esbozar un plan alternativo dado que los buques de la Armada previstos inicialmente estaban afectados a tareas antárticas.

El 23 de marzo, el general García, a cargo de la Comisión de Trabajo, presentó ante el Comité Militar los esbozos del plan alternativo que inmediatamente fue aprobado. Sería una operación conjunta consistente en un desembarco anfibio que se lanzaría desde un único transporte, el ARA *Cabo San Antonio*.

Se establecía como fecha más próxima para zarpar la fuerza de desembarco el 28 de marzo. En solo cinco días se completó el plan alternativo, manteniéndose los cargos de conducción superior del plan del Estado Mayor Conjunto; se reunieron las fuerzas terrestres, navales y aéreas, y se realizaron las coordinaciones necesarias. La operación se denominó Azul y más tarde se la designaría definitivamente como Operación Rosario. No había plan ni previsiones para otra reacción enemiga que no fuera local.

El 26 de marzo, el Comité Militar decidió tomar Malvinas, lo que sorprendió al Estado Mayor Conjunto que aún no había finalizado la DEMIL ni el Plan de Campaña. Por lo tanto, la recuperación de Malvinas se realizaría con el plan alternativo de la Comisión de Trabajo.

Finalmente, el 30 de marzo de 1982, el Comité Militar aprobó la DEMIL 1/82 redactada por el Estado Mayor Conjunto para planificar el uso de la fuerza y urgir al Reino Unido a negociar la soberanía de las islas Malvinas. La Directiva mantenía las previsiones del caso Chile y establecía que, de producirse una reacción armada luego de recuperar las islas, se debía asumir una actitud estratégica militar defensiva y, de acuerdo con las circunstancias, interditar el tráfico marítimo británico para disuadir el envío de tropas y/o apoyar al teatro de operaciones constituido en Malvinas.

De particular influencia para el devenir del conflicto fue la estimación de que el Reino Unido no reaccionaría militarmente. En el apéndice 1) al “Anexo 6” de la DEMIL 1/82 se explicitaban las capacidades del enemigo y, posteriormente, se determinaban las siguientes probabilidades de adopción:

1. Capacidad N.º2: «No reaccionar militarmente, intentando la recuperación de las islas por medio del reclamo ante organismos internacionales, Santa Sede y medios de presión de diversa índole».
2. Capacidad N.º4: «Desgastar las fuerzas propias mediante el accionar de 1/2 submarinos nucleares, y golpes de mano a instalaciones y personal».
3. Capacidad N.º1: «Destacar una Brigada de Infantería (+) con capacidad para proveer posteriormente apoyo logístico, detección e interceptación antiaérea, antisuperficie y antisubmarina. Arribo a partir de D+30».
4. Capacidad N.º5: «Llevar acciones de hostigamiento general en todo el territorio insular y continental mediante la interrupción del tráfico marítimo, bloqueos, etc. con o sin declaración de guerra».

5. Capacidad N.º3: «Intentar la recuperación de las islas mediante el empleo de una Fuerza de Tareas coordinada y simultáneamente con el ataque por parte de Chile en el TOS (Teatro de Operaciones Sur) y ANEA (Área Naval Estratégica Austral)»⁵³.

Esta apreciación del Estado Mayor Conjunto, aprobada por el Comité Militar, evidencia que no se esperaba que Gran Bretaña apostara a un esfuerzo militar de importancia, estimándose que para los británicos sería un conflicto menor y lejano.

Posteriormente, este documento de fundamental importancia para la confección del plan de campaña de defensa de las islas carecería de vigencia en el devenir del conflicto.

La conducción de las operaciones, por tener como ámbito geográfico al Atlántico Sur, era responsabilidad específica del Comando Naval Estratégico y, conforme con los dictados de la Resolución 1/69 del Comité Militar, las acciones aéreas de interdicción a los buques y submarinos eran responsabilidad primaria de los medios aeronavales. Hasta aquí, el marco orgánico-doctrinal que sirvió de referencia para dictar la resolución estratégico nacional (DENAC 2/82) de recuperar la soberanía de las islas.

Tareas asignadas a la Fuerza Aérea

Antes del día “D”

- Efectuar reconocimiento fotográfico del objetivo material.
- Infiltrar personal para obtener información destinada al Comando Conjunto y operar el Elemento de Control de Transporte Aéreo (ECTA). Con este propósito, el vicecomodoro Gilobert debía viajar a Malvinas, vigilar los desplazamientos de las tropas británicas y organizar el Grupo Comando LADE para facilitar el asalto aéreo.

Durante el día “D”

- A la hora “H”, ocupar el aeródromo de Stanley (Operación Alfíl) mediante acciones coordinadas con el asalto anfibio y aéreo.
- Ejecutar una operación de transporte aéreo con entrega por aterrizaje y establecer un puente aéreo entre la isla Soledad y el continente.
- Ejercer el control del espacio aéreo, a partir del despliegue de los medios.

Después del día “D”

- Montar y organizar los servicios de apoyo al vuelo del aeródromo de Stanley y posibilitar la continuidad de las operaciones aéreas.
- Cumplir con los requerimientos de transporte aéreo del Comando Conjunto.
- Ejercer el control del espacio aéreo en su jurisdicción.
- Desactivar los medios asignados al Comando Conjunto a partir del día “D+5”.

La planificación la realizó el Comando de Operaciones Aéreas. La ejecución fue ordenada en forma absolutamente secreta y personal a los jefes de las unidades, y a los elementos que intervendrían en la recuperación y en el montado de la Base Aérea Militar (BAM) Malvinas. En forma manuscrita se redactó el Plan N.º1/82 Azul y Blanco, y se requirió a la I Brigada Aérea que elaborase un plan contribuyente. Denominado Aries 82, esta unidad programó las tareas de transporte aéreo para trasladar el personal, y el material propio y del Ejército.

Para después del día “D+5” se previó mantener una dotación de 120 a 130 hombres y operar los servicios del aeródromo, ejercer la vigilancia y el control aéreo, asegurar la operación de una escuadrilla de Pucará y otra de helicópteros, y brindar seguridad con el Grupo de Operaciones Especiales (GOE).

⁵³ “DEMIL 1/82”, Anexo 6. Archivo DEH-FAA.

Formalmente, el Plan Azul y Blanco⁵⁴ no estaba firmado, pero se adelantó la ejecución para el 1 de abril (alternativa el 2 o el 3), para defender a los trabajadores del grupo Davidoff en las Georgias. Según el brigadier general Lami Dozo, la fecha se anticipó además por circunstancias político-estratégicas⁵⁵.

Al anticiparse la ejecución para el 1 de abril y a pesar de no estar firmado, el Plan Azul y Blanco guio la impartición verbal de las órdenes para ejecutar las tareas de recuperación no afectadas por el cambio de fecha⁵⁶.

Consideraciones internas del Comando de Operaciones Aéreas

Como nunca debe descartarse la posibilidad de que las negociaciones para solucionar un conflicto desemboquen en operaciones bélicas, en 1982, era elemental considerar como cierta la suposición de que el Reino Unido quisiera reconquistar por las armas las islas recuperadas por la Argentina y, en consecuencia, prever un mínimo de alistamiento de las Fuerzas Armadas para oponerse a la capacidad enemiga más peligrosa con alguna posibilidad de éxito.

El representante del Comando de Operaciones Aéreas (COA), en la exposición de Puerto Belgrano, al enterarse de que la Junta Militar consideraba la hipótesis de recuperar Malvinas, no dudó en asumir al Reino Unido como beligerante. Sin embargo, recibió la directiva de no alistar más unidades aéreas que las involucradas en la recuperación. Es más, el contraalmirante que expuso la orientación destacó la necesidad de que la Comisión se limitara a planificar las acciones para instalar solo un gobierno argentino provisional en las islas.

El expositor, con énfasis, rehusó que se confeccionaran planes de alternativa pues se disponía de elementos de juicio confiables que aseguraban que no habría reacción violenta del Reino Unido y que se contaba con la neutralidad de los Estados Unidos.

A partir de dicha orientación, en el análisis efectuado en el Comando de Operaciones Aéreas, se respetaron las “Responsabilidades y Competencias de las Fuerzas Armadas Argentinas en Operaciones de Guerra” establecidas en la Resolución 1/69 del Estado Mayor Conjunto firmada el 1 de enero de 1969⁵⁷. Con respecto a la Fuerza Aérea Argentina, en el punto 2.2.1.1 se pauta que:

«El apoyo aéreo directo a las operaciones navales de superficie, submarinas y anfibas que comprende: exploración, reconocimiento, lucha antisubmarina, minado y antiminado, ataque, defensa aérea y las operaciones auxiliares a tales fines, constituye una responsabilidad primaria de la Armada y una responsabilidad colateral de la Fuerza Aérea, cuando intervenga en tales tipos de operaciones».

Sobre la base del conocimiento de los medios disponibles en la Argentina, el Comando de Operaciones Aéreas asumió que, aunque fuera una responsabilidad colateral para la cual tenía vedado incorporar elementos específicos, le podían requerir que efectuase exploración aeromarítima lejana e, incluso, cercana con las aeronaves de dotación que de alguna manera fueran medianamente aptas para ejercer tal responsabilidad.

Por el contrario, el Comando Aéreo de Defensa nunca interpretó que el «control del espacio aéreo» que se le requería ejercer con los sistemas de vigilancia y control aéreo diseñados para detectar e identificar móviles aéreos podrían ser empleados para controlar espacios marítimos y detectar móviles navales.

⁵⁴ Plan de Operaciones Azul y Blanco, págs. 2 a 13, Archivo DEH-FAA.

⁵⁵ COMISIÓN DE ANÁLISIS..., (*Informe Rattenbach*), *Informe final...*, op. cit.

⁵⁶ Plan de Operaciones Azul y Blanco, última hoja 1-1, ejemplar 01 escrita a máquina en septiembre de 1982, Archivo DEH-FAA.

⁵⁷ “Responsabilidades y Competencias de las Fuerzas Armadas Argentinas en Operaciones de Guerra”, en Resolución 1/69 del 31 de enero de 1969. Archivo DEH-FAA - C10/3B.

Planeamiento asumido por la Fuerza Aérea

A principios de enero de 1982, tal como se hacía anualmente, el Comandante de Operaciones Aéreas (COA), brigadier mayor Hellmuth C. Weber, remitió a sus unidades dependientes la directiva que determinaba la constitución y nómina del personal del Comando Aéreo Estratégico (CAE), Fuerza Aérea Sur (FAS), Fuerza Aérea Oeste (FAO) y las correspondientes Bases Aéreas Militares de Despliegue Operativo. En lo que respecta a la FAS, designó como comandante al brigadier Ernesto Horacio Crespo, como jefe de Estado Mayor de la FAS al brigadier Luis Guillermo Castellano, y jefe del Departamento Operaciones (A-3) al comodoro José Antonio Juliá.

El 25 de enero de 1982, el comandante de Operaciones Aéreas, enterado del planeamiento impuesto a la Comisión de Trabajo, le ordenó a su Departamento Planes que expusiera la apreciación inicial el 2 de febrero. Después de escucharla, el comandante concluyó que no se cumpliría ninguna suposición de la Junta Militar. Bajo su responsabilidad ordenó asumir como cierto que el Reino Unido reaccionaría militarmente y lo previó como una alternativa de la fase ocupación del Plan Azul y Blanco; además, dispuso que se planificaran las tareas que fuera necesario ejecutar con posterioridad.

En la apreciación de este nuevo Plan, se dieron por ciertas suposiciones no solo concernientes a la reacción británica, sino a los procedimientos que elegiría la Junta de Comandantes en Jefe, el Ejército y la Armada cuando la flota enemiga atacara a los efectivos en Malvinas, y cuál sería la mejor respuesta de la Fuerza Aérea para enfrentar una ofensiva aeromarítima.

En el Plan de Operaciones 2/82 Mantenimiento de la Soberanía —que sería completado en los primeros días de abril— se asignaban: 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, o 925 km); tareas de interdicción estratégica de la flota del Reino Unido y operaciones aéreas tácticas en las islas mediante tareas de exploración y reconocimiento, apoyo de fuego cercano, reconocimiento ofensivo y defensa aérea directa. Además, establecía medidas de coordinación con el Teatro de Operaciones (TOM y posterior TOAS⁵⁸), y con el comando que ejercería la conducción de los medios de la Fuerza Aérea (FAS), determinando que la orden inicial de ataque sería dada por el Comandante del Teatro y confirmada por el Comando Aéreo Estratégico. Disponía, también, que este último debía asistir a los requerimientos que le formulara su comando subordinado —la FAS— durante el desarrollo de las operaciones, sin interferir en su acción.

El plan fue redactado con el grado de detalle que le permitiese a la FAS realizar su planeamiento contribuyente con adecuada libertad de acción, estableciendo la prioridad de blanco a atacar y las medidas de coordinación.

A medida que avanzaba el planeamiento, se ordenó obtener imágenes detalladas del área Malvinas. Se realizaron dos misiones secretas. La primera, en febrero, simuló que uno de los aviones verificadores del Comando de Regiones Aéreas inspeccionaba las radioayudas del aeródromo malvinense; de esta formaba se velaba la verdadera actividad de fotografía aérea. La segunda, en marzo, durante un vuelo de traslado del vicecomodoro Roberto Gamen, se simuló una emergencia en el tren de aterrizaje para completar la tarea aerofotográfica. Las tripulaciones del Escuadrón Aerofotográfico de la II Brigada Aérea con aviones Learjet 35 A realizaron los relevamientos de Puerto Stanley y alrededores sin conocer el motivo real.

Mientras progresaban los estudios, los planificadores del Comando de Operaciones concluyeron que deberían montar una terminal de carga en el aeródromo de Stanley, y desplegar en Malvinas un escuadrón de vigilancia y control aéreo, otro de artillería antiaérea y una unidad aérea de ataque para ejecutar acciones ofensivas en apoyo de las fuerzas terrestres. La acción demandaba un despliegue previo al litoral patagónico y alistar bases aéreas mili-

⁵⁸ TOM: Teatro de Operaciones Malvinas. TOAS: Teatro de Operaciones Atlántico Sur.

tares en posiciones relativas favorables. Se repasaron las tareas del plan de capacidades vigente, elaborado sobre la hipótesis de conflicto con Chile. El dispositivo previsto para organizar ese orden de batalla se adaptaba con facilidad para la operación en Malvinas.

Desde los aeródromos patagónicos, los aviones de combate alcanzarían las Malvinas en el límite del radio de acción. Se confiaba en la aptitud y en la actitud de los pilotos, pero preocupaba la falta de preparación y de armamento apropiado para enfrentar un adversario aeronaval capacitado y equipado con tecnología de avanzada.

Se reconocieron deficiencias importantes:

- Reducida autonomía de las aeronaves de dotación.
- Falta de radares de a bordo para exploración aeromarítima.
- Falta de sistemas para reabastecer en vuelo a los Mirage III/EA y a los M-5 Dagger.
- Exigua cantidad de tanques de combustible eyectables.
- Solo dos reabastecedores KC-130 Hercules.
- Falta de equipamiento de autodefensa aire-aire de los IA-58 Pucará.
- Insuficiente armamento de los helicópteros.
- Carencia total de equipos de alarma de detección de radares de vigilancia y de tiro (RWS⁵⁹), y de contramedidas para neutralizar la aproximación de misiles antiaéreos.
- Insuficiente longitud de la pista de Stanley y la reducida plataforma de descarga.
- Falta de trajes antiexposición para las tripulaciones.
- Falta de elementos de visión nocturna.
- Falta de armas inteligentes para atacar y neutralizar buques con defensas misilísticas.

Solucionar alguno de estos inconvenientes podría salvar vidas. Así lo entendieron el comandante de Operaciones Aéreas, brigadier mayor Hellmuth Weber, y el comandante de Defensa, brigadier mayor Jorge A. Hughes, quienes gestionaron la obtención de los elementos en una carrera contra el tiempo. Aunque con pocas posibilidades de éxito, fueron impartidas las instrucciones más críticas. En la hora suprema de la verdad, consciente de los riesgos y limitaciones, la Fuerza Aérea aceptó el desafío que le imponía el destino, pero con una salvedad: asumía que el criterio «ocupar para negociar», expuesto en reiteradas oportunidades por la Junta Militar, sería respetado a rajatabla.

Por esa causa se dio por sentado que, ante la amenaza de una respuesta armada del Reino Unido, la Argentina haría lo imposible por impedir la confrontación. Y si esta era inevitable, el gobierno acordaría un cese del fuego sin llegar a la rendición. La Fuerza Aérea, con todos los medios disponibles, se fijó como objetivo contribuir con la disuasión y, llegado el caso, desgastar el poder aeronaval del enemigo para proporcionar tiempo y argumentos a los responsables de las negociaciones exteriores del país.

En un primer paso, las autoridades del Comando de Operaciones Aéreas decidieron adelantar el alistamiento. De los asientos de paz de los escuadrones aéreos, solo se consideraban utilizables las pistas de Comodoro Rivadavia y de Río Gallegos. Por esa causa, era necesario desplegar en el litoral patagónico la mayoría de las unidades lo antes posible. Para mantener el secreto, el despliegue no debía ser antes de la recuperación. Además, por no haberse previsto en la Comisión de Trabajo, se necesitaba la autorización de la Junta de Comandantes.

Hacía quince años que la Fuerza Aérea acondicionaba aeródromos para operar con los escuadrones aéreos móviles, en función de las hipótesis de conflicto en el marco regional. Tras sucesivas prácticas, se habían estudiado las instalaciones y subsanado las principales deficiencias. Se tenía relevada la capacidad de alojamiento, racionamiento, sanidad, abastecimiento, depósitos de combustible, facilidades de comunicaciones, infraestructura de transporte, puestos de comando y la seguridad en cada posible aeródromo de despliegue. El análisis consideraba, además, las demandas del personal desplegado y las necesidades de la población local para que no quedase desabastecida ante el incremento repentino de consumo.

⁵⁹ RWS: *Radar Warning System*, sistema de alerta radar.

Cada escuadrón aéreo se había trasladado repetidas veces a los aeródromos patagónicos y había operado con el personal adecuado para dicha zona, incluido el adiestramiento, el racionamiento y el hospedaje. Algunos sitios resultaban apropiados para servir de bases de apoyo a las operaciones en el Atlántico Sur. Solo faltaba la autorización de la Junta Militar y desplazar la Fuerza Aérea al sur del país. Galtieri no justificó el despliegue, a pesar de admitir el posible efecto disuasivo. Sostenía, con gran convicción, que no habría guerra. El Comando de Operaciones Aéreas insistió. Utilizó argumentos relacionados con el marco regional y la responsabilidad de adoptar medidas preventivas para evitar sorpresas. Agregó que, si los sorprendía en los asientos de paz, la reacción sería lenta, difícil e ineficaz.

Asimismo, incluyó en la planificación el cien por ciento de los medios de la Fuerza Aérea y parte de los aviones estatales y privados con las tripulaciones que se requerirían movilizar. El esfuerzo inicial recaería sobre el Comando Aéreo de Transporte, constituido con elementos de la I Brigada Aérea de El Palomar y reforzado con aeronaves civiles. La Fuerza Aérea Sur, que tradicionalmente se organizaba en el planeamiento del Marco Regional, soportaría el peso mayor de las operaciones. A este comando de nivel Táctico Superior se le asignaron la mayoría de las unidades de combate (aviones y artillería antiaérea) y de apoyo operativo (comunicaciones, fotografía, vigilancia y control aéreo).

Los Comandos de Material, Regiones Aéreas e Instrucción reunidos conformarían el Comando Logístico de la Fuerza Aérea que apoyaría con los elementos disponibles y con aquellos de adquisición cierta a los Comandos Aéreo de Defensa (CAD), Aéreo Estratégico (CAE), Aéreo de Transporte (CAT) y la Fuerza Aérea Sur (FAS) a implementarse, que ejercería la conducción de los medios aéreos desplegados. Además, si se extendía la hipótesis de guerra por intervención de Chile, apoyaría a los elementos de la Fuerza Aérea Oeste (FAO). Con este modo de acción, se trató de no modificar la doctrina sustentada por la Institución ni incorporar nuevos procedimientos a los practicados en ejercicios operativos de gabinete y/o en el terreno.

Misiones secretas del Grupo 1 Aerofotográfico

En los meses previos a la recuperación de las islas, y a efectos de realizar relevamientos fotográficos en Puerto Stanley y en las zonas aledañas al aeropuerto, el Comando de Operaciones Aéreas, en coordinación con la Jefatura III Planificación, le ordenó al Grupo 1 Aerofotográfico y al Escuadrón Learjet, ambos de la II Brigada Aérea de Paraná, desplegar a la Base Aérea Militar Río Gallegos.

La primera misión se realizó entre el 23 y el 26 de febrero. La zona de sobrevuelo designada para la operación aerofotográfica era Puerto Stanley, el aeródromo y sus alrededores. La tripulación estaba compuesta por: primer teniente Eduardo Bianco, capitanes Carlos Ronconi y Marcelo Lotufo, suboficial auxiliar Víctor Martinón, suboficial ayudante José Antonio Gordiola y cabo primero Juan Mothe.

El T-22 voló a Río Gallegos, donde la aeronave fue preparada para el relevamiento fotográfico. En la aproximación a Malvinas, la tripulación debía simular que se verificaban las marcaciones del equipo de VOR⁶⁰ del aeródromo de Puerto Stanley y, con la circulación que demandaba el supuesto estudio, fotografiar la pista y las zonas aledañas, en especial las costas próximas.

La operación fue coordinada con personal del Escuadrón Verificación Aérea que ya se encontraba desplegado en la isla. La misión simulada estuvo perfectamente velada pues el nuevo VR-17 de dotación, un Learjet 35 equipado para la tarea, ya había realizado con anterioridad otras verificaciones en Puerto Stanley.

⁶⁰ VOR: *Very High Frequency Omnidirectional Range*, radio faro omnidireccional de muy alta frecuencia. Sistema de radioayuda a la navegación que utilizan las aeronaves para seguir en vuelo una ruta preestablecida.

La misión se cumplió parcialmente por razones meteorológicas, ya que algunas de las áreas solicitadas se encontraban cubiertas por nubes que impedían el relevamiento fotográfico.

Los vuelos de febrero fueron:

- 23 de febrero: Paraná-Rosario-Aeroparque-Comodoro Rivadavia-Río Gallegos, vuelos de navegación y traslado.
- 24 de febrero: Río Gallegos-Malvinas-Río Gallegos, vuelo operativo.
- 25 de febrero: Río Gallegos-Malvinas-Río Gallegos, vuelo operativo.
- 26 de febrero: Río Gallegos-Malvinas-Río Gallegos, vuelo operativo.

Finalizada la misión, se retornó el mismo día a Aeroparque. Total de horas voladas en aerofotografía: 10 horas 30 minutos.

La segunda misión se realizó entre el 16 y el 19 de marzo con el Learjet 35 A matrícula T-23. La zona de sobrevuelo designada para la operación aerofotográfica era Puerto Stanley, el aeródromo y sus alrededores. La tripulación estaba compuesta por: capitán Narciso Juri, teniente Enrique Felice, suboficial auxiliar Víctor Martinón, cabo principal Ernesto Guevara y cabo Alejandro López.

El 19 se coordinó un vuelo a las islas con la excusa de transportar al vicecomodoro Roberto Gamen, representante argentino y jefe de LADE en Malvinas. El día se presentaba con probables huecos entre las nubes; si se insertaban entre los claros podrían fotografiar con calidad⁶¹. Se trataba del segundo intento hacia Malvinas, ya que el día anterior, el 18, no se había logrado por mala meteorología. Apenas despegaron abrieron la puerta ventral del cajón de fotografía que existe en el piso del Learjet 35 A para que el vidrio presurizado entrara rápidamente en contacto con la temperatura exterior. Así, volando relativamente bajo, se aproximaron a Malvinas.

En el trayecto fueron detectados por el radar del HMS *Endurance* que navegaba hacia las islas Georgias; el operador del buque les solicitaba en inglés que se identificaran. Los pilotos no respondieron. Solo hicieron contacto de radio con la torre de vuelo de Puerto Stanley. Realizaron la aproximación a la ciudad habiendo insertado en el navegador inercial las coordenadas de los puntos que sobrevolarían verticalmente.

En la primera corrida aerofotográfica aprovecharon el sol sobre la playa. La automaticidad del sistema permitió tomar algunas fotos laterales con una cámara de 35 mm. Continuamente se sucedían llamados de la torre de vuelo de Puerto Stanley que, a veces en inglés y otras en español, requería que se les informara el motivo del pasaje sobre su vertical. Los pilotos contestaban que estaban tratando de solucionar un problema con el tren de aterrizaje, que tenían indicación del instrumental que no se había trabado en posición «abajo» sino que había quedado en movimiento y sin traba.

En el tercer viraje de aproximación de la corrida aerofotográfica, ya las preguntas eran más incisivas y ordenaban descender. Desoyendo todas las indicaciones, se completaron dos pasadas más; ya llevaban cinco corridas perfectas grabadas en los almacenes pelliculares. Pero la meteorología pronto se tornó desfavorable, la nubosidad iba en aumento entre el avión, la ciudad y las playas que, luego sabrían los tripulantes, serían los puntos de desembarco.

Dado el tiempo transcurrido, unos 40 minutos en la zona, entendieron que no tenían más excusas para continuar y que no estaban dadas las condiciones meteorológicas adecuadas para proseguir. Decidieron abortar la misión e informaron a la torre de vuelo que, al no poder solucionar la falla del tren, optaban por retornar a Río Gallegos donde iban a contar con mejores condiciones de seguridad en caso de realizar un aterrizaje de emergencia.

Al regreso, en Río Gallegos, simularon también la misma situación, previendo posibles escenarios de espionaje chileno. Declararon la emergencia a la torre de vuelo, y esta instruyó a las aeronaves que tenían previsto decolar que lo hicieran y a las que debían aterrizar que se apresuraran. El Learjet con el tren de aterrizaje desplegado realizó un pasaje a baja altura

⁶¹ Testimonio escrito del suboficial mayor VGM (R) Víctor Martinón a la Comisión BANIM.



Learjet T-23 del Grupo1 Aerofotográfico - Gentileza: My. VGM (R) Caballero

paralelo a la pista y sobre la plataforma de aviones, mientras el operador de torre modulaba por radio que podía observar el tren como trabado.

Se dispusieron a aterrizar con los servicios de emergencia, ambulancia y camiones de bomberos al costado de la cabecera de la pista, listos para actuar. Cuando el Learjet aterrizó, lo acompañaron por detrás hasta que el avión se detuvo en la plataforma. Allí, personal de mantenimiento simuló que se estaba reparando el tren de aterrizaje. Luego, dentro de un hangar, el personal de fotógrafos descendió con las películas. La tripulación fue a almorzar y, después de un tiempo prudencial, los pilotos ordenaron la carga de combustible y presentaron nuevo plan de vuelo con destino a Puerto Stanley con el objeto de cumplir con la misión declarada: trasladar al vicecomodoro Roberto Gamen a las islas.

El Learjet despegó nuevamente rumbo a Puerto Stanley. Una vez aterrizados, el vicecomodoro Gamen descendió con los motores del avión en marcha. De inmediato, la aeronave volvió a cabecera y despegó evitando ser requisada por los militares británicos.

En la II Brigada Aérea de Paraná se procesó el material fotográfico registrado en ambos vuelos y se confeccionaron los mosaicos que serían utilizados en la planificación del desembarco del 2 de abril. El esfuerzo y la labor del Escuadrón Fotográfico de la II Brigada Aérea de Paraná resultaría invaluable para planear la Operación Rosario.

Los vuelos en marzo fueron:

- 16 de marzo: Paraná-Aeroparque-Río Gallegos, vuelos de navegación y traslado.
- 18 de marzo: vuelo local en Río Gallegos, no se pudo realizar el vuelo operativo por mala meteorología.
- 19 de marzo: Río Gallegos-Malvinas-Río Gallegos, vuelo operativo.
- 19 de marzo: Río Gallegos-Malvinas-Río Gallegos, segundo vuelo operativo.

Ese mismo 19, el T-23 se replegó en vuelo de navegación y traslado de Río Gallegos a Paraná con escala en Bahía Blanca. Total de horas voladas en aerofotografía: 6 horas 10 minutos.

Preparativos para recuperar Malvinas

El 26 de marzo, cuando se adelantó la recuperación, el brigadier mayor Weber, comandante de Operaciones Aéreas y a la vez titular del Comando Aéreo Estratégico, convocó a los comandantes de las unidades involucradas. En forma verbal les ordenó las tareas que debían cumplir para ejecutar el Plan contribuyente Azul y Blanco.

Entre los presentes se encontraban el brigadier Luis G. Castellano, que se desempeñaría como Comandante del Componente Aéreo en Malvinas, y el brigadier Enrique R. Valenzuela, Comandante Aéreo de Transporte. Weber puntualizó que el Comité Militar calculaba que la permanencia de las tropas en las islas se limitaría a cinco días como máximo. Con posterioridad, quedaría una pequeña fuerza conjunta para apoyar al gobierno militar de las islas.

Finalizada la exposición, el brigadier Castellano requirió que el personal designado para integrar su estado mayor se presentara en Comodoro Rivadavia a más tardar el domingo 28 de marzo. Asimismo, recibieron órdenes para actuar los jefes del Grupo de Operaciones Especiales, del Elemento de Control de Transporte Aéreo (ECTA) y del denominado Grupo Comando LADE que, encabezado por el vicecomodoro Roberto Gamen, debía facilitar el asalto aéreo al aeropuerto de Stanley. Posteriormente, estos grupos serían los responsables de montar provisoriamente la base aérea en el aeródromo, mientras que el Escuadrón VyCA armaría el radar TPS-43 para vigilancia y control del espacio aéreo.

El 27 de marzo, en un IA-50 G-II, viajaron a la IX Brigada Aérea los primeros miembros de la plana mayor del Componente Aéreo Malvinas, entre ellos el mayor Antonio F. González Iturbe. Al llegar, se presentó al brigadier Castellano, que en esos momentos mantenía una reunión con el comodoro Guillermo Mendiberri, designado jefe del Departamento A-2 Inteligencia. Ambos oficiales fueron los primeros en enterarse del propósito de su presencia en Comodoro Rivadavia.

El domingo 28 de marzo a las 09:00, con la finalidad encubierta de participar en un operativo vinculado con la hipótesis de conflicto con Chile, en un B-707 se trasladó gran parte del personal que trabajaría en los comandos en Malvinas y en la Fuerza Aérea Sur, junto con miembros del Grupo Operaciones Especiales (GOE), y del Grupo de Vigilancia y Control Aéreo (VyCA). Estos hombres se enteraron al día siguiente del verdadero propósito del despliegue. Desde ese momento, permanecieron acuartelados en la IX Brigada, atentos a la evolución de los acontecimientos en el Atlántico Sur.

Tareas del Grupo 1 de Transporte Aéreo

El 28 de marzo, a las 02:30, el jefe de operaciones del Comando Aéreo de Transporte y jefe del Grupo de Transporte, comodoro Jorge F. Martínez, fue convocado a las 09:00 al despacho del brigadier Weber, quien le impuso la situación y le ordenó planificar «una operación de asalto aéreo en las islas Malvinas». Antes de retirarse, el comodoro Martínez preguntó el motivo de la operación y se le respondió que era una «medida de diversión política».

De inmediato se convocó al jefe del Departamento Operaciones de la I Brigada Aérea y a los jefes de escuadrones. A las 11:00 debían presentarse en la Unidad con elementos de pernocte. Se realizó la reunión a las 14:00 y, en conocimiento del cometido, en total secreto se comenzó a planificar el Plan Aries 82, con la prohibición de comunicarse con el exterior. El plan fue presentado y aprobado por el Comando de Operaciones Aéreas el 30 de marzo, que fijó el 1 de abril como día de inicio, aunque por meteorología, la ejecución sería postergada 24 horas.

El 1 de abril a las 17:00, se convocó a las tripulaciones, que ignoraban el motivo de la reunión, con equipo de pernocte, en el Salón de Actos del Casino de Oficiales. El comodoro Martínez comenzó expresando: «Señores, van a tener oportunidad de alcanzar aquello que han soñado toda la vida, recuperar las queridas islas Malvinas». Profunda sorpresa en el auditorio, luego intensa y desbordada alegría. A continuación, expuso el motivo de la reunión, la orden de operaciones Aries 82, el asalto aéreo y los detalles de la tarea a realizar por el transporte aéreo militar. Los jefes de escuadrones impartieron aspectos particulares, y se finalizó la reunión con un repaso y una actualización de los procedimientos de supervivencia en el mar.

La tarea de la I Brigada Aérea era organizar un Puesto de Operaciones de Transporte Aéreo (POTA) en la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia, efectuar un asalto aéreo

por aterrizaje en el aeródromo de Stanley, y transportar el personal y el material que con urgencia se necesitara emplazar en las islas, para consolidar militarmente la recuperación e iniciar cuanto antes la administración de las instituciones civiles de Malvinas. De acuerdo con la programación de vuelos del plan Aries 82, se fijó el primer despegue de C-130H para las 20:00 de aquel 1 de abril.

El Grupo 1 de Transporte Aéreo intervendría con cuatro Hercules C-130H para el traslado de fuerzas especiales, tropas y material; cinco Fokker F-28 para el transporte de personal; un IA-50 G-II para tareas de enlace; y un Fokker F-27 para búsqueda y salvamento.

Conforme con las prioridades establecidas por el Comando Aéreo Estratégico, se fijó la siguiente precedencia de embarque:

- Grupo de Operaciones Especiales (GOE)
- Estado Mayor del Componente Aéreo del Teatro de Operaciones Malvinas (EMCA-TOM)
- Regimiento de Infantería 25 (RI 25)
- Compañía de Ingenieros de Combate 9
- Estado Mayor del Comando de la IX Brigada de Infantería
- Escuadrón de Vigilancia y Control Aéreo (VyCA) con un radar móvil
- Elemento de Control de Transporte Aéreo (ECTA)
- Terminal Aérea de Cargas
- Traslado de un helicóptero Bell 212
- Cajones con planchas de aluminio para ampliar la plataforma de estacionamiento en el aeródromo de Malvinas
- Medios para organizar los servicios del aeródromo militar en Stanley

El cargamento a trasladar incluía los abastecimientos y equipos de apoyo de las unidades comprometidas (armamento; municiones; vehículos; grupos electrógenos; antenas; equipos de radio, contraincendio, manipulación de cargas, alojamiento y racionamiento en campaña; abastecedoras y tanques portátiles; combustibles y lubricantes).

No se avizoraban mayores inconvenientes en cuanto a los procedimientos de vuelo. El aeródromo de Malvinas era frecuentado desde hacía años por las tripulaciones de la I Brigada Aérea. Se destacaban por su regularidad los integrantes de los escuadrones de F-27 y de F-28, que realizaban los servicios semanales de LADE. El último vuelo de línea a las islas se había ejecutado el 30 de marzo⁶².

Con el Escuadrón I Hércules no acontecía lo mismo. Solo escasas tripulaciones habían operado en las islas. Entre ellas, la que en febrero de 1981 había transportado elementos para la residencia del representante argentino ante la Comisión Consultiva Especial en Stanley⁶³; la que en septiembre de ese año había llevado víveres para los pobladores; y la tripulación del KC-130 TC-70 que el 7 de marzo de 1982 cumplía una tarea de exploración lejana sobre la zona de las islas Georgias, requerida por Cancillería y ordenada en forma directa por el titular del Comando de Operaciones Aéreas brigadier mayor Weber, con ruta prevista El Palomar-Río Gallegos-islas Georgias- Río Gallegos-El Palomar. En vuelo sobre el Atlántico Sur, se le presentó una emergencia por pérdida de combustible, debido a un desperfecto en una válvula de trasvase. Con el remanente, el avión no llegaba a Río Gallegos. La única alternativa era Malvinas. El comandante de aeronave, comodoro José María Pérez, se vio obligado a solicitar, a través de la Red Nacional de Emergencia, a un radioaficionado que hiciera enlace con otro en Malvinas para que requiriera que desbloquearan la pista que se encontraba deliberadamente obstruida porque tenían una operación de asalto. Merced a esta comunicación, fue autorizado a aterrizar tras 11 horas y 40 minutos de vuelo. Solucionada la falla técnica, el TC-70 reabasteció y completó la

⁶² RUBÉN OSCAR PALAZZI, *Puente aéreo a Malvinas*, Buenos Aires, Ediciones Aeroespacio, 1997, pág. 17.

⁶³ RUBÉN HORACIO CABANILLAS, *No apagues la luz cuando te vayas*, Buenos Aires, BM Press, 2004, pág. 82.

ruta prevista. Como navegador volaba el comodoro Roberto Mela que realizaba su último vuelo antes de su pase a retiro⁶⁴.

Las operaciones de transporte aéreo se ejecutarían en estrecha coordinación con los medios de las otras armas. La agrupación naval, Fuerza de Tareas 40 (FT-40) que había zarpado el domingo 28 de marzo, estaba constituida por una unidad de desembarco, un grupo de transporte, un grupo de escolta y un grupo de tareas especiales (buzos tácticos). A bordo del buque insignia, el destructor ARA *Santísima Trinidad*, viajaban el comandante de la fuerza de desembarco, contraalmirante Walter Allara; el comandante del Teatro de Operaciones Malvinas, general Osvaldo García; y el oficial de enlace de la Fuerza Aérea, vicecomodoro Alberto Alegría.

Tareas del Grupo de Operaciones Especiales

En los últimos días de marzo, el jefe del Departamento Planes citó al vicecomodoro Esteban L. Correa, jefe del Grupo de Operaciones Especiales (GOE), y le describió la tarea que debía ejecutar con la unidad: ocupar y asegurar el aeródromo de Stanley en estrecha coordinación con el asalto anfíbio del Batallón de Infantería de Marina 2 (BIM 2) y la Compañía C del Regimiento de Infantería 25 del Ejército. Los detalles finales del desembarco del GOE quedaron supeditados a la evolución de la situación y a los informes de inteligencia que remitiese desde Stanley el jefe del Grupo Comando LADE, vicecomodoro Roberto Gamen.

Previsiones del equipo de gobierno de las islas

Los jefes designados para asumir el gobierno de las Malvinas se organizaban y analizaban las medidas que aplicarían para ganar la buena voluntad de los isleños. Para dirigirlos en calidad de gobernador militar, la Junta había designado al Jefe III - Operaciones del Estado Mayor General del Ejército, general de brigada Mario B. Menéndez.

El general Galtieri le aseguró que su comisión no se prolongaría más allá de noviembre o de diciembre pues no esperaban complicaciones. Menéndez se apresuró a requerir que le nombraran los auxiliares, ya que en el archipiélago residían unas 1900 personas: 1420 nativos, 450 ciudadanos británicos y alrededor de 30 extranjeros (argentinos, canadienses, uruguayos, israelíes y estadounidenses, entre otros).

En respuesta a los requerimientos del general Menéndez, el gabinete quedaría constituido a partir del 5 de abril con las siguientes autoridades:

- Secretario General de Gobierno, comodoro Carlos F. Bloomer Reeve
- Secretario de Educación y Salud Pública, capitán de navío Barry M. Hussey
- Secretario de Obras Públicas, coronel Manuel R. Dorrego
- Secretario de Economía y Finanzas, coronel Oscar R. Chinni; auxiliares, mayor de Intendencia del Ejército Juan C. Hidalgo y capitán de corbeta Rodolfo V. Angelo
- Secretario de Comunicaciones, coronel Francisco E. Machinandarena
- Secretario de Justicia, vicecomodoro Eugenio Míari; auxiliar, capitán de corbeta Leopoldo Vinelli

La participación de la Fuerza Aérea Argentina en el gobierno implicaría una responsabilidad especial. De las tres armas, era la única cuyos hombres habían convivido con la población isleña colaborando con el desarrollo de la infraestructura malvinense o en aspectos relativos al bienestar de la comunidad (abastecimientos, atención sanitaria y educación). El esfuerzo de los diez años de servicios previos le había permitido familiarizarse y comprender la compleja relación pobladores - gobierno de administración británica - gobierno argentino. Las innumerables tareas de apoyo realizadas por el personal de la Fuerza Aérea — incluidos requerimientos humanitarios — se cumplieron profesionalmente con un elevado espíritu

⁶⁴ Testimonio escrito del brigadier VGM (R) Jorge Martínez a la Comisión BANIM.

de servicio, mejorando la calidad de vida de los pobladores, rompiendo el aislamiento y permitiendo la comunicación directa con Argentina. Este acercamiento, sumado a la participación en la mayoría de los proyectos para Malvinas, la comprometía a que la administración fuese lo más eficiente posible.

Representante de la Fuerza Aérea

El comodoro Carlos F. Bloomer Reeve había cumplido funciones de representante argentino ante la Comisión Consultiva Especial y jefe de LADE en Malvinas entre 1974 y 1976; además, como jefe de gabinete del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, había participado en las rondas de conversaciones formales e informales entre 1979 y marzo de 1981. En 1982 se desempeñaba como agregado aeronáutico a la Embajada Argentina en la República Federal de Alemania. Posiblemente, era el integrante del gabinete que mejor conocía la realidad malvinense.

La mañana del 27 de marzo, Bloomer Reeve recibió en Bonn la orden de trasladarse de inmediato a Buenos Aires para asistir a la firma del contrato con la empresa Dornier por el diseño del IA-63 Pampa. A las 09:00 de la mañana del 28, arribó a Ezeiza, donde lo esperaba el jefe de aeropuerto para informarle que debía comunicarse con el brigadier general Basilio Lami Dozo. Este, a su vez, lo derivó al brigadier mayor Sigfrido M. Plessl. Se reunieron en la mañana siguiente. Plessl explicó los planes de recuperación de las islas y las previsiones de la Junta. Luego, le expresó la confianza que la Fuerza Aérea tenía por su experiencia en Malvinas y en la Cancillería. Le ordenó presentarse al general Menéndez, a las 11:00, en el Estado Mayor General de Ejército. Le recomendó la más absoluta reserva advirtiéndole que ningún mando conocía los planes.

Ambos oficiales coincidieron en la inconsistencia de la apreciación respecto de la actitud del gobierno británico y de su capacidad de reacción militar. Sin embargo, se manifestaron esperanzados en que una acción diplomática inteligente y madura evitaría un enfrentamiento armado cuyo resultado no se estimaba favorable. Impuesto de la tarea, Bloomer asistió a la reunión informativa convocada por Menéndez. El general explicó a los designados que las islas serían consideradas como una provincia, que él asumiría el cargo de gobernador y que ellos formarían el gabinete con responsabilidad directa sobre la población civil. Todos se sorprendieron cuando les informó que la recuperación estaba prevista para el 1 o el 2 de abril. Solo el capitán de navío Hussey había percibido cierta anormalidad por el movimiento inusual de buques.

Una vez recuperadas las islas y levantado el secreto, Bloomer, a pesar de conocer el ambiente isleño, consultó las últimas novedades en el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto. El coronel (R) Luis González Balcarce, asesor de la Dirección General de Antártida y Malvinas desde 1970, cuando reconoció a Bloomer, interpretó el motivo del asesoramiento que requería y le facilitó la documentación disponible y la enviada por Gilobert, en la que advertía sobre la agitación que se vivía en Stanley.

Sobre la base de los datos, en sucesivas reuniones se decidió organizar el gobierno sobre la estructura vigente, habitual para los pobladores. Se podrían utilizar las redes de comunicaciones y contar con los funcionarios locales que, sin muchas alternativas de conseguir empleo, agradecerían la posibilidad de mantener el puesto. Los sentimientos patrióticos y el temor a ser tildados de colaboracionistas podrían ser salvados con la excusa de que se trataba de servir a sus conciudadanos. Se esperaba obtener cierta eficacia en la gestión.

Faltaba completar el gabinete con oficiales especialistas en justicia, contabilidad y finanzas. La ley y el orden se asegurarían, al principio, con efectivos de la policía militar. El gobernador encabezaría la conducción, secundado por un secretario jefe del que dependerían las superintendencias de los organismos administrativos básicos. La tesorería respondería directamente al gobernador, excepto en ciertas funciones propias del secretario jefe. Además, existirían dos consejos electivos; uno, con funciones legislativas; y el otro, con ejecutivas. Ambos presididos por el gobernador, y asistidos por el secretario jefe y el tesorero.

Segunda parte

Abril de 1982



Capítulo 3

Recuperación de las islas



Los días previos

El jueves 30 de marzo de 1982, el vicecomodoro Héctor Gilbert llegó a Stanley en un Fokker F-28, en el que sería el último servicio regular de Líneas Aéreas del Estado (LADE) a las islas. Con la excusa de impedir actitudes hostiles, el Fokker F-28 de LADE fue custodiado por marines armados. Resultaba evidente que deseaban impedir el posible descenso de comandos argentinos ocultos en el avión. Su arribo, tras los desmanes en la oficina comercial de la empresa aérea en represalia por el episodio de Davidoff en las Georgias, despertó la inmediata suspicacia de las autoridades, pues ya estaban al tanto de que una Fuerza de Tareas había zarpado rumbo al Atlántico Sur⁶⁵.

Gilbert explicó que concurría para evaluar la situación después del atentado contra el local de LADE y que trataría de apaciguar los ánimos. Al entrar en el pueblo, todo se veía normal. Los vecinos no parecían abrigar ninguna sospecha por su visita y lo saludaban con la cordialidad habitual. Sin embargo, bastaba escuchar la radio local para darse cuenta de lo contrario. Gilbert solicitó una audiencia con las autoridades, que le fue concedida para el día siguiente.

En la casa del vicecomodoro Gamen, LADE House, se montó un sofisticado equipo de comunicaciones llevado en el vuelo para cursar mensajes codificados. La instalación se hizo a la vista de los pobladores, pues no hubo forma de disimular el traslado de los bultos ni el trabajo de los técnicos con las antenas, a pesar de que se emplearon algunas horas de noche.

El miércoles 31, Gilbert concurrió a la gobernación acompañado por Gamen, ajeno por completo de la inminente operación. Al ingresar al despacho del gobernador, notaron que se llevaba a cabo una reunión de gabinete con la presencia del secretario de gobierno, Dick Baker, otros funcionarios y el mayor Mike Norman, nuevo jefe de los Royal Marines a cargo de la guarnición del Destacamento Naval 8901. Sobre la mesa estaba desplegado un mapa de la península.

A continuación de las saluciones, los británicos atendieron las explicaciones de Gilbert tratando de justificar su visita. Al finalizar, el gobernador Hunt le dijo que estaban sumamente preocupados por la escalada del conflicto y le recordó lo expresado en su despedida, en clara alusión a la confesión de su pesimismo con respecto al desenlace de la disputa.

Al salir, Gamen se mostró sorprendido por el tenor de la conversación, cuyo verdadero significado no alcanzaba a comprender. De acuerdo con la información que había recibido en Buenos Aires cuando viajó en los primeros días de marzo, los preparativos apuntaban a enfrentar una crisis probable, pero nunca en lo inmediato. De allí su alarma ante la confirmación de Gilbert acerca de la ejecución de los planes y del pronto desembarco de las tropas argentinas.

Después de semejante revelación, el tiempo transcurrió con aparente normalidad. La población local trataba de disimular la ansiedad. El resto de los argentinos, ignorantes de lo que ocurría, cumplían sus tareas habituales discretamente vigilados por miembros de las Falkland Islands Defence Force (FIDF)⁶⁶.

Alrededor de las 19:00 del 31 de marzo, la radio de Stanley difundió en las islas que la flota argentina se había demorado por una tormenta en alta mar y que su llegada se atrasaría veinticuatro horas. Esto despejó las dudas, los británicos no solo conocían la situación, sino que tenían ubicada con precisión las unidades navales de superficie. Entre tanto, estas noticias y las novedades en Stanley eran retransmitidas en código al comando de la fuerza de desembarco a través de las estaciones de LADE en Buenos Aires y en Comodoro Rivadavia.

⁶⁵ RUBÉN OSCAR MORO, *Historia del Conflicto del Atlántico Sur (La guerra inaudita)*, Escuela de Guerra Aérea de la Fuerza Aérea Argentina, N.º 135/136, Buenos Aires, 1985, pág. 59.

⁶⁶ FIDF, Fuerza de Defensa de las Islas Falkland, en sus siglas en inglés.

En la mañana del 1 de abril, Gilbert y Gamen evaluaron cómo apoyar el asalto aéreo al aeropuerto sin involucrar a los empleados de LADE. Cuanto menos personal interviniera, mayor sería la probabilidad de alcanzar el objetivo. Cuando llegara la ocasión, se aproximarían a la pista, por separado, a pie y a campo traviesa para no ser descubiertos.

Si bien en Stanley la actividad era normal, con oficinas públicas y negocios abiertos, en el ambiente se sentía una gran tensión. Al mediodía, Danny Borland (el meteorologista del aeropuerto) invitó a Gilbert y a Gamen a cenar en su casa. Esto significaba un impedimento insalvable para cubrir los 10 km que distaba la pista de aterrizaje y llegar con tiempo suficiente para el asalto aéreo. Con ese ardid, los británicos retendrían a los jefes argentinos sin apresarlos; una situación similar viviría el resto de sus compatriotas.

Cerca de las 14:00 de ese 1 de abril, Reinaldo Reid, un anglo-argentino de larga residencia en la capital malvinense, informó a Gamen que la pista estaba bloqueada con vehículos para evitar aterrizajes. Solo se encontraba habilitado un pequeño tramo para el avión Britten Norman Islander, propiedad del gobernador Hunt, que patrullaba el mar adyacente. A las 17:00, la radio informó que la aeronave había constatado la cercanía de la flota argentina y convocó a los voluntarios de la Falkland Islands Defence Force para ocupar sus puestos. Según la apreciación de la distancia y la velocidad de desplazamiento de los buques, el locutor anunció que se preveía que la invasión comenzaría a partir de las 22:00.

Mientras tanto, a las 18:10, empleando palabras en clave como «obstáculos» y «confortablemente alojados», el vicecomodoro Gilbert informaba al comando el estado de la pista⁶⁷. Estas circunstancias, sumadas a los inconvenientes sufridos como consecuencia de la tormenta del día anterior —el oleaje había soltado las amarras de un helicóptero inutilizándolo—, obligaron al comandante de la Fuerza de Tareas 40 a redistribuir las tareas y a modificar la secuencia de la ejecución.

Antes de las 19:00, según las costumbres británicas, Gilbert y Gamen cenaban en la casa de Borland. La reunión se desarrolló en un clima tenso y de extraña cortesía. Desde una habitación contigua, como en sordina, se oían las informaciones y órdenes que se transmitían a través de la radio. Los argentinos trataban de interpretar los mensajes, en los que se utilizaba un inglés deformado, mezcla quizá de *cokney* o argot londinense y gaélico.

La cena finalizó a las 21:00, y los argentinos se dirigieron a la residencia de Gamen. Al llegar, la hallaron custodiada por cuatro milicianos armados de la Falkland Islands Defence Force. Analizaron la situación: la guardia les impedía moverse, la pista se encontraba bloqueada, y las tropas estaban desplegadas y en apresto. Persuadidos de la imposibilidad de que se ejecutara el asalto aéreo, desistieron de ir al aeropuerto. A todo esto, policías y miembros de las fuerzas de defensa recorrían los domicilios de los argentinos residentes. Los varones mayores de edad fueron internados, bajo vigilancia armada, en el Town Hall.

Por otro lado, desde hacía varios días un grupo de periodistas extranjeros y un reportero gráfico argentino permanecían en el pueblo para cubrir los acontecimientos relacionados con el viaje de Davidoff y los movimientos navales para desalojar a los chatarreros. Esa noche, los británicos los ubicaron en dependencias de la gobernación.

A partir de las 22:00 del 1 de abril, en los horarios preestablecidos, Gilbert y Gamen trataron de contactarse por radio con la Fuerza de Tareas 40. Los intentos se repitieron cada dos horas, hasta que en la madrugada del 2 comenzaron a escuchar el fuego de las armas.

Se inicia el asalto aéreo

En la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia, la madrugada del 2 de abril arrancó con un movimiento inusitado. A las 00:15 aterrizó el F-28 matrícula TC-51 llevando a bordo al comandante de Transporte Aéreo, brigadier Enrique R. Valenzuela. Inmediatamente después, arribaron tres C-130H y dos F-28 más. A partir de la 01:00, llegaron un C-130 y un KC-130,

⁶⁷ "Diario de Guerra del Comando Aéreo Estratégico" del 1 de abril de 1982. Archivo DEH-FAA.



Obstáculos dispersados en la pista de Malvinas el 2 de abril - Gentileza: Archivo G.1 Comunicaciones Escuela

y los vehículos con los efectivos del Regimiento de Infantería 25 que no habían viajado con la Fuerza de Tareas 40, la Compañía de Ingenieros de Combate 9 y elementos del Comando de la IX Brigada de Infantería. A las 04:00, comenzó el embarque del personal y del material. La fase Asalto de la Orden de Operaciones Aries 82 se ponía en marcha.

A las 05:15, el Litro 1 (C-130H matrícula TC-68) despegó de Comodoro Rivadavia rumbo a Malvinas. En la bodega viajaban los hombres que consolidarían la ocupación: 108 pasajeros en total que integrarían el Estado Mayor del Componente Aéreo del Teatro de Operaciones Malvinas (TOM), comandos del Grupo de Operaciones Especiales (GOE), el Elemento Control de Transporte Aéreo (ECTA), material para la Terminal Aérea de Cargas (TAC), personal y material del Grupo 1 de Comunicaciones Escuela (G1CE), y efectivos del Ejército con dos *jeep*. El personal de Fuerza Aérea debía hacerse cargo del aeródromo y organizar los medios de apoyo operativo para dar soporte a la operación de transporte aéreo.

Cerca de las islas, cuando ya amanecía, el TC-68 estableció contacto radial con los buques de la flota y recibió la orden de no aterrizar. La situación no estaba definida y aún se combatía en las cercanías del aeropuerto; por lo tanto, orbitó en espera durante dos horas.

A las 07:00 finalizó la conquista del aeródromo. Sin oposición, una sección de la Compañía C del Regimiento de Infantería 25 que dependía del teniente coronel Mohamed Alí Seineldín, apoyada por una compañía del Batallón de Infantería de Marina 2, removió los obstáculos, las máquinas viales y los vehículos volcados que impedían la operación aérea. A las 07:30 la pista estaba despejada.

A las 08:30 se autorizó el aterrizaje y, como precaución, se abrieron las puertas del avión en vuelo para que el GOE se apostara con sus armas, ya que sobrevolarían unos mil metros de campo abierto. El LITRO 1 tocó suelo malvinense a las 08:45. Si bien no hubo resistencia armada, de acuerdo con las definiciones doctrinarias de la Fuerza Aérea, esta tarea de asalto aéreo con entrega por aterrizaje fue la primera operación aérea de combate del conflicto Malvinas.

Ni bien la aeronave detuvo su marcha, los 29 comandos del GOE, a órdenes del vicecomodoro Esteban Luis Correa, descendieron agazapados en dos columnas en posición de combate rodeando el avión, a fin de protegerlo ante un posible ataque ya que se desconocía si realmente el aeropuerto estaba liberado. Constatado que no había resistencia enemiga en el lugar, el jefe del GOE autorizó a descender al resto del pasaje.

Mientras se escuchaba la metralla en la ciudad, los comandos revisaron en forma exhaustiva las instalaciones en búsqueda de trampas cazabobos, armas u otros elementos que pudieran constituir algún riesgo. A medida que aseguraban las dependencias (torre de control, hangares, comunicaciones, planta de combustible, etc.) eran entregadas a los encargados de establecer los servicios generales y especiales que se ocuparían de operar el aeródromo y de controlar el tránsito aéreo.

Divididos en patrullas, los efectivos del GOE se distribuyeron por distintos sectores del aeropuerto rastrellando sus alrededores, donde encontraron municiones y pertrechos abandonados. Al terminar, ocuparon un hangar y descargaron los equipos y vituallas, mientras se preparaban los puestos de guardia para custodiar el aeródromo.

El GOE proporcionaría la seguridad y defensa del objetivo hasta el 3 de abril, cuando sería relevado por una compañía proveniente de la IX Brigada Aérea, que continuaría con las tareas asignadas.

Tal como establecía el Plan Aries 82, detrás del TC-68 se sucederían otros tres C-130 y cuatro Fokker F-28, indicativos LITRO 2 a 8, que completarían la fase Asalto Aéreo.

Acontecimientos en la ciudad

Confinados en la residencia argentina durante la noche del 1 al 2 de abril, los vicecomandantes Gamen y Gilbert se enteraron del curso que seguían las acciones a través de la radio de Stanley. Cerca de las 09:00 de la mañana, cuando el fuego se había concentrado sobre la gobernación, Hunt telefoneó a Gilbert y en tono imperativo le exigió que intercediera para detener el asalto. Como no tenía forma de contactarse con las tropas argentinas, convinieron en que iría a su despacho para buscar una solución.

Gilbert recorrió los 300 metros que lo separaban de la casa de gobierno enarbolando una bandera blanca, mientras la infantería argentina continuaba disparando, ajena a las negociaciones. Desde sus posiciones, los defensores isleños con gestos de alivio lo alentaron a seguir avanzando. Al llegar, fue recibido por el jefe de los marines, que lo acompañó ante Hunt y Baker. A su paso, observó que se había quemado documentación y que varias máquinas cifradoras estaban destruidas en el suelo. Sin mediar palabra, el gobernador le pidió que se contactase con el comandante de la Fuerza de Tareas y que, en nombre de la corona, le exigiese el inmediato cese del fuego y el retiro de las tropas. Gilbert sabía que solo era una fórmula, pero aun así no podía creer lo que estaba escuchando y le recordó que la desproporción de las fuerzas constituiría una situación insostenible para los británicos. También, le informó sobre la decisión de no producir bajas y el compromiso de tratar con respeto al personal militar y civil de las islas.

Los argumentos de Gilbert no convencieron a Hunt, y solo el peso de la realidad lo persuadió de aceptar la capitulación. Como el asedio sobre la gobernación no disminuía, decidieron encontrarse con el comandante de las fuerzas de desembarco.

Gilbert y Baker se dirigieron a la estación de radio para transmitir un mensaje al comandante argentino, con la certeza de que la tendría sintonizada al igual que los isleños. Primero, Gilbert le explicó a la población las medidas que tomarían las autoridades argentinas y que en ningún momento afectarían sus intereses. Luego, se dirigió al contraalmirante Carlos A. Büsser y le informó la disposición del gobernador de formalizar la rendición y, como era necesaria su presencia, lo invitó a encontrarse frente a la iglesia católica de Santa María para concurrir juntos a la reunión con Hunt.

No se sabía, a ciencia cierta, si Büsser había recibido el mensaje. Durante la espera, llegaron noticias de que los buques de carga estaban cerca de Stanley y que otro C-130H aterrizaba en la pista. Minutos más tarde, Büsser se acercó a la iglesia, desarmado y acompañado por sus ayudantes. Mientras caminaban hacia la casa de gobierno, Gilbert le explicó los detalles de la conversación con Hunt.

Las tropas argentinas dispararon hasta que el contraalmirante ordenó suspender el fuego. El gobernador le repitió la exigencia del retiro de las tropas. El comandante argentino le aconsejó deponer las armas. Hunt acató y ordenó al jefe de los marines organizar la entrega. En ese momento, Büsser le preguntó si podía tener el honor de estrechar su mano en reconocimiento del desempeño valiente de sus hombres. Hunt, sorprendido, accedió y le pidió a Gilbert que fueran a socorrer a los heridos. Se dirigieron a la parte posterior de la casa, donde yacían algunos combatientes argentinos. De inmediato, llevaron al hospital al capitán de corbeta Pedro E. Giachino, el herido de mayor gravedad, que falleció poco después y fue la única baja fatal.

Tras el alto del fuego, la confusión fue completa. Desde los cuatro puntos cardinales las tropas argentinas y las británicas convergían hacia la casa de gobierno sin tener clara la situación. Agotados, nerviosos, se cruzaban con sus armas cargadas. A media mañana, procedente del destructor *Santísima Trinidad*, arribó el helicóptero que trasladaba al general de división Osvaldo García, al contraalmirante Walter Allara y a los miembros del Estado Mayor.

Continúa el asalto aéreo

Detrás del TC-68, se sucedieron las restantes aeronaves. A las 09:20 aterrizó el LITRO 2 (C-130H matrícula TC-63) transportando veinticinco efectivos de Ejército y una cantidad similar de la Compañía de Soldados del Escuadrón de Tropas de la IX Brigada Aérea que asistiría al GOE en las funciones de Terminal de Carga y Seguridad. El LITRO 3 (C-130H matrícula TC-64) arribó a las 09:45 con efectivos del Ejército, un *jeep* y el resto de la compañía de soldados de la IX Brigada Aérea transportando en total 100 pasajeros. El LITRO 4 no pudo salir de Comodoro Rivadavia en el horario estipulado por problemas técnicos (lo haría por la tarde). Los LITRO 5, 6, 7 y 8 (F-28 matrículas TC-51, TC-54, TC-52 y TC-55) aterrizaron en Malvinas a las 09:55, 10:50, 11:05 y 11:10 respectivamente, con cincuenta y cuatro pasajeros cada uno. Ya entrada la noche, el LITRO 4 (C-130H matrícula TC-65) arribó a las 20:05 con el radar TPS-43 del Grupo 2 VyCA y un vehículo.

Detalle de los vuelos de la fase Asalto Aéreo:

LITRO 1 (C-130H matrícula TC-68). Tripulación: comodoro Carlos J. Beltramone, vicecomodoro Alfredo A. Cano, comodoro Roberto F. Mela, suboficial ayudante Juan Rydzik, cabo principal Mario E. Cemino, suboficiales ayudantes Manuel R. Carabajal y Ramón A. Pajón, y suboficial auxiliar Carlos A. Salzano. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 05:15 y arribó a Malvinas a las 08:45. Volvió a salir a las 09:20 y aterrizó en Comodoro Rivadavia a las 11:30.

LITRO 2 (C-130H matrícula TC-63). Tripulación: vicecomodoro Alberto Vianna, capitanes Andrés F. Valle y Roberto M. Cerruti, suboficial principal Pedro E. Razzini, suboficiales auxiliares Oscar A. Ardizzoni y Carlos D. Nazzari, suboficial ayudante Juan E. Marnoni y cabo principal Ricardo O. Figueroa. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 06:20 y arribó a Malvinas a las 09:20. Volvió a salir a las 09:50 y aterrizó en Comodoro Rivadavia a las 11:50.

LITRO 3 (C-130H matrícula TC-64). Tripulación: mayor Rubén O. Palazzi, vicecomodoros Julio C. Sanchotena y Adrián J. Speranza, suboficial auxiliar Juan C. Romero, cabo principal José L. Torres, suboficiales principales Américo A. Arévalo y Carlos A. Sánchez, y cabo principal Juan B. Reynoso. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 06:55 y aterrizó en Malvinas a las 09:45. Volvió a salir a las 10:00 y aterrizó en Comodoro Rivadavia a las 12:00.

LITRO 5 (F-28 matrícula TC-51). Tripulación: brigadier Enrique R. Valenzuela, capitanes Agustín A. Míguez y Antonio F. Fazio Carreras, suboficial principal Julián Rodríguez, cabo primero Gerardo F. Roldán y suboficial ayudante Carlos A. Martínez. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:15 y aterrizó en Malvinas a las 09:55. Volvió a salir a las 10:45 y aterrizó en Comodoro Rivadavia a las 12:15.

LITRO 6 (F-28 matrícula TC-53). Tripulación: vicecomodoro Oscar J. Bahamondes, mayor Carlos H. González, suboficial ayudante Héctor A. García, cabo primero Osvaldo Puñet y suboficial ayudante Enrique R. Prince. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:15 y aterrizó en Malvinas a las 10:50. Volvió a salir a las 11:10 y aterrizó en Comodoro Rivadavia a las 12:40.

LITRO 7 (F-28 matrícula TC-52). Tripulación: mayores Raúl E. Echenique y Héctor M. Pupek, cabo principal Juan R. Medina, suboficial auxiliar Carlos N. Verasay, cabo primero Ramón O. Avendaño. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:30 y aterrizó en Malvinas a las 11:05. Volvió a salir a las 11:30 y aterrizó en Comodoro Rivadavia a las 12:50.

LITRO 8 (F-28 matrícula TC-55). Tripulación: vicecomodoro Eduardo J. Amores, capitán Ricardo L. Altamirano, suboficial principal Roberto Verdú, cabo principal Jorge L. Gamba y suboficial auxiliar Hugo J. Ochoa. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:45 y aterrizó en Malvinas a las 11:10. Volvió a salir a las 19:45 y aterrizó en Comodoro Rivadavia a las 21:15.

LITRO 4 (C-130H matrícula TC-65). Tripulación: mayor Julio A. Domínguez, vicecomodoro Rubén O. Moro, mayor Jorge A. Valdecantos, suboficiales auxiliares Ranulfo M. Lozano y Juan C. Hümöller, suboficial auxiliar Roberto M. Ovejero, suboficial principal Domingo G. Farías y cabo principal Horacio R. González. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 17:55 y aterrizó en Malvinas a las 20:05. Volvió a salir a las 20:50 y aterrizó en Comodoro Rivadavia a las 22:45.

Con este último vuelo, se completó la fase Asalto Aéreo del Plan Aries 82 del Comando Aéreo de Transporte. Antes del mediodía, con excepción del LITRO 4, habían cruzado el Estado Mayor de la IX Brigada de Infantería, la masa del Regimiento de Infantería 25 y la Compañía de Ingenieros 9. Los cincuenta soldados de la IX Brigada Aérea se constituyeron en el primer contingente de tropas de la Fuerza Aérea en pisar suelo malvinense.

Durante las primeras horas del asalto aéreo, se suscitó un difícil desacuerdo entre los mandos de la Armada presentes ya en Malvinas y las autoridades de la Fuerza Aérea que acababan de llegar para tomar a su cargo la operación y control del aeródromo. La desinteligencia radicaba en que cada Fuerza había recibido diferentes instrucciones sobre la conducción del aeródromo, la pista y las instalaciones.

El Comando de Operaciones Aéreas en su planificación no había contemplado la participación de los aviones de transporte de la Armada y conforme con esta decisión actuaba el personal de la Fuerza Aérea. Sin embargo, cuando nadie lo esperaba, el F-28 matrícula 5-T-20 de la Armada, en el que viajaba el comandante de la Aviación Naval, contraalmirante Carlos García Boll, solicitó permiso para aterrizar, tomar el control del aeródromo y habilitar una base aeronaval. No se lo autorizó hasta una hora más tarde, cuando intervinieron los contraalmirantes Carlos Büsser y Walter Allara, quienes acordaron con el brigadier Luis Castellano, comandante del Componente Aéreo, y se revió la decisión⁶⁸.

Por otro lado, la premura en la planificación previa a la ocupación planteó otros problemas que no pudieron ser subsanados con acuerdos verbales como el citado, y que influirían en el desarrollo de las operaciones. En principio, no se coordinaron los vuelos entre la Fuerza Aérea y la Armada a efectos de escalonar los arribos y despegues, y racionalizar así el reducido espacio de estacionamiento disponible en el Aeródromo Malvinas⁶⁹.

⁶⁸ Testimonio del brigadier Luis Guillermo Castellano, Archivo DEH-FAA. Al regresar, este avión trasladó los restos del capitán de corbeta Pedro E. Giachino.

⁶⁹ El 3 de abril al mediodía, aterrizaron en la BAM Malvinas dos aviones S2E Tracker de la Armada. Las aeronaves ocuparon una parte de la plataforma de aviones del aeródromo dificultando la descarga de los sucesivos vuelos de C-130 y F-28 que procedían del continente sin solución de continuidad, obligando a descargar parte de los medios en la calle de rodaje y en las cabeceras de la pista. Este tema escaló directamente a un requerimiento del brigadier Castellano al comandante de la FAS. El 11 de abril, sin haber efectuado un solo vuelo de exploración que justificase su despliegue a Malvinas, ambos Tracker regresaron a Espora.



Marines británicos ingresan al C-130 que los llevará al continente - BANIM DEH-FAA

La rendición de Puerto Stanley

El brigadier Castellano abandonó el aeródromo a las 10:45 y se dirigió al poblado para presentarse ante las autoridades argentinas. En esas circunstancias, se enteró de que se estaba preparando la ceremonia para izar oficialmente la bandera frente a la casa de gobierno. Sin tiempo para organizar una concurrencia más formal, el brigadier ordenó al personal disponible que se dirigiese al sector donde estaba el mástil⁷⁰.

Minutos después, el vicecomodoro Gilbert acompañó a Hunt y a Baker hasta el Town Hall. Allí, se oficializó la rendición ante el general García, con la presencia de los comandantes de las fuerzas que habían actuado y del periodismo. Al enterarse de que esa tarde sería evacuado, Hunt dijo que deseaba retirarse de las islas con dignidad, vistiendo el uniforme de gobernador y a bordo de su automóvil oficial, el tradicional Austin.

Al llegar al recinto, el general García, con actitud cordial, le tendió la mano. Hunt, cruzando las suyas en la espalda, se negó. Dijo que lo sentía, pero que le resultaba imposible estrechársela dadas las circunstancias. Le comunicaron que sería deportado a Montevideo, junto con las tropas, y que se accedía al pedido. Baker permanecería temporalmente en Stanley para facilitar la transferencia de la administración.

Gilbert fue designado acompañante y custodio de Hunt y de su familia hasta que partieran. El exgobernador pidió que le explicara al general García —que había quedado desairado— que en esa situación no era apropiado tener manifestaciones públicas de confraternidad y que si bien se había negado a saludarlo no era por cuestiones personales. Asimismo, le encargó a Gilbert que se interesara por el cuidado del Islander, su avión particular, pues lo acababa de comprar y estaba guardado en un hangar del aeropuerto, en espera del barco que regularmente traía el abastecimiento para trasladarlo al Reino Unido. El compromiso fue cumplido con celo, con la colaboración del personal de la Fuerza Aérea⁷¹.

Cerca de las 16:00, con su vistoso y colorido uniforme, Hunt, la esposa y el hijo subieron al viejo automóvil. Gilbert apreció la intimidad del momento y, antes de que el vehículo arrancara, se despidió. Hunt agradeció emocionado mientras su esposa le decía: «No te preocupes, Héctor, ésta es la tercera vez que nos echan de un destino». Mientras se dirigían al aeropuerto, a lo largo del recorrido los malvinenses los despedían agitando las manos.

⁷⁰ Testimonio del brigadier Luis Guillermo Castellano, Archivo DEH-FAA.

⁷¹ El avión se mantendría en perfectas condiciones hasta la madrugada del 1 de mayo, cuando una bomba británica le provocó daños irreparables.

Las tropas británicas tomadas prisioneras en la recuperación de las islas arribaron al aeropuerto junto con el exgobernador y su familia. Sin que las autoridades argentinas lo advirtieran, Tony Hunt —el hijo— llevaba oculto en su zapato un despacho noticioso de Simon Winchester, periodista del *Sunday Times* que se encontraba en Malvinas para cubrir el incidente con Davidoff.

La responsabilidad de la custodia en vuelo hacia el continente y luego al aeropuerto de Carrasco, en Uruguay, fue asignada exclusivamente al Grupo de Operaciones Especiales.

En el aeródromo, efectivos de Inteligencia de la Armada sometieron a la familia Hunt a una revisión exhaustiva de sus pertenencias buscando las claves criptográficas de la Royal Navy. El exgobernador no olvidó la humillación. Desde ese momento, se convirtió en un enemigo acérrimo de la Argentina poniéndose al frente de los grupos más radicalizados. Él, que siempre había sido una persona ecuánime, llegaría a tergiversar la historia con el propósito de menoscabar la imagen de nuestro país. Hunt y su familia fueron trasladados a Comodoro Rivadavia en un F-28 acompañado por una custodia a cargo del alférez Guillermo Sorensen.

Los efectivos británicos abordaron el Hercules matrícula TC-68. La seguridad de este personal estuvo a cargo del teniente Hugo Dante Amaya, el cabo primero Roberto Agüero y el cabo Manuel Darío Córdoba. El vuelo se hizo sin novedad.

Los aviones despegaron de Puerto Argentino alrededor de las 20:30 con destino a Comodoro Rivadavia. Una vez arribados todos los prisioneros fueron embarcados en dos colectivos y trasladados a la cabecera de pista donde abordaron un Boeing 707 de la Fuerza Aérea. El comandante de aeronave, vicecomodoro Horacio Genolet, les dio la bienvenida a bordo en perfecto inglés y les comunicó que serían trasladados a la República Oriental del Uruguay.

En todo momento fueron custodiados por el GOE. Alrededor de las tres de la mañana, arribaron al aeropuerto de Carrasco, donde los prisioneros fueron entregados a la embajadora británica en el país vecino, Patricia Hutchinson. Ni la tripulación ni los integrantes de la custodia bajaron de la aeronave.

Una vez cumplida la misión, la aeronave regresó sin novedad a la I Brigada Aérea de El Palomar, y los cuatro hombres del Grupo de Operaciones Especiales se incorporaron a su unidad de origen, la VII Brigada Aérea de Morón. El resto de los hombres del GOE quedaron en las islas Malvinas.

Despliegue del Escuadrón Pucará

A las 04:30 de aquel 2 de abril, una escuadrilla de cuatro IA-58 Pucará aterrizó en la BAM Río Gallegos proveniente de la III Brigada Aérea de Reconquista, Santa Fe⁷². Las aeronaves eran tripuladas por el capitán Roberto Vila (A-556) y los tenientes Héctor Furios (A-529), Miguel Giménez (A-552) y Roberto Címbaro (A-523) acompañados, respectivamente, por los mecánicos cabo principal Jorge Piaggi, cabo primero Luis Toloza, cabo Antonio Ramos y cabo primero Rubén Carreras.

A las 07:30, a bordo de un Boeing 707, arribaron a la misma BAM patagónica otros cuatro pilotos más de Pucará: el capitán Jorge Benítez, el primer teniente Francisco Navarro, y los tenientes Daniel Jukic y Hernán Calderón.

De inmediato se formalizaron las Órdenes Fragmentarias (OF) para el despliegue hacia Malvinas:

OF s/n. Cuatro IA-58 Pucará, indicativo TIGRE, armados con cañones de 20 mm y ametralladoras 7,62. Misión: despliegue a Malvinas. Tripulación: capitán Jorge Benítez y cabo principal Jorge Piaggi (A-529); capitán Roberto Vila y teniente Miguel Giménez (A-556);

⁷² Habían salido de su unidad de origen a las 12:30 del día anterior y hecho escala en Tandil a las 15:35, de donde volvieron a partir a las 23:00 rumbo a la BAM Río Gallegos.



2 de abril, la escuadrilla de Pucará llega a Malvinas formando al TC-70 de apoyo - Gentileza: Com. VGM (R) Aranda Durañona

teniente Daniel Jukic y cabo primero Luis Toloza (A-523); y teniente Hernán Calderón y cabo Antonio Ramos (A-552). Los aviones fueron configurados en versión ECO con dos tanques de 318 litros en las estaciones alares y un tanque de 1000 litros en la central.

OF s/n. KC-130, matrícula TC-70. Misión: apoyo despliegue de Pucará. Tripulación: vicecomodoros Luis Litrenta Carracedo, Eduardo Pessana y Roberto Tribiani; suboficiales mayores (R) Giliberto Salvador y Guillermo Aguirre; suboficiales ayudantes Sergio A. Tulián y Luis F. Sarmiento; suboficial auxiliar Roberto G. Puig; suboficial principal Roberto Caravaca; y cabo principal Jorge L. Contigiani.

Los cuatro Pucará y el KC-130 despegaron a las 14:00 desde la BAM Río Gallegos. El Hercules dio apoyo a la navegación. Arribaron a Malvinas a las 16:00, pero el KC-130 no descendió, volvió a Río Gallegos donde aterrizó a las 18:00.

Esta formación de Pucará ganó la distinción de ser la primera escuadrilla de ataque en tocar suelo malvinense y la primera que integraría la unidad aérea del Componente Aéreo de Malvinas. El 3 de abril, en el C-130 matrícula TC-68, arribó el resto de las tripulaciones junto con el personal técnico y el material de despliegue. La escuadrilla Pucará se alistó entonces para efectuar sus primeras tareas operativas.

Respuesta británica y reacción argentina

Desde fines de marzo, la Argentina reclamaba la reunión del Consejo de Seguridad para tratar la crisis de las Georgias, pero los Estados Unidos y el Reino Unido evitaron concretarla y considerar el problema.



El Escuadrón Pucará operativo en Malvinas desde el 3 de abril - Gentileza: Com. VGM (R) Aranda Durañona

El 31 de marzo, la primera ministra Margaret Thatcher ya había decidido reconquistar las islas por la fuerza si se producía el desembarco argentino en Malvinas. Esta determinación fue inducida por el primer lord del Almirantazgo, *Sir Henry Leach*, que aseguró que la Royal Navy podía organizar una poderosa fuerza naval, precedida por los portaviones HMS *Hermes* y HMS *Invincible*, y zarpar en solo cuarenta y ocho horas⁷³.

La primera ministra, incitada por Leach, había ordenado a sus colaboradores ir a la guerra sin siquiera conversar antes con ellos. Las reservas que pudieron haber formulado *Sir Michael Beetham* y *Sir Edwin Bramall* por la Fuerza Aérea y el Ejército respectivamente nunca figuraron en la agenda del gabinete, aunque se sabía que eran muchas. Sus obligaciones consistían en dar cumplimiento a las órdenes de poner a la fuerza de tareas en movimiento. Hubo que esperar a una etapa posterior, cuando el impulso se hizo continuado, para que las observaciones fueran tomadas en consideración⁷⁴.

El 1 de abril, el gobierno británico decidió el envío de la fuerza de tareas al Atlántico Sur. El 2 de abril, tras la recuperación argentina de las islas, el Reino Unido acometió una firme acción diplomática y logró que se reuniera el Consejo de Seguridad de la ONU. Al día siguiente, se votó la Resolución 502 que exigía el retiro inmediato de las fuerzas argentinas. Aquel mismo 3 de abril, partió del puerto de Portsmouth la flota británica para operar a 8000 millas (14.800 km) de sus apostaderos normales, liderada por portaviones que se hallaban próximos a su desguace o venta. Una celeridad sorprendente para un preaviso tan corto⁷⁵.

El principal supuesto argentino se había desvanecido, los medios militares británicos ya se movilizaban para efectivizar el desalojo. La Royal Air Force (RAF) también realizó los primeros desplazamientos el 3 de abril. Un avión VC 10 del Escuadrón 10 de Transporte Aéreo despegó de la base de Brize Norton (Inglaterra) rumbo a Montevideo, para replegar al gobernador Hunt y a sus acompañantes. Simultáneamente, ocho C-130 volaron con destino

⁷³ JOHN WOODWARD Y PATRICK ROBINSON, *One Hundred Days: The Memoirs of the Falklands Battle Group Commander*, "Prólogo" de Margaret Thatcher, Glasgow, Harper Collins Publishers, 1992, págs. 11 y 12.

⁷⁴ MAX HASTINGS Y SIMON JENKINS, *La batalla por las Malvinas*, Buenos Aires, Emecé Editores, 1984, pág. 127.

⁷⁵ RUBÉN OSCAR MORO, *La Guerra Inaudita. Historia del conflicto del Atlántico Sur*, Buenos Aires, Edivérn, 2000, pág. 89.

al aeropuerto de Wideawake en la isla Ascensión⁷⁶. Los aviones transportaban elementos esenciales para reforzar la estación aérea: un sistema de radar Martello de vigilancia aérea de largo alcance (400 km) para prevenir eventuales ataques aéreos, medios del Regimiento 30 de comunicaciones, y la unidad meteorológica móvil del Grupo 38.

Mientras tanto, ese mismo día, el secretario general de la Fuerza Aérea, brigadier mayor Rodolfo A. Guerra, y el brigadier mayor Sigfrido Plessl citaron al comodoro Bloomer Reeve para que les informara cómo el general Menéndez organizaba el gobierno militar de Malvinas. Además, le adelantaron que su permanencia en Stanley no tenía fecha de finalización. Por su parte, el comodoro les expresó su convicción de que los acontecimientos evolucionarían en forma negativa. Destacó la posición del Reino Unido en la OTAN y la tradicional desconfianza hacia la Argentina desde la Segunda Guerra Mundial. También, les recordó la vigencia de la Enmienda Humphrey-Kennedy⁷⁷ a pesar del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR). Y agregó que la opinión europea sobre la actual diplomacia argentina era desfavorable.

Ante la evidencia del despliegue británico, el 4 de abril el gobierno argentino suspendió el repliegue previsto y ordenó reforzar las defensas. En la DEMIL 1/82, la reacción del Reino Unido había merecido un grado 3 de probabilidad de ocurrencia, es decir, se consideraba muy poco probable. Esa hipótesis errónea puso en evidencia que nunca existió un verdadero plan de contingencia: ni el 23 de marzo cuando el Comité Militar decidió ocupar las islas, ni el 26 de ese mes cuando se hizo efectiva la decisión y, menos aún, el 2 de abril cuando las islas se reincorporaron al patrimonio nacional. La única medida efectivamente aplicada para ese caso fue desactivar el Teatro de Operaciones Malvinas y activar el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS).

Con semejante imprevisión, el Plan Esquemático del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur recién sería emitido el 12 de abril de 1982, diez días después de ocupadas las islas, o sea que el Reino Unido inició la recuperación antes de que la Argentina hubiera previsto cómo defenderlas⁷⁸.

Para comprender la gravedad de haber asumido que el Reino Unido solo intentaría recuperar las islas por medio del reclamo ante organismos internacionales, basta mencionar que el repliegue de los medios de la Fuerza de Tareas 40 previstos en el plan original se completó el mismo 4 de abril. En efecto, a bordo de la corbeta *Granville* de la Armada, que zarpó ese día desde Puerto Stanley, regresaron al continente importantes efectivos y materiales pesados de gran valor táctico en los combates que se librarían a partir del 1 de mayo.

La Fuerza Aérea, contemplando el rechazo británico a negociar, había elaborado cuatro planes: dos en ejecución, el Azul y Blanco del Comando Aéreo Estratégico (CAE) y el Aries 82 del Comando Aéreo de Transporte; en tanto que el plan Mantenimiento de la Soberanía también del CAE y el Caburé Azul y Blanco del Comando Aéreo de Defensa recibían los últimos ajustes en espera de la aprobación y firma de sus comandantes, y de la autorización de la Junta Militar que no se conocería hasta el 7 de abril de 1982. De todos modos, el 5 de abril, la Fuerza Aérea había creado el Comando de la Fuerza Aérea Sur y continuaba desplegando medios a los aeródromos de la Patagonia.

El gabinete llega a Malvinas

En la última reunión de gabinete antes de viajar a las islas, el general Menéndez insistió en que se debía proteger y respetar la organización y las costumbres de la población, incre-

⁷⁶ La isla pertenecía al Reino Unido, pero el aeródromo estaba administrado por los Estados Unidos, bajo la figura de arriendo.

⁷⁷ En 1978, el Congreso de Estados Unidos aprobó la Enmienda Humphrey-Kennedy que regula la ley de asistencia en el exterior (Foreign Assistance Act) prohibiendo las ventas militares, la ayuda y los préstamos a la Argentina o el entrenamiento estadounidense de sus efectivos.

⁷⁸ COMISIÓN DE ANÁLISIS... (*Informe Rattenbach*), párrafo 167, inc. C.

mentar su nivel de vida, reconocer el derecho sobre la propiedad privada y buscar la integración gradual con los ciudadanos argentinos.

En la mañana del 4 de abril, un Fokker F-28 de la Fuerza Aérea despegó del Aeroparque Jorge Newbery con el gabinete y el personal civil designado para cumplir tareas de enlace y de asistencia a los funcionarios. Luego de una escala en Comodoro Rivadavia, a las 15:00 aterrizaron en Malvinas.

Tras el arribo, los funcionarios recibieron la noticia de que Stanley sería rebautizado Gaucho Rivero. Alarmados, informaron al general Menéndez que los datos históricos no justificaban la denominación, al menos para la localidad más importante de las islas y sede del gobierno. Inmediatamente, se consultó a la Cancillería y se anuló el proyecto. Se evaluaron otros posibles nombres, tales como Vernet o Mestiver, pero Relaciones Exteriores optó por Puerto Argentino, carente de significado y connotaciones sociopolíticas.

Al mediodía, se reunieron en Moody Brook —ex alojamiento de los marines— con el jefe del Regimiento de Infantería 25, el teniente coronel Mohamed A. Seineldín. Allí, tomaron conocimiento de que la mayoría de los efectivos de la Armada se habían replegado y que el Batallón de Infantería de Marina 2 (BIM 2) sería reemplazado por el BIM 5, comandado por el capitán de fragata Carlos H. Robacio. Al anoecer, el comodoro Bloomer Reeve se alojó en el hotel Upland Goose, y el general Menéndez y sus ayudantes, en la residencia del gobernador.

Primeras medidas de gobierno

El 7 de abril, un F-28 de la Fuerza Aérea arribó a Puerto Argentino con autoridades nacionales y militares, personalidades de los partidos políticos, y miembros de organizaciones gremiales y culturales para asistir a la asunción oficial del gobierno militar. La ceremonia, austera, se realizó en el hotel Town Hall. En media hora se entonó el Himno Nacional y se tomó el juramento de rigor. Luego, los participantes se alojaron en el hotel donde se ofreció un brindis. Desmond King, dueño y administrador del establecimiento, había sido sargento veterano de la Segunda Guerra Mundial.

Con la comitiva, arribaron periodistas y equipos de filmación de noticieros de televisión. Algunos de ellos adquirirían notoriedad, como Nicolás Kasanzew, Eduardo Rotondo y otros que permanecerían en las islas arriesgando la vida para registrar los acontecimientos. La presencia de los reporteros resultó un problema más para el gobierno. El secretario general asumió la responsabilidad de la seguridad y asignó al capitán Fernando O. Rodríguez Mayo del Ejército para que coordinase las actividades y, en especial, que les evitara correr riesgos.

En los días posteriores, se trabajó sobre proyectos duraderos: se inició el asfaltado del camino hasta Darwin, se construyeron depósitos de agua y de combustible y se repararon filtros. Para esas tareas, se había convocado a técnicos de Vialidad Nacional y de otras empresas estatales y privadas⁷⁹.

Otra dificultad fue limitar la afluencia excesiva de ciudadanos kelpers a las secretarías. Sin desalentarlos, con el fin de demorar su concurrencia para ganar tiempo y entrar en ritmo, le dieron intervención a la señora Nanette Pitaluga de King, esposa del dueño del hotel y miembro del Consejo Legislativo. Gracias a ella se consiguió, en parte, atenuar la ansiedad de los pobladores.

Las medidas de gobierno se disponían por decreto. La coordinación se realizaba día por medio en la reunión del gabinete; allí se mantenía actualizado al gobernador, se firmaban decretos, se planificaban tareas y los funcionarios se informaban sobre la situación política y operativa.

⁷⁹ "Instituciones civiles en MLV...", *La Gaceta Malvinense*, N.º 59, Año XV, Buenos Aires, marzo de 2016, pág. 32.

Bloqueo británico

El 7 de abril, el Reino Unido anunció públicamente que respondería militarmente con el envío de una Fuerza de Tareas y que a partir del 12 de abril a las 00:00 (GMT) sería establecida una zona de exclusión marítima de 200 millas náuticas (370 km) de radio alrededor de las Malvinas, coincidiendo con la llegada del primer submarino nuclear al área. El 10 de abril, a fin de evitar un enfrentamiento con la flota y para permitir que el secretario de estado de los Estados Unidos, Alexander Haig, concretara una nueva ronda de conversaciones, el embajador argentino ante la Organización de Estados Americanos anunció que la Armada Argentina no rompería el bloqueo. Con esta decisión, el Comité Militar renunciaba al transporte por modo marítimo para reforzar el territorio insular y asumía el costo de efectuar el despliegue solo con aeronaves.

El 12 de abril, comenzó a regir la amenaza de que serían considerados hostiles y susceptibles de ser hundidos los buques militares o auxiliares argentinos sorprendidos en la zona de exclusión. El Comando Naval de Tránsito Marítimo designó algunos buques logísticos de Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA) y de compañías privadas que, con gran riesgo, transportaron carga cumpliendo funciones de apoyo entre distintos puertos de las islas.

Pese al riesgo de ser hundidos, los guardacostas de la Prefectura Naval Argentina GC 82 *Islas Malvinas* y GC 83 *Río Iguazú* llegaron a Puerto Argentino el 13 de abril, uno a remolque del otro por falta de combustible. También burlarían el cerco británico los transportes ELMA *Formosa*, el 20 de abril; ELMA *Río Carcarañá*, el 26; y el 1 de mayo a las 19:20 —iniciadas ya las hostilidades— el remolcador *Yehuín* desde Ushuaia.

Planificación de la defensa de las islas

Ocurrida la recuperación del 2 de abril y anunciado el desalojo por la fuerza por parte del Reino Unido, el brigadier mayor Hellmuth Weber dispuso que la Fuerza Aérea afectara la totalidad de los medios, que se ocupasen de inmediato las posiciones relativas favorables en el continente y que se ejecutaran las operaciones a convenir con el Ejército y la Armada.

El 3 de abril, el comandante de Operaciones Navales, vicealmirante Juan José Lombardo, fue citado por el Comité Militar. Se le comunicó su asignación como comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (COATLANSUR), que a partir del 7 de abril reemplazaría al Teatro de Operaciones Malvinas. Se le entregó la DEMIL 1/82 y se establecieron las siguientes ideas rectoras:

- La Argentina se abstendría en el futuro del uso de la fuerza, cumpliendo la Resolución 502. Se adoptaría una actitud estratégica defensiva. No se debería abrir fuego ni aun ante la presencia enemiga, salvo como respuesta a una agresión concreta.
- La Flota de Mar debía regresar de inmediato a Puerto Belgrano como estaba previsto en el plan de la Operación Azul (o Rosario, como también se la llamó). Luego de reaprovisionarse, debería zarpar y permanecer fondeada en las protegidas aguas del Rincón de Bahía Blanca.
- El ámbito de jurisdicción del teatro era el mar a partir de las 12 millas y los archipiélagos contenidos. Nada en el continente.
- Las fuerzas que se asignaban al comandante del TOAS serían 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 tropa ni medios del Ejército ni de la Fuerza Aérea asentadas en el continente. No se le asignó ninguna reserva.
- Debía coordinar con el Comando Aéreo Estratégico (CAE), activado sobre la base del Comando de Operaciones Aéreas a cargo del brigadier mayor Helmuth Conrado Weber, todo lo relativo a las acciones de la Fuerza Aérea en el teatro, tanto sea la ex-

ploración y el reconocimiento, como el ataque a objetivos navales y el apoyo de fuego directo e indirecto a las fuerzas de superficie en las islas⁸⁰.

Ese mismo 3 de abril, cuando la reacción armada británica y el bloqueo eran una amenaza concreta, fueron convocados por el vicealmirante Lombardo a una reunión en el Edificio Libertad, el gobernador militar de las islas Malvinas y el titular del Comando Aéreo Estratégico. La exposición comenzó con la actualización de la situación y las capacidades retenidas del enemigo. A continuación, se fijaron los lineamientos para compatibilizar las operaciones de los medios aéreos. A la Fuerza Aérea formalmente se le solicitó:

- Mantener el puente aéreo a Malvinas, aun después de concretado el bloqueo.
- Exploración y reconocimiento lejano sobre el mar, con los KC-130 en coordinación con los aviones SP-2H Neptune de la Armada.
- Operaciones aéreas estratégicas (interdicción) a los buques enemigos.
- Operaciones aéreas tácticas (apoyo de fuego cercano, exploración y reconocimiento, búsqueda y salvamento, defensa aérea directa e indirecta) en las islas y en los aeródromos asignados a la Fuerza Aérea Sur.
- Bajo responsabilidad de los comandos que fuese necesario constituir, ejecutar operaciones aéreas estratégicas de defensa y de transporte en los teatros de operaciones que decidiera la conducción superior.

De esta manera, por imposición del COMIL, se le requirió a la Fuerza Aérea intervenir en el TOM, luego TOAS, con operaciones aéreas que eran responsabilidad primaria de la Armada. La Fuerza Aérea no dispuso de tiempo ni recursos para desarrollar sistemas de detección, de navegación, ni armas adecuadas para ese tipo de blancos, como tampoco medios que facilitaran la defensa contra los peligrosos misiles embarcados. Asimismo, se fijaron los lineamientos para ejecutar de inmediato exploración aérea en el Atlántico Sur.

Para satisfacer estos requerimientos, el comandante de Operaciones Aéreas, brigadier mayor Hellmuth C. Weber, ordenó ajustar el Plan de Operaciones 2/82 - Mantenimiento de la Soberanía que, en la práctica, ya estaba manuscrito en su totalidad. El documento contemplaba activar y mantener el Comando Aéreo Estratégico (CAE) en su asiento del Edificio Cóndor y, a partir del 5 de abril, definir la misión de la Fuerza Aérea Sur (FAS). Este último comando de nivel táctico superior dependería del CAE y, desde la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia, tendría la responsabilidad de ejecutar las operaciones aéreas estratégicas, tácticas, de defensa y de transporte en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS).

Según las previsiones iniciales, la FAS coexistiría y operaría en coordinación con los comandos de Zona de Defensa Aérea, creados por el Comando de Defensa⁸¹ —reactivado a partir del 7 de abril— y con el Comando Aéreo de Transporte, cuya responsabilidad era mantener el puente aéreo entre el continente y las Malvinas, y satisfacer los requerimientos de transporte operativo y ordinario que formularan las Fuerzas Armadas.

La misión que se autoimpuso el CAE en el Plan de Operaciones 2/82 - Mantenimiento de la Soberanía abarcaba las siguientes operaciones:

- Exploración y reconocimiento en coordinación con el Comando del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur con asiento en Puerto Belgrano en las áreas adyacentes a Malvinas (900 km de radio alrededor de las islas).
- Interdicción estratégica contra la Fuerza de Tareas británica, cuando se ordenase.
- Operaciones aéreas tácticas en las islas Malvinas.
- Defensa aérea de los aeródromos de despliegue de la FAS.
- Operaciones aéreas de diversión.

⁸⁰ JUAN JOSÉ LOMBARDO, op. cit., pág. 113.

⁸¹ Las Zonas de Defensa Aérea son previstas por el planeamiento estratégico militar.

El brigadier Ernesto Horacio Crespo fue designado comandante de la FAS. Al frente del Comando Aéreo de Transporte (CAT), ya estaba en funciones el brigadier Enrique R. Valenzuela. En tanto que se encomendó la defensa aérea del territorio continental al Comando Aéreo de Defensa (CAD), conducido por su titular en tiempo de paz, el brigadier mayor Augusto J. Hughes.

Una de las modificaciones más importantes introducidas en la DEMIL 1/82 fue que dejaba sin efecto el Teatro de Operaciones Malvinas (TOM), desactivado desde el 7 de abril y absorbido por el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur⁸² (TOAS), con sede en Puerto Belgrano. Dentro de su jurisdicción quedaron las islas Soledad y Gran Malвина, e islotes adyacentes; la isla San Pedro (Georgias del Sur); y los espacios marítimos y aéreos necesarios para garantizar la defensa integral del litoral atlántico continental argentino. En términos geográficos, abarcaba desde Punta Rasa —donde termina la bahía de Samborombón— hacia el sur.

Dependiendo del comandante del Teatro del Atlántico Sur (COATLANSUR), vicealmirante Juan José Lombardo, actuaba el Comando Conjunto de la Guarnición Malvinas, a cargo del gobernador de Malvinas, general de brigada Mario B. Menéndez, con los comandantes de los componentes terrestre (general de brigada Américo Daher⁸³), naval (contraalmirante Edgardo Otero) y aéreo (brigadier Luis G. Castellano). A través de ellos, Lombardo conduciría las fuerzas destacadas en Malvinas.

Para la conducción del conflicto, el Comité Militar (COMIL) mantenía el nivel de conducción conjunta con su órgano asesor, el Estado Mayor Conjunto⁸⁴. Dependiendo del COMIL, se estableció en un mismo nivel orgánico el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS), el Comando Aéreo Estratégico (CAE) y la Reserva Estratégica Militar (REM).

La relación entre el comandante de la Fuerza Aérea Sur (FAS) y el comandante del Componente Aéreo de Malvinas sería de coordinación para recibir abastecimiento de toda clase de efectos mediante operaciones aéreas de transporte y, fundamentalmente, para suministrar información de inteligencia y así planificar las salidas de combate contra objetivos navales y terrestres.

A través del Plan Esquemático 1/82, el comandante del TOAS recibió la misión de disuadir y/o interdicar las posibles reacciones militares británicas. Por este motivo y como complemento de la Flota de Mar, el Comité Militar le subordinó los elementos de las tres fuerzas que se habían llevado a Malvinas para la recuperación. El Regimiento de Infantería 8 como Reserva Estratégica Operacional (REO) en Comodoro Rivadavia, y los medios de la Fuerza Aérea en el continente, serían requeridos por el COATLANSUR a ese Comité.

Por otro lado, como no se descartaba la hipótesis de enfrentar un conflicto con Chile, estaba previsto la activación del Teatro de Operaciones Sur (TOS) para una eventual defensa del territorio continental, a partir de las previsiones de la DEMIL 1/81, con las variantes introducidas (Malvinas) a fines de marzo por la DEMIL 1/82.

En cuanto a los medios de la aviación militar, en caso de que tuviera que satisfacer requerimientos de ambos teatros —TOS y TOAS—, la Fuerza Aérea a través del CAE, de Nivel Estratégico Operacional (NEO), actuaría en todos los frentes hasta el radio de acción de sus aviones, bajo el mando del comandante de la Fuerza Aérea Sur (FAS). En este contexto, la FAS, a Nivel Táctico Superior (NTS), podría operar en dos teatros de operaciones en forma simultánea, uno para el caso Chile y otro para Malvinas, manteniendo las mismas bases de asiento y compatibilizando la afectación de los medios según la urgencia de una u otra situación.

⁸² Decreto Poder Ejecutivo Nacional "S" N°700.

⁸³ Lo sucedería desde el 15 de abril el general de brigada Oscar Luis Jofre.

⁸⁴ DENAC 2/82, pág. 17: «El Comité Militar ejercerá la conducción militar conjunta».

El general Osvaldo García fue desafectado como comandante del Teatro de Operaciones Malvinas (TOM), manteniendo la jefatura del V Cuerpo de Ejército en Bahía Blanca con todas las unidades del Ejército Argentino en la Patagonia.

Acerca de los medios aéreos de la Fuerza Aérea, la DEMIL 1/82 establecía que el Comando Aéreo Estratégico (CAE) dependía en forma directa del Comité Militar, por lo cual, excepto las tareas de exploración y reconocimiento que expresamente debían coordinarse con el COATLANSUR, tenía atribuciones propias para ejecutar la interdicción de los blancos navales de la fuerza de tareas británica y las operaciones aéreas tácticas en apoyo de las islas.

Sin embargo, en el plan del COATLANSUR, la conducción de las operaciones de la Fuerza Aérea para atacar blancos navales, después de ser requeridas por el Comité Militar, quedaba bajo control del Comando de Operaciones Navales con la flota de mar y toda la aviación basada en tierra.

En resumen, la Directiva de Estrategia Militar (DEMIL) no le asignó al Comando Aéreo Estratégico (CAE) ni al Comando del TOAS, ambos en Nivel Estratégico Operacional, una misión y tareas definidas con relación a la conducción de las operaciones aéreas en el Atlántico Sur, sino solo autoridad de coordinación entre ambos.

La orgánica adoptada por la DEMIL 1/82 no sería la última adoptada en el conflicto. Tras el desembarco en San Carlos el 22 de mayo, el COMIL decidió tardíamente la creación del Centro de Operaciones Conjuntas (CEOPECON) con asiento en Comodoro Rivadavia. Este organismo estuvo integrado por el general Osvaldo García, comandante del V Cuerpo de Ejército; el brigadier mayor Hellmuth Weber, comandante de Operaciones Aéreas y CAE; y el vicealmirante Juan José Lombardo, comandante de Operaciones Navales. El CEOPECON actuaría con capacidad ejecutiva sobre todas las fuerzas del teatro, incluida la Reserva Estratégica del Ejército. Se conduciría por consenso y, en caso de disidencia, el más antiguo, que era el general García, tendría el poder de decisión.

Aspectos de la planificación

Carencia de doctrina conjunta

En el caso de que un conflicto escalara y alcanzara el nivel bélico, la doctrina de defensa vigente en 1982 establecía que el supremo conductor de solución conflictiva sería el Poder Ejecutivo Nacional (PEN), quien decidiría la estrategia nacional y delimitaría el espacio geográfico donde se desarrollarían las acciones militares. En función de las dimensiones físicas del territorio involucrado, se crearía uno o más teatros de operaciones y se designarían los conductores de las operaciones militares o comandantes operacionales.

El siguiente nivel de la conducción aludía a la estrategia sectorial militar que, coordinada por el Estado Mayor Conjunto, elaboraría una directiva determinando los objetivos que debería lograr el comandante operacional de cada teatro de operaciones.

El Estado Mayor del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur se abocó al Plan de Campaña para la defensa de las islas Malvinas con un único documento de referencia (la DEMIL 1/82) y sin ningún antecedente de planificación previa.

No había ninguna publicación conjunta excepto la Doctrina Básica. No teníamos diccionario de términos operativos, ni manual de planificación conjunta. No había códigos, claves ni manuales de operaciones compatibles entre las tres fuerzas armadas. Hasta en lo administrativo las tres fuerzas se manejaban en forma diferente⁸⁵.

Por otra parte, la DEMIL 1/82 carecía ya de vigencia, pues se elaboró sobre la base de la DENAC 1, donde no estaba previsto el TOAS ni expresadas las capacidades enemigas reales, de modo que tuvieron que redefinirse.

⁸⁵ JUAN JOSÉ LOMBARDO, op. cit., pág. 122.

Posiblemente por la premura con que fue hecha y por las características del EMC, la DEMIL 1 es bastante confusa y mezcla decisiones ya adoptadas con posibilidades futuras⁸⁶.

[...] es interesante subrayar que de la lectura de la DEMIL 1, para el Estado Mayor Conjunto y consecuentemente para el COMIL que aprobó este documento, lo más probable era que Inglaterra no reaccionara militarmente (capacidad enemiga 2) y que, si algo hacía, solo sería actuar con uno o dos submarinos (capacidad enemiga 4)⁸⁷.

Los primeros registros de doctrina del Estado Mayor Conjunto datan de 1986, con la aparición del Reglamento RC-20-01 - Planeamiento para la acción militar conjunta - Niveles estratégico operacional y táctico. Por otra parte, el nivel operacional y la acción militar conjunta en la década de los ochenta no estaban contemplados en los planes curriculares de las Escuelas de Guerra específicas de las Fuerzas Armadas. Por lo tanto, en 1982, los oficiales jefes y oficiales superiores que integraron los distintos estados mayores, incluido el Estado Mayor del TOAS, carecían de formación al respecto.

Prácticamente no existía relación fluida entre las Fuerzas Armadas; la acción militar conjunta se basaba en el esfuerzo y predisposición de aquellos que se veían en la obligación de trabajar con las otras fuerzas, y los documentos emitidos carecían de sustento ya que no estaban contemplados en ningún tipo de publicación doctrinaria.

El Estado Mayor del TOAS tuvo que desarrollar un plan de campaña integrando la acción de las tres fuerzas armadas sin doctrina que apoyara el trabajo de planificación y sin experiencia en la acción militar conjunta.

Jurisdicción de las operaciones

La delimitación de los teatros de operaciones en el Atlántico Sur también fue producto de la ausencia de una doctrina conjunta debidamente consolidada. En efecto, la primera mención a una zona de operaciones en aquellas latitudes de nuestro país figuró en la Directiva de Estrategia Nacional (DENAC) 1/82, confeccionada por el Estado Mayor Conjunto al implementar la creación de un Teatro de Operaciones Malvinas (TOM) alrededor del archipiélago durante la recuperación de las islas.

Asimismo, en dicha directiva se previó destinar una Reserva Estratégica Militar en la zona patagónica que reaccionaría contra cualquier intento de agresión de las fuerzas chilenas en un Teatro de Operaciones Sur (TOS), a crearse. Con esta medida, se fijó la jurisdicción que, ante un eventual conflicto, abarcaría parte del territorio argentino reconocido jurídicamente.

Al respecto, en 1973, se había celebrado la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, cuya finalidad era determinar la extensión del mar territorial y la conformación de las zonas contiguas para permitir a los estados ribereños su aprovechamiento económico, así como la delimitación de la plataforma continental. Con ese propósito, se definieron las líneas de base a partir de las cuales se medía el ancho de las zonas marítimas. Como regla general, se estableció que la línea de base coincidía con la bajamar a lo largo de la costa. Hacia adentro, las aguas eran interiores y pertenecían al estado. Hacia afuera y hasta las 12 millas marinas, se extendía el espacio marítimo adyacente o mar territorial que, jurídicamente, también formaba parte del estado ribereño y este ejercía el 100% de su soberanía.

Por otro lado, las instrucciones de coordinación de la DENAC 2/82 prevenían desafectar el Teatro de Operaciones al comienzo de las negociaciones posteriores, acto que no ocurrió ya que al conocerse el mismo 2 de abril la Resolución 502 que exigía la cesación inmediata de las hostilidades y el retiro de las fuerzas argentinas de las Malvinas, la Junta Militar resolvió resistir para urgir que se cumpliera con la exhortación a negociar también inserta en la citada resolución.

⁸⁶ JUAN JOSÉ LOMBARDO, op. cit., pág. 109.

⁸⁷ *Ibidem*, pág. 110.

Con ese propósito se creó el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS) por Decreto "S" 700 de 1982, aunque la jurisdicción que le correspondía solo se definió el 8 de abril por el Comunicado Conjunto N.º19 de la Junta Militar que estableció doscientas millas marítimas desde el límite del territorio continental (12 millas mar adentro desde las líneas de base) y alrededor de las islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur. El 12 de abril de 1982 el Comité Militar emitió el Plan Esquemático 1/82 en cuyo Anexo "A" mencionaba la desafectación del TOM y la transferencia de responsabilidad al TOAS, y en el Anexo "D" añadió un mapa con la jurisdicción del nuevo teatro.

Con la debida aclaración de que el TOS, sede de la Reserva Estratégica, nunca se creó por decreto, al no existir por entonces conflicto con Chile, la antojadiza acotación de que el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur comenzaba a partir de las 12 millas náuticas reconocidas por la legislación internacional como territorio argentino, sin ningún sustento operativo, determinó que las bases aéreas de la Fuerza Aérea y de la Aviación Naval, ubicadas en las localidades del litoral atlántico, quedaran fuera del teatro de las acciones bélicas.

La Fuerza Aérea por la Resolución 1/69 estaba restringida para realizar operaciones más allá de las 12 millas náuticas de la costa condicionando con ello la posibilidad, en tiempo de paz, de realizar misiones y entrenamiento sobre el mar continental.

Ante estas circunstancias, los pilotos tendrían que improvisar nuevas técnicas de ataque, no solamente por operar sobre el mar, sino porque no poseían el armamento adecuado para atacar buques.

Guarnición Militar Malvinas

El general de brigada Mario B. Menéndez, gobernador militar, ejercía también la conducción del Comando Conjunto de la Guarnición Malvinas con dependencia directa del comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (COATLANSUR). Si bien esta estructura fue concebida como comando subordinado, en realidad el desempeño durante las operaciones sería prácticamente manejado como teatro de operaciones independiente, debido a la situación táctica, y al bloqueo naval y aéreo por parte de la flota británica que imposibilitarían el apoyo a las fuerzas desplegadas, excepto por los medios aéreos de transporte que lograrían una y otra vez burlar el cerco transportando armamento y elementos esenciales y, lo más importante, evacuando al continente los heridos más graves.

El Comando Conjunto se organizó en base a los componentes terrestre, naval y aéreo a cargo de sus comandantes, el general de brigada Américo Daher⁸⁸, el contraalmirante Edgardo A. Otero y el brigadier Luis G. Castellano, respectivamente.

Aunque los medios se estructuraron de acuerdo con el despliegue inicial, no se confeccionó formalmente un plan de operaciones contribuyente al Plan de Campaña Esquemático del COATLANSUR 1/82 «si bien se desprende la existencia de una planificación contribuyente, realizada informalmente, a través de reuniones y directivas verbales del Comandante Militar Malvinas»⁸⁹.

En un comienzo, se desplegaron aproximadamente 2500 efectivos de los Regimientos de Infantería (RI) 25 y 8, pertenecientes a la IX Brigada de Infantería, que estaban al mando del general de brigada Américo Daher. A partir del 4 de abril, el Comité Militar decidió reforzar las fuerzas terrestres enviando a la X Brigada de Infantería Mecanizada con los Regimientos de Infantería (RI) 3, 6 y 7, más un Escuadrón de Exploración de Caballería, la Compañía de Comandos y la Compañía de Ingenieros, sin sus correspondientes vehículos blindados ni el grupo de artillería orgánico, al mando del general de brigada Oscar Jofre⁹⁰. También en esa

⁸⁸ Lo sucedería a partir del 15 de abril el general de brigada Oscar Luis Jofre.

⁸⁹ COMISIÓN DE ANÁLISIS... (*Informe Rattenbach*), op. cit.

⁹⁰ RUBÉN OSCAR MORO, *Historia del Conflicto...*, ESGA, 1985, op. cit., pág. 154.



Hercules C-130 descargando en la plataforma de la BAM Malvinas

Gentileza: Com. VGM (R) Pavlovic

fecha, se ordenó el despliegue del Batallón de Infantería de Marina 5 (BIM 5) que se ejecutó a partir del día 6⁹¹.

El 22 de abril, durante la visita que efectuó a Malvinas, el general Galtieri analizó el despliegue realizado junto con Menéndez y Jofre, y coincidieron en que no disponían de reservas suficientes, tan solo dos compañías de infantería con algunos helicópteros y vehículos blindados. Galtieri propuso el envío de un regimiento de infantería, a lo que los comandantes respondieron que tenían serias dudas por los problemas de abastecimiento que ya afrontaban; el envío de un nuevo contingente agravaría la situación. Sin embargo, a su regreso a Buenos Aires, Galtieri directamente ordenó que debía despacharse otra brigada. Amén de los problemas originados en la defensa de Puerto Argentino, le preocupaba que hubiese tropas insuficientes para ocupar el área entera y que esto debilitara su posición negociadora si comenzaban los combates. Otra brigada podía ocupar los espacios.

Sin consultar con otros miembros de la Junta o con el Comité Militar, Galtieri decidió enviar la III Brigada de Infantería de Corrientes, al mando del general Omar Parada, con los Regimientos de Infantería 4, 5 y 12, más el Grupo de Artillería 4 y la Compañía de Ingenieros 3. Este cuerpo se trasladó a las Malvinas entre el 24 y 29 de abril⁹².

A estos medios se agregó el Batallón de Aviación 601, batallones y centros logísticos, compañías de comando y servicios, grupos y compañías de Artillería de Defensa Aérea, compañías de Policía Militar, secciones de Inteligencia, el Hospital Quirúrgico Móvil y compañías de Comando 601/2, con los que el Ejército sumó 9804 efectivos⁹³.

Posteriormente, se agregarían medios de la Gendarmería Nacional (GN) y de la Prefectura Naval Argentina (PNA), bajo el control operacional de los comandos de componentes que correspondía en cada caso.

⁹¹ JUAN JOSÉ LOMBARDO, op. cit., pág 106.

⁹² LAWRENCE FREEDMAN Y VIRGINIA GAMBA. *Señales de guerra - El conflicto de las islas Malvinas de 1982*, Ediciones Vergara, 1992, pág. 170. Además, CARLOS AUGUSTO LANDABURU, *La Guerra de las Malvinas*, Buenos Aires, Círculo Militar, Biblioteca del Oficial, Volumen 739, 1988, pág. 134.

⁹³ JUAN JOSÉ LOMBARDO, op. cit., pág 106.

El Componente Naval de Malvinas, que tomó a su cargo la administración del puerto y sus instalaciones, se formó con los buques Forrest del gobierno británico, incautado por el Batallón de Infantería de Marina 5; el *Monsunen* y *Penelope* de la Falkland Island Company (FIC); y el remolcador *Yehuin*, trasladado por la Armada desde Ushuaia y utilizado como chata de alije en Puerto Argentino. Contaba, también, con dos lanchas guardacostas de la Prefectura Naval, la GC-82 *Islas Malvinas* y la GC-83 *Río Iguazú*; y tres buques de Transportes Navales: el ARA *Islas de los Estados*, el ARA *Bahía Buen Suceso* y el ELMA *Río Carcarañá*.

La Sanidad Militar de la guarnición se organizó con oficiales especialistas de las tres fuerzas, a cargo del mayor Mariano Ceballos, médico del Ejército.

Componente Aéreo Malvinas

Ante la reacción británica de expulsar con las armas a las tropas argentinas desplegadas en Malvinas, el Comité Militar decidió que el esfuerzo principal de la Fuerza Aérea para defender la soberanía recaería en la Fuerza Aérea Sur y en la aviación de combate asentada en las bases organizadas en el litoral patagónico. Mientras tanto, al Comando Conjunto de la Guarnición Malvinas se le asignó un Componente Aéreo encabezado, como ya se dijo, por el brigadier Luis G. Castellano.

Este último, después de la entrevista que había sostenido el 26 de marzo con el comandante del CAE, se reunió con el comodoro Knud E. Andreasen, jefe del Departamento Planes, y con el comodoro Alberto A. Ferraris, jefe del Departamento Personal. El brigadier Castellano les manifestó su inquietud de que el operativo derivase en un conflicto grave. Ambos le reiteraron lo anticipado por el comandante en cuanto a que todo estaba arreglado.

No obstante, el brigadier requirió nominalmente el personal superior para organizar el Estado Mayor de su comando. Seleccionó gente con experiencia en operativos, y aquellos que reunían conocimientos específicos en determinadas especialidades. Debían presentarse en Comodoro Rivadavia para planificar la operación el domingo 28 de marzo a más tardar.

De esa reunión surgió la constitución del Estado Mayor:

- A-1 Personal: jefe, vicecomodoro Juan J. García de Diego; auxiliar, mayor Jorge O. Fernández.
- A-2 Inteligencia: jefe, comodoro Guillermo V. Mendiberri; auxiliar, mayor Alcides J. Cerutti.
- A-3 Operaciones: jefe, vicecomodoro Alberto Alegría; auxiliares, vicecomodoro Héctor R. Gilobert y mayores Gilberto E. Oliva y Alberto A. Catalá.
- Centro de Información y Control (CIC): jefe, vicecomodoro Oscar L. Aranda Durañona; auxiliares, mayores Alberto Kajihara y Héctor M. Pergolini.
- A-4 Material: jefe, vicecomodoro ingeniero Eduardo J. Giannattasio; auxiliar, mayor Raúl Maiorano.
- A-5 Comunicaciones: jefe, mayor Antonio F. González Iturbe; auxiliar, mayor Mario M. Mónica.

Tras la recuperación de las islas y ante la inminencia de la confrontación, para preservar el material aéreo Pucará y evitar la congestión en la plataforma del aeródromo principal constituido como BAM Malvinas, el brigadier Castellano ordenó montar otra Base Aérea Militar en la zona de Darwin, Prado del Ganso, que se denominaría BAM Cóndor. El asiento fue elegido porque se encontraba próximo a Puerto Argentino y, a la vez, retirado de la costa para atenuar la efectividad de los bombardeos navales.

El Orden de Batalla definitivo del Componente Aéreo Malvinas quedó integrado por dos Bases Aéreas Militares, un sistema de comando y control, dos unidades aéreas (IA-58 y helicópteros), una unidad VyCA (radar TPS-43), una unidad de artillería antiaérea (una batería Oerlikon de 35 mm y dos baterías Rheinmetall de 20 mm) y una unidad del Grupo



2 de abril. Personal coloca un cartel en el Aeródromo Malvinas

Gentileza: Com. VGM (R) Aranda Durañona

de Operaciones Especiales, todos los medios asentados en dos zonas distantes a 80 km entre sí. En el aeródromo de Puerto Argentino permaneció la BAM Malvinas sin medios aéreos —a excepción del Norman British Islander BN-2 matrícula FIGAS, incautado al exgobernador Rex Hunt—, mientras que en distintas casas del poblado se instaló el Estado Mayor y el Sistema de Control Aerotático.

Creación y conformación inicial de la BAM Malvinas

En el primitivo Plan de Operaciones Azul y Blanco del Comando de Operaciones Aéreas estaba previsto montar en el aeropuerto civil de Stanley un aeródromo militar que se denominaría Alfil. Su misión sería brindar seguridad y servicios de apoyo a los aviones argentinos. Al adelantarse la recuperación, se obvió esa modalidad y, desde el comienzo, se lo organizó como una Base Aérea Militar.

El 2 de abril, se creó la Base Aérea Militar Islas Malvinas y se designó a su jefe, el comodoro Héctor Luis Destri. Ese mismo día, se izó la bandera nacional y se instaló en el frente del edificio un cartel de fondo amarillo con la inscripción «Fuerza Aérea Argentina - Aeródromo Malvinas». De inmediato se conformó la unidad con todos los escuadrones asignados y alojados. El 6 de abril, el brigadier Luis Guillermo Castellano, en breve ceremonia, puso oficialmente en funciones al comodoro Héctor Luis Destri como jefe de la Base Aérea Militar Malvinas. En otro de los laterales del edificio se colocó un segundo cartel con la denominación de la nueva unidad de la Fuerza Aérea Argentina.



Formación del Escuadrón VyCA Malvinas en el primer emplazamiento del radar - Gentileza: Archivo Escuadrón VyCA Malvinas

A partir del cambio de situación estratégica el 4 de abril, el Componente Aéreo Malvinas asumió y se autoimpuso la misión de la BAM Malvinas que se cumpliría durante todo el conflicto:

«Servir y mantener en funcionamiento como principal punto de despliegue y repliegue aéreo al continente el aeropuerto habilitado del archipiélago malvinense, con la totalidad de los servicios requeridos para facilitar la operación en todo tiempo de las aeronaves que desplieguen tropas y medios de las tres Fuerzas, ejecuten salidas aéreas tácticas, abastezcan toda clase de efectos o evacúen heridos, a fin de defender y consolidar la posesión y soberanía sobre las islas Malvinas e islarios adyacentes».

Funciones:

- Operar los servicios de comunicaciones y apoyo al vuelo, y los concernientes al funcionamiento del aeródromo: balizamiento, infraestructura, contraincendios, sanidad, etc.
- Efectuar la defensa terrestre de las instalaciones de la BAM con la compañía de tropa asignada, incluyendo la defensa antiaérea pasiva (fortificación, enmascaramiento, desactivación de explosivos, remoción de escombros y toda otra tarea que surja en operaciones).
- Coordinar y apoyar la acción de las unidades del Ejército y de la Armada en la defensa del perímetro externo de la BAM.
- Coordinar con las unidades de artillería de las tres Fuerzas instaladas en la BAM la transmisión de alarmas y el estado de disponibilidad de las armas.
- Apoyar las tareas de mantenimiento y de despacho de las tareas aéreas de interdicción táctica, apoyo de fuego cercano, y búsqueda y salvamento que ordene el Comando del Componente Aéreo Táctico.

Cuando arribaron más personal y pertrechos, se amplió la plataforma de estacionamiento con las planchas de aluminio que se transportaron en los C-130 Hercules para permitir la operación simultánea de tres aeronaves. Además, se habilitó una terminal de carga aérea.

La BAM, en primera instancia, quedó constituida y comandada por los siguientes organismos y jefes:



Cañón de 35 mm de la 3ª Batería FAA realizando tiro de reglaje - Gentileza: Com. VGM (R) Rusticcini

- Jefe de base, comodoro Héctor L. Destri.
- Departamento Operaciones, vicecomodoro Alberto J. Zeoli y mayor Alberto L. Iannariello.
- Escuadrón Tropa, una compañía, con un efectivo de 50 soldados de la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia arribados el 2 de abril al mando del teniente Eduardo A. Luppo y del alférez Domingo E. Aguerre.
- Terminal de Carga Aérea, capitán Mario Stocco.
- Central de Comunicaciones, primer teniente Eduardo R. Zanardi.
- Escuadrón Abastecimiento, Servicios Generales y Especiales, mayor Héctor M. Rusticcini; auxiliar, mayor Rodolfo L. Guerrero.
- Escuadrón Técnico, mayor Carlos H. Argente.
- Equipo de Control de Combate (ECCO), primer teniente Rodolfo Yuse.
- Servicio de Sanidad, capitán Luis M. Barusso.
- Servicio Religioso, monseñor Roque Puyelli; posteriormente reemplazado por el presbítero Gonzalo E. Pacheco que permaneció voluntariamente hasta el final del conflicto.

En las dependencias de la BAM Malvinas se instalaron en condición de unidades alojadas:

- Escuadrón Pucará, mayor Miguel M. Navarro (luego redespaldado a la BAM Cónдор).
- Escuadrón Helicópteros, con dos Chinook y dos Bell 212, mayor Oscar J. Pose Ortiz de Rozas (luego redespaldado a la BAM Cónдор).
- Escuadrón de Artillería Antiaérea, mayor Hugo Maiorano.
- Grupo de Operaciones Especiales (GOE), vicecomodoro Esteban Correa.
- Escuadrón de Construcciones, mayor Raúl O. Maiorano.
- Escuadrón de Vigilancia y Control Aéreo (VyCA), mayor Miguel A. Silva.
- Sin depender del comandante de la BAM, en calidad de organismo alojado, la Armada habilitó en uno de los galpones del aeródromo la Estación Aeronaval Malvinas, dotada con una escuadrilla de cuatro MB-339 Aermacchi (dos aviones llegarían el 24 de abril y



Helicóptero CH-47 Chinook en la BAM Malvinas - Gentileza: Com. VGM (R) Pavlovic

otros dos el 15 de mayo⁹⁴); además de una sección de Grumman S2E Tracker de exploración marítima (que permanecieron entre el 3 y el 11 de abril). La operación de estas aeronaves no presentó inconvenientes, salvo que ocuparon parte de la reducida plataforma y dificultaban la operación de los aviones del Puente Aéreo.

En una de las primeras reuniones de coordinación entre los jefes de Operaciones de los tres Componentes, se aceptó en forma conjunta que la neutralización de la pista sería un objetivo prioritario del enemigo y que resultaba vital mantener la operatividad de la Base Aérea Militar. Por ese motivo, además del contingente aeronáutico, se asignaron para la defensa las siguientes unidades del Ejército Argentino:

- Batallón de Infantería 25 (cuatro compañías), teniente coronel Mohamed A. Seineldín.
- Dos Baterías Antiaérea Oerlikon de 35 mm con director de tiro Skyguard del GADA 601 del Ejército. Una se instalaría en el aeropuerto y otra en el camino hacia Puerto Argentino (dependiendo operativamente del jefe de la BAM Malvinas).
- Batería Antiaérea con dos lanzadores de misiles S-A Tigercat de guiado óptico instalada en el aeropuerto.
- Batería de misiles Roland próxima a Puerto Argentino.

Con respecto al aporte de la Armada Argentina a la defensa antiaérea, se instaló en las afueras de Puerto Argentino un lanzador de misiles S-A Tigercat de guiado óptico del Batallón Antiaéreo de Río Grande, como así también redes de comunicación en la BAM Malvinas.

Todos los cargos estuvieron ocupados por personal superior y subalterno de las unidades de la Fuerza Aérea Argentina. El personal de tropa desplegado pertenecía a la I Brigada de El Palomar, la VII Brigada de Morón, la IX Brigada de Comodoro Rivadavia, la Escuela de Aviación Militar y la Escuela de Suboficiales, ambas de Córdoba.

⁹⁴ El 26 de mayo la Armada Argentina concretaría un tercer despliegue de tres MB-339 de los cuales dos aviones replegaron a Río Grande el 5 de junio.

Capítulo 4

Fuerza Aérea Sur



Responsabilidad de la Fuerza Aérea

Alistamiento para entrar en acción

Con las aeronaves disponibles, aptas para otros fines, se efectuaron ensayos en vuelo con el objeto de determinar el mejor procedimiento para penetrar las defensas de los buques de guerra con una razonable probabilidad de supervivencia. En función de la aproximación, se seleccionó el armamento más apto de los disponibles.

En atención a que la Fuerza Aérea solo lograría el efecto esperado cuando se descargasen las armas sobre el blanco y se obtuviese el nivel de daño previsto, fue imprescindible determinar qué factores influirían en las tareas: disponibilidad de aviones y armamento, adiestramiento de pilotos, condiciones en la ruta y en el área del blanco (meteorología, distancia, perfiles de vuelo, ayudas a la navegación, áreas defendidas), y características del objetivo. También, técnicas de aproximación y ataque, escape, navegación de regreso y, si fuera necesario, reabastecimiento en vuelo.

Todo fue considerado y verificado en el cálculo del esfuerzo. Se evaluaron los porcentajes factibles de fallas, de derribos, de impactos en el blanco y la probabilidad de ser detectados.

Lo mismo ocurrió con los sistemas de radar que conformaron el sistema de vigilancia y control aéreo en el litoral patagónico y en Malvinas. Si bien se realizaron algunos vuelos dedicados para determinar la cobertura de los radares TPS-43 y TPS-44 Cardion, la mayoría de las cartas de cubrimiento se efectuaron utilizando los numerosos vuelos de ocasión que se ejecutaron durante abril entre las distintas bases continentales y en el puente aéreo con las islas.

Por la lejanía, la operación sobre Malvinas presentaba serias limitaciones. Falta de equipos de navegación autónomos; excesivo consumo de combustible; escaso tiempo para encontrar, identificar y combatir el blanco; meteorología adversa en uno o varios segmentos de la ruta y, especialmente, en el objetivo; fatiga propia de la travesía sumada a la tensión; y mayor posibilidad de fallas humanas. El factor distancia, además, gravitaría en forma significativa en las probabilidades de lograr los daños deseados en los ataques, lo que aumentaría la cantidad de misiones requeridas para lograrlos.

La superioridad aérea se mide en función del grado de libertad para realizar operaciones en determinado sector del espacio aéreo, el tiempo que cada una de las partes utiliza para ejecutar acciones efectivas y el costo en pérdidas que su uso le demande. Durante la planificación del Comando Aéreo Estratégico, se percibió con claridad que la separación entre las bases y los blancos impediría la permanencia de aviones de combate sobre las islas, de modo que la defensa de las bases en Malvinas se debería limitar a la artillería antiaérea.

El Mirage III EA empleado como interceptor podría sobrevolar la zona entre cinco y diez minutos, siempre que lo hiciera en altura. Si se empeñaba en combate y descendía, no tendría combustible para el regreso. Además, la pista era demasiado corta para cualquier avión de combate de alta performance, y el Pucará, que no es un avión apto para interceptor, carecía del equipamiento adecuado para las acciones aire-aire: mira, radar y misiles.

Para paliar los problemas de la excesiva duración de los vuelos, se gestionaron aviones civiles capaces de guiar las escuadrillas de aviones de combate equipadas con instrumentos de navegación obsoletos y se reforzaron las dotaciones de pronosticadores en las estaciones meteorológicas. También se previó el reabastecimiento en vuelo de los A-4B/C con los KC-130. Se optimizaron las rutas de aproximación y se abrevió el tiempo de permanencia sobre el blanco. Asimismo, se coordinó el adiestramiento de los pilotos navales para reabastecimiento en vuelo de los Super Étendard y los A-4Q.

Con relación a los riesgos que implicaba atacar buques británicos, a mediados de abril, se acordó con la Armada Argentina la realización de ejercicios con los destructores Tipo 42 *Santísima Trinidad* y *Hércules* de similares características. En esa oportunidad se comprobaron las capacidades de detección del sistema misilístico antiaéreo Sea Dart cuya probabilidad de derribo, según los manuales, alcanzaba el 90%. El estudio se encomendó al Grupo 6 de Caza de Tandil que, en la Base Aeronaval Comandante Espora, practicó distintos procedimientos para reducir probabilidad de derribo. Ninguno disminuyó el porcentaje de pérdidas del 50%.

Finalizados los ataques simulados, el jefe de escuadrilla de M-5 sobrevoló los buques a muy baja altura. El vicecomodoro Juan C. Sapolski, jefe del Escuadrón M-5 que supervisaba desde el puesto de comando de la nave, observó que ese pasaje rasante no era detectado por el radar. La revelación y las prácticas posteriores aportaron la táctica aplicada por los aviadores argentinos para sobrevivir, aún en contra de los pronósticos más pesimistas: la aproximación al ras del agua era el único método para penetrar las defensas, atacar y escapar con cierta probabilidad de éxito.

Las espoletas de las bombas debían calibrarse con el retardo mínimo permitido y, rozando las olas, el avión atacante tenía que alejarse y evitar ser alcanzado por las esquirlas. De todos modos, se sabía que los blancos navales operaban en conjunto combinando armas de diverso alcance: sistemas antiaéreos Sea Wolf (misil antimisil de corto alcance) y Sea Cat (de guiado óptico), además de diversas armas de tubo. Esta situación aumentaba el riesgo de derribo calculado en un 25%, mientras que la posibilidad de impactar en el blanco llegaba a un 55% por avión que alcanzara el punto de lanzamiento.

A su favor, la Fuerza Aérea contaba con las unidades bien adiestradas en tiro y bombardeo. Los lanzamientos a baja altura eran los preferidos por los pilotos por la mayor facilidad de aciertos. En las bases de despliegue, se iniciaron prácticas de navegación sobre el mar que concluían con lanzamientos de bombas de ejercicio contra blancos marítimos simulados o, en el caso de los A-4B, contra un buque encallado en la costa patagónica. Al no disponer de armamento que posibilitase el lanzamiento a distancia, se emplearon bombas no aptas para ataque de objetivos navales, ya que obligaban a sobrevolar el buque atacado. La mayoría de las bombas disponibles tenía limitaciones en el armado y retardo de las espoletas para lanzamientos a muy baja altura, puesto que su diseño era para bombardeo en altura.

Las bombas tipo Alaveses, de 250 kg frenadas por paracaídas (BRP 250), fueron probadas en abril y se constató que no explotaban en el agua. Se necesitaría un impacto directo — con las espoletas debidamente armadas — sobre la estructura del barco para dañarlo.

Como alternativa se adoptó en algunos sistemas de armas la bomba británica MK-17 de 1000 libras (454 kg), destinada originalmente para el BMK-62 Canberra, que demostró pobres resultados en lanzamientos a muy baja altura debido al tiempo de armado de las espoletas. Además, solo permitía una sola bomba por avión, lo que disminuía la probabilidad de éxito con respecto a un lanzamiento múltiple. Esto se comprobaría en el transcurso de las operaciones: en muchos casos, por lanzamientos muy bajos, las bombas atravesaron la estructura de las naves con las espoletas sin activar y no explotaron. Además, para evitar que la onda expansiva de la explosión de la bomba de cola lisa sin paracaídas afecte al avión lanzador, había que contar con retardos no disponibles en las espoletas, que permitieran el escape con seguridad.

Por su parte, para el ataque sobre buques desde bajas alturas, la Armada disponía de bombas norteamericanas MK-82, de 250 kg, con cola frenada Snakeye, mecánica, pero también con ellas la altura mínima de lanzamiento debía ser del orden de los 50/60 metros. Lo concreto es que no se disponía, en los arsenales mundiales, de ninguna espoleta que posibilitase el ataque sobre buques de guerra desde alturas menores a los 50/60 metros sobre el nivel del mar. Evidentemente era un modo de ataque no considerado nunca debido a la escasa posibilidad de supervivencia.

En resumen, la Fuerza Aérea no poseía armamento adecuado para el ataque de objetivos navales; pese a todo sus hombres demostrarían que con todas las limitaciones con que se contaba, llegarían a afectar gravemente a la flota enemiga.

Para atacar blancos navales, es fundamental conocer la ubicación, la cantidad de elementos, el rumbo y la velocidad de los objetivos. A partir de estos datos, es probable identificar el punto de encuentro y dimensionar la fuerza ofensiva necesaria. Por tener vedado el desarrollo de medios específicos para combatir contra buques, la Fuerza Aérea no disponía de aeronaves equipadas para explorar el mar con eficiencia. Bajo estas condiciones, se aceptó el riesgo de emplear los C-130H Hercules y los Boeing B-707 en tareas de exploración lejana con sus limitados radares meteorológicos, sin sistemas de alarmas ni contramedidas electrónicas (RWS⁹⁵), ni equipamiento de inteligencia electrónica (ELINT) y de inteligencia de comunicaciones (COMINT).

Al operar desde Comodoro Rivadavia, Río Gallegos, Río Grande, San Julián, Santa Cruz y Trelew, se tuvo en cuenta que las bajas temperaturas del agua marina exigirían que las tripulaciones volasen con trajes antiexposición. El vuelo con un monorreactor sobre el mar, de por sí, implicaba riesgos. Considerando que habría misiones de largas horas sobre el Atlántico Sur, se buscaron y obtuvieron con urgencia los más impensados buzos térmicos que ayudasen a sobrevivir a las tripulaciones en caso de eyección⁹⁶.

Con la evaluación de estos factores, la Fuerza Aérea Argentina asumió un elevado índice de derribos.

Desafío de la Fuerza Aérea Argentina

El probable teatro de operaciones era eminentemente aeronaval, por lo cual ni los sistemas de armas ni el adiestramiento de las tripulaciones de la Fuerza Aérea resultaban los más indicados. Además de ser marítimo el ámbito de las operaciones, el objetivo a defender se trataba de un archipiélago oceánico ubicado en el límite del radio de acción de los aviones basados en el continente. Montar un sistema de defensa aérea de un blanco de estas características con alguna posibilidad de éxito requería disponer de un sistema de alerta temprana, aéreo o embarcado, en las eventuales avenidas de aproximación y disponer en las islas, fuera del alcance de la artillería de los buques, de por lo menos una pista con una extensión mínima de 2300 metros para operar con los cazas y refugios de material para los aviones.

Inmediatamente después del 2 de abril, la Fuerza Aérea, dentro de los múltiples requerimientos, estudió sobre la marcha la posibilidad de efectuar un alargue de la pista para la operación, o bien como alternativa/emergencia, de los aviones de combate.

Por ese motivo, uno de los primeros requerimientos que se efectuó al Estado Mayor Conjunto, el 2 de abril, fue el traslado por modo marítimo de los equipos necesarios para prolongar la pista de Stanley. Analizando las posibilidades, se contraponía el hecho de que la pista se encontraba muy cerca del mar y, por lo tanto, expuesta al bombardeo naval.

Se convocó, durante el mes de abril, a personal idóneo de Vialidad Nacional para estimar la magnitud de la obra y especialmente el tiempo. Pero la contextura del suelo implicaba un considerable movimiento de tierra y remoción de rocas que, aun contando con la maquinaria pesada, llevaría meses de trabajo. La única posibilidad era la de colocación de planchas de aluminio sobre el resto del suelo que se hallaba nivelado.

Inconvenientes en la coordinación del zarpado de los buques de transporte en Buenos Aires demoraron el envío de los 80 cajones con 231 chapas de aluminio para alargar la pista, una cargadora frontal, una topadora, una motoniveladora, dos camiones volcadores y un

⁹⁵ RWS, *Radar Warning System*.

⁹⁶ Luis Ponzi, aficionado tandilense cercano al Grupo 6 de Caza, consiguió trajes de hombre rana adaptados para los pilotos del Escuadrón M-5 Dagger. La fábrica Cressi Sub de Puerto Madryn proveyó trajes de neopreno de caza submarina adaptados para los tripulantes de Mirage/Dagger, A-4B/C y Canberra.



Colocación de planchas de aluminio en la BAM Malvinas - Gentileza: Com. VGM (R) Grünert

camión taller. Recién alrededor del 7 de abril, los equipos fueron embarcados en el ELMA *Ciudad de Córdoba* junto con el material pesado de la Brigada de Infantería III.

Durante la navegación se declaró el bloqueo, por lo que, en lugar de a Malvinas, la nave se dirigió a Puerto Deseado, donde llegó el 11 de abril. Por razones indeterminadas, al intentar atracar, el transporte embistió el muelle y se le abrió un rumbo de dos metros en el bulbo de proa. El personal y los elementos más livianos se trasladaron en los C-130 Hercules a Malvinas. El resto, transportado por tierra a la IX Brigada Aérea, quedó a la espera de bodega disponible. El incidente impidió que se alargara la pista en tiempo y forma, restringiendo así la posibilidad de usarla como base de recuperación. Las únicas planchas de aluminio para pistas de campaña arribaron a Malvinas en el transporte ELMA *Formosa*, el 20 de abril, a cargo del cabo Oscar W. Doria, proveniente del Área de Material Quilmes. Finalmente, las placas fueron utilizadas tanto para ampliar la superficie de maniobras de la plataforma de la terminal de la base aérea, como también para construir el contrapiso de un par de refugios para los Pucará en la BAM Malvinas y reforzar la planchada del muelle del puerto que estaba en condiciones precarias.

Con ocho placas de aluminio, se intentó prolongar la pista en la cabecera 08 (en el extremo oeste) y se logró armar un piso de unos 50 metros de largo por el ancho de aquella. Para ello se ordenó que los B-737 de Aerolíneas Argentinas que participaban en el puente aéreo despegaran de la cabecera 26 (extremo este de la pista) para evitar que levantaran las placas con el flujo de los motores. No obstante, el 24 y 25 de abril, a causa del fuerte viento a favor, se los hizo despegar de la cabecera 08 y terminaron por levantar las placas en su totalidad, lo que frustró el trabajo que significó colocarlas por parte del personal de la Base.

Además del desafío que suponía operar en un ambiente geográfico marítimo sin una pista en las inmediaciones para aterrizar de emergencia, los 740 kilómetros que separaban las islas de los aeródromos continentales más próximos representaban otra severa dificultad, en particular para los Mirage. Al carecer de sistemas para reaprovisionarse en vuelo, los M-5 Dagger podían permanecer por autonomía dos o tres minutos en la zona del blanco, y los interceptores Mirage M-III EA llegar a la vertical de Malvinas y mantenerse en altura sin descender.

En cuanto a los A-4B/C y a los Q navales, con autonomía y equipamiento para llegar hasta el blanco, atacarlo y regresar, tendrían que reabastecerse en vuelo para ocultar la ruta de aproximación volando a cotas bajas. Esta facilidad, por otro lado, se hallaba restringida por la disponibilidad de solo dos KC-130 cisternas. Además, cualquier inconveniente en la recarga significaba que los pilotos tendrían que abortar la misión para retornar a su base de origen, y ante una falla técnica grave o inesperada, en el peor de los casos, debería eyectarse sobre el mar.

Con respecto a la dupla Super Étendard - Exocet de la Armada, cuando Naciones Unidas intimó a la Argentina para que retirara las fuerzas, Francia impuso el embargo del material aún no entregado y retuvo el 60% en el puerto de Marsella. De los doce aviones adquiridos un año antes, habían arribado, el 18 de noviembre de 1981, los primeros cinco e igual cantidad de misiles sin calibración.

La mayor parte de la aviación argentina despegaría desde bases en tierra, mientras que los británicos contarían a su favor con la facilidad de que sus aeronaves decolarían próximas a la zona de operaciones, sumando al mismo tiempo el desplazamiento de sus portaviones que les permitiría modificar su ubicación y acercarse aún más. Estacionados entre los 170 y 220 km de Malvinas, los Harrier podrían realizar varias salidas sobre el mismo blanco y permanecer sobre él durante más tiempo (entre diez y veinte minutos).

La probabilidad de neutralizar un objetivo está condicionada por la cantidad de armamento que se le arroje y por el número de pasajes de tiro que se efectúen contra él. Estos parámetros dependen de la superioridad aérea disponible en la zona y de cuatro factores: dotación de aviones, autonomía de vuelo, cantidad de salidas diarias por máquina y carga bélica portante.

En su condición de atacante, la Fuerza Aérea Sur contaría con la ventaja de poder optar el lugar, el momento y el procedimiento más conveniente. Según se supo con posterioridad al conflicto, esta desventaja de la Task Force fue solucionada por la RAF enviando los aviones Nimrod de patrullaje desde la isla Ascensión con dos reabastecimientos en el vuelo de ida y de regreso; y desde la isla San Félix, en el Pacífico, con la decidida y secreta colaboración de Chile. También atenuaron la escasa capacidad de exploración empleando la aviación embarcada, buques de piquete radar o submarinos en superficie. Asimismo, contaron con información satelital proporcionada por los EE.UU.⁹⁷ que, de acuerdo con los resultados constatados tras el conflicto, evidentemente les llegaba en forma tardía y sin suficiente precisión; lo demuestra el hecho de que nunca pudieron determinar el real estado de la pista de Puerto Argentino.

Por otra parte, en 1982, la tensión con Chile se mantenía. Habían pasado solo cuatro años desde que ambos países estuvieran a punto de entrar en guerra por el diferendo austral del canal de Beagle. Era de suponer que el país trasandino inclinaría su apoyo hacia el Reino Unido. El entonces comandante de la Fuerza Aérea de Chile, general Fernando Matthei Aubel, declaró en 2003 que había acordado con el oficial de enlace británico, *Gp. Capt.* Sidney Edwards de la RAF, el apoyo de alerta temprana mediante el radar de Punta Arenas:

[Edwards] tenía un equipo de comunicación satelital directo con el buque insignia inglés, bajo el mando del comodoro Woodworth. Se avisaba por ejemplo que desde una base determinada habían salido cuatro aviones en dirección a tal parte, que por su velocidad parecían Mirage. Una hora antes de que llegaran, los ingleses ya estaban informados de su arribo⁹⁸.

⁹⁷ SIRO DE MARTINI, "Notas y comentarios a la conferencia del Almirante Train", *Boletín del Centro Naval* N.º748, Buenos Aires, 1987. Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI), *Yearbook 1982*, pág. 89. "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.

⁹⁸ PATRICIA ARANCIBIA CLAVEL e ISABEL DE LA MAZA CAVE, *Matthei. Mi testimonio*, Santiago de Chile, Editorial Random House Mondadori, agosto 2003, pág. 354.

Años más tarde, Sidney Edwards confirmaría en un texto propio el apoyo pormenorizado que Chile brindó al Reino Unido durante el conflicto⁹⁹.

Con las fortalezas y debilidades conocidas en aquel momento, los hombres de la Fuerza Aérea sabían que se hallaban ante la alternativa más difícil de su historia. Entre algunos aviadores existía la presunción de que se podrían ejecutar solo dos misiones. En la primera se perdería la mitad de los aviones y en la segunda el resto, y no habría remanente. Pero si se hundía un buque en alguna de las salidas, el esfuerzo estaría justificado.

No se trataba de una exageración. Nunca había existido un enfrentamiento aeronaval como el que se planteaba. El grueso del parque aéreo de combate —los Skyhawk diseñados en la década del 50, adquiridos por nuestro país en 1966 y equipados con una aviónica precaria y obsoleta— enfrentaría una flota cuya unidad más antigua era más moderna que el más reciente avión nacional (excepto los Super Étendard navales) y estaba construida con los últimos adelantos tecnológicos de guerra electrónica y misilística.

Orden de Batalla de la Fuerza Aérea Argentina

El Orden de Batalla Aéreo o la organización operativa que se estructuró con las unidades de la Fuerza Aérea Argentina y con los respectivos centros de comando y control, como asimismo la distribución geográfica ocupada para enfrentar a la flota británica, fue la sumatoria de las previsiones tomadas en tres momentos:

En el primero: las tareas ordenadas por los planes Azul y Blanco del Comando Aéreo Estratégico y por el Aries del Comando Aéreo de Transporte para recuperar las islas Malvinas.

En el segundo: los movimientos dispuestos telefónicamente por el Comando Aéreo Estratégico y por el Comando Aéreo de Defensa a los jefes de unidades para que sus medios se emplazaran en los aeródromos de despliegue desde el 4 de abril. La finalidad de estos desplazamientos fue disuadir al Reino Unido del empleo de la fuerza y obligarlo a negociar. Una vez que el Comité Militar tomó la decisión de presentar batalla, los despliegues se oficializaron por los respectivos planes de Operaciones 2/82 - Mantenimiento de la Soberanía del CAE, distribuido el 7 de abril, y por el Caburé Azul y Blanco del CAD, el 19 de abril.

En el tercero: las modificaciones ordenadas por el Comando de la Fuerza Aérea Sur (FAS) cuando asumió la conducción de los elementos puestos bajo su comando y control. Tras un análisis, reubicó algunos sistemas de armas para mejorar la posición relativa de acuerdo con su autonomía y alcance. Sin contar los redespiegues efectuados durante las acciones, el Orden de Batalla Aéreo con que se presentaría combate a la Task Force el 1 de mayo de 1982 figura en el Plan Esquemático de la Fuerza Aérea Sur emitido el 16 de abril.

Comandos aéreos

La conducción estratégica operacional de la Fuerza Aérea Argentina durante el conflicto la ejerció el Comando Aéreo Estratégico que, inicialmente, conservó su puesto de mando en la sede del Comando de Operaciones Aéreas en el Edificio Cóndor. En virtud de la autoridad delegada que recibió, el Comando de la Fuerza Aérea Sur (FAS), instalado en Comodoro Rivadavia, fue la instancia táctica superior que planificó y condujo las operaciones aéreas que apoyaron a las tropas argentinas desplegadas en las islas e interdictaron las unidades navales británicas en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur y en las áreas adyacentes.

El Comando Aéreo Estratégico retuvo el control de las tareas de exploración y reconocimiento lejano con los Boeing 707 y con los KC-130 (estos últimos serían desafectados el 29 de abril y desplegados a la IX Brigada Aérea) que operaban desde El Palomar (Buenos Aires) o desde Comandante Espora (Bahía Blanca) para satisfacer los requerimientos de explora-

⁹⁹ SIDNEY EDWARDS, *My Secret Falklands War*, Reino Unido, 2014.



Boeing 707 del Escuadrón V de la I Brigada Aérea - BANIM DEH-FAA

ción del Comando del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS). A tal efecto, el 7 de abril, se constituyó un Centro Conjunto de Exploración en la Base Aeronaval Comandante Espora y a partir del 10 de abril comenzaron los vuelos coordinados.

El Comando Aéreo de Defensa, mientras tanto, ejerció la conducción a través de dos zonas de defensa aérea: CODAZ Centro (Comando de Defensa Aérea Zona Centro), única que se activó fuera del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur; y CODAZ Sur (Comando de Defensa Aérea Zona Sur).

Integrada a la FAS, la conducción de las operaciones aéreas de defensa la ejecutó el Comando de Defensa Aérea Sur (CODASUR) sobre una única Zona de Defensa Aérea (CODAZ Sur)¹⁰⁰.

El Comando Aéreo de Transporte (CAT) condujo las operaciones de abastecimiento aéreo desde la I Brigada Aérea. En la práctica, el comando de la Fuerza Aérea Sur, con autoridad de coordinación en un principio, dirigió los traslados hacia las islas y desde ellas, a través del Puesto de Operaciones de Transporte Aéreo (POTA) montado en la IX Brigada Aérea. Este organismo, que al constituirse el Estado Mayor de la FAS se transformó en la Sección Operativa de Transporte Aéreo (SOTA), tenía bajo su órbita la Terminal de Carga de la IX Brigada Aérea y las coordinaciones con la IX Brigada de Infantería del Ejército, y el escalón de mantenimiento de aeronaves del Grupo Técnico 1.

En el nivel táctico inferior, las operaciones aéreas ofensivas, de transporte, de defensa aérea, de exploración y reconocimiento, y de búsqueda y salvamento de las unidades de la Fuerza Aérea asentadas en Malvinas fueron conducidas por el Comando del Componente Aéreo instalado en Puerto Argentino. A la vez, dependía del Comando Conjunto de la Guarnición Malvinas, y este, del COATLANSUR. Al igual que en el continente, no hubo en las islas conducción centralizada de los medios aéreos, cada Fuerza condujo los propios.

Fuerza Aérea Sur

Cerca de la medianoche del 1 de abril, el brigadier Ernesto H. Crespo — jefe de la IV Brigada Aérea de El Plumerillo, Mendoza — fue convocado con urgencia a la sede del Comando de Operaciones Aéreas. De acuerdo con lo establecido en el plan de capacidades de ese año, y desconociendo por completo la planificación de las acciones en desarrollo, debía asumir como comandante aéreo del Teatro de Operaciones Sur (CATOS); este componente aéreo, bajo la forma de fuerza aérea táctica, se denominó Fuerza Aérea Sur (FAS).

¹⁰⁰ CODASUR es la estructura orgánica de comando. CODAZ Sur es el área territorial o marítima donde se ejecuta la Defensa Aérea.

Acompañado por el jefe del Grupo 4 de Caza, comodoro José A. Juliá, el brigadier Crespo voló a Aeroparque piloteando un MS-760 Paris. A las 04:00 de la madrugada del 2 de abril, se presentó a su comandante, el brigadier mayor Hellmuth C. Weber, que le anticipó el operativo que se llevaba a cabo para recuperar las islas Malvinas.

El comodoro Knud E. Andreasen, jefe del departamento Planes y Programas del Comando de Operaciones Aéreas, le expuso los acontecimientos y las tareas en desarrollo en el Atlántico Sur. Participaban de la reunión el Comandante de la Fuerza Aérea, brigadier general Basilio A. Lami Dozo; el jefe del Estado Mayor General, brigadier mayor Juan García; el jefe del Estado Mayor del Comando de Operaciones Aéreas, brigadier Héctor Roy; el jefe de la Jefatura II - Inteligencia, brigadier Gustavo A. Revol; y otros mandos de la Institución.

Se puntualizó asimismo que, frente a un eventual conflicto con Chile, la FAS debía apoyar la misión del Teatro de Operaciones Sur (aún no constituido), controlar y asegurar la frontera oeste para evitar un debilitamiento del poder militar argentino si se accionaba ofensivamente sobre el territorio nacional.

El brigadier Crespo preguntó si era previsible el empleo de los aviones de combate de la Fuerza Aérea en operaciones sobre el mar. La respuesta fue terminante: no se contemplaba esa posibilidad. La Armada Argentina, con competencia para ejercer el control de las áreas marítimas de interés y responsable primaria de las operaciones aeromarítimas, se había comprometido a cubrir esa función y a mantener los movimientos de medios navales del Reino Unido a no menos de 330 kilómetros al noreste de las Malvinas.

También se le aclaró al brigadier Crespo que la tarea de exploración y reconocimiento aéreo lejano se realizaría con medios del Comando Aéreo Estratégico, sin ser asignados ni controlados por la Fuerza Aérea Sur.

El brigadier Ernesto Crespo se trasladó ese 2 de abril en el mismo MS-760 (matrícula E-234) a Comodoro Rivadavia a efectos de organizar la Fuerza Aérea Sur. El brigadier Crespo conformó su Estado Mayor y ordenó montar los aeródromos de despliegue de las unidades aéreas que integrarían su comando. En forma simultánea, aunque no le dependieron los medios de transporte, la Fuerza Aérea Sur coordinó todos los movimientos de las aeronaves del Comando Aéreo de Transporte que ya estaban operando desde la IX Brigada Aérea con destino a las islas a través de la Sección Operativa de Transporte Aéreo (SOTA).

Estado Mayor de la Fuerza Aérea Sur

Profesional de vasta experiencia, y conocedor de las aptitudes del personal y de los medios aéreos, el brigadier Crespo eligió a los hombres que lo acompañarían en la conducción. El 5 de abril, se constituyó oficialmente¹⁰¹ la Fuerza Aérea Sur bajo dependencia directa del titular del Comando Aéreo Estratégico y se inició un importante despliegue de medios para operar en el Teatro de Operaciones Malvinas (TOM).

El 7 de abril, quedó sin efecto el TOM, remplazado por el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur a cargo del vicealmirante Juan J. Lombardo (COATLANSUR) con asiento en Puerto Belgrano. A tal efecto el Estado Mayor de la FAS confeccionó el Plan Contribuyente al Plan de Operaciones 2/82 - Mantenimiento de la Soberanía. Aprobado el 16 de abril, el nuevo escalón a nivel táctico superior de la Fuerza Aérea Argentina tendría la misión de «neutralizar el posible accionar de la Fuerza de Tareas Inglesa realizando operaciones aéreas y terrestres y prevenir una acción sorpresiva por parte de la Fuerza Aérea de Chile».

Los departamentos del Estado Mayor de la FAS se integraron con el personal que en principio ya había sido designado por el CAE, más los requeridos por el brigadier Crespo

¹⁰¹ Con grupo horario 4 de abril a las 21:35, el Comandante Aéreo Estratégico emitió el mensaje número 3137 por el cual se creó la Fuerza Aérea Sur.

y los llegados a la IX Brigada Aérea para organizar el Comando de Defensa Aérea Sur (CODASUR). Si bien estaba previsto que ambas organizaciones operativas (FAS y CODASUR) actuaran en forma simultánea en el mismo ámbito geográfico, el sentido común de sus comandantes los indujo a unir las estructuras bajo una sola conducción. La propuesta de ambos comandantes fue presentada a sus respectivos comandantes estratégicos operacionales (Estratégico y de Defensa), que la aceptaron de inmediato. El brigadier Roberto Camblor, a cargo del CODASUR, asumió como segundo comandante y jefe del Estado Mayor de la FAS, el comodoro José Juliá como A-3 Operaciones de la Fuerza Aérea Sur, y el comodoro Tomas Rodríguez como A-3 del sector de Defensa de Comodoro Rivadavia y jefe de la Sección Operativa Superioridad Aérea e Interceptación (SOSAI).

El Estado Mayor de la FAS quedó constituido por los siguientes departamentos:

- A-1 Personal, comodoro Manuel R. Rivero
- A-2 Inteligencia, comodoro Jorge A. Espina
- A-3 Operaciones, comodoro José A. Juliá
- A-4 Material, comodoro José D. Marcantoni
- A-5 Comunicaciones, vicecomodoro Antonio Á. Maldonado

Gracias al esfuerzo sin retaceos y a la flexibilidad de estos hombres y de sus auxiliares, que sobre la marcha encontraron soluciones a cada inconveniente, en menos de treinta días, se completaron los efectivos y se adecuó la orgánica del Comando a las necesidades del conflicto en ciernes.

En ese período inicial, el brigadier Crespo dividió las tareas confiriendo la responsabilidad del adiestramiento de las unidades desplegadas al brigadier Camblor, manteniendo para sí la organización de la FAS y su Estado Mayor.

En las primeras semanas de abril, las tripulaciones que llegaban de Buenos Aires aportaban informaciones que hacían suponer una solución pacífica del conflicto. Mientras en los niveles superiores de la conducción militar se seguía considerando al conflicto como una crisis de solución diplomática, ambos brigadieres entendían que se trataba claramente de un estado de guerra, en donde la FAS iba a pelear, ya que el Reino Unido estaba montando una desmesurada Fuerza de Tareas, seguramente para castigar, lo que entendían como una agresión a su política imperial.

Entre las novedades introducidas en la orgánica del Estado Mayor, figuró el cargo de coordinador general, solidario a las operaciones aéreas ordenadas, asumido por el comodoro Juan M. Correa Cuenca. Experimentado en el trabajo de un Estado Mayor, Correa Cuenca ordenó las tareas entre los departamentos y las secciones operativas. Asimismo, el comodoro Héctor Valeri realizó una tarea similar como coordinador entre el Estado Mayor de la FAS y las unidades subordinadas, supervisando las tareas ofensivas ordenadas y asesorando al comandante en el cumplimiento de estas.

Además, se constituyó un equipo de planificación inmediata que, ubicado en el Departamento Operaciones, estaba integrado por el segundo comandante, el coordinador general, el jefe del Departamento A-3 Operaciones, y el jefe de la Sección Operativa de Superioridad Aérea e Interceptación. Tenía la tarea de efectuar el análisis de aptitud y factibilidad de las misiones predispuestas o inmediatas, según la información suministrada por las distintas fuentes procedentes de Malvinas, los informes posteriores a la realización de las misiones de combate o la escasa información de la inteligencia propia.

Hacia el 1 de mayo, la Fuerza Aérea Sur funcionaba ciento por ciento con los cuadros de dotación de sus unidades íntegros y, muy importante, con casi todas las tripulaciones adiestradas y familiarizadas con el teatro de operaciones.

Organización del Estado Mayor de la FAS

Departamento A-1 Personal

Se formó un solo departamento de personal y se asignaron hombres para cumplir esa función en los comandos de Defensa Aérea Sur y de la Fuerza Aérea Sur. Se constituyeron cinco dependencias reforzadas:

- **Registro e Informes**, a fin de mantener el efectivo actualizado de personal tanto en las bases de despliegue como en Malvinas. Instalada en las dependencias de la IX Brigada Aérea, llevaba el registro de los que viajaban a las islas y desde ellas. Mantendría actualizado el listado de bajas y de efectivos desplegados en Malvinas.
- **Mantenimiento de la salud**, organizado en las unidades de despliegue en forma orgánica, más previsiones adicionales que incluyó el despliegue del Hospital Reubicable en la IX Brigada Aérea y el apoyo del Hospital Militar Conjunto en Malvinas.
- **Servicio postal**, dispuesto mediante los servicios normales de la Empresa Nacional de Correos y Telégrafos (Encotel) y de un avión correo entre las unidades desplegadas y las bases de origen. Esta división también tramitaría la correspondencia de Malvinas, tanto de la Fuerza Aérea como del Ejército y parte de la Armada. La oficina ubicada en la IX Brigada Aérea actuaría como mesa de entrada y salida.
- **Disciplina, ley y orden**, encargado de manejar cuestiones disciplinarias y, de ser necesario, constituir consejos de guerra.
- **Donaciones**, encargado de recibir los donativos que la población realizaba para las fuerzas en operaciones. Rara vez tenían un destino fijo. Estos elementos, por la cantidad y la variedad, resultarían un valioso aporte, en particular, los abrigos e insumos personales destinados a elevar la moral de la tropa: cartas dirigidas a los soldados, cigarrillos, chocolates y productos de higiene, que eran trasladados a las islas en los aviones que realizaban el Puente Aéreo.

Departamento A-2 Inteligencia

El comandante que tiene la información más reciente y completa gana la batalla. En el caso del Atlántico Sur, ocurrió algo atípico: debido al estricto secreto con que se elaboró el Plan Esquemático, no se le dio participación a la Jefatura II - Inteligencia. Recién el 20 de marzo el Estado Mayor Conjunto comenzó el proceso de inteligencia; cuando la SIDE (Secretaría de Inteligencia de Estado) recibió la orden de reunir información sobre Malvinas, dejó constancia por escrito que para junio elaboraría los elementos esenciales de información (EEI). Así, sin un debido análisis del nivel superior, la Armada y la Fuerza Aérea con sus respectivas jefaturas realizaron la planificación inicial. El 4 de abril de 1982, al decidir empeñar los medios de combate y gracias a los recaudos adoptados por el Comando Aéreo Estratégico, se reunió información básica bastante generalizada sobre la capacidad bélica del Reino Unido. El 16 de abril de 1982, cuando la Fuerza Aérea Sur finalizó el Plan Esquemático Contribuyente 1/82, desconocía vitales fortalezas británicas¹⁰².

De alguna manera, esto tiene su explicación en que la inteligencia militar es un proceso continuo que está directamente vinculado a las hipótesis de conflicto del país, lo que lleva al seguimiento de las capacidades y vulnerabilidades de un posible agresor, condición no considerada en el caso del Reino Unido.

¹⁰² En el *Informe Rattenbach*, elaborado para evaluar el desempeño de los mandos en el conflicto, se afirma que la inteligencia fue «en un grado de detalle y oportunidad correctos, lo que permitió la planificación de su comando subordinado sin inconvenientes...». Este no fue el caso de la Fuerza Aérea, que debió empeñar medios propios, incluso no aptos para obtener información del enemigo, con un alto costo en vidas y en material durante el transcurso de la campaña. ("Informe Final de la Fuerza Aérea Sur" elevado al comandante Aéreo Estratégico). Archivo DEH-FAA.

Departamento A-3 Operaciones

Se constituyó en el centro promotor de las acciones del Estado Mayor. Su importancia recaía, en definitiva, en la eficacia de las operaciones aéreas planificadas.

Del Departamento A-3 Operaciones dependían en forma directa las siguientes Secciones Operativas:

- Análisis y Evaluación de las Operaciones (SOAEO). Jefe: vicecomodoro César A. Torres
- Superioridad Aérea e Interceptación (SOSAI). Jefe: comodoro Tomás A. Rodríguez
- Exploración y Reconocimiento (SOER). Jefe: comodoro Ronaldo E. Ferri
- Operaciones Especiales (SOOE). Jefe: comodoro Ronaldo E. Ferri
- Búsqueda y Salvamento (SOBYS). Jefe: mayor Norberto H. Barozza
- Vigilancia y Control Aéreo (SOVYCA). Jefe: comodoro Enrique Saavedra
- Transporte Aéreo (SOTA). Jefe: mayor Horacio A. Oréfiçe
- Seguridad y Servicios (SOSS). Jefe: mayor Alfredo C. Aguirre
- Meteorología. Jefe: primer teniente Eduardo A. Viotti

Esta estructura y modalidad de funcionamiento y de planificación fue diseñada en base a la experiencia de numerosos ejercicios operativos realizados con anterioridad, en donde, tanto las órdenes a los medios desplegados como el trabajo de un Estado Mayor en operaciones garantizaban una respuesta a las necesidades previsibles. Su aplicación resultaría sumamente adecuada puesto que, desde el primer momento, se integró con todos los elementos operativos, lo que facilitó la unidad de mando y la máxima economía de medios. El sistema C³ I² montado¹⁰³, pese a las deficiencias técnicas, permitió extender el control y delegar la autoridad las veces que se requirió, sin debilitar la cohesión conductiva.

Diariamente, el comandante se reunía con los jefes de departamentos del Estado Mayor para imponerse de la situación. El responsable de cada área exponía las novedades en presencia del coordinador general. Analizado el estado de las cosas, el comandante impartía las órdenes y el jefe presente que le incumbía las retransmitía a las unidades. Con este procedimiento se enfatizó que en la transmisión de órdenes no hubiera repeticiones innecesarias de instrucciones y que los transmisores estuvieran bien interiorizados.

Se estableció un nexo directo entre los jefes de los departamentos y los responsables de las áreas específicas de las bases aéreas militares.

El accionar del Estado Mayor se centralizó en el Puesto de Comando montado por el Departamento Operaciones con lo cual el comandante tenía el panorama general de lo que ocurría a través de un solo vocero.

El personal estableció una relación de absoluta camaradería y profesionalismo que permitió trabajar con coherencia, eficacia y, a la vez, trasladar ese espíritu a las unidades dependientes. La organización adoptada surgió de la dinámica de las operaciones. Lo práctico siempre tuvo prioridad sobre lo teórico y la planificación fue fluida. Se volcó en los papeles solo lo necesario. Los tiempos de reacción alcanzarían niveles aceptables pues las decisiones serían transmitidas verbalmente a las unidades para acelerar el alistamiento de los medios.

La creación de la Sección Operativa de Análisis y Evaluación de las Operaciones (SOAEO), también dependiente del A-3 y en estrecho contacto con la Sección Operativa de Superioridad Aérea e Interceptación (SOSAI), resultaría de gran valor, pues permitiría al nivel planificador desentenderse de tal actividad y dedicarse solo a recibir las conclusiones.

El proceso se fue perfeccionando. En general, para las operaciones aéreas ofensivas se seguiría un patrón de análisis y una preparación de órdenes uniforme. Según los objetivos a batir, cada noche se les anticiparía a las unidades qué aviones y qué configuraciones corresponderían para la primera misión, así a primera hora ya estarían listos.

¹⁰³ C³ I²: sistema de comando, control, comunicaciones, inteligencia e interoperatividad.

La selección de los blancos se efectuaría en la reunión de la Sección Operativa de Superioridad Aérea e Interceptación, con la presencia del segundo comandante, el jefe del Departamento Operaciones (A-3) y analistas especializados. Se establecería:

- Situación meteorológica.
- Análisis de aptitud, factibilidad y aceptabilidad del objetivo material.
- Cantidad y tipo de aviones ofensivos y defensivos con su armamento a emplear.
- Información del radar Malvinas.
- Si se requerían vuelos de diversión, se agregaría a la reunión el jefe de la Sección Operativa de Exploración y Reconocimiento (SOER) / de Operaciones Especiales (SOOE).
- Alerta a los medios de búsqueda y salvamento, con la intervención del jefe de la SOBYS.
- Necesidad de empleo del Oficial Control Aéreo Adelantado/Táctico (OCAA)/(OCAT).
- Utilización de aviones reabastecedores KC-130 y determinación de los puntos de encuentro, con la participación del jefe de la SOTA.
- Concluido el estudio se expondría la planificación al comandante.
- Confección y transmisión de las órdenes fragmentarias, por parte de la sección correspondiente. (Este proceso demoraba de 20 a 90 minutos, según la complejidad del tema).
- Un oficial jefe de la Sección Operativa de Superioridad Aérea e Interceptación (SOSAI) recibiría el desarrollo de las acciones y actualizaría la situación en el Departamento A-3.
- Análisis inicial de los resultados sobre la base de los informes adelantados por las tripulaciones en vuelo.
- Personal de Inteligencia especializado interrogaría a las tripulaciones después del aterrizaje. Si fuera posible y de acuerdo con la importancia del objetivo atacado, previamente, lo hacía la SOSAI.
- Una vez reunidos los informes individuales, se analizaba en detalle la operación ordenada.
- Las conclusiones eran registradas y tenidas en cuenta por la SOAEO.
- A última hora se reunían los antecedentes de la jornada, se analizaban las conclusiones y se planificaban las misiones para el día siguiente.

Este proceso para operaciones aéreas ofensivas y defensivas se aplicó también en otras acciones: diversión, transporte aéreo, búsqueda y salvamento, exploración y reconocimiento. En estos casos, la SOSAI fijaba el criterio orientador que se transmitía a la sección correspondiente para que concibiera la tarea en detalle. La operación era propuesta al Departamento A-3, este la presentaba al comandante y si se aprobaba, se ejecutaba en forma inmediata.

Exploración y Reconocimiento (SOER y SOOE)

Las tareas de exploración y reconocimiento fueron divididas en zonas y áreas focales que cubrían toda el área marítima costera de la Patagonia, y se las ejecutó ordenadas por frecuencia y patrones prestablecidos con los medios asignados¹⁰⁴.

Los respectivos jefes de las unidades de despliegue que poseían medios de exploración eran los responsables del cumplimiento de las salidas en las áreas de exploración costera de su competencia, informando diariamente las novedades a la Fuerza Aérea Sur.

Las dos secciones (SOER y SOOE) a cargo del comodoro Ronaldo Ferri derivaban la información obtenida al A-3 Operaciones. Asimismo, planificaban con los medios asignados,

¹⁰⁴ El despliegue y la organización de los medios de exploración y reconocimiento se desarrolla en el siguiente capítulo.



Los Learjet 35 A matrículas T-23 y T-24 del Grupo Aerofotográfico de la II Brigada Aérea - Archivo DEH-FAA

tipo Learjet, misiones de diversión que simulaban el perfil de penetración de aviones de combate contra la flota a efectos de desgastar las tripulaciones británicas induciéndolos a despegar con los interceptores.

Búsqueda y Salvamento (SOBYS)

Se montó a partir del 5 de abril. El 8, el comando de la Fuerza Aérea Sur (FAS) emitió una directiva para que sus unidades organizaran las secciones de búsqueda, asistencia y salvamento del personal en peligro¹⁰⁵. A partir del 16 de abril, la directiva formó parte del Plan de la FAS. Las operaciones de ByS en Malvinas quedaron a cargo del subcentro de la FAS.

La SOBYS estaba compuesta por la jefatura y la sala de situación dirigida por un oficial jefe y un oficial subalterno como auxiliar. Para asistir a las tareas de búsqueda y salvamento en el mar sobre las rutas de aproximación a los objetivos materiales y de regreso a las bases, se coordinó con la Armada el empleo de dos embarcaciones en las que la Fuerza Aérea había instalado un radiofaro y un VHF multicanal aunque, por diversos motivos, no se utilizaron. Los buques designados fueron el aviso ARA *Alférez Sobral* en la línea Comodoro Rivadavia - Malvinas y el aviso ARA *Comodoro Somellera* entre Río Grande y las islas.

Por la favorable ubicación en relación con la distancia a las islas, y por la infraestructura, el 10 de mayo se creó un subcentro coordinador de ByS en Puerto Deseado. Se le afectaron dos helicópteros Sikorsky S-61, con capacidad de rescate en el mar, y tres aviones Mitsubishi MU-2/60 para búsqueda. Las operaciones de búsqueda y rescate en Malvinas quedaron a cargo del A-3 del Estado Mayor del Componente Aéreo con los helicópteros asignados.

Vigilancia y Control Aéreo (SOVYCA)

Mediante esta sección operativa, se centralizaban fundamentalmente los requerimientos de los radares desplegados a efectos de mantenerlos en estado operativo. La actividad de vigilancia aérea se realizó con los medios del Grupo 2 de Vigilancia y Control Aéreo (G2 VyCA) de Merlo. Los radares móviles Westinghouse AN/TPS-43 disponibles permitieron organizar sectores de defensa aérea en Comodoro Rivadavia, Río Gallegos, Río Grande y Malvinas. Los dos radares TPS-43 restantes fueron utilizados uno como pañol de repuesto

¹⁰⁵ Directiva 01/82 - Comando de la Fuerza Aérea Sur - Sistema de Búsqueda y Salvamento.

en Comodoro Rivadavia para los cuatro radares desplegados, y el último permaneció en el G2 VyCA como laboratorio y banco de pruebas para las reparaciones de los componentes fuera de servicio remitidos desde los sitios de despliegue.

Posteriormente, tras ser puestos a disposición de la Fuerza Aérea Sur y operados por personal de la Fuerza, se agregaron cuatro radares TPS-44 Cardion "Alert" del Ejército que se instalaron en Puerto Argentino, San Julián, Santa Cruz y en la IX Brigada Aérea como repuesto y pañol del radar de Malvinas.

Esta distribución permitió controlar el tránsito aéreo en toda la costa y en la zona continental de responsabilidad, y apoyar los cruces hacia y desde las islas. A media y baja altura, sirvieron para tener actualizada la situación aérea del TOAS y, dentro de sus respectivos alcances, la de interés de cada base.

Los radares fueron utilizados para detección, identificación, interceptación y apoyo al control del tránsito aéreo y a las misiones de combate. El de Malvinas sumó las tareas de guiado táctico, apoyo en combate aire-aire y una función atípica: ubicar buques enemigos a larga y corta distancia, lo que permitió proporcionar la alerta de bombardeo naval nocturno.

Transporte Aéreo (SOTA)

Concluida la recuperación de las islas, entre el 4 y el 17 de abril fueron asignados a la Fuerza Aérea Sur, dos C-130H, dos F-28, un IA-50 G-II y un SA-226 AT Merlin sanitario. A partir del 7, las cuatro aeronaves de mayor porte se sumaron a las que realizaban el Puente Aéreo a Malvinas. Para agilizar la tarea, dependieron directamente del A-3, a través de la Sección Operativa de Transporte Aéreo (SOTA). Esta, a su vez, reguló los horarios de despegue de todas las aeronaves que desde el continente se dirigían a Malvinas, coordinando con la Terminal Aérea de la isla los movimientos de descarga para evitar el congestionamiento de aeronaves en una plataforma de reducidas dimensiones. Diariamente, la SOTA coordinaba con el Comando de Transporte en El Palomar, con el Ejército y la Armada a efectos de determinar los traslados en conjunción con la Terminal Aérea de Carga de la IX Brigada Aérea. Un escalón de mantenimiento del Grupo Técnico 1 en Comodoro Rivadavia garantizaba el estado en servicio del material aéreo para asegurar la operación continua las 24 horas durante todos los días que duró la ejecución del Puente Aéreo.

Originalmente, los tripulantes se alojaban en la IX Brigada Aérea. Debido a que el transporte aéreo se realizaba de manera continua, día y noche, y que los alojamientos estaban próximos a la pista y a las plataformas, el descanso resultaba inadecuado. Por lo que se gestionó hospedaje en la ciudad de Comodoro Rivadavia.

Por otro lado, una vez impuesta la Zona de Exclusión Marítima por parte del Reino Unido, los transportes navales ya no cruzaron a las islas y todos los pertrechos embarcados debieron reconfigurarse para ser trasladados por modo aéreo. La magnitud de los elementos que se iban acumulando en la IX Brigada Aérea ocupaba cada vez más espacio de la terminal aérea. Si bien se llegaron a despachar hasta 120 toneladas diarias a las islas, la cantidad que arribaba superaba la que salía. El 13 de abril había 600 toneladas; y dos días después, 900. Por lo que se solicitó refuerzos al Comando Aéreo de Transporte.

A partir de ese momento, las Órdenes de Transporte Aéreo (OTA) se emitían y se coordinaba el transporte con el Centro de Operaciones Conjuntas de la Brigada de Infantería IX, lo que era informado a la Fuerza Aérea Sur por intermedio del SOTA, quien actualizaba a la Mesa de Información de Tránsito Aéreo (MITA) en Comodoro Rivadavia, para regular los horarios de los vuelos que salían del continente con dirección a Malvinas, evitando la congestión de tránsito y la descarga ordenada en la Terminal Aérea Malvinas.

La tarea se cumplió entre el 18 y el 29; luego, los medios destacados para este fin regresaron a El Palomar.



Mirage III EA de la VIII Brigada Aérea - Archivo DEH-FAA

Los KC-130 arribaron a la IX Brigada Aérea el 30 de abril. Fueron puestos bajo dependencia directa del comandante de la Fuerza Aérea Sur y recibían las órdenes a través de los departamentos operaciones de las unidades que debían apoyar.

Seguridad y Servicios (SOSS)

La defensa terrestre, incluida la artillería antiaérea, dependían directamente de los jefes de unidades, en algunos casos con medios propios y otros con unidades alojadas, ejerciendo control operacional sobre esos medios. A través de la Sección Operativa de Seguridad y Servicios se coordinaban los requerimientos e información al Estado Mayor de la FAS, de manera que se conocía permanentemente la situación y los estados de alerta correspondientes.

Defensa Aérea en la Zona Sur

El Comando Aéreo de Defensa, conducido por el brigadier mayor Hughes, mediante el Plan Caburé Azul y Blanco estructuró la defensa en dos grandes zonas: CODAZ Centro y CODAZ Sur, esta última distribuida en Sectores de Defensa con sus respectivos Centros de Información y Control y radares móviles de alerta temprana en Viedma (esta reportaba al CIC Baires en Merlo junto con el radar de Mar del Plata), Comodoro Rivadavia, San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos, Río Grande y Malvinas. Después de que el CODAZ Sur se integrara, a través de la SOSAI, con el Comando de la Fuerza Aérea Sur, la orgánica prevista en las bases costeras para enfrentar ataques aéreos conformó un solo sistema de comando y control.

En el continente, la Defensa Aérea Activa se ejecutó con las baterías antiaéreas asignadas y, por lo menos, una sección de interceptores Mirage III EA o M-5 Dagger configurados con misiles Matra 530/Magic 550 o Shafirir, respectivamente. Asimismo, debido a que los ataques de fuerzas especiales figuraban entre las capacidades retenidas del enemigo, se tomaron medidas de Defensa Aérea Pasiva (oscurecimiento, dispersión de medios, entre otros) para atenuar los efectos.

Departamento A-4 Material

Al no existir un planeamiento logístico adecuado al ambiente aeromarítimo, se trabajó con las previsiones del Plan de Campaña 1/81 del Comando Aéreo del Teatro de Operaciones Sur (CATOS 81) que solo contemplaba ataques a objetivos terrestres. Para el caso Malvinas, excepto Río Grande, los aeródromos de operación San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos, Comodoro Rivadavia y Trelew eran similares a los del CATOS 81. Por el contrario, el armamento y los equipos de supervivencia debieron adaptarse al ambiente aeromarítimo. Estas diferencias obligaron a introducir modificaciones sin las pruebas exigidas por las normas.

La mayoría del abastecimiento de la Guarnición Militar Malvinas y de las bases aéreas del continente se realizó con los aviones de transporte asignados a la Fuerza Aérea Sur. La situación iba variando y motivaba un sinnúmero de requerimientos imprevistos que se trataron de satisfacer por cualquier medio, sin reparar en costos, aunque no siempre con la calidad necesaria.

Departamento A-5 Comunicaciones

La red de comando y administración se instaló con los elementos previstos en el Plan de Campaña del Comando Aéreo Estratégico, excepto en la Base Aérea Militar Malvinas. El material para los enlaces restantes se distribuyó de acuerdo con los requerimientos de los usuarios, y tanto la seguridad como la confiabilidad no serían vulneradas por el enemigo durante el conflicto.

Las necesidades de último momento fueron satisfechas con los equipos del Comando de la Fuerza Aérea Oeste, con las provisiones que efectuaba el Departamento Comunicaciones del Comando Aéreo Estratégico, y con los servicios de la Empresa Nacional de Telecomunicaciones (Entel).



En suma

El 2 de abril de 1982, la Fuerza Aérea Sur comenzó a funcionar como unidad orgánica con tan solo cinco oficiales; no contaba con planes ni facilidades de comunicación y desconocía la situación del conflicto. Partió de cero.

Ese mismo día una plana mayor reducida fue designada y trasladada a Malvinas para posibilitar el despliegue inicial; luego se la reforzaría para responder al cambio de situación estratégica al zarpar la Fuerza de Tareas británica.

La Fuerza Aérea Sur seleccionó el personal adecuado y completó un esquema orgánico que fue adaptando a las necesidades emergentes del conflicto; aunque, por supuesto, obró a favor el tiempo de traslado de la flota británica al Atlántico Sur, un lapso que en otra situación no sería posible.

Mientras los medios de transporte aéreo estaban casi completamente comprometidos al despliegue en las islas, las unidades aéreas que debían trasladarse a posiciones relativas favorables por autonomía en los aeropuertos y bases de la Patagonia contaban con escasos recursos de transporte para su implementación. Sin embargo, la Fuerza Aérea Sur llegaría al 1 de mayo —día del Bautismo de Fuego— con el Estado Mayor funcionando a pleno, con las unidades operativas desplegadas y con un conocimiento aceptable del teatro de operaciones. Este esfuerzo significó potenciar las capacidades de flexibilidad y versatilidad a su máxima expresión. Pese a todos los inconvenientes, la Fuerza Aérea Sur entraría en el conflicto bélico con su máxima capacidad operativa.

Capítulo 5

Despliegue de medios en el continente



Comando Aéreo de Defensa

El Comando Aéreo de Defensa, en coordinación con el Comando Aéreo Estratégico, previó montar, en el Plan Caburé Azul y Blanco, dos Zonas de Defensa Aérea: Centro (CODAZ Centro) y Sur (CODAZ Sur). En la zona central, se encontraban la mayoría de los objetivos materiales de interés nacional. De todos modos, se consideró baja la probabilidad de recibir ataques aéreos y las medidas adoptadas fueron: utilizar medios aéreos remanentes de las unidades, efectuar vigilancia con radares fijos y móviles, defender con artillería antiaérea en algunas bases y coordinar la defensa pasiva con participación de Defensa Civil.

Por ese motivo, durante el conflicto se desplegó el material de radares móviles disponibles a efectos de implementar estaciones de vigilancia y escuadrones VyCA en las bases de despliegue. Asimismo, se trabajó en conjunto con el Ejército Argentino y sus radares TPS-44 Cardion Alert de alerta temprana de artillería antiaérea. Con los TPS-44 operados por personal del GIVA-E (Grupo I de Vigilancia y Control Aéreo-Escuela), se terminaron de cubrir las dos grandes Zonas de Defensa Aérea continentales:

CODAZ Centro: ejercía la conducción desde el Centro de Información y Control Baires en Merlo. El CIC Baires se conformó en equipos (roles operativos) con un cubrimiento H24 (veinticuatro horas) en turnos rotativos de ocho horas cada uno, a cargo de los siguientes oficiales jefes:

Rol de Combate N.º1: vicecomodoro Jorge Beracochea; N.º2: mayor Facundo Corzo; N.º3: mayor Ricardo Roberts; y N.º4: vicecomodoro Edmundo Peil. Encargado: suboficial mayor Roberto Peralta.

Bajo su control operacional, tuvo los siguientes elementos:

- CIC Baires: ubicado en el Grupo 2 de Vigilancia y Control Aéreo (Merlo) - Estación de Interceptación: radar 3D Bendix (BPS 1000-BPS 89).
- Estación de Vigilancia Ezeiza: radar de área terminal Thomson “LP 23M”.
- Estación de Vigilancia Mar del Plata: con un radar 2D TPS-44 Cardion Alert (de Ejército) a cargo del mayor Héctor González, encargado suboficial mayor Rafael G. Montenegro.
- Estación de Vigilancia Viedma: con un radar 2D TPS-44 Cardion Alert (de Ejército) a cargo del capitán Mario Charra, encargado suboficial principal Arnoldo E. Bernal. Asimismo, se incorporó como complemento un radar que medía telemetría, el Cotal LB y LV —en ese momento en desarrollo, perteneciente al Instituto Universitario Córdoba— a cargo del capitán Ladislao Mathe.
- Unidades de caza interceptora / patrullaje marítimo en:
 - ◊ VIII Brigada Aérea (Moreno) con el material disponible de M-III EA.
 - ◊ VI Brigada Aérea (Tandil) con el material disponible de M-5 Dagger.
 - ◊ BAM Mar del Plata con MS-760 Paris de la IV Brigada Aérea de Mendoza.
 - ◊ Aeropuerto La Plata con IA-58 Pucará de la III Brigada Aérea de Reconquista.
 - ◊ Aeronaves del Escuadrón Fénix operando desde la I Brigada Aérea de El Palomar.
 - ◊ Bajo autoridad de coordinación, actuaron las unidades de interceptación que se pudieron constituir con los aviones navales en las bases de Punta Indio y Comandante Espora.

CODAZ Sur: fue asignado a la Fuerza Aérea Sur con las siguientes estaciones de radar:

- Escuadrón VyCA Comodoro Rivadavia - Estación de Interceptación - TPS 43 a cargo del vicecomodoro Juan C. Fernández, encargado suboficial principal Osvaldo D. Pacheco.

Despliegue de sensores radar cobertura máxima - 1 de mayo



- Escuadrón VyCA Río Gallegos - Estación de Interceptación - TPS 43 a cargo del mayor Guillermo Porta, encargado suboficial principal Hugo G. Durán.
- Escuadrón VyCA Río Grande - Estación de Interceptación - TPS 43 a cargo del mayor Manuel Valdevenítez, encargado suboficial principal Aldón Córdoba.
- Estación de Vigilancia San Julián - TPS-44 Cardion Alert (de Ejército) a cargo del mayor Carlos Demaría, encargado suboficial ayudante Néstor N. Carmona.
- Estación de Vigilancia Santa Cruz - TPS-44 Cardion Alert (de Ejército) a cargo de los alféreces Jorge Ierache y Guillermo Cocchi Cocchi, cabos primeros Luis A. González y Raúl C. Rodríguez.
- Escuadrón VyCA Malvinas¹⁰⁶.

Artillería Antiaérea en el continente

Siempre bajo la conducción del Comando Aéreo de Defensa, se distribuyeron los medios antiaéreos disponibles. El 3 de abril, partió en vehículo desde la Base Aérea Militar Mar del Plata hacia la VIII Brigada Aérea de Moreno en Buenos Aires la Batería TCM de 20 mm con ocho cañones, a órdenes del primer teniente Oscar Sarmiento, y como encargado el suboficial auxiliar Enrique Rodríguez (artillero). Posteriormente, fue trasladada, siempre por vía terrestre, a la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia. El 12 de abril, cuatro suboficiales de la dotación fueron desplegados a cubrir puestos en Malvinas y, al quedar disminuido el rol de combate, se los reemplazó con suboficiales de la VIII Brigada Aérea que, rápidamente adiestrados, se desempeñaron como jefes de pieza. Finalmente, el 22 de abril, la Batería desplegó por modo aéreo a la BAM Santa Cruz.

El 5 y el 6 de abril, desde la BAM Mar del Plata, se realizó el despliegue a la BAM Río Gallegos de la 2.^a Batería. Estaba compuesta por un director de tiro (DT) Superfledermaus con dos cañones Oerlikon de 35 mm, al mando del capitán Rodolfo Savoia y los primeros tenientes Edgar Gibeaud y Marcos Zupanc, el alférez Gustavo Minuett y como encargado el suboficial principal Antonio Geiges (artillero). Los cañones Oerlikon de 35 mm pertenecientes a la Quinta Batería estaban a órdenes del capitán Luis Martínez, y como encargado el cabo principal Julio Oro (artillero). Además, se mantuvo operativa una Batería Rheinmetall de 20 mm perteneciente a la BAM Río Gallegos, con un radar ELTA al mando del primer teniente Ángel Villano, y como encargado el cabo principal Horacio Arroyo (artillero).

La V Brigada Aérea contaba con un Escuadrón de Artillería Antiaérea de veintiséis cañones Rheinmetall (RH) de 20 mm, asignados a tres Baterías. El despliegue a las BAM del continente se cumplimentó de acuerdo con el siguiente detalle:

A la BAM San Julián, la 1.^a Batería Antiaérea de nueve cañones RH de 20 mm, al mando del primer teniente Oscar Bettioli, como encargado el suboficial ayudante Exequiel H. Donoso (operador de radar y artillero).

A la Base Aeronaval Río Grande, la 2.^a Batería Antiaérea de nueve cañones RH de 20 mm, al mando del primer teniente Atilio Gobbini, como encargado el suboficial ayudante Julio Arballo (operador de radar y mecánico).

A la Base Aeronaval Trelew, la 3.^a Batería Antiaérea de ocho cañones RH de 20 mm, al mando del teniente Fernando Corazza, como encargado el suboficial ayudante Ricardo Chavero (operador de radar- mecánico).

Para la defensa antiaérea de sus instalaciones, la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia retuvo tres cañones RH de 20 mm que luego incrementó con tres más provenientes de la Batería emplazada en Trelew —medios de la V Brigada Aérea—, conformando una Batería (-)¹⁰⁷ de seis cañones RH de 20 mm al mando del teniente Agustín Cruz, junto

¹⁰⁶ Ver Componente Aéreo Malvinas, en Capítulo 6 “Despliegue de medios en las islas”.

¹⁰⁷ (-) indica que la batería contaba con menos piezas que las estipuladas en las unidades orgánicas.

con los alféreces Luis Mannino y Sergio Heredia. El personal de la IX Brigada Aérea que permaneció en ella e integró dotaciones antiaéreas fue: suboficiales auxiliares Isidoro Gigena y Victorio Vigliocco, cabo Juan Garibaldi, y soldados clase 63 Hugo Acosta, Jorge Basaldúa, Carlos Catrilef, Marcelo Emanuelle, Blas Frontini, Eduardo Hadgílias, Enrique Lejsourowich, Marco Ostapczuk, Andris Shle y Héctor Vitale.

Organización de los medios de la Fuerza Aérea Sur

Los medios operativos y de apoyo de la Fuerza Aérea Argentina se desplegaron de acuerdo con las previsiones del Anexo "Charlie" del Plan de Operaciones N.º2/82 - Mantenimiento de la Soberanía con las modificaciones introducidas por el Plan de Operaciones Esquemático de la Fuerza Aérea Sur (FAS). La distribución inicial y el número de aeronaves varió con la evolución del conflicto; no obstante, para el 1 de mayo los medios aéreos desplegados fueron superiores a las previsiones iniciales.

Unidades alojadas en la Base Aeronaval Almirante Zar, Trelew

- Jefe de Agrupación Base: vicecomodoro Roberto E. Giralte.
- Escuadrón de Bombardeo BMK-62/64 Canberra: nueve aviones.
- Sección de Búsqueda y Salvamento: un helicóptero Hughes H-500.
- Batería de Artillería Antiaérea (AAa.) Rheinmetall de 20 mm.

IX Brigada Aérea, Comodoro Rivadavia

- Jefe de brigada: comodoro Osvaldo A. Fabrissín.
- Escuadrón IV de Ataque IA-58 Pucará: tres aviones.
- Sección de Búsqueda y Salvamento (ByS): dos F-27, un DHC-6 Twin Otter y un helicóptero Bell 212.

Unidades alojadas:

- Sector de Defensa Aérea Comodoro Rivadavia: jefe, comodoro Tomás A. Rodríguez.
- Grupo 1 de Transporte Aéreo (Componente de Transporte Aéreo de la Fuerza Aérea Sur): jefe, comodoro Jorge F. Martínez, con siete C-130H y dos KC-130.
- Escuadrón Learjet 35 A Aerofotográfico: dos aviones.
- Escuadrón de Caza Interceptora Mirage M-III EA: cinco aviones.
- Escuadrón VyCA - Estación de Interceptación Comodoro Rivadavia: radar TPS-43.
- Sección Exploración y Reconocimiento: mismos medios de la sección ByS.
- Batería AAa. Rheinmetall de 20 mm.
- Hospital Militar Reubicable.

Base Aérea Militar San Julián

- Jefe de base: comodoro Carlos A. Maiztegui.
- Escuadrón de Caza Bombardeo A-4C Skyhawk: dieciséis aviones.
- Escuadrón de Caza Bombardeo M-5 Dagger: seis aviones.
- Sección Enlace y Exploración: un Learjet 35 A (VR-17).
- Sección de Búsqueda y Salvamento: un helicóptero Bell 212 y un helicóptero Hughes H-500.
- Estación de Vigilancia San Julián: radar TPS-44 Cardion Alert.
- Batería AAa. Rheinmetall de 20 mm.

Base Aérea Militar Santa Cruz

- Jefe de base: comodoro Hugo O. Giampaolletti.
- Escuadrón de Ataque: ocho IA-58 Pucará.
- Enlace y Exploración: un G-II.
- Sección de Búsqueda y Salvamento: un helicóptero Hughes H-500.

DESPLIEGUE DE MEDIOS DE LA FAA EN EL CONTINENTE

1 de mayo



I BRIGADA AÉREA (El Palomar)

F-28	C-130H
B-707	F-27

LA PLATA

(2) IA-58

BAM MAR DEL PLATA

(3) MS-760

BAN TRELEW

(9) BMK-62 Canberra	(1) H-500	(1) AAa 20 mm
---------------------	-----------	---------------

IX BRIGADA AÉREA (Comodoro Rivadavia)

(2) KC-130	(7) C-130H	(2) F-27
(2) DHC-6	(5) M-III EA	(2) LR-35
(1) AAa 20 mm	(3) IA-58	(1) B-212

BAM SAN JULIÁN

(16) A-4C	(8) M-5	(1) LR-35
(1) B-212	(1) H-500	(1) AAa 20 mm

BAM SANTA CRUZ

(1) H-500	(8) IA-58	(1) AAa 20 mm
-----------	-----------	---------------

BAM RÍO GALLEGOS

(28) A-4B	(5) M-III EA	(1) B-212
(1) AAa 20 mm	(1) AAa 35 mm	

BAN RÍO GRANDE

(9) M-5	(2) LR-35	(1) AAa 20 mm
---------	-----------	---------------

- Estación de Vigilancia Santa Cruz: TPS-44 Cardion Alert de Ejército.
- Batería de AAa. TCM de 20 mm.

Unidades alojadas en la Base Aérea Militar Río Gallegos

- Jefe de base: comodoro Nelsis N. Rodoni.
- Sector de Defensa Aérea Río Gallegos: jefe, comodoro Manuel M. Mir.
- Dos Escuadrones de Caza Bombardeo A-4B Skyhawk: veinticuatro aviones.
- Escuadrón de Caza Interceptora Mirage M-III EA: cinco aviones.
- Sección de Búsqueda y Salvamento: un helicóptero Bell 212.
- Dos Boeing B-737 de Aerolíneas Argentinas y un BAC-111 de Austral se integraron al puente aéreo a Malvinas, dependiendo del Grupo 1 de Transporte Aéreo.
- Escuadrón VyCA - Estación de Interceptación Río Gallegos: radar TPS-43.
- Una batería de AAa. Oerlikon de 35 mm y otra Rheinmetall de 20 mm.

Unidades alojadas en la Base Aeronaval Río Grande

- Sector de Defensa Aérea Río Grande: jefe, comodoro Carlos E. Corino.
- Escuadrón de Caza Bombardeo: seis M-5 Dagger.
- Sección de Búsqueda y Salvamento: un helicóptero SA-330 Puma y un avión SC7 Skyvan, ambos de la Prefectura Naval Argentina, dos helicópteros S-61N.
- Escuadrón VyCA - Estación de Interceptación Río Grande: TPS-43.
- Batería de AAa. Rheinmetall de 20 mm.

Medios operativos y de apoyo en el continente

Bombardero BMK-62/64 Canberra

El 2 de abril de 1982, el Escuadrón Canberra disponía de nueve aviones en la II Brigada Aérea de Paraná, de los cuales cinco se encontraban en inspecciones de 125 y de 250 horas. El grupo técnico inició un arduo trabajo para alistar en tiempo récord la totalidad de los aviones.

A partir del 10 de abril, se realizó el despliegue hacia la Base Aeronaval Almirante Zar (Trelew). La mayoría de los aviones arribaron entre el 13 y el 24 de abril; el último lo hizo el 2 de mayo.

El jefe del Escuadrón Canberra era el mayor Ramón P. Vivas, y los pilotos: mayor Jorge A. Chevalier; capitanes Juan Tomás Martínez Villada, Juan C. Bertoldi, Roberto Pastrán, Juan C. Freijó, Juan J. Nogueira, Alfredo S. Arnau, Alberto Abraham Baigorri, Raúl A. Bredeston, Eduardo Rodino y Eduardo García Puebla; primeros tenientes Roberto Eleazar Rivollier, Antonio J. Mauad, Ricardo A. Sproviero, Juan C. Heredia, Mario Baeza y Antonio Beatrice; y tenientes Eduardo de Ibáñez, Roberto Cooke, Daniel E. González y Gerardo González.

Los navegadores eran: mayores Aldo Escudero y Luis E. Rodeyro; capitanes Miguel Á. Sisco, Fernando Casado, Emilio J. Marín y Raúl E. Sánchez; primeros tenientes Daniel A. Hernández, Marcelo Siri, Mario H. González, Nicolás Pagano, Ernesto Lozano, Jorge Segat, Jorge A. Annino, Armando Dubroca, Raúl E. Acosta, Juan J. Reyes, Manuel F. Gerez, Hugo A. Moreno, Jorge G. Roco, Jorge A. Cardo y teniente Carlos Mondino.

Matrículas de los aviones BMK-62: B-101, B-102, B-104, B-105, B-108, B-109 y B-110; y los BMK-64 (doble comando) B-111 y B-112.

El escalón técnico desplegado estaba a cargo del vicecomodoro Fernando Rezoagli, y como auxiliar el teniente Ricardo Sánchez.



BMK-62 Canberra del Grupo 2 de Bombardeo de la II Brigada Aérea (Paraná) - Archivo DEH-FAA

Una vez en la base de despliegue, el Escuadrón se abocó al estudio de las capacidades del enemigo y de los procedimientos de operaciones aeromarítimas, ya que no se poseía experiencia en estas tareas. Asimismo, se probó el armamento para ensayar el funcionamiento de bombas y espoletas al impactar en el mar. El 14 de abril, el B-110 tripulado por el capitán Eduardo García Puebla, navegante primer teniente Jorge Segat y mecánico cabo principal Dalosto, realizó una salida sobre el mar y lanzó cuatro bombas MK-17 de fabricación británica utilizando los procedimientos operativos de tiro del escuadrón. De las cuatro bombas de 1000 libras, una era con cola retardada en bombardeo a baja cota, dos con cola extensible en bombardeo horizontal de alta cota, y la cuarta con cola extensible en picada. Todas fueron programadas para explosión instantánea y funcionaron sin inconvenientes al impactar contra el mar.

Por orden de la Fuerza Aérea Sur, el escuadrón hizo tres salidas para realizar foto-reconocimiento táctico a baja altura (100/150 metros) de Malvinas. Se utilizó una de las cámaras originales del avión, la F-95, ubicada en la proa del avión, en el lugar de la mira de bombardeo. Se debían registrar imágenes de las costas, a fin de apreciar cuáles podrían ser los sitios más probables del desembarque enemigo.

- 21 de abril: piloto, capitán Juan T. Martínez Villada; navegante, capitán Fernando Casado.
- 22 de abril: piloto, capitán Alberto Baigorri; navegante, primer teniente Mario González.
- 23 de abril: piloto, primer teniente Mario Baeza; navegantes, capitán Ernesto Lozano y primer teniente Raúl Acosta.

Al finalizar el fotografiado de los sectores claves, los aviones aterrizaron en Comodoro Rivadavia, donde los esperaban técnicos del Grupo Aerofotográfico para revelar las películas.

Desde el 15 hasta el 23 de abril, el Escuadrón efectuó también doce salidas de navegación alta-baja-alta ¹⁰⁸ desde Trelew hasta las islas Malvinas, con el fin de adiestrar a los tripulantes en este tipo de vuelo y de reconocer la topografía de las islas.

Cazabombardero A-4B Skyhawk

En abril de 1982, el Grupo 5 de Caza, con asiento en la V Brigada Aérea de Villa Reynolds, en San Luis, estaba conformado por dos Escuadrones Operativos. Contaba con una buena

¹⁰⁸ Terminología usada por los Sistemas de Armas de caza, para planificar los tramos de navegación de ataque, primera parte en altura (alta), aproximación al blanco rasante (baja) y regreso en altura (alta).



A-4B Skyhawk del Grupo 5 de Caza de la V Brigada Aérea (Villa Reynolds) - Archivo DEH-FAA

experiencia en adiestramiento de operaciones contra objetivos terrestres, navegaciones de largo alcance, vuelo nocturno, entrenamiento de tiro y bombardeo con diferentes ángulos de ataque, y reabastecimiento aéreo diurno; había participado además en ejercicios de despliegue operativo a diversos aeródromos y unidades de la Fuerza. En muchos casos operaban bajo el concepto de Escuadrones Aeromóviles.

Pese a haberse incorporado entre 1966 y 1970, su empleo resultaba muy confiable. Al igual que los A-4C, los A-4B sumaban al gran radio de acción que les brindaba la capacidad de reabastecimiento en vuelo, un alto poder de fuego de armas lanzables.

Además, el Grupo Técnico 5 poseía una sólida experiencia en la puesta en servicio del material aéreo en bases de despliegue; también contaba con la cercanía del Área de Material Río Cuarto y su capacidad en inspecciones mayores, y mantenimiento de segundo y tercer escalón.

Conocida la recuperación de Malvinas, de inmediato se comenzó a alistar el equipamiento de despliegue. Para ese entonces, llegó a la V Brigada Aérea el Aviador Naval capitán de navío Jorge Troitiño, que en 1973 había recibido adiestramiento con los A-4B, e informó acerca de las defensas antiaéreas de los buques británicos, en particular, las fragatas misilísticas y los destructores Tipo 42. De la exposición profesional, Troitiño concluyó que «en una oleada de dieciséis aviones, solo dos tendrían posibilidad de llegar al blanco», es decir, prácticamente «eran invulnerables». Para tranquilidad del Grupo 5, dijo que «el peso del ataque a los buques lo tendría la Armada con los Super Étendard y el misil Exocet».

Comparadas las capacidades propias y las de los sistemas defensivos de los buques, se concluyó que las aproximaciones y los ataques debían realizarse a la menor altura posible, a máxima velocidad y en absoluto silencio radioeléctrico para disminuir la detección de los radares de vigilancia y de dirección de tiro, así como los sistemas pasivos de captación de señales, fundamentalmente, para reducir la exposición a las armas enemigas. En consecuencia, se replanteó el adiestramiento para habituar a los pilotos a volar y disparar las armas sobre el agua, debajo de los 10 metros de altura y a máxima velocidad.

El 13 de abril, el I Escuadrón Aéreo de A-4B comenzó el despliegue a la BAM Río Gallegos y se completó diez días después. El escalón de apoyo técnico fue trasladado en C-130H y F-28. El jefe de escuadrón era el vicecomodoro Rubén G. Zini, y los pilotos: capitanes Hugo Palaver y Pablo Carballo; primeros tenientes Mariano Velasco, Alberto Filippini, Luciano Guadagnini, Carlos Cachón; tenientes Fernando Robledo, Vicente

Autiero, Daniel Gálvez, Carlos Rinke, Carlos Ossés; y alféreces Rubén Vottero, Hugo Gómez, Leonardo Carmona y Jorge Barrionuevo. Matrículas de los aviones: C-206, C-207, C-208, C-212, C-214, C-215, C-221, C-222, C-224, C-225, C-228, C-239, C-240, C-244 y C-246.

En el mismo mes de abril, se incorporaron al I Escuadrón el mayor Carlos Bunge, quien se desempeñaba como adscripto; el capitán Jorge Bergamaschi, procedente de la VIII Brigada Aérea, quien hasta el año anterior había operado el avión A-4B; y el médico asesor del Grupo 5 de Caza, primer teniente Fernando Romero Casella.

El 29 de abril, regresaron a Villa Reynolds los aviones C-224, C-228 y C-239.

Ese mismo día una sección de A-4B con el primer teniente Alberto Filippini como jefe, y el alférez Jorge Barrionuevo como numeral, probó sobre el agua las bombas BRP 250 con espoleta Kappa III. Fueron acompañados por el helicóptero Bell 212 H-87 de Búsqueda y Salvamento, comandado por el primer teniente José García y con el teniente Eduardo Trezzo de copiloto. Las bombas no explotaron sobre el agua.

En la zona oeste de la BAM Río Gallegos, se delimitó un campo de tiro para comprobar el armamento real; también se utilizaron las bardas del río Gallegos. Al comienzo, el jefe del Escuadrón Aéreo se desempeñaba como jefe del Escuadrón Aeromóvil; es decir, conducía no solo la unidad aérea, sino también la unidad técnica, el apoyo logístico y todas las actividades involucradas.

Instalados ya en la BAM Río Gallegos y consolidado el bloqueo británico de 370 km alrededor de Malvinas, continuaron las prácticas de vuelo rasante y lanzamiento de bombas de ejercicio de 25 libras (11 kg) a baja altura. Se usaba como blanco el casco del *Marjorie Glen*, un pequeño navío de estructura metálica, encallado y abandonado desde principios del siglo pasado en la costa de punta Loyola, que había abastecido de carbón mineral a la región.

En la segunda quincena de abril, el I Escuadrón ejecutó vuelos de reconocimiento sobre las islas para identificar las probables zonas de operaciones, sus características orográficas y climatológicas. Esta capacitación aumentó la eficiencia en la ejecución de las misiones futuras que, lamentablemente, no pudieron cumplir los oficiales del II Escuadrón que recién desplegaron el 1 de mayo.

Efectivamente, el II Escuadrón desplegó el 1 de mayo con escala y pernocte en Trelew, y arribó a la BAM Río Gallegos el 2 de mayo. El jefe de escuadrón era el vicecomodoro Ernesto Dubourg, y los pilotos: vicecomodoro Manuel Mariel; capitanes Antonio Zelaya y Carlos Varela; primeros tenientes Manuel Bustos y Oscar Berrier; tenientes Sergio Mayor, Mario Nívoli, Luis Cervera, Juan Arrarás y Mario Roca; y alféreces Alfredo Vázquez y Marcelo Moroni. El primer teniente Fausto Gavazzi y el alférez Guillermo Dellepiane habían llegado el 27 de abril. También desplegó el primer teniente Ernesto Raffaini, quien se encontraba realizando el curso para alcanzar la calificación de «Apto para el combate» en el sistema, razón por la cual no intervino en salidas a Malvinas. No obstante, dada su experiencia, colaboró con las tripulaciones en la preparación de las misiones y en los vuelos de traslado. Matrículas de los aviones: C-204, C-224, C-226, C-228, C-230, C-231, C-232, C-233, C-239, C-242, C-248 y C-250.

Ante las pérdidas sufridas en combate, en la segunda quincena de mayo y en los primeros días de junio, se incorporaron cuatro aviones más: los C-209, C-235, C-236 y C-237, lo que hizo un total de veintiocho aviones desplegados al sur.

Durante el mes de mayo también, se incorporó en forma voluntaria al sistema A-4B el siguiente personal: rehabilitado primer teniente Danilo Bolzán y teniente Jorge Ibarlucea, procedentes de la Escuela de Aviación Militar; el primer teniente Héctor Sánchez de la VIII Brigada Aérea y el teniente Omar Gelardi del Centro de Ensayo en Vuelo de Córdoba. Todos ellos tenían experiencia en el avión e intervinieron en misiones de combate hasta la finalización de la guerra.

El escalón técnico de los escuadrones, uno de los más numerosos desplegados, estaba a cargo del capitán Fernando Rico junto con los primeros tenientes Héctor Pérez y Carlos Arcos (mantenimiento), y teniente Rocnal Córdoba (armamento). Los responsables de la coordinación y el control de todo el apoyo técnico fueron los suboficiales mayores Norberto Palacios, José Giménez y Bernabé Baigorria.

Cazabombardero M-5 Dagger

El despliegue de los Escuadrones Aeromóviles Dagger estaba previsto inicialmente a la BAN Río Grande (I Esc.) y la IX Brigada Aérea (II Esc.). Desde el mismo 2 de abril, la VI Brigada Aérea de Tandil, asiento de los M-5, se preparó para implementar personal y material con autosuficiencia de operación en las dos unidades ordenadas. Ambos escuadrones desplegaron el 6 de abril inicialmente hacia la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia.

El I Escuadrón Aeromóvil Dagger, al mando del mayor Carlos Napoleón Martínez, estaba compuesto por los capitanes Amílcar Cimatti, Carlos Maffeis, Horacio Mir González, Carlos Rohde, Roberto Janett, Carlos Moreno y Higinio R. Robles; los primeros tenientes Héctor Luna y José Ardiles; y los tenientes Juan Bernhardt, Pedro Bean y Ricardo Volponi.

Matrículas de los aviones: C-401, C-410, C-412, C-428, C-430 y C-433.

El escalón técnico estaba a cargo del capitán Julio A. Gómez; los tenientes Rubén Galletti y Martín Rolando como auxiliares; y el suboficial mayor Juan Carlos Laino, encargado.

Luego del aterrizaje en Comodoro Rivadavia, debido a una demora en levantar las novedades de los aviones, se pospuso el traslado del I Escuadrón a la BAN Río Grande para el día siguiente.

El 7 de abril, tras levantar las novedades de ambos escuadrones, se decidió dar prioridad al completamiento del despliegue, y partieron a la BAN Río Grande ocho aviones, los C-410, C-421, C-428, C-429, C-430, C-431, C-433 y C-436.

Ya desplegados, a partir del 8 y hasta el 30 de abril (23 días), se hizo actividad aérea de adiestramiento y de alerta en tierra con una sección.

La pista de Río Grande disponía de 2000 metros sumando las cabeceras ampliadas con planchas metálicas, y no contaba con barrera de contención. La operación del Mirage resultaba marginal ya que necesitaba 2400 metros con barrera para casos de abort de despegue o problemas al aterrizaje. En esas condiciones, los M-5 decolaban muy exigidos utilizando gran parte de la pista, dado que siempre se debió optar por el máximo peso de despegue al combinar armamento y combustible.

No se contaba con refugios aéreos y las plataformas de estacionamiento eran reducidas para los aviones de la Armada y de la Fuerza Aérea, lo que impedía una adecuada dispersión.

Se cumplieron vuelos de navegación alta-baja-alta sobre el mar y sobre Malvinas, con distintas formaciones, comprobando los radios de acción limitados a veces por las adversas condiciones meteorológicas, y los reducidos horarios de luz (nueve horas por día, debido a la latitud y la época del año).

Se comprobaron también diversas configuraciones de tanques de combustible y armamento, y se realizaron ataques y bombardeos simulados sobre buques, en vuelo rasante, manteniendo las prácticas de tiro simulado sobre objetivos terrestres.

El aeropuerto de alternativa era Río Gallegos, pero resultaba difícil llegar con el escaso combustible disponible al regreso de Malvinas, por lo que se previó una zona de eyección controlada próxima a la BAN Río Grande.

Se contó con asesoramiento de especialistas en ambiente naval y se estudiaron las capacidades de la Task Force, lo que definió las tácticas a emplear, considerando la gran distancia a recorrer y que no se disponía de armamento *stand off*¹⁰⁹.

¹⁰⁹ Armamento *stand off*: de lanzamiento a distancia.



M-5 Dagger del Grupo 6 de Caza de la VI Brigada Aérea (Tandil) - Archivo DEH-FAA

El Mirage 5 Dagger carecía de un sistema integrado de navegación y tiro todo tiempo, lo que lo limitó a operar solo de día en condiciones de buena visibilidad y solo con el blanco naval a la vista.

El 9 de abril, se recambió el C-410 por el C-437 procedente de Tandil. El 17 de abril, se incorporaron los C-414 y C-435, y retornó el C-421. La dotación se completó con nueve aviones.

Posteriormente se incorporarían al escuadrón los primeros tenientes Jorge Ratti (22 de mayo), José Luis Gabari Zoco (31 de mayo) y Carlos A. Antonietti (5 de junio).

Por su parte, el II Escuadrón Aeromóvil Dagger, al mando del mayor Juan C. Sapolski, estaba compuesto por los capitanes Raúl Díaz, Jorge Dellepiane y Norberto Dimeglio; los primeros tenientes Jorge Senn, César Román y Mario Callejo; y el teniente Gustavo Aguirre Faget. El 6 de abril, desplegaron a Comodoro Rivadavia en los M-5 matrículas C-416, C-420, C-421, C-429, C-431 y C-436 (los dos últimos se incorporaron luego al I Escuadrón).

El escalón técnico estaba a cargo del primer teniente Guillermo Posadas; el primer teniente Miguel Rocha como auxiliar, y el suboficial mayor Daniel Álvarez como encargado.

Posteriormente se incorporarían como refuerzos en el Escuadrón los mayores Luis Villar, Gustavo Piuma Justo y Luis Puga; los capitanes Guillermo Donadille y Augusto Demierre; el primer teniente Carlos Musso (convocado, volaba en Aerolíneas Argentinas); y los tenientes Daniel Valente y Carlos Julio Castillo.

Finalizada la adaptación en Comodoro Rivadavia, se realizó el adiestramiento en las pistas de alternativa cercanas: se comprobaron distintas armas y configuraciones de tanques externos previendo su utilización contra blancos terrestres o marítimos.

El 12 de abril, arribaron a Comodoro Rivadavia el C-407 y C-434, lo que completó la dotación de seis aviones.

El 16 de abril, se concretó el primer vuelo a Malvinas siguiendo un perfil de ataque y pasajes sobre Puerto Argentino. Lo realizaron el jefe de escuadrón mayor Juan C. Sapolski (C-407) y el capitán Norberto Dimeglio (C-434). La conclusión más importante fue que no había posibilidad de operar con armamento en Malvinas partiendo desde la IX Brigada Aérea. La autonomía no permitía realizar vuelo a cotas seguras previo a un ataque.

Volamos 02:43 horas, de las cuales solo cinco minutos, a lo sumo, fueron sobre tierra firme¹¹⁰. Lamentablemente no lo denunciarnos en los récords Guinness. Una experiencia muy importante que sacamos fue al aterrizar, ya que, en mi caso, no podía mover las piernas. Tuve que agarrar con las manos cada una, levantarlas y apoyarlas en los frenos (parte superior de los pedales), y apretarlas hacia adelante con las manos, porque no las sentía. Se habían dormido por el uso del traje antiexposición, en mi caso el modelo francés, ya que las medias, el «osito azul»¹¹¹ y el traje mismo dentro de una bota común no entraban. A raíz de ello, se pidieron botas de vuelo dos números más grandes, y hasta que llegaron, creo que tardaron unos días, estuvimos volando con borceguíes de tropa, sin punta de acero. Pero la experiencia más importante que obtuvimos fue confirmar lo que ya le habíamos dicho al Comando de la Fuerza Aérea Sur: «Desde Comodoro Rivadavia no llegamos a las islas Malvinas con armamento», era físicamente imposible.

El 17 de abril, se recambió el C-428 por el C-420, que regresó a Tandil.

El 22 de abril, se realizó un ejercicio fallido con la Armada Argentina, que consistía en la ubicación y visualización de buques de la flota a efectos de ejercitar las aproximaciones en ataques simulados. Si bien los aviones estuvieron en tiempo y forma con asistencia de navegación del Learjet VR-17, en la posición estipulada no se visualizó buque alguno.

Sobre la marcha se planificó un redespiegue del escuadrón. El 25 de abril, se trasladó el II Escuadrón a San Julián, constituida en Base Aérea Militar donde ya operaban los A-4C.

El traslado logístico se realizó con un C-130, un F-27 para el personal y vía terrestre en una columna de siete camiones, en los que se trasladaba el material explosivo y el resto de los repuestos.

La distancia entre las bases de asiento y las de despliegue constituía un verdadero problema para los traslados de repuestos críticos. A efectos de dar respuestas rápidas a estos requerimientos, se implementó el llamado «carguero supersónico», un avión M-5, por lo general biplaza, donde en el alojamiento de los cañones de 30 mm se colocaba un chasis vacío que, a modo de valijero, se cargaba con los repuestos críticos que llegaban en cuestión de horas para levantar novedades en los aviones.

Ante la carencia de reabastecimiento en vuelo, se eligieron configuraciones atípicas para lograr mayor autonomía (tres tanques de 1300 litros, más dos bombas de 250 kg o dos tanques de 1700 litros con igual cantidad de bombas), forzando despegues con máximo peso desde pistas reducidas y con pocas posibilidades de autodefensa ante una interceptación de cazas enemigos. Aunque logran eludirlos o entraran en combate, no contarían con el combustible suficiente para volver al continente.

El 29 de abril a las 19:00, la BAM San Julián, al igual que todas las bases de despliegue, recibió una alerta roja por un ataque aéreo. La FAS ordenó replegar los aviones del II Escuadrón que ya estaban armados con bombas. Había que quitarlas. En una carrera contra el tiempo y alta dosis de incertidumbre, se desarmaron los aviones y se los alistó para vuelo. Ya que no se contaba con suficientes carros portabombas, mecánicos y armeros retiraron las espoletas, bajaron las bombas de 250 kg a mano y con gran esfuerzo las depositaron al costado de la plataforma. Cuando algunos M-5 ya estaban en marcha, listos para rodar a la cabecera, todavía los armeros trabajaban debajo de los aviones. Los Dagger y los A-4C debieron romper el silencio de radio impuesto por la alerta, para ordenar la salida. El último despegue por secciones se concretó alrededor de las 20:00. Volaron sin escalas con destino directo hacia la VI Brigada Aérea de Tandil, con tanques para máxima autonomía tal como habían sido configurados para ataque.

Arribaron a Tandil, a las puertas de una niebla cerrada que en corto tiempo cubrió por completo la brigada imposibilitando la actividad aérea. Finalmente, en San Julián no se

¹¹⁰ Testimonio del brigadier VGM (R) Norberto Dimeglio a la Comisión BANIM.

¹¹¹ Buzo de abrigo.



A-4C Skyhawk del Grupo 4 de Caza de la IV Brigada Aérea (Mendoza) - Archivo DEH-FAA

produjo ningún ataque y el II Escuadrón se mantuvo en Tandil hasta la mañana del 1 de mayo, donde de inmediato corrió la noticia de que se había bombardeado la BAM Malvinas. Alistados los aviones, despegaron. La totalidad del Escuadrón arribó a la BAM San Julián alrededor de las 11:00, donde de inmediato se los cargó con armamento y partieron hacia su Bautismo de Fuego.

Cazabombardero A-4C Skyhawk

Desde 1978, a causa del conflicto limítrofe con Chile, la Fuerza Aérea Argentina desplegaba escuadrones aeromóviles al sur del país para mantener activado un sector de Defensa Aérea, y adiestrar pilotos y mecánicos en las zonas patagónicas. Los rotaba cada quince días. Para ese fin, siete A-4C efectuaron el relevo correspondiente al 30 de marzo de 1982 en la BAM Río Gallegos, bajo las órdenes del capitán Mario Caffaratti.

Iniciado el conflicto malvinense el 2 de abril, el Comando Aéreo Estratégico ordenó implementar la BAM San Julián con la totalidad de los cazabombarderos A-4C. La IV Brigada Aérea comenzó el alistamiento de los aviones que aún permanecían en Mendoza, y los medios logísticos y técnicos para montar una base aérea militar operativa.

El 5 de abril, una escuadrilla compuesta por el capitán Mario Caffaratti (C-309), el primer teniente José Vázquez (C-324), el teniente Atilio Zattara (C-310) y el alférez Andrés Codrington (C-302) despegó desde la BAM Río Gallegos y realizó el primer vuelo de reconocimiento a Malvinas para comprobar las prestaciones de las aeronaves en configuración de combate, con un soporte portabombas triple o TER¹¹², y bombas en la estación central.

Al día siguiente, se repitió la operación y se realizó el primer ejercicio de reabastecimiento en vuelo. Integraron la escuadrilla el primer teniente José Vázquez (C-309) y los tenientes Daniel Paredí (C-324), Néstor López (C-310) y Ricardo Lucero (C-325). Durante el regreso, la aeronave del jefe de escuadrilla perdió totalmente la energía, y al no tener información del combustible remanente eyectó el armamento, aunque mantuvo los tanques externos.

El 11 y 12 de abril, se trasladaron los aviones y las tripulaciones desde la IV Brigada Aérea de Mendoza y desde la BAM Río Gallegos. El material de apoyo y soporte (tanques suplementarios, bombas, repuestos y otros) se realizó vía terrestre desde la BAM Río Gallegos, durante la noche. Luego del traslado terrestre y aéreo de los correspondientes medios y

¹¹² TER: Triple Ejector Rack, soporte de triple eyección de armamento.

del servicio técnico y de apoyo operativo (vigilancia y control aéreo, artillería antiaérea, defensa terrestre), cerca de mil hombres se alojaron en la localidad de San Julián. De ese modo se completaba la Base Aérea Militar San Julián con dieciséis A-4C, veintitrés tripulantes y los apoyos necesarios para entrar en operaciones.

Jefe de Escuadrón I A-4C: mayor Juan Lupiáñez. Tripulantes: capitanes Jorge Pierini, Fernando Castellano, Jorge García, Mario Caffaratti y Daniel Almoño; primeros tenientes Normando Costantino, José Vázquez, Daniel Manzotti, Ernesto Ureta y Omar Castillo; tenientes Daniel Paredi, Jorge Casco, Atilio Zattara, Jorge Bono, Daniel Méndez, Oscar Cuello, Jorge Farías, Ricardo Lucero y Néstor López; y alféreces Gerardo Isaac, Carlos Codrington y Guillermo Martínez; más siete pilotos que aún se encontraban en la fase inicial de adiestramiento conocida como Etapa II, los alféreces Sergio Donato, Enrique Amrein, Roberto Prior, Guillermo Julia, Héctor Palacio, Emilio Rodríguez y Víctor Gutiérrez. Algunos de estos últimos fueron rotando para realizar vuelos de exploración y reconocimiento ofensivo en aviones MS-760 desde la BAM Mar del Plata, ya que todavía poseían la habilitación de vuelo.

Matrículas de los aviones: C-301, C-302, C-303, C-304, C-305, C-309, C-310, C-312, C-313, C-314, C-318, C-319, C-321, C-322, C-324, C-325.

A partir del 13 de abril, comenzaron los primeros vuelos desde la BAM San Julián hacia las islas. Aproximadamente a las 10:00, despegó en misión de reconocimiento y familiarización una escuadrilla integrada por el capitán Eduardo Almoño (C-318) y los tenientes Oscar Cuello (C-324) y Jorge Farías (C-313); regresaron tres horas más tarde. Por la tarde, el capitán Jorge García (C-318), el primer teniente Daniel Manzotti (C-313) y los alféreces Gerardo Isaac (C-324) y Guillermo Martínez (C-310) sobrevolaron las islas en un vuelo de tres horas.

El 16 de abril, cuatro A-4C realizaron pruebas de cañones a cargo del capitán Mario Caffaratti (C-318), el primer teniente José Vázquez (C-325) y los tenientes Atilio Zattara (C-313) y Ricardo Lucero (C-304). El avión A-4C contaba con un equipo de navegación de baja frecuencia VLF Omega (Litton LTN-211) al que se le adicionó el sistema IFF y un radioaltímetro.

A partir de la segunda quincena de abril, recibieron una exposición de un asesor de la Armada Argentina, el capitán de fragata (aviador naval) Roberto Novais, quien aseguró que las fragatas Tipo 42 eran prácticamente inexpugnables, y que la única forma de poder atacarlas era simultáneamente desde los 360°, de manera que se saturaran el radar y las defensas enemigas. Esta información sobre las capacidades antiaéreas de la flota enemiga preocupó a los tripulantes, que se abocaron a estudiar las vulnerabilidades en detalle a efectos de conformar un perfil de ataque que permitiera reducir las probabilidades de derribo.

Se practicaron vuelos rasantes, formados lado a lado, distanciados entre 30 y 50 metros (como se haría durante los ataques ya entrado el conflicto propiamente dicho), y cambiando bruscamente de rumbo. Sin embargo, esas maniobras finalmente se desecharon por riesgosas: con los cruces a muy bajo nivel entre los integrantes de la escuadrilla, crecía la probabilidad de impactar contra el agua y se perdía el rumbo original hacia el objetivo.

Se continuaron los entrenamientos de las tripulaciones para reconocer las islas, simular ataques a los buques que se encontraban sobre la costa en las proximidades de la BAM, efectuar vuelos rasantes sobre el mar, reabastecer en vuelo, operar desde los bunkers, hacer supervivencia en el mar, etc. Se buscaba completar el adiestramiento de los nuevos tripulantes y alcanzar el nivel operativo.

El 29 de abril a las 04:00 horas, despegó una sección compuesta por el primer teniente Daniel Manzotti (C-318) y alférez Guillermo Martínez (C-310) para realizar una aproximación de ataque simulado a la flota argentina. Los buques maniobraron con agilidad



Mirage III EA del Grupo 8 de Caza de la VIII Brigada Aérea (Mariano Moreno) - Archivo DEH-FAA

contando, de antemano, con la alerta y la dirección de aproximación de nuestras aeronaves; no se extrajeron conclusiones relevantes.

También se realizaron ensayos de una antigua bomba Mk-117 de 340 kg, que produjo una explosión tardía después de realizar múltiples tumbos; además carecía de aerodinámica para alta velocidad y ofrecía demasiada resistencia al avance con el consiguiente exceso de consumo y disminución de autonomía. Asimismo, se estudió el armamento disponible para neutralizar blancos móviles, bien defendidos y «blandos». Se probó y experimentó durante el transcurso del conflicto cambiando la configuración del armamento (bombas y espoletas).

Se prepararon equipos para sobrevivir en el mar y/o en zonas muy frías e inhóspitas. El escuadrón recuperó los trajes estadounidenses color naranja traídos con los aviones en 1976. Como eran insuficientes se requirieron trajes secos franceses. Finalmente se recibieron trajes de neopreno para buceo que se usaron pese a que, después de estar una hora alerta, en cabecera, los tripulantes terminaban con los miembros amoratados por falta de circulación sanguínea.

Al igual que el Escuadrón M-5, el 29 de abril la BAM San Julián recibió una alerta roja sobre probable ataque aéreo inminente. Los aviones fueron redespelgados a la Base Aeronaval Comandante Espora y retornaron al día siguiente.

Interceptor Mirage M-III EA

Los sucesos de mayo de 1982 encontraron al Grupo 8 de Caza equipado con los únicos aviones interceptores de la FAA nuevos, con pilotos muy bien adiestrados y un Grupo Técnico consustanciado e insuperable. Sin embargo, la situación operativa táctica no era la ideal para los Mirage que debían defender un objetivo ubicado a 750 km de distancia de Río Gallegos, desde donde operó.

El 30 de marzo, la primera escuadrilla con cuatro aviones voló hacia la BAM Río Gallegos sin saber los motivos de un despliegue tan intempestivo. Al reaprovisionar combustible en Comodoro Rivadavia, un camarada les anticipó que estaba en marcha la Operación Rosario. Con este material aéreo se conformó el I Escuadrón Aeromóvil M-III EA compuesto por los capitanes Jorge Testa y Raúl Gambandé y los primeros tenientes Juan Carlos Franchini, Marcelo Puig y Carlos Perona, y los aviones matrículas I-005, I-014, I-016 y I-017. Con posterioridad, entre el 2 y el 30 de abril, se sumarían al Escuadrón de Río Gallegos el mayor Carlos Luna (su destino primario fue jefe del CIC Gallegos hasta la designación

del vicecomodoro Carlos G. Velazco, donde permaneció como segundo y, tras ser rehabilitado en M-III EA, voló como adscripto), el capitán Gustavo García Cuerva y los primeros tenientes Marcos Czerwinski y Roberto Yebra.

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 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. De manera acelerada, apenas se pudo practicar en los restantes días de abril, mientras una sección permanecía en alerta a tres minutos de despegue, en ambos Sectores de Defensa Aérea patagónicos.

A partir del 1 de mayo los escuadrones quedaron conformados por: jefe del I Escuadrón Río Gallegos, mayor José Sánchez; pilotos, mayor Carlos Luna, capitanes Raúl Gambandé, Jorge Testa, Gustavo García Cuerva, primeros tenientes Marcos Czerwinski, Roberto Yebra, Marcelo Puig y Carlos Perona; encargado, suboficial ayudante Ángel Sánchez. Jefe del II Escuadrón Comodoro Rivadavia, mayor Hugo J. Páez; pilotos, capitanes Carlos Arnau, Jorge Huck y Ricardo González, primeros tenientes Guillermo Ballesteros, Álvaro Pérez, Horacio Bosich, Carlos Sellés y Raúl Federico; encargado, suboficial ayudante Tomás Molina.

Material aéreo basado en la BAM Ríos Gallegos: I-014, I-015, I-016, I-017, I-019. Y en la IX Brigada Aérea: I-003, I-004, I-008, I-010, I-018.

A partir del 11 de mayo, habría intercambios de pilotos entre los dos escuadrones y la VIII Brigada Aérea: el 11 de mayo arribó el capitán Jorge Huck; el 14 de mayo, el capitán Jorge Testa fue trasladado a Buenos Aires y posteriormente destinado a la IX Brigada Aérea, también en esa fecha el primer teniente Atilio Maggi retornó a la VIII Brigada; el 18 de mayo, el primer teniente Carlos Sellés llegó a Río Gallegos (y luego sería destinado a Comodoro Rivadavia); el 22 de mayo, el capitán Ricardo González y el primer teniente Guillermo Ballesteros hicieron lo propio; y el 26 de mayo, arribaron el capitán Carlos Arnau y el mayor Carlos Neme (este último reemplazaría al mayor José Sánchez como jefe del I Escuadrón hasta el 31 de mayo).

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 incluía la BAM Santa Cruz, en la provincia homó-

nima, al mando comodoro Hugo O. Giampaolletti, con la misión de efectuar exploración y reconocimiento ofensivo, patrulla aérea ofensiva y proporcionar soporte necesario de tripulaciones y aviones de recambio para el escuadrón que operaba en Malvinas.

Los primeros aviones partieron desde la III Brigada Aérea en Reconquista el 14 de abril con escala técnica en Trelew. Una vez establecidos en el aeródromo, comenzaron a realizar pruebas de armamento, que en muchos casos se recibía desde la Fábrica Militar de Aviones.

Otro aeródromo de despliegue del Grupo 3 de Ataque fue el de La Plata, en la provincia de Buenos Aires. Desde allí operó hasta el final del conflicto una sección tripulada por el teniente Juan C. Montoya y el alférez Osvaldo Marchesini. El 9 de junio uno de los aviones se accidentó por mala meteorología y quedó fuera de servicio.

También dependiente de la IX Brigada Aérea y del Grupo Aéreo 9, el Escuadrón IV de Ataque, en proceso de formación por ese entonces, cumplió tareas de exploración y reconocimiento ofensivo. Contaba con cuatro aeronaves y ocho pilotos: primer teniente Raúl Federici, teniente Miguel Filipanics, y los alféreces Raúl Colla, Gustavo Gerez, Walter Ortellado, Roberto Bellini, José Taley y Mario Valko.

La rotación de efectivos y material fue considerable, ya que aviones, pilotos y técnicos que inicialmente fueron desplegados en la BAM Santa Cruz, cruzarían a las islas y formarían parte del Escuadrón Aeromóvil Pucará en Malvinas, manteniéndolo operativo durante todo el conflicto.

Pilotos que volaron en la BAM Santa Cruz y que, iniciado el conflicto, desplegarían a las islas: vicecomodoro Saúl Costa, primeros tenientes Juan Micheloud, Luis Martínez Chávez y Marcelo A. Ayerdi, alféreces Luis Blanchet, Ramón Galván, Eduardo La Torre, Rubén Manzur y Rodolfo Hub. Por otra parte, otro grupo de pilotos procedentes de Malvinas siguió volando en la BAM, pertenecientes a los relevos de tripulaciones previstas: capitanes Roberto Vila y Ricardo Grünert, tenientes Tadeo Russo y Roberto Címbaro. Se completó el efectivo de aviadores con el teniente Carlos Rubial y alférez Mario Decarre.

MS-760 Paris

El 21 de abril, en cumplimiento de una orden del Comando Aéreo Estratégico, se dispuso el despliegue de una escuadrilla de Morane Saulnier 760 Paris (MS-760) a la Base Aérea Militar Mar del Plata, para integrar el Grupo Exploración y Reconocimiento Aéreo (GERA).

El personal designado para integrar la escuadrilla fueron los instructores primer teniente Juan Delgado y teniente Juan Macaya; desplegaron también los pilotos que habían finalizado el curso de Estandarización para el Combate y realizado su vuelo solo en marzo en los aviones F-86F Sabre, los alféreces Pedro Tur Baigorri, Eduardo Adaglio y Walter Collado, y en los A4-C, los alféreces Enrique Amrein, Héctor Palacio y Víctor Gutiérrez. Al mantener vigente la habilitación en MS-760, estos oficiales fueron integrados al grupo de despliegue.

Como personal técnico desplegaron el cabo primero Daniel Guerrero; el cabo Rogelio Pacheco y el personal civil Supervisor II Juan Morón.

Las matrículas de los aviones asignados fueron: E-204, E-220 y E-241.

El 22 de abril, el mayor Carlos Morillo, jefe de Escuadrón del Grupo 2 de Caza Bombardero, ordenó el despliegue de la escuadrilla hacia la BAM Mar del Plata.

La misión asignada fue de exploración y reconocimiento ofensivo y patrulla aérea ofensiva, sobre la Zona “Alfa”, delimitada hasta 500 km o el radio de acción máximo de los aviones, para identificar embarcaciones o aeronaves en el mar argentino y detectar posibles incursiones de helicópteros británicos o desembarcos en el territorio. Además, los MS-760 constituirían reserva táctica en defensa y apoyo a las fuerzas terrestres acantonadas en la costa. Estas tareas serían ordenadas y controladas por el CIC Mar del Plata, a cargo del mayor Héctor González, instalado en el Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601 (GADA 601).



MS-760 Paris del Grupo 4 de Caza de la IV Brigada Aérea (Mendoza) - Archivo DEH-FAA

Asimismo, estas aeronaves contribuyeron al adiestramiento del personal de Ejército de los sistemas Skyguard de 35 mm, de misiles Roland y del radar de vigilancia TPS-44, personal que posteriormente partiría a las islas Malvinas. Para ello se planificaban ataques simulados al regreso de las misiones ordenadas, actuando como aviones enemigos a muy baja altura. Estos ejercicios resultaron de gran utilidad para los operadores de los sistemas puesto que la práctica con aviones no era muy frecuente.

Despliegue y organización de medios de exploración y reconocimiento

Dado que la información de inteligencia sobre el desplazamiento de la flota británica era muy escasa, el 13 de abril se creó el Grupo de Exploración y Reconocimiento Aéreo (GERA) dependiente del Comando Aéreo Estratégico (CAE). Se le dio asiento en la Base Aeronaval de Comandante Espora, en Bahía Blanca, a los efectos de realizar su tarea en coordinación con el Comando de Aviación Naval. Como oficial de enlace de la Fuerza Aérea ante la Armada Argentina fue designado el vicecomodoro Arnaldo Pagotto, y como jefe del GERA el comodoro Ronaldo Ferri. Unos días más tarde, se ordenó el traslado de ambos oficiales al Comando de la Fuerza Aérea Sur en la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia, y sus reemplazos en Comandante Espora fueron el comodoro Roberto Mela y el vicecomodoro Eduardo Servático.

Inicialmente se asignaron las tareas de exploración a los sistemas de armas B-707, C-130 y F-27, fundamentalmente por la gran autonomía de este material.

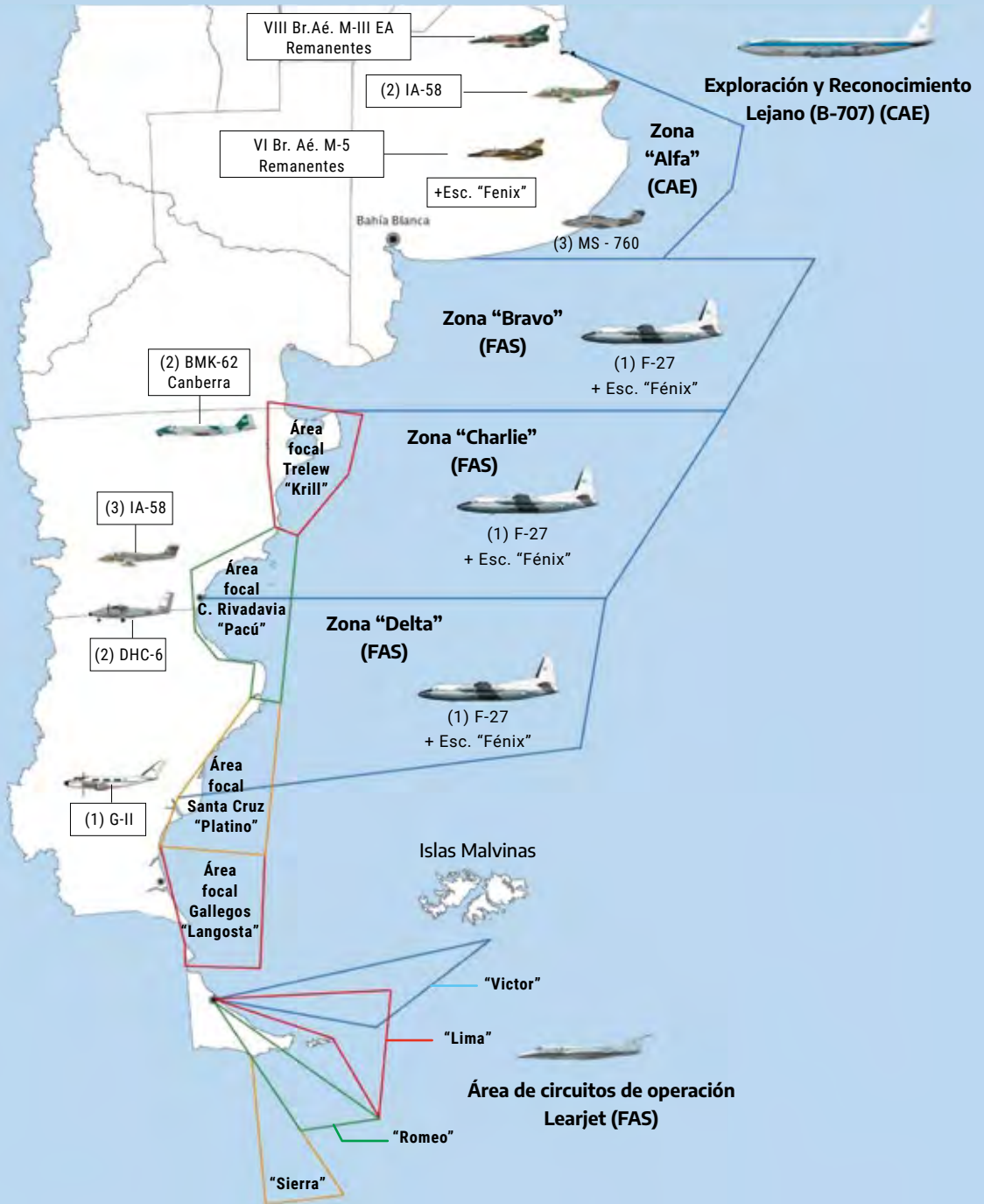
Pero, además, el GERA debía cubrir la exploración del mar argentino y áreas costeras en prevención de posibles movimientos de buques británicos. La exploración de este vasto sector se dividió en cuatro grandes Zonas: “Alfa”, “Bravo”, “Charlie” y “Delta”.

La Zona “Alfa” la retendría el Comando Aéreo Estratégico para vigilancia, exploración y reconocimiento lejano (ERL) con aviones B-707 y C-130, mientras que la exploración y reconocimiento cercano lo realizaría con el siguiente material:

- M-III EA desde la VIII Brigada Aérea (Moreno) con aviones en alerta de material remanente.
- M-5 Dagger desde la VI Brigada Aérea (Tandil) con aviones en alerta de material remanente.

Grupo de Exploración y Reconocimiento Aéreo (GERA)

Áreas de exploración y material aéreo



- Tres MS-760 desde BAM Mar del Plata con aviones en alerta y exploración costera.
- Dos IA-58 Pucará desde el aeropuerto de La Plata para exploración costera.
- Aeronaves civiles requisadas (que conformarían el Escuadrón Fénix) desde la I Brigada Aérea (El Palomar) para exploración costera.

Las Zonas “Bravo”, “Charlie” y “Delta” fueron asignadas a la FAS. Con asiento en la BAN Comandante Espora, en la BAN Almirante Zar (Trelew), en la IX Brigada Aérea y en la BAM Santa Cruz, los F-27 volarían a diario cumpliendo un patrón de exploración perfectamente coordinado.

A los efectos de reforzar la vigilancia en la zona costera para prevenir un desembarco, se delimitaron cinco áreas focales en las adyacencias de las bases:

- “Krill”, en Trelew, con el BMK-62 Canberra matrícula B-101 y aeronaves requisadas (que conformarían el Escuadrón Fénix).
- “Pacú”, en Comodoro Rivadavia, con F-27, DHC-6 e IA-58 del Escuadrón 4 de Ataque de dotación de la IX Brigada Aérea y aeronaves requisadas (Escuadrón Fénix).
- “Platino”, en Santa Cruz, con IA-58, un G-II y aeronaves requisadas (Escuadrón Fénix).
- “Langosta”, en Río Gallegos, con aeronaves requisadas (Escuadrón Fénix).

La quinta área se la delimitó para controlar con aviones Learjet 35 A el tránsito marítimo que podía llegar desde el Pacífico hacia Malvinas. Se planificaron cuatro circuitos de búsqueda triangulares (“Victor”, “Lima”, “Romeo” y “Sierra”) con los que se cubría una superficie de 132.000 km², comprendida entre la latitud de Río Grande hacia el sur, hasta el paralelo 59°30’S.

Los Learjet 35 A serían también utilizados como guía de los M-5 Dagger y en misiones de diversión. Asimismo, desde la IX Brigada Aérea, la BAM Río Grande y la BAM San Julián se previeron con estos aviones vuelos de exploración fotográfica, por barrido térmico y visual, sobre áreas de Malvinas. Además, recibirían tareas de retransmisión, de transporte de personal y de carga, de correo y de evacuación sanitaria.

El GERA, asignado a la FAS y a cargo del comodoro Ferri, integrante del Estado Mayor de ese comando, conformó dos secciones dependientes del A-3 Operaciones: la Sección Operativa de Exploración y Reconocimiento (SOER) y la Sección Operativa de Operaciones Especiales (SOOE).

A la SOER se la proveyó con tres Fokker F-27 y algunas aeronaves civiles requisadas.

A la SOOE se le asignaron los cuatro Learjet 35 A fotográficos de la II Brigada Aérea de Paraná, el Learjet 35 A verificador del Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC) y el G-II fotográfico que ya se encontraban operando en la IX Brigada Aérea desde el 8 de abril, más aeronaves civiles y estatales requisadas de diferentes prestaciones, con sus tripulaciones convocadas. Se conformó así un escuadrón aéreo cuya característica principal era la operación conjunta de tripulaciones de personal militar y de personal civil convocado, el cual fue denominado Escuadrón Fénix.

Escuadrón Fénix

El Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea por medio de los Decretos N.º688 y N.º806 del 23 de abril de 1982 del Comité Militar, ordenó a través de una Comisión de oficiales jefes —a los cuales que se sumó el capitán (R) Jorge Páez Allende— elegir y convocar a tripulaciones civiles de la aviación general de acuerdo con las características y performances de los medios aéreos y equipamientos electrónicos que pudieran ser utilizados en misiones de apoyo a las unidades desplegadas por la Fuerza Aérea.

Tras considerar las condiciones legales, se coordinó con el Departamento Movilización y Reserva y con las Direcciones de Aeronavegabilidad y de Material la incorporación de

pilotos civiles con el grado de alférez «en comisión» y de mecánicos civiles como cabos «en comisión». Un gran porcentaje de las tripulaciones convocadas era personal en situación de baja y retiro de las Fuerzas Armadas y de Seguridad, que conservaron los grados que tenían en la Reserva.

El 28 de abril, en la VII Brigada Aérea de Morón, los tripulantes civiles convocados recibieron sus insignias de grado a los efectos de cumplir con la normativa de la Convención de Ginebra. De inmediato, desplegaron con sus aeronaves requisadas a la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia a las órdenes del mayor Juan Falconier.

Las aeronaves que integraron el despliegue fueron:

1. Learjet 35 matrícula LV-ALF
2. Learjet 25 matrícula LV-OEL
3. Learjet 25 matrícula LV-MBP
4. Learjet 24 matrícula LV-JTZ
5. Learjet 24 matrícula LV-JXA
6. Cessna Citation 500 matrícula LV-MGB
7. Cessna Citation 500 matrícula LQ-TFM
8. Cessna Citation 500 matrícula LQ-MRM
9. Cessna Citation 500 matrícula LV-MMR
10. Cessna Citation 500 matrícula LV-LZR
11. Cessna Citation 500 matrícula LV-MZG
12. Mitsubishi MU-2 matrícula LV-ODZ
13. Mitsubishi MU-2 matrícula LV-OAN
14. Mitsubishi MU-2 matrícula LV-MOP
15. Swearingen Merlin III matrícula LV-MRL
16. Rockwell Turbocomander 690 matrícula LV-LMU
17. Rockwell Turbocomander 690 matrícula LV-LRF
18. Rockwell Turbocomander 690 matrícula LV-LTU
19. Rockwell Turbocomander 690 matrícula LV-LTX
20. Hawker Siddeley 125 matrícula LV-ALW

Sumadas a estas 20 aeronaves se agregó un Learjet 36 matrícula LV-LOG requisado que ese mismo día partió hacia Comandante Espora donde realizaría una misión de exploración; posteriormente operaría desde Comodoro Rivadavia.

A partir del 1 de mayo, con el mismo protocolo, otros aviones civiles desplegarían desde distintos puntos del país a Comodoro Rivadavia, para luego sumarse a las distintas bases, unidades y aeródromos patagónicos, según distribución de la FAS, para cumplimentar salidas del Comando Aéreo Estratégico y de la Fuerza Aérea Sur:

1. Ted Smith Aerostar TS-60 matrícula LV-MDM
2. Ted Smith Aerostar TS-60 matrícula LV-MSN
3. Ted Smith Aerostar TS-60 matrícula LV-MDH
4. Ted Smith Aerostar TS-60 matrícula LV-MEJ
5. Ted Smith Aerostar TS-60 matrícula LV-MEG
6. Ted Smith Aerostar TS-60 matrícula LV-MEE

Único Escuadrón de las tres Fuerzas Armadas integrado por personal civil y militar, su vigencia se extendió desde el 28 abril hasta la finalización de la guerra. Su primer jefe fue el mayor Roberto Cardoso, quien se había desempeñado como jefe del Escuadrón Aerofotográfico en la II Brigada Aérea hasta diciembre de 1981. El 14 de mayo sería reemplazado por el comodoro Rodolfo de la Colina, hasta el 7 de junio, fecha en la cual fue derribado en una misión sobre el estrecho de San Carlos. Desde el 9 de junio hasta la finalización del conflicto, el vicecomodoro Rubén Román asumiría la jefatura.

Antes del despliegue de aeronaves civiles las tareas de exploración y reconocimiento se realizaban desde Comodoro Rivadavia con las siguientes aeronaves militares:

- Cuatro Learjet 35 A matrículas T-21, T-22, T-23 y T-24 con capacidad de aerofotografía
- Un Learjet 35 A matrícula VR-17 de verificación radioeléctrica
- Un G-II matrícula F-34 con capacidad de aerofotografía
- Dos Learjet 35 A requisados, matrículas LV-OFV y LV-ONN

A partir del 29 de abril, la Fuerza Aérea Sur distribuyó las aeronaves del Escuadrón Fénix en las bases, aeródromos y aeropuertos del litoral atlántico según las características de cada avión y de las misiones que debía cumplimentar.

Durante el mes de mayo se incorporaron dos aeronaves Aerostar 600 TS-60, matrículas LV-MDE y LV-MII que operaron desde Río Gallegos.

Asimismo, se incorporaron otras aeronaves requisadas que cumplieron tareas fuera de la estructura operativa del Escuadrón Fénix:

- Learjet 25 matrícula LV-MMV
- Learjet 35 matrícula LV-OAS
- Mitsubishi MU-2 matrícula LV-MCV
- Rockwell Turbocomander AC695C, matrícula LV-OOE
- Aerocomander AC50 matrícula LV-LSY
- Aerocomander 500 matrícula LV-GXR
- Aerostar TS-60 matrícula LV-LZW
- Grandcomander AC68 matrícula LV-JLZ

Debido a las características y riesgos de las misiones, el comandante de la FAS ordenó el 1 de mayo que en toda misión operativa (orden fragmentaria) en la que se ingresara al Teatro de Operaciones Malvinas, la tripulación debería estar conformada por personal militar en actividad. En el caso de aeronaves como los Learjet 24, 25 y 36 al no tener la Fuerza Aérea tripulantes habilitados, se integró a la tripulación un piloto militar en calidad de Comandante de Aeronave. Sin embargo, hubo casos en que, por necesidad operativa, no se cumplió con esa restricción.

A partir del 10 de mayo, todas las aeronaves del Escuadrón Fénix (excepto las basadas en Comodoro Rivadavia) pasarían a depender orgánicamente del comando de la unidad o base donde fueron desplegadas, recibiendo las órdenes fragmentarias emitidas por los Comandos Superiores (FAS/CAE/TOAS), a través del respectivo Departamento de Operaciones o del jefe de unidad. Todos los movimientos locales (entrenamiento y mantenimiento) eran controlados y administrados por las autoridades de las bases y unidades donde estaban alojados.

Las brigadas, bases y aeródromos del litoral atlántico donde operaban los aviones del Escuadrón Fénix fueron los siguientes:

I Brigada Aérea de El Palomar

Las aeronaves realizaban misiones de exploración y reconocimiento cercano en la denominada Zona "Alfa" que abarcaba todo el litoral marítimo bonaerense. Recibían órdenes del CAE a través de la Sección Exploración y Reconocimiento de la base Aeronaval Comandante Espora. Asimismo, cumplimentaban vuelos de traslado de personal y de carga, según requerimiento de los distintos comandos.

- Learjet 25, requisada, matrícula LV-OEL
- Cessna Citation 500, requisada, matrícula LQ-TFM
- Cessna Citation 500, requisada, matrícula LQ-MRM
- Cessna Citation 500, requisada, matrícula LV-LZR
- Cessna Citation 500, requisada, matrícula LV-MZG
- Cessna Citation 500, requisada, matrícula LV-MMR

Base Aérea Militar Mar del Plata

Las aeronaves del Escuadrón Fénix utilizaban este aeródromo como alternativa y/o escala técnica en la exploración de la Zona “Alfa”.

Aeródromo de Puerto Deseado

Las aeronaves realizaban tareas de exploración y reconocimiento cercano sobre el Área focal “Platino” y cumplían, además, requerimientos de traslado de personal y de carga.

- Mitsubishi MU-2, requisada, matrícula LV-MOP
- Mitsubishi MU-2, requisada, matrícula LV-OAN

Aeródromo Trelew (Base Aeronaval Almirante Zar)

Las aeronaves realizaban misiones de exploración y reconocimiento cercano en el Área focal “Krill”. Cumplían también requerimientos de traslado de personal y de carga.

- Rockwell Turbocomander 690, requisada, matrícula LV-LTX
- Rockwell Turbocomander 690, requisada, matrícula LV-LTU

IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia

Los aviones realizaban misiones de exploración y reconocimiento cercano en el Área focal “Pacú”. Asimismo, cumplían requerimientos de traslado de personal y de carga.

- Swearingen Merlin III, requisada, matrícula LV-MRL
- Cessna Citation 500, requisada, matrícula LV-MGB
- Rockwell Turbocomander 690, requisada, matrícula LV-LMU
- Rockwell Turbocomander 690, requisada, matrícula LV-LRF
- Ted Smith Aerostar TS-60, requisada, matrícula LV-MDH

Cumplían misiones de exploración y reconocimiento, reconocimiento aerofotográfico, barrido térmico y multiespectral (T-21), diversión y retrasmisión en vuelo en aérea de operaciones Malvinas:

- Learjet 35 A matrícula T-21 (FAA)
- Learjet 35 A matrícula T-24 (FAA)
- Learjet 35, requisada, matrícula LV-ONN
- Hawker Siddeley 125 requisada, matrícula LV-ALW
- Learjet 36, requisada, matrícula LV- LOG
- Learjet 24, requisada, matrícula LV-JTZ
- Learjet 25, requisada, matrícula LV-JXA
- Learjet 25, requisada, matrícula LV-MBP

Base Aérea Militar Santa Cruz

Misiones de exploración y reconocimiento cercano en el Área focal “Platino”. Además, cumplían requerimientos de traslado de personal y de carga.

- Ted Smith Aerostar TS-60 requisada, matrícula LV-MDM
- Ted Smith Aerostar TS-60 requisada, matrícula LV-MSN
- Mitsubishi MU-2 requisada, matrícula LV-ODZ, aeronave que cumplimentó guiado de escuadrillas de Pucará a Malvinas.

Grupo de Exploración y Reconocimiento Aéreo (GERA) Despliegue del Escuadrón Fénix - 1 de mayo



Base Aérea Militar San Julián

Misiones de exploración y reconocimiento y diversión sobre el área de Operaciones Malvinas, asimismo cumplían requerimientos de traslado de personal y de carga.

- Learjet 35 A matrícula VR-17 (FAA)
- Learjet 35, requisada, matrícula LV-ALF

Base Aérea Militar Río Gallegos

Misiones de exploración y reconocimiento cercano en el Área focal “Langosta”, asimismo cumplían requerimientos de traslado de personal y de carga.

- Ted Smith Aerostar TS-60, requisada, matrícula LV-MDE
- Ted Smith Aerostar TS-60, requisada, matrícula LV-MEJ
- Ted Smith Aerostar TS-60, requisada, matrícula LV-MEG
- Ted Smith Aerostar TS-60, requisada, matrícula LV-MEE
- Ted Smith Aerostar TS-60, requisada, matrícula LV-MII

Base Aeronaval Río Grande

Misiones de exploración y reconocimiento, diversión, reabastecimiento en vuelo simulado, guiado de escuadrillas de M-5 Dagger y retrasmisión en vuelo:

- Learjet 35 A matrícula T-23 (FAA)
- Learjet 35 A matrícula T-22 (FAA)
- Learjet 35, requisada, matrícula LV-OFV

Helicópteros

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 a la BAM Río Gallegos y a la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia. La primera contaba con el Bell 212 matrícula H-87 tripulado por el primer teniente José García y el teniente Juan Trezzo, y mecánicos cabo principal Francisco Danna y cabo primero Rogelio Cruz. Durante el conflicto se reforzarían las tripulaciones con los tenientes Julio Sorgenti y Ricardo Pons.

En Comodoro Rivadavia estaba el Bell 212 matrícula H-81 tripulado por los tenientes Víctor Rouge y Jorge Bacchiddú, y mecánicos, suboficial auxiliar Víctor Benítez y cabo primero Diego Cabral. Posteriormente, operaría como operador de carga y grúa el cabo primero Mario Gianelli. Se reforzó la tripulación con la llegada de los tenientes César Romero y Miguel Ángel Lucero, el cabo primero Claudio Bufarini, y el suboficial ayudante Mario Deseta como pararrescate. Durante el conflicto se reemplazaría el H-81 por el H-88 debido a una falla técnica.

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 redesplicó a la BAM San Julián. Desde allí operó tripulado por el primer teniente Mario Gómez y el teniente Guillermo Lozada Acuña; mecánicos, cabos primeros Pedro Pereyra y Juan Rodríguez; pararrescates, cabos Ismael Cuello y Luis Cabrera. Posteriormente se reforzó con la llegada del Bell 212 matrícula LQ-CHP perteneciente a la Gobernación del Chaco, comandado por el capitán (Rva.) Exequiel Martínez, primer teniente (Rva.) Héctor Tessio y como mecánico el cabo principal (Rva.) Agustín Colombres. Además, el 11 de abril el Hughes 500D matrícula H-38 desplegó y aterrizó un día después en la BAM San Julián, tripulado por el alférez Marcelo Turdera y el cabo primero Alejandro Moreyra.



Bell 212 del Grupo 7 de Helicópteros de la VII Brigada Aérea (Morón) - Archivo DEH-FAA



CH-47 Chinook del Grupo 7 de Helicópteros de la VII Brigada Aérea (Morón) - Archivo DEH-FAA



Hughes 500 del Grupo 7 de Helicópteros de la VII Brigada Aérea (Morón) - Archivo DEH-FAA

Por otra parte, el Hughes 500 D matrícula H-37 desplegó a la BAM Santa Cruz el 12 de abril, tripulado por el alférez José Pascuali y el cabo primero Juan Umaño. El 21 de abril se realizó un recambio con el despliegue del Hughes 500 D matrícula H-39 tripulado por el alférez Luis Secco y el cabo primero José Ruiz. El H-37 retornó a la VII Brigada Aérea de Morón. En los primeros días de junio regresó a Santa Cruz, equipado con esquíes largos, una grúa lateral y flotadores de emergencia tripulado por el alférez Juan Carlos Zarza y el cabo principal Sánchez como mecánico.

En tanto, el Hughes 500 D matrícula H-41 desplegó el 13 de abril a la BAN Trelew, tripulado por el alférez Omar Pereyra y el vicecomodoro (Rva.) Asdrúbal Cimadevilla y el cabo principal Oscar Barrionuevo.

Servicio Meteorológico Nacional

Durante el conflicto del Atlántico Sur, la meteorología constituyó un factor fundamental para establecer la estrategia y la táctica empleadas por los oponentes.

El Servicio Meteorológico Nacional contribuyó al esfuerzo de guerra con el asesoramiento meteorológico a todos los niveles de la conducción. Desde el Nivel Estratégico Nacional (briefing presidencial), el Nivel Estratégico Militar y Operacional (Estado Mayor Conjunto, Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina, y comandos específicos) y hasta el despliegue de medios en apoyo al Nivel Táctico (escuadrones aeromóviles y otros usuarios).

Al Estado Mayor de la FAS le fueron asignados dos oficiales de la especialidad, que se turnaban para cumplir sus funciones de asesoramiento tanto en la Sala de Operaciones de la FAS, como en la IX Brigada Aérea, a las tripulaciones que cumplían el puente aéreo. Al principio, esta tarea se facilitó porque el asiento de la FAS era la IX Brigada Aérea, donde funcionaba la OMA (Oficina Meteorológica de Aeródromo) Comodoro Rivadavia, pero a los pocos días la FAS se trasladó a las dependencias de LADE, situadas en la ciudad, distante a nueve kilómetros de la Brigada, lo que determinó la creación de otra oficina de información para brindar asesoramiento al Estado Mayor. Mediante la rotación entre oficiales con especialidad de meteorología, se mantuvo el servicio de asesoramiento desde el 6 de abril hasta el 14 de junio sin interrupción.

Asimismo, se desplegaron y reforzaron con personal de observadores y pronosticadores meteorológicos todas las bases de despliegue del continente.

Quienes se desempeñaron como observadores meteorológicos en Malvinas cumplirían roles que trascendían a su especialidad, asumiendo funciones diversas como observador adelantado, en comunicaciones o en la defensa armada de sus bases.

Personal desplegado en Malvinas: suboficial ayudante Hugo Vegas, cabos principales Roberto Herger y Paulo Mantello, cabos primeros Félix Picasso, Daniel Díaz y Horacio Artola, y cabo Eduardo Cuervo.

* * *

En suma

El enorme esfuerzo de despliegue de medios en el continente significó para las unidades de asiento operativas llevar al extremo el empleo de recursos de transporte para sus escuadrones en el sur; debido al puente aéreo a Malvinas, no se podía contar con medios aéreos pesados, excepto el del despliegue inicial a las bases de la Patagonia.

Ya sea por modo aéreo con los aviones de enlace de dotación (G-II, AC-500, C-182, entre otros) o por modo terrestre (camiones, camionetas, jeeps, etc.), todo servía para que llegase el elemento necesario a tiempo. Inclusive para requerimientos urgentes, los mismos aviones de combate utilizaron el poco espacio de sus alojamientos internos (como el chasis vacío de los cañones del Mirage).

Además del adiestramiento de las tripulaciones que hicieron sus primeras experiencias de volar sobre el mar, todos los sistemas realizaron múltiples lanzamientos de armamento para probar su efectividad y el comportamiento de los aviones con diferentes configuraciones (tanques externos versus bombas), lo que permitió ajustar las autonomías sobre diferentes puntos probables de objetivos en Malvinas y en el mar circundante. Esto fue vital para los cazabombarderos e interceptores que no disponían de reabastecimiento en vuelo.

Toda esta etapa se vio marcada por un inquebrantable espíritu de cuerpo de todo el personal, tanto en las bases de asiento como en las de despliegue. La recuperación de nuestras islas Malvinas fue el motor que movilizó a poner todos los medios operativos a su máxima capacidad en un mínimo tiempo, nadie fue ajeno a ese desafío.



Capítulo 6

Despliegue de medios en Malvinas



Elementos del Componente Aéreo Malvinas

En el período en que nuestro país recuperó la posesión y soberanía de las islas Malvinas, los medios de la Fuerza Aérea asentados allí actuaron en tres niveles. Primero, el correspondiente al gobierno y la administración civil; entre ellos, el comodoro Carlos Bloomer Reeve, secretario de gobierno; el mayor Antonio González Iturbe, jefe de la Central de Comunicaciones de la guarnición¹¹³; el vicecomodoro Eugenio Miari, asesor jurídico del Gobernador.

El segundo nivel correspondió a la actuación en los organismos conjuntos de la Guarnición Malvinas: el mayor Fernando Espiniella y demás médicos del Hospital Militar Conjunto de Puerto Argentino, y el mayor Hugo Maiorano de la Central de Operaciones Antiaéreas Conjunta (COAaCj), entre otros.

El tercer nivel, el operativo, tuvo al Componente Aéreo como principal organismo. Al comienzo, bajo la dependencia del Teatro de Operaciones Malvinas y, después, del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, a través del jefe de la Guarnición Conjunta Malvinas. El comandante del Componente, brigadier Luis G. Castellano, recibió los siguientes elementos para cumplir con su misión:

Bajo Comando y Control

La plana mayor del Comando del Componente Aéreo Malvinas estuvo integrada por:

- A-1 Personal: jefe, vicecomodoro Juan J. García de Diego; auxiliar, mayor Jorge Fernández.
- A-2 Inteligencia: jefe, comodoro Guillermo V. Mendiberri; auxiliar, primer teniente Enrique Nicolás Araoz.
- A-3 Operaciones: jefe, vicecomodoro Alberto Alegría; auxiliares, vicecomodoro Héctor R. Gilobert y mayores Gilberto H. Oliva y Alberto A. Catalá.
 - ◊ Sector de Defensa Aérea Malvinas - Centro de Información y Control (CIC): jefe, vicecomodoro Oscar L. Aranda Durañona; auxiliares, mayores Alberto Kajihara y Héctor M. Pergolini.
 - ◊ Red de Observadores del Aire: encargado, suboficial mayor Alfredo F. Ocampo.
- A-4 Material: jefe, mayor Eduardo J. Giannattasio.
- A-5 Comunicaciones: jefe, mayor Mario M. Módica.
- BAM Malvinas: jefe, comodoro Héctor L. Destri. Personal y medios para su implementación y funcionamiento.
- BAM Córdor: jefe, vicecomodoro Wilson R. Pedrozo. Personal y medios para su implementación y funcionamiento.
- Grupo de Operaciones Especiales: jefe, vicecomodoro Esteban L. Correa.
- Escuadrón IA-58 Pucará: jefe, mayor Miguel M. Navarro.
- Escuadrón Helicópteros: jefe, mayor Oscar J. Pose Ortiz de Rozas.
- Escuadrón Vigilancia y Control Aéreo (VyCA): jefe, mayor Miguel A. Silva.
- Escuadrón de Artillería Antiaérea: jefe, mayor Hugo Maiorano.
- Escuadrón Construcciones: jefe, mayor Raúl Maiorano; auxiliares, vicecomodoro Enrique Viñals y primer teniente Ignacio Galardi.
- Escuadrón Abastecimiento: a cargo de los mayores Néstor Giménez Ortiz y Rodolfo Guerrero.

¹¹³ El mayor Antonio González Iturbe, que llegó a Malvinas para integrar el Estado Mayor del Componente Aéreo, cuando los responsables designados no pudieron hacer funcionar la central telefónica de la población, él la hizo trabajar y permaneció en el puesto hasta el final.

- Servicio Comunicaciones: jefe, capitán Eduardo R. Zanardi.
- Capellanía de la FAA: presbítero Gonzalo E. Pacheco.

Bajo Control Operacional

- Agrupación de Artillería Antiaérea Conjunta.
- Grupo de Vigilancia Aérea del GADA 601 del Ejército.
- Las unidades aéreas en vuelo en la zona de influencia transferidas por la FAS.

Conformación definitiva de la BAM Malvinas

Con el correr de los días, se fueron sumando paulatinamente elementos de combate y de apoyo operativo con unidades integradas al Componente Aéreo instaladas en la BAM, que quedó conformada por los siguientes organismos y jefes:

- Jefe de base: comodoro Héctor L. Destri. A mediados de abril, se designarían como alterno de base al vicecomodoro Roberto M. Gamen y al mayor Alberto L. Iannariello. Posteriormente se integró como asesor y coordinador el vicecomodoro Enrique Viñals.
- Escuadrón Tropa: dos compañías, con un efectivo de 225 soldados, incluidos los 50 soldados de la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia arribados el 2 de abril al mando del teniente Eduardo A. Luppo y del alférez Domingo E. Aguerre. Posteriormente, el 6 de abril, se incorporaría la Compañía de la I Brigada Aérea; fueron sus jefes el capitán Alfredo O. Rivarola, hasta el 4 de mayo y, después, el capitán Neldo P. Mena.
- Terminal de Carga Aérea: capitanes Juan C. Hrubik y Guillermo N. Cardetti, alternados.
- Departamento Operaciones: vicecomodoro Alberto J. Zeoli y mayor Alberto Iannariello, de quienes dependía el Servicio de Seguridad de Vuelo, Meteorología, Plan de Vuelo y Escuadrilla de Servicios.
- Escuadrón Servicios, con elementos de transporte, combustible, contra incendio, balizamiento y generadores de energía: mayor Héctor M. Rusticcini, auxiliares mayor Rodolfo L. Guerrero y primer teniente Pedro Altamirano Bernahola.
- Escuadrón Técnico: mayor Carlos H. Argente.
- Equipo de Control de Combate (ECCO): primeros tenientes Rodolfo Yuse y Horacio Alzamora.
- Escuadrilla de Servicios Aéreos: primer teniente Luis E. París.
- Servicio de Seguridad de vuelo: capitán Dante Dovichi, y primeros tenientes Antonio Sangrá y Carlos Zorreguieta, y Luis E. París (inicialmente pilotos destinados a volar los aviones del FIGAS¹¹⁴).
- Central de Comunicaciones (luego trasladada a Puerto Argentino): primer teniente Eduardo Zanardi.
- Servicio de Sanidad: mayor Fernando Espiniella.
- Servicio Religioso: presbítero Gonzalo E. Pacheco, que permaneció voluntariamente hasta el final del conflicto.
- Escuadrón Abastecimiento: vicecomodoro Néstor F. Giménez Ortiz, a partir del 24 de abril hasta el 1 de mayo, que se traslada a Puerto Argentino (Casa de Piedra); auxiliar, mayor Alcides José Cerrutti.

En las dependencias de la BAM Malvinas, se instalaron en condición de unidades alojadas:

- Escuadrón de Artillería Antiaérea, al mando del mayor Hugo Maiorano, compuesto por: la 3^a Batería con cañones Oerlikon de 35 mm, con director de tiro Superfledermaus de la BAM Mar del Plata, al mando del primer teniente Oscar H. Spath (arribada el 5 de abril); y la 10^a Batería de nueve cañones Rheinmetall de 20 mm y un radar

¹¹⁴ FIGAS: Falklands Islands Government Air Service.



Elta de vigilancia cercana provenientes de la BAM Río Gallegos, al mando del primer teniente Alberto E. Dalves (arribada el 2 de abril). A partir del 10 de abril, el capitán Rodolfo Savoia asumió como jefe de Puesto de Comando de Artillería Antiaérea (PCAAa) instalado en el aeropuerto.

- Grupo de Operaciones Especiales (GOE): vicecomodoro Esteban Correa.
- Escuadrón de Construcciones: mayor Raúl O. Maiorano.
- Escuadrón de Vigilancia y Control Aéreo (VyCA) al mando del mayor Miguel A. Silva, con un radar TPS-43 en configuración “Charlie”¹¹⁵ que se instaló dentro del predio del aeródromo, donde operó hasta el 12 de abril, cuando se trasladó a su sitio definitivo al sur de Puerto Argentino.
- Escuadrón Pucará y Escuadrón Helicópteros inicialmente basados en esta BAM y luego red desplegados a la BAM Cónдор.

Escuadrón Pucará en la BAM Malvinas

La primera escuadrilla de IA-58 Pucará desplegada en Malvinas inició de inmediato vuelos de familiarización y operativos. Algunas fuerzas británicas que el 2 de abril habían combatido contra las argentinas escaparon y se ocultaron en estancias lindantes, y en los llamados «ríos de piedras» donde ocultaban armamento. El 4 de abril, una sección realizó el primer vuelo de reconocimiento ofensivo del conflicto en búsqueda de fugitivos.

OF s/n (Componente Aéreo Malvinas - CAM). Dos IA-58 Pucará, indicativo TIGRE, armados con ametralladoras y cañones. Misión: apoyo a un Sea King de la Armada para buscar prófugos. Tripulación: capitán Jorge Benítez y primer teniente Francisco Navarro (A-523), y capitán Roberto Vila y teniente Daniel Jukic (A-556). Despegaron de la BAM Malvinas a las 16:00 y aterrizaron a las 18:20.

En días posteriores se repitieron las tareas de búsqueda de tropas enemigas y de familiarización. En total se hicieron 38 salidas desde la BAM Malvinas. En este periodo, el personal técnico de la III Brigada Aérea desplegado en esa base aérea de campaña, junto con la

¹¹⁵ El radar TPS-43 en configuración “Charlie” comprende la antena, un *shelter* (con dos consolas PPI UPA-62, VHF, HF), cabina de operaciones (con tres consolas similares a las anteriores), cisterna, sistema de microondas FM 200 y dos generadores Caterpillar.

colaboración de los pilotos del sistema, cambiaron el color plateado de los aviones por un nuevo esquema ocre con algunas manchas para lograr un mimetizado acorde al ámbito operacional.

El 9 de abril, se efectuó una comprobación de cobertura de lóbulo radar con dos secciones:

OF s/n. Dos IA-58 Pucará, indicativo PALA, armados con ametralladoras y cañones. Tripulación: primer teniente Francisco Navarro (A-556) y teniente Hernán Calderón (A-552). Despegaron de la BAM Malvinas a las 09:10 y aterrizaron a las 11:10.

OF s/n. Dos IA-58 Pucará, indicativo TAURO, armados con ametralladoras y cañones. Tripulación: tenientes Daniel Jukic (A-523) y Héctor Furios (A-529). Despegaron de la BAM Malvinas a las 10:20 y aterrizaron a las 12:20.

El mismo 11 de abril, tras llegar a Malvinas, el mayor Miguel Manuel Navarro se hizo cargo de la jefatura del Escuadrón IA-58. Al día siguiente, se abocó a la búsqueda de un lugar apto para operar con los Pucará. A bordo del Islander, Navarro y Vila reconocieron bahía Fox y el establecimiento San Carlos que descartaron por la exigua longitud de las pistas (350 metros). Por la tarde, aterrizaron en el istmo de Darwin y eligieron un terreno de 400 metros que se podría alargar a 450 de longitud y servir como base operativa de los Pucará.

En realidad, la mejor pista se encontraba en puerto San Carlos, pero su ubicación era vulnerable al fuego de artillería o a un desembarco naval desde el estrecho. Aunque el terreno era anegadizo y ondulado, se eligió el campo de puerto Darwin, de 450 metros de longitud y recubierto de una esponjosa superficie de turba, por ser el sitio más adecuado de todos los posibles. Tomada la decisión de desplegar la unidad, se delinearón los requerimientos para operar la nueva Base Aérea, con la clara noción de las limitaciones del entorno tanto para las tripulaciones como para las aeronaves de combate. Las condiciones estaban lejos de ser las ideales. No existían hangares, medios de apoyo ni infraestructura adecuada: la labor de mecánicos iba a estar seriamente dificultada por la falta de refugios o áreas de dispersión seguras. Esta deficiencia fue evidente cuando los helicópteros CH-47 y Bell 212, en sucesivos vuelos desde el 12 de abril, trasladaron de Puerto Argentino a Darwin el total del material para implementar la nueva base aérea. En ese contexto se debieron dispersar a mano los equipos y las municiones.



Armeros de Pucará de la BAM Cóndor: arriba, cabos primeros Andrés Brashich y José Peralta; abajo, cabo Rubén Tarquini y cabo principal José Piaggi. Los dos primeros morirían durante el ataque del 1 de mayo, mientras que los segundos serían trasladados a Puerto Argentino con graves heridas. Fotografía tomada el 29 de abril, dos días antes del ataque.

Gentileza: S.A. VGM (R) Norberto Bazález

El 13 de abril, los pilotos de IA-58 del continente se intercambiaron por los de las islas para que todos se adiestraran en la zona de operaciones. Arribaron a Malvinas el capitán Ricardo Grünert y los tenientes Alcides Russo, Abelardo Alzogaray y Eduardo Túñez. Con esa finalidad, los tripulantes de Pucará practicaron navegaciones tácticas a baja altura, ejercicios de tiro, bombardeo y prueba de cohetas sobre el terreno.

El 18 de abril, el Comando del Componente Aéreo ordenó despegar dos IA-58 para reconocer una posición sobre el mar, a 220 km, donde el radar del Centro de Información y Control (CIC) había captado un eco en vuelo. Tripulaciones: capitán Roberto Vila (A-529) y teniente Miguel Giménez (A-523). Despegaron de la BAM Malvinas a las 11:45 y aterrizaron sin novedad a las 12:25.

El 23 de abril, el teniente Hernández regresó a Comodoro Rivadavia para incorporarse al grupo que se preparaba para cruzar desde Río Gallegos ocho aviones que completarían el Escuadrón Aeromóvil Pucará en Malvinas.

El escalón técnico desplegado en Malvinas estuvo compuesto por: el capitán Nelson Robledo, los tenientes Héctor Santini y José Lombardi, y como encargado, el suboficial ayudante Luis Suárez.

Luego del redespiegue a la BAM Cóndor, el apoyo técnico en la BAM Malvinas quedó a cargo del mayor Horacio Argente y el suboficial ayudante Roberto César Pérez. Ambos se presentaron voluntariamente en Puerto Argentino, donde con esmero e ingenio atendieron durante toda la guerra los aviones del Escuadrón Pucará.

Escuadrón Helicópteros

Se integró con dos helicópteros pesados Boeing CH-47 Chinook que volaron hasta las islas, más dos Bell 212 trasladados en los C-130 Hercules. Las máquinas permanecerían activas durante todo el conflicto. Inicialmente operaron desde la BAM Malvinas, y luego desde la BAM Cóndor hasta su caída, cuando volvieron a la primera base.

Secuencia del despliegue:

3 de abril

Bell 212, matrícula H-85: fue transportado en el C-130 TC-64 que despegó desde Comodoro Rivadavia a las 00:30 y aterrizó en Puerto Argentino a las 02:30. Tripulantes del Bell: tenientes Luis Longar y Alejandro Vergara, suboficial ayudante Jesús Martínez, cabos principales Horacio Carmona y Eulogio Gómez, cabos primeros Ernesto Palacios, Sergio Quiñónez y Eduardo Gómez, y cabo Bernardo Dobrenik¹¹⁶.

7 de abril

CH-47 Chinook, matrícula H-93. Misión: traslado a Puerto Argentino. Tripulación: mayor Oscar Pose Ortiz de Rozas, primeros tenientes Alberto Beltrame y Juan Grifol, suboficiales ayudantes Roberto Prats y Juan Cantón, suboficial auxiliar José Álvarez, cabo principal Atilio Pistoni, y cabos primeros Mario Vera y Ángel Chocrón. Despegó de Río Gallegos a las 13:25 y arribó a la BAM Malvinas a las 17:05. La noche previa al cruce, el helicóptero con esquema de pintura antártico (rojo y gris) fue repintado en la IX Brigada Aérea por un equipo de la VII Brigada Aérea, con colores de ocultamiento (marrón, verde y amarillo) adecuado para el terreno de las islas.

10 de abril

Bell 212, matrícula H-83. OF s/n: traslado a Puerto Argentino en C-130H matrícula TC-62. Tripulantes del Bell: teniente Marcelo Pinto, teniente Ricardo Ludueña, y cabo principal Alberto Pilar López.

¹¹⁶ ALEJANDRO ROBERTO VERGARA, *Malvinas - Palas al rescate*, «Colección de Historia Aeroespacial», Buenos Aires, 2019.



CH-47 Chinook realizando tareas de estiba en Malvinas

Gentileza: Brig. VGM (R) Giaigischia



Bell 212 H-85 a punto de despegar desde la BAM Cóndor

Gentileza: Com. My VGM (R) Vergara

11 de abril

CH-47 Chinook, matrícula H-91. OF s/n: cruce a Puerto Argentino. Tripulación: primeros tenientes Manuel Fernández, Julio Brouwer de Koning y Horacio Giaigischia; suboficial ayudante Hugo White; cabos principales Raúl Fernández y Hugo Herrera; y cabo primero Rubén Lavoratto. Despegó de Río Gallegos a las 14:00 y arribó a la BAM Malvinas a las 17:00. Este helicóptero conformaba la dotación de la Base Marambio; el 10 de abril había volado hasta Río Gallegos, previa escala en Río Grande, acompañado por el KC-130 matrícula TC-70. Al igual que el otro Chinook, el H-91 fue repintado con el esquema de camuflaje. Para autodefensa, los helicópteros estaban artillados con tres ametralladoras Browning de 12,7 mm, una a cada lado y otra atrás, en la rampa de carga, operadas por artilleros. Este armamento se había adaptado en la unidad de origen, el año anterior, con las ametralladoras del F-86 Sabre.

23 de abril

Se incorporaron los tenientes Saturnino Santiago Sánchez y Gustavo Luis Brea arribados desde el continente, lo que completó en total seis pilotos para conformar tres tripulaciones de Bell 212.

Una vez armados, los Bell 212 empezaron vuelos de familiarización con el terreno, desplegaron y abastecieron los puestos de la ROA, y a partir de la llegada de los Pucará a la BAM Cóndor el 12 de abril, efectuaron junto con los Chinook un puente aéreo entre la BAM Malvinas y Darwin. Durante varios días, el Escuadrón Helicópteros transportó personal técnico de los

Pucará, la artillería antiaérea, y los insumos de combustible y municiones aéreas, antiaéreas y terrestres. Se trasladaron, colgando del gancho de carga de los Chinook, seis piezas de artillería antiaérea RH de 20 mm y una batería de Skyguard de 35 mm del Ejército Argentino con dos cañones y una central de tiro, las cuales pusieron a prueba la máxima capacidad del helicóptero.

Con respecto a los insumos, debido al bloqueo a las islas, no se dispuso de combustible aeronáutico JP-1, por lo que se extrajo del excedente de los aviones C-130. Con la paulatina llegada por modo aéreo de tambores de JP-1 al aeropuerto y de un buque con elementos logísticos, se trasladó a Darwin un equipo de carga de campaña compuesto por un tanque inflable *pillow*, equipo de bombeo y mangueras. El combustible para que operasen los Pucará y los helicópteros en la BAM Cóndor se abasteció en tanques de caucho especiales y de forma cilíndrica (*rolling tanks*), para ser rodados manualmente y volar suspendidos de los Chinook.

El escalón técnico de ambos sistemas lo constituían los mismos suboficiales tripulantes, desempeñándose como inspectores de mantenimiento el suboficial ayudante Roberto Prats para CH-47, y el suboficial ayudante Jesús Martínez para Bell 212.

Asimismo se trasladó a la plana mayor de la BAM Cóndor, la Compañía de Defensa y Servicios de la Escuela de Aviación Militar, una sección de Sanidad con capacidad de atención en combate, equipos contraincendios y las cocinas de campaña, leña y víveres para el personal; además se trasladaron más de ochocientos hombres del Regimiento de Infantería 12 de Corrientes desde Punta Camino (a 12 km de Puerto Argentino) para seguridad exterior de la BAM Cóndor. Se rescató un camión de 5500 kg en Punta Camino que los kelpers habían enterrado en la turba para inutilizarlo. Mediante procedimiento de carga externa, se lo extrajo en forma vertical y, sobrevolando la ciudad, se lo depositó en el aeropuerto. El vehículo recuperado prestó valiosos servicios en Puerto Argentino.

Escuadrilla de Servicios

El brigadier Guillermo Castellano ordenó incorporar el avión Britten Norman Islander —propiedad del exgobernador Hunt y que había pertenecido al FIGAS— a la unidad aérea de la BAM Malvinas como Escuadrilla de Servicio.

A bordo de esa máquina, los días 9 y 10 de abril, el vicecomodoro Roberto Gamen y el mayor Alberto Catalá cumplieron tareas especiales desde la BAM Malvinas; el primer día con fines logísticos hacia el establecimiento de Darwin, y el segundo para reconocer los probables sitios de desembarco de la fuerza de tareas británica. Del reconocimiento obtenido sobre el territorio observado en vuelo, se apreció como potencialmente apto el puerto San Carlos, ubicado en el extremo noroeste de la isla Soledad, ya que reunía algunas características naturales para una operación anfibia de desembarco de tropas y medios logísticos.

Sin embargo, el comandante del Componente Naval desestimó la evaluación de los aviadores, circunstancia que se revelaría como un desacierto el 21 de mayo, cuando las fuerzas británicas iniciaron la operación Sutton justo en ese punto.

El 12 de abril, arribaron a Puerto Argentino tripulaciones con la idea de poner en vuelo las diferentes aeronaves pertenecientes al FIGAS para tareas de enlace y transporte aéreo sobre las islas. Al recorrer los diferentes lugares donde se encontraban las aeronaves, se comprobó que casi todas estaban afectadas con falta de piezas esenciales, evidentemente para evitar posibles confiscaciones. Los tripulantes designados para volar estos aviones fueron el capitán Dante Dovichi y los primeros tenientes Antonio Sangrá, Carlos Sorreguieta y Luis Edmundo París. Solo este último se desempeñó como comandante del BN Islander en numerosos vuelos de enlace desde la BAM Malvinas hacia Bahía Fox, Darwin, establecimiento El Salvador, San Carlos y otros.

El 20 de abril, el avión BN Islander realizó la evacuación sanitaria de un soldado accidentado en Bahía Fox, donde se encontraba desplegado el Regimiento de Infantería Mecanizado 8, junto a una Compañía de Ingenieros. El vuelo sanitario hacia la Base Aérea Militar



**El BN Islander aterrizado en la BAM
Cóndor en uno de los vuelos de enlace
de abril**

Gentileza: Brig. My VGM (R) París

Malvinas permitió la atención inmediata del soldado en el Hospital Militar Conjunto y su posterior evacuación al continente.

Hasta su destrucción el 1 de mayo, se volaron en ese avión más de treinta y cinco horas. En distintas ocasiones, tripularon el Islander como copilotos el vicecomodoro Alberto Iannariello, el jefe de la BAM Malvinas, comodoro Héctor Destri, y el teniente Daniel Jukic.

Escuadrón VyCA

El Grupo 2 de Vigilancia y Control Aéreo con asiento en Merlo tuvo la responsabilidad de alistar y desplegar cuatro escuadrones móviles con radares Westinghouse TPS-43E. El primero partió de la I Brigada Aérea 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 Hercules C-130.

Esa primera dotación, comandada por el mayor Miguel Ángel Silva, estuvo integrada por los primeros tenientes Juan Carlos Romero y Norberto Faber, teniente Guillermo Saravia, y alféreces Rubén Scacchi y Hugo Mercáu; suboficial mayor Antonio Cassani como encargado de escuadrón, suboficial ayudante Néstor Tambussi, suboficial auxiliar José Palma; cabos principales José Barrios, Carlos Quintana, Enrique Sierra, Carlos Tévez y Roberto Ullua; cabos primeros Roberto Baiz, Raúl Ramírez y Rolando Ulrich; cabos Oscar Di Stefano y Alejandro Matarazzo; y soldados conscriptos clase 1963 Jorge Cerana, Fernando Escalante, Rogelio Escobar, Alejandro Rodríguez y Juan Wozniak.

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, el radar quedó finalmente armado y en servicio, después de dos días de ajustes, calibración y comprobación de vuelos con tránsito de oportunidad. Dos días después, a las 08:00, comenzó la operación continua en apoyo al puente aéreo. Se lo instaló en una elevación, 800 metros al sudoeste de la cabecera 08 de la pista. Posteriormente, luego de estudiar las posibilidades de supervivencia en situación de combate tanto del radar como del personal, el 13 de abril se lo reubicó en el borde del pueblo, donde el sitio ofrecía una mayor cobertura ante eventuales ataques provenientes tanto desde el mar como desde el aire¹¹⁷.

Durante el período comprendido entre el 2 y la mañana del 6 de abril, la vigilancia del espacio aéreo se realizó con el radar de la corbeta ARA *Granville* fondeada frente a Puerto Argentino, operando con el indicativo TORREÓN.

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

¹¹⁷ MIGUEL ÁNGEL SILVA, *Diario de Guerra del Radar Malvinas*, Buenos Aires, Editorial Dunken, 2007.



Primer emplazamiento radar en el aeropuerto - Gentileza: Archivo VyCA

baja cota. Los vuelos se realizaron durante la mañana con las secciones PALA y TAURO, con una duración aproximada de dos horas cada uno.

A pesar de haber contado con poco tiempo para planificar las operaciones de vigilancia y control aéreo en un terreno completamente desconocido, el adiestramiento constante del personal operativo y técnico adquirido desde 1978 en despliegues conjuntos con los distintos sistemas de armas de la Fuerza Aérea Argentina, en su mayoría en territorio patagónico, minimizó dicha falencia permitiendo que se lograra rápidamente la adaptación al ambiente de la zona de operaciones.

Con veinticuatro efectivos inicialmente, la dotación fue reforzada y llegó a contar cuarenta y cinco hombres entre oficiales, suboficiales y soldados para el 29 de abril. Ese incremento se debió principalmente al cambio de posición del radar desde el aeródromo al sur del pueblo, en la zona más alta a efectos de incrementar los alcances sobre todo a baja cota.

Ese cambio de posición significó que el escuadrón dejara de contar con el apoyo logístico y de seguridad que hasta el 13 de abril le brindaba la BAM Malvinas. A efectos de cubrir esa deficiencia, el 15 de abril arribaron, provenientes del Grupo 2 VyCA, el cabo primero Víctor Romero, los cabos Néstor Herrera y Luis Rivero (alumno de la Escuela de Radar), y doce soldados clase 63 para cumplir las tareas de seguridad y defensa del escuadrón. Asimismo arribaron el suboficial principal Carlos Taborda (conductor motorista) y el cabo primero Juan Carlos Nievas (operador radar) como refuerzo de la dotación operativa. El 17 de abril, llegó el cabo Víctor Lescano (conductor motorista), el 20 el primer teniente Carlos A. Mazzocchi (controlador) y el cabo primero Juan D. Egañas (operador radar) provenientes del Escuadrón VyCA de Comodoro Rivadavia, y finalmente el cabo primero Gabriel Merlino (mecánico de comunicaciones) el 29 de abril.

El Escuadrón quedó conformado por las Secciones Operativa, Técnica y Logística. Funcionó como unidad autosuficiente procurándose, por sí solo, los medios para la operación y supervivencia del sistema.

La Sección Operativa, formada por controladores y navegadores, tenía bajo su responsabilidad la detección e identificación de las aeronaves propias y británicas dentro del espacio aéreo del Teatro de Operaciones Malvinas (TOM), y del control de las aeronaves propias asignadas por el Centro de Información y Control (CIC) durante la ejecución de las misiones.

La Sección Técnica, compuesta por personal de mecánicos de radar y mecánicos de comunicaciones, fue la responsable de mantener el equipamiento radar en servicio operativo y del mantenimiento de los equipos de VHF, HF y microondas.

La Sección Logística tenía a su cargo asegurar el funcionamiento del Escuadrón a través de los servicios de transporte, seguridad, racionamiento, sanidad y alojamiento.

El Escuadrón VyCA Móvil Malvinas formó parte del Sistema de Defensa y Control Aerotáctico organizado con los escuadrones desplegados en Río Grande, Río Gallegos y Comodoro Rivadavia con radares 3D Westinghouse TPS-43, y los cuatro escuadrones móviles asignados a Mar del Plata, Viedma, Santa Cruz y San Julián, que operaron los radares 2D Cardion TPS-44 del Ejército Argentino.

Asimismo, el radar Cardion desplegado en Puerto Argentino cubrió las funciones de vigilancia y detección en los momentos en que el TPS-43 entraba en mantenimiento. Hasta el inicio de las hostilidades, la principal tarea fue apoyar a las aeronaves de transporte de la Fuerza Aérea, de la Armada, y de las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral que efectuaban el puente aéreo. Todo cambiaría el 1 de mayo.

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 helicóptero británico en el azimut 140°, a 27 km con 1000 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 27 a 60 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 un Sea Harrier en el azimut 032°, a 280 km con rumbo 123° y 10.000 metros; se mantuvo evolucionando en aparente patrulla aérea de combate (PAC) hasta desaparecer a las 12:15 en el azimut 055°, a 330 km. Otra detección interesante se produjo el día 28 de abril a las 16:15, cuando el rol de combate de turno detectó un eco con parámetros asimilables a un vuelo de reconocimiento lejano en el azimut 068°, a 400 km con 14.000 metros que desapareció en el azimut 033°, a 430 km.

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 en apoyo a las operaciones del 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).

Artillería Antiaérea

Entre el 2 y el 3 de abril, al mando del primer teniente Alberto Dalves, y como encargado el suboficial mayor Hugo Gómez, desplegaron a la BAM Malvinas la dotación y los medios de una batería Rheinmetall (RH) de nueve cañones de 20 mm y un radar ELTA de corto alcance de la BAM Río Gallegos. En un primer movimiento, se trasladó solo una sección a tres piezas, y el 3 de abril se completó el resto de la batería.

El 4 de abril, una vez recibido el Plan de Campaña 2/82, se desplegó 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, junto con el teniente Jorge Reyes y el alférez Pedro Iraizoz, y como encargado el suboficial principal Rodolfo Antonio Ledesma. El traslado se concretó en C-130, en tres jornadas sucesivas. Asimismo se designó como jefe de escuadrón al mayor Hugo Maiorano.

En la BAM Malvinas, la batería de cañones RH 20 mm desplegó los nueve «fierros»¹¹⁸. La primera pieza 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, la 26, se instaló

¹¹⁸ "Fierro", término utilizado por el personal de artillería antiaérea para señalar los cañones de 20 y 35 mm.



la batería con Superfledermaus Oerlikon 35 mm de la BAM Mar del Plata, previa evaluación del sitio, con lo cual se logró una efectiva defensa omnidireccional en los 360° del aeródromo.

Finalizado el despliegue, el 12 de abril se realizó una comprobación de tiro antiaéreo para evaluar el comportamiento del sistema Superfledermaus Oerlikon de 35 mm. Durante la mañana, se soltó un atado de globos inflados con gas que suspendían latas de conserva, para que el radar los adquiriera y registrara los parámetros de tiro.

Para la defensa de la BAM Cóndor, se desplegó una Batería (-)¹¹⁹ de cañones RH de 20 mm y un radar ELTA de detección a baja altura y corto alcance, movilizado desde 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 artillería antiaérea, se desplegó desde la BAM Mar del Plata al teniente Darío Valazza, que asumió la conducción de la Batería el 12 de abril.

El 17 y el 18 de abril, con helicópteros de la Fuerza, se trasladaron las piezas a la BAM Cóndor y de inmediato se construyeron las posiciones en el terreno.

El 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.) verificara la cobertura de los lóbulos, y practicara en tiempo real las comunicaciones y la transmisión de alertas y consignas de fuego: azimuth, distancia, velocidad, altura y otros datos necesarios 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 medios de la AAa., y realizadas las correcciones de paralaje, se permitió hablar el mismo lenguaje operativo sin malentendidos y con información fidedigna.

El 27 de abril, se incorporó a la defensa antiaérea de la BAM Cóndor una batería con dos cañones de 35 mm y central de tiro Skyguard del GADA¹²⁰ 601 del Ejército Argentino, al mando del subteniente Claudio Braghini y el sargento ayudante Mario Abel Tardihi como encargado, que fue puesta bajo control operacional del jefe de la Base.

La noche del 27 de abril, a medida que pasaban las horas, aumentaba la tensión en la BAM Malvinas y la alarma roja se impuso en varias ocasiones. En tales circunstancias, los obuses OTO Melara de 105 mm del Ejército emplazados al sur de Puerto Argentino estuvieron cañoneando las playas de la zona. En otra circunstancia, cerca de las 22:00, se emitió una alerta temprana que ponía en conocimiento que un helicóptero posiblemente evolucionaba en la zona.

¹¹⁹ Batería (-): batería reducida en número de piezas.

¹²⁰ GADA: Grupo de Artillería de Defensa Aérea.



Con las primeras luces del día, el operador de turno del radar TPS-43 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 con velocidad estimada entre 10 y 12 metros por segundo (36 a 43 km/h), con rumbo hacia los 270°. Ante esta inesperada circunstancia, se ordenó a la batería alistarse para el combate y, al mismo tiempo, se puso debidamente en aviso al Puesto de Comando y se requirió al Centro de Información y Control (CIC) la existencia de vuelos propios en la zona, con respuesta negativa.

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. Acto seguido, 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 hallaron rastros que se compadecieran con lo visto 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 de 35 mm que, hasta el final del conflicto, debieron actuar como armas aisladas.

El 29 de abril, finalizó el alistamiento. Pese a las dificultades de traslado, instalación y logística, las baterías estaban en servicio con su respectivo Puesto de Comando, red de comunicaciones, posiciones, refugios de personal y munición en los sitios. Se realizó, entonces, actividad de tiro para comprobación y reglaje.

El Puesto de Comando de Artillería Antiaérea (PCAAa) se instaló en un polvorín de hormigón armado perteneciente a unos herrumbrados cañones de defensa costera de la Segunda Guerra Mundial, a unos 250 metros de la torre de vuelo en dirección sudoeste. El radar ELTA se emplazó en las proximidades del PCAAa.

Grupo de Operaciones Especiales

El Grupo de Operaciones Especiales (GOE) desplegó completo hacia Malvinas el 2 de abril en el C-130H TC-68, junto con el Estado Mayor del Componente Aéreo. El GOE se hizo cargo de la seguridad del aeropuerto¹²¹.

Integraron el GOE: jefe, vicecomodoro Esteban Luis Correa; primeros tenientes Luis Castagnari, Salvador Ozán y Eduardo Spadano; tenientes Juan Bruzzo, Alfredo Sidders, Dante Amaya, Ernesto París, Víctor Gutiérrez y José Sorensen; suboficial ayudante Martín Yulman; cabos principales Guillermo Kormann, Rodolfo Villaverde, Miguel Fonseca, Juan Benaiges y Mario Rodríguez; cabos primeros José Orequi, Juan Chiantore, Juan Vázquez, Alfredo Aguayo, Alfredo Vanzetti, Omar Godoy, Walter Abal, Roberto Agüero y Roberto Barrientos; y cabos Juan Costa, Jorge Santucho, Hugo Riquelme y Manuel Córdoba.

Durante el mes de abril, el GOE custodió a los prisioneros británicos antes de su traslado al continente, capturó siete infantes de marina enemigos refugiados en una estancia, construyó trampas explosivas y minó los sectores de playa que pudieran servir para desembarcos, montó polvorines de campaña, dio seguridad al personal de Inteligencia que inspeccionó diversos establecimientos, montó guardia en el faro y en la planta de combustible, construyó trincheras y defensas de las playas, y especialistas en buceo removieron la cadena del ancla de un buque atascado en el puerto.

El 28 de abril, el Escuadrón GOE se estableció definitivamente en una de las cabeceras del aeropuerto, donde operaría el Puesto de Comando del aeródromo hasta el inicio de las hostilidades.

Escuadrón Construcciones

El Escuadrón desplegó a partir del 5 de abril para realizar construcciones y mantener las instalaciones de la BAM Malvinas. El personal se trasladó por modo aéreo, mientras que las máquinas viales y de carga se enviaron en buques de transporte navales.

Se efectuaron trabajos de reparación y ampliación de la pista, calle de rodaje y plataforma; se construyeron refugios, emplazamientos de artillería y un Puesto de Comando alternativo; se arreglaron, además, los muelles portuarios donde llegaban los pertrechos.

El 5 de abril, desplegaron el mayor Raúl Maiorano, el suboficial mayor Gerardo González, suboficial ayudante Ricardo Díaz, los suboficiales auxiliares Alberto Natalino y Miguel Muñoz, el cabo principal Erio Moyano y los cabos Edgardo Acosta, Víctor Gutiérrez y Carlos Montoya. Días después arribó un refuerzo integrado por el primer teniente Ignacio Galardi, el cabo principal Eduardo Cubi, los civiles Carlos Alfonso Corona y Carlos Alberto Corona y, posteriormente, el vicecomodoro Enrique Viñals, y los cabos primeros Jorge Ortiz y Carlos Casal.

El Escuadrón contó con tres topadoras, dos cargadoras frontales, una motoniveladora, tres camiones volcadores, un camión playo y un jeep incautado.

Escuadrón Servicios

Este Escuadrón se integró con elementos de transporte, contraincendio, balizamiento y generadores de energía, desde el 2 de abril, a cargo del mayor Rodolfo Guerrero. El 11 de abril, arribó a la BAM Malvinas el mayor Héctor Rusticcini y se hizo cargo de dicho Escuadrón: el mayor Guerrero quedó como su auxiliar. Inicialmente contaba además con el Servicio de Sanidad, encabezado por el mayor Fernando Spiniella, y con el Servicio Religioso, a cargo del presbítero Gonzalo Pacheco.

¹²¹ Ver Capítulo III, "Recuperación de las islas", en 'Se inicia el asalto aéreo'.

Escuadrón Abastecimiento

El vicecomodoro Néstor Giménez Ortiz organizó desde el inicio el abastecimiento logístico a los medios desplegados en la BAM Malvinas. En pocos días se pudo disponer de un galpón de material en la ciudad, donde se implementó el Depósito Mayor de Abastecimientos, comúnmente llamado «La Casa de Piedra» por sus características físicas, a corta distancia del Comando del Componente Aéreo. Un par de semanas más tarde, arribó del continente el mayor Alcides José 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 Base, el mayor Cerutti alternaba con el mayor 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 Pucará y helicópteros desde el aeródromo.

Terminal Aérea de Cargas Malvinas (TAC MLV)

El 28 de marzo de 1982, el personal de la Terminal Aérea de Cargas Palomar recibió la orden de montar una Terminal Aérea de Carga en Malvinas, además de complementar la TAC de la IX Brigada Aérea. Con esa finalidad alistó los medios de un Equipo de Control de Combate (ECCO) a cargo de los primeros tenientes Rodolfo Yuse y Horacio Alzamora como jefe del Elemento Control de Transporte Aéreo (ECTA), y los auxiliares de la Terminal de Cargas. El 30 de marzo, estos medios se trasladaron a Comodoro Rivadavia.

El 2 de abril, en los dos primeros vuelos a Malvinas, viajó personal de la TAC MLV con parte del material a órdenes del capitán Carlos Mario Stocco. El resto llegaría días más tarde. Cuando se decidió defender las islas, comenzó el Puente Aéreo hasta el 29 de abril. Durante esos días, la Terminal Aérea de Carga Malvinas recibió y descargó la totalidad del material que, en forma ininterrumpida, llegaba desde el continente.

La magnitud de la operación obligó a reestructurar el grupo, que se dividió en dos equipos de trabajo. Uno al mando del capitán Juan Carlos Hrubik, quien relevó al capitán Stocco como jefe de la TAC MLV el 10 de abril, y el otro al mando del primer teniente Daniel Lambri. Las tareas se realizaban por turnos rotativos de doce horas de actividad por día. Se alcanzaron a recibir setenta y seis aviones en solo veinticuatro horas, tanto de la Fuerza Aérea como de la Armada Argentina, con un promedio de asistencia de quince minutos para estacionamiento, descarga y rodaje por aeronave. Los movimientos se realizaron, en la mayoría de los casos, por lo menos con un motor en marcha. El flujo de aviones lógicamente variaba con la meteorología, oscilando entre cuarenta y setenta y seis vuelos por día durante el Puente Aéreo.

El mayor inconveniente fue la reducida superficie de la plataforma del aeropuerto, para lo que se realizó una ampliación con paneles modulares de aluminio. Tarea que se cumplió en tiempo récord con el personal de la Terminal y del Grupo I Construcciones. De esa forma, se logró una amplitud de casi el doble con respecto a la original. Operaban, simultáneamente, seis aviones en plataforma más uno en la calle de rodaje o en la pista. Las aeronaves de transporte que llegaron a la BAM Malvinas fueron: C-130 Hercules, Fokker F-28 y F-27, Lockheed Electra, Boeing 737 y BAC 500.

El personal de la TAC MLV se desempeñó, además, en trabajos de mantenimiento del aeropuerto, provisión de agua, limpieza de instalaciones y de cloacas, puesta en servicio y mantenimiento de vehículos, balizamiento de pista, colaboración con el servicio contra-incendios y provisión de equipos de apoyo terrestre para puesta en marcha, remolque y reparación de aviones, entre otras actividades.

El principal elemento usado por la Terminal Aérea de Cargas Malvinas fue una autoelevadora Terex. Trabajó veinticuatro horas durante veinte días en forma continua. Se la utilizó en carga y descarga de aviones y de buques en los muelles del puerto, a 5 km de la BAM. También sirvió como auxilio de camiones y tractores empantanados en terreno blando. Se requirió otra autoelevadora a la TAC de Comodoro Rivadavia y se alquiló una similar a la



Aspecto de plena actividad en la BAM Malvinas durante el Puente Aéreo en el mes de abril - BANIM DEH-FAA

Falklands Island Company (FIC), pero ambas se descartaron por múltiples fallas e inconvenientes que presentaron en la operación.

Escuadrón de Tropa

Dos compañías arribaron a la BAM Malvinas, con un efectivo de 225 soldados. El personal de tropa incluía cincuenta soldados de la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia al mando del teniente Eduardo Luppo y del alférez Domingo Aguerre que llegaron el 2 de abril: fueron el primer contingente de tropas de la Fuerza Aérea en pisar suelo malvinense. El 6 de abril, se incorporó la Compañía de Defensa de la I Brigada Aérea. Fueron sus jefes el capitán Alfredo O. Rivarola hasta el 4 de mayo y, después, el capitán Neldo P. Mena.

La compañía se organizó con una jefatura, con los oficiales mencionados, un encargado —el suboficial ayudante Eduardo Mure—, más dos secciones de tiradores a cargo de los primeros tenientes Tulio C. Felici y José A. Guerra, una sección de ametralladoras MAG a cargo del alférez Alejandro Alonso, y una sección de ametralladoras de 12,7 mm al mando del alférez Gustavo E. Fosch de la VII Brigada Aérea. 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.

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.

Por lo tanto, 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 tropa de la Fuerza Aérea más cuatro compañías del Regimiento de Infantería 25 y tres secciones del Regimiento de Infantería 1 Patricios del Ejército, todas a cargo del teniente coronel Mohamed A. Seineldín.

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,



Posiciones defensivas de las secciones de tropa en el perímetro de la BAM Malvinas, en el sector de la playa - BANIM DEH-FAA

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 donde se establecieron 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.

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 (Surf Bay), una extensa playa al sur de unos 1000 metros que acababa en un acantilado rocoso. La posición norte la ocupó una sección del RI 1 de Patricios¹²².

Completaba el despliegue las posiciones de combate del Grupo de Operaciones Especiales (GOE) ubicado en «Cantera de Piedra», al noroeste de la cabecera 26, muy cerca al Puesto de Comando de la BAM Malvinas.

* * *

En la BAM Cóndor se conformó un Escuadrón Base al mando del mayor Jorge Zaporta con una compañía de Defensa y Servicios, con soldados conscriptos provenientes del Grupo Base de la Escuela de Aviación Militar.

La compañía de Seguridad y Defensa —a cargo del primer teniente Ricardo Sifón, y compuesta por dos secciones de tiradores de 55 hombres cada una, reforzados con dos morteros, cuyos jefes eran los tenientes Osvaldo Bustillo y Darío Rosas— debía realizar la defensa cercana, vale decir, las instalaciones de la BAM. Los encargados de la compañía y las secciones fueron los suboficiales ayudantes Héctor R. Queiruga, Juan Carlos León y Eduardo Maidana. En tanto, la defensa perimetral y de alrededores, tal cual dicta la doctrina conjunta, quedó bajo responsabilidad del regimiento del Ejército asignado a Darwin.

La Sección Servicios al mando del teniente Edgardo Serra aseguraba la logística de las compañías y realizaba trabajos de apoyo en la Base Aérea.

¹²² Testimonio del comodoro VGM (R) Tulio César Felici a la Comisión BANIM.



Implementación del Sistema de Control Aerotáctico (SCAT)

El comandante del Componente Aéreo Malvinas previó conducir las operaciones aéreas a través del A-3 de su Estado Mayor y del Sistema de Control Aerotáctico (SCAT). El Puesto de Comando (PC) del sistema incluía las secciones operativas de Defensa Aérea y Apoyo Aéreo Directo. Durante la mayor parte del conflicto, el PC funcionó en una antigua residencia denominada Stanley House.

La cabecera del SCAT era el Centro de Información y Control (CIC) ubicado en el mismo edificio que ocupaban los comandos de las otras fuerzas. Para facilitar la integración, se los instaló en una habitación contigua al Centro Coordinador de Fuegos de Apoyo del Componente Terrestre. Desde el principio, oficiales de enlace del Ejército y de la Armada cubrieron turnos en forma permanente. Se logró así una aceptable interoperatividad entre las Fuerzas gracias al continuo intercambio de datos y a la evaluación conjunta, rápida y precisa de las amenazas.

Por las características del ámbito operacional, se le fijaron al CIC las siguientes funciones:

- Ejercer el control y vigilancia del espacio aéreo de su jurisdicción.
- Coordinar el tránsito aéreo.
- Conducir las tareas aéreas de defensa o de apoyo aéreo directo con los medios que, provenientes del continente, se pusieran bajo su control operacional.
- Conducir las misiones aéreas tácticas con los medios asignados al Componente.
- Entender en las acciones Defensa Aérea Pasiva y Difusión de Alarmas.
- Supervisar por veto la acción de los medios de defensa antiaérea.

El requisito indispensable para cumplir con alguna posibilidad de éxito estas responsabilidades era registrar y mantener actualizada la situación de los movimientos aéreos propios, y detectar e identificar los aviones hostiles que volaran en su jurisdicción.

El principal elemento de detección y control aéreo ofensivo y defensivo que dispuso el CIC fue la Estación de Interceptación que montó el Escuadrón de Vigilancia y Control Aéreo

(VyCA) al mando del mayor Miguel A. Silva, equipado con un potente radar 3D¹²³, el AN/TPS-43 Westinghouse, de 400 km de alcance¹²⁴.

Este sensor fue complementado por una Estación de Vigilancia que aportó el Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601 del Ejército con un radar 2D, el TPS-44 Cardion “Alert” de su dotación. Juntos conformaron el sistema de alerta temprana, cuya operación fue coordinada por el Centro de Información y Control montado y operado por la Fuerza Aérea.

Durante abril, el CIC gestionó que se efectuaran ataques simulados con aviones de la Fuerza Aérea Sur. Con estos vuelos el jefe del Escuadrón VyCA delimitó los sectores ciegos de la cobertura de su radar. Frente a esa limitación, se solicitó al representante de la FAS el envío de personal y de equipos para desplegar una Red de Observadores del Aire (ROA).

A pesar de que en principio se previó alargar la pista, lo que poco después quedó sin efecto por tipo de suelo y el tiempo que llevaría la obra, debido a la vulnerabilidad del aeródromo y de los aviones estacionados a los ataques con artillería naval, el Comando de Defensa Aérea dispuso desde un primer momento no desplegar aviones interceptores de alta performance al aeródromo de Malvinas. Por esa causa, para rechazar las incursiones de la aviación enemiga, el Sector de Defensa de las islas solo dispuso de las unidades antiaéreas de las Fuerzas Armadas. Los aviones de caza volarían desde el continente, y su presencia sería eventual y por lapsos cortos para dar cobertura a otras operaciones aéreas.

En consecuencia y porque la mayoría del material antiaéreo pertenecía al Ejército y a la Armada, una de las primeras medidas que adoptó el A-3 fue coordinar con los respectivos jefes de Operaciones que se montara una Central de Operaciones Antiaéreas Conjunta (COAaCj) que —con capacidades similares, aunque más limitadas que el Centro de Información y Control—, condujera la defensa antiaérea en función de las consignas de fuego establecidas por el CIC. Comenzó a funcionar a partir del 10 de abril a cargo del mayor Hugo Maiorano en una sala próxima al mismo CIC.

Las primeras reuniones de coordinación no fueron fáciles, ya que cada fuerza poseía procedimientos y doctrinas diferentes de defensa antiaérea. Luego de espacios de coordinación y no pocas discusiones, se conformó un sistema acordado entre las partes que demostró ser muy eficiente durante las operaciones, lográndose una excelente acción conjunta¹²⁵.

Para controlar las tareas de apoyo de fuego cercano a las fuerzas de superficie, el Componente de la Fuerza Aérea le asignó a las brigadas de infantería seis Equipos de Control Aéreo (ECA) con sus correspondientes vehículos y equipos de comunicaciones. Cada ECA era operado por un conductor motorista, un técnico en comunicaciones y dirigido por un aviador militar con experiencia en aviones de combate denominado Oficial de Control Aéreo Adelantado (OCAA).

La Central de Operaciones del SCAT se organizó con tres dependencias:

1) Sección Operativa de Defensa Aérea (SODA). Jefe, vicecomodoro Oscar L. Aranda Durañona.

- Centro de Información y Control (CIC).
- Estación de Interceptación (radar TPS-43 operado por el Escuadrón VyCA).
- Estación de Vigilancia (radar TPS-44 Cardion “Alert” operado por el GADA 601 del EA).

¹²³ Los radares 3D suministran información en las tres dimensiones: distancia, azimut y altura. Los 2D, solo en distancia y azimut.

¹²⁴ El cubrimiento del TPS-43 era bueno desde los 6° sobre el horizonte. En proximidades del radar (20/30 km) la discriminación se empastaba con los ecos fijos del terreno. Debido a la cadena de montes hacia el oeste, no se tenía cobertura por debajo de los 3000 metros. Por un fenómeno local, se detectaron móviles en la superficie del mar en el sector nornoroeste y sudsudeste, en ocasiones, hasta 200 km de Puerto Argentino.

¹²⁵ Testimonio del brigadier mayor VGM (R) Alberto Alegría a la Comisión BANIM, por entonces jefe A-3 Operaciones con el grado de vicecomodoro.

- Estación de Vigilancia Adelantada (Radar ELTA instalado en el norte de la isla Gran Malvina - POA 9).
- Red de Observadores del Aire, con nueve Puestos de Observadores del Aire (POA).

2) Sección Operativa de Apoyo Aéreo (SOAA). Jefe, mayor Gilberto Oliva.

- Dos Oficiales de Enlace de Fuerza Aérea.
- Seis Equipos de Control Aéreo Adelantado.

3) Central de Comunicaciones. Jefe, primer teniente Eduardo R. Zanardi.

Red de Observadores del Aire (ROA)

Luego de la visita de los brigadieres Ernesto Crespo y Roberto Camblor el 6 de abril a Malvinas, el vicecomodoro Oscar Aranda Durañona, desplegado en Comodoro Rivadavia, se presentó de forma voluntaria para hacerse cargo del Puesto de Comando en Malvinas. Tenía presente la experiencia de 1979 en Villa Reynolds, y una vez en Malvinas la primera medida que tomó fue la implementación inmediata de la Red de Observadores del Aire¹²⁶.

La ROA se conformó con una red de puestos de observadores del Aire (POA) que cubrían las zonas ciegas de los radares de vigilancia y los de artillería antiaérea. Cada puesto estaba formado, en términos generales, por un oficial o suboficial, y un soldado con equipos de comunicaciones y de pernocte. Se montaron dos redes: una bajo dependencia del CIC Malvinas que alertaba a toda la guarnición y a la artillería antiaérea, y la segunda era local y servía a la BAM Cóndor.

Estos puestos estaban desplegados al descubierto, en condiciones de aislamiento, sin protección en el terreno soportando condiciones climáticas extremas. Los británicos sabían de su existencia y los buscarían permanentemente para neutralizarlos.

En la BAM Cóndor se establecieron cuatro POA con los indicativos “Roca”, “Biguá”, “Hiena” y “Vasco”, y un Centro de Filtraje “Nido” que centralizaba la información. Fueron sus integrantes los alféreces Jorge Blázquez, Rómulo Sasone, Mario Egurza, Eduardo Daghero y Andrés Gazzo. Junto a los oficiales, los soldados clase 63 Rubén Junco, Andrés Daniel Coronel, José Luis Morales, Oscar César Vaca y José Dionisio Sosa (pertenecientes a la I Brigada Aérea), y los soldados Sergio Bustos y Julio César Arroyo (de la EAM) que ocuparon los puestos alternativamente.

En Puerto Argentino, la mayoría de los observadores civiles que llegaron el 20 de abril pertenecían al Radio Club Córdoba. En una semana, se instalaron nueve Puestos de Observadores del Aire (POA) alrededor del aeropuerto y de la ciudad.

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 con sus equipos se desplazaron desde el 23 de abril 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 O. Parets; M-3 Sergio R. Ridelnik y Jorge Nágera; M-4 Rafael Escuti y Luis A. Monti; M-5 suboficial principal Manuel E. del Pino y Enrique A. Guevara; M-6 Erio O. Díaz y Raúl M. Bottin; M-7 Julio O. Rotea y Terciano Zampieri; M-8 José R. Consigli y Juan L. Olivier; y M-9 Norberto Poletti y cabo primero Jorge Lanza de la IX Brigada Aérea, operador del radar ELTA.

¹²⁶ «Hay que traer la ROA», expresión utilizada por el comodoro VGM (R) Oscar Aranda Durañona en conferencia de la Comisión BANIM, el 16 de diciembre de 2020.



Ubicación geográfica de las dos redes de observadores dependientes de ambas Bases Aéreas Militares

En cada POA se asignó un soldado armado como seguridad. Con esa finalidad, de la Compañía de Defensa de la I Brigada Aérea de la BAM Malvinas se desplegaron los soldados clase 63 Armando Schachtner, Guillermo Scortio, Albino Roque Almeida, Basilio de Sousa, Indalecio Rosas, Héctor O. Chazarreta, José E. Zirk, José Sosa, Guillermo U. García (fallecería en Puerto Argentino) y Blas F. Frontini, ayudante operador radar ELTA (de la IX Brigada Aérea).

Después de cinco días y nueve vuelos de helicópteros, se constituyeron nueve POA, pero en la primera noche se desató una fuerte tormenta y al día siguiente se rescató a los integrantes del M-4, y noches después, al M-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.

En distintas etapas de la guerra, se desempeñarían como observadores los primeros tenientes Pedro Altamirano Bernahola y Luis Edmundo París; los tenientes Eduardo M. Túnnez y Abelardo F. Alzogaray; los suboficiales auxiliares Roberto O. Alonso y Ramón Campos; los cabos principales Raúl H. Guerra, Jorge R. Irusta y Jorge H. Capellino; los cabos primeros Omar A. Canesini y Ricardo José González Ávalos; y los cabos César Roca, Carlos A. Funes, Roberto A. Pochetti, Oscar W. Doria y Carlos O. Gómez.

Comunicaciones

El 29 de marzo, llegó al Grupo I Comunicaciones Escuela (GICE) de la II Brigada Aérea de Paraná un pedido para realizar un operativo en el sur. Sin requerimiento concreto, la experiencia de ejercicios anteriores indicaba llevar una variedad equipos en escasa cantidad. Sería solo para una semana, dada la imprecisión del requerimiento. El personal que iría



Vehículos de Equipos de Control Aéreo (ECA) pertenecientes al Grupo 1 de Comunicaciones Escuela - Gentileza: Archivo G1CE

sería también mínimo: un oficial y cuatro suboficiales. Los designados fueron el primer teniente Eduardo Zanardi, el suboficial ayudante Ricardo Rodríguez, los cabos primeros Ricardo Álvarez y Osvaldo Valdata, y el cabo Gerardo Romero.

Desplegaron a la IX Brigada Aérea, donde se sumaría al grupo el suboficial mayor Francisco Barbe destinado en la Escuela de Aviación Militar, que había estado destinado en Malvinas durante dos años.

El 1 de abril, el brigadier Castellano puso al grupo en situación sobre la recuperación de las islas y lo dejó a órdenes del mayor Antonio González Iturbe, quien se desempeñaría como jefe A-5 Comunicaciones del Estado Mayor del Componente Aéreo, y como auxiliar el mayor Mario Módica.

Se planificaron las redes de comunicaciones y se definió el equipamiento y los elementos necesarios a instalar en el aeropuerto para brindar seguridad a las operaciones, cuáles tendrían que ser los enlaces mínimos y cuáles serían los más convenientes de manera de poder brindar un buen servicio operativo.

Habiendo realizado el requerimiento correspondiente, pero sin los elementos, el grupo se embarcó en el primer C-130 que despegó hacia Malvinas a las 05:15, el TC-68 indicativo LITRO 1.

Luego del aterrizaje, el grupo se abocó a implementar una conexión de radio HF para enlace con el continente. Con este propósito, los cabos primeros Álvarez y Valdata instalaron en la terraza del aeropuerto una antena dipolo, mientras que el resto del personal procedía a desembalar el equipamiento.

Se instalaron los equipos y se realizó la primera comunicación a través del Servicio Móvil Militar Aéreo (SMMA, una red de estaciones terrestres de la Fuerza Aérea para brindar apoyo a las aeronaves propias), se estableció contacto con la estación en Comodoro Rivadavia informando el arribo de personal y material sin novedad. A partir de esta comunicación, pasaron a operar el plan de enlace establecido, aprovecharon para saludar y felicitar por dicha tarea las estaciones Cóndor (estación cabecera), Mendoza y Escuela de Aviación Militar, entre otras, para luego mantener el funcionamiento y el enlace durante las 24 horas.

Ya aseguradas las comunicaciones con el continente, se comenzaron las coordinaciones para el traslado de cuatro efectivos de la Armada heridos durante la toma de Malvinas, que en primera instancia habían sido helitransportados a un buque para realizar las primeras curaciones, pero necesitaban ser evacuados vía aérea al continente para intervención quirúrgica. Se pasó la información de los diagnósticos de cada uno y el tipo de intervención sugerida.

Se coordinaron asimismo los arribos y los despegues, y se informaron las condiciones meteorológicas, el estado del personal, la situación en la isla y todo otro requerimiento solicitado por el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea.

El 12 de abril, arribaron los refuerzos de personal y equipos del Grupo I Comunicaciones Escuela (G1CE) como así también personal de comunicaciones de otras unidades y del Comando de Regiones Aéreas. Se fueron implementando la redes de acuerdo con lo planificado, dentro de una gran dinámica, tratando de cumplir con todos los requerimientos, con el esfuerzo de todo el personal.

Junto a la casa del gobernador, se encontraba la planta operativa de la empresa Cables & Wireless. Durante años, las comunicaciones de las islas, tanto internas como al exterior, habían estado a cargo de esa compañía. Pero luego del desembarco, un área tan sensible desde el punto de vista estratégico debía estar a cargo de personal argentino. En la planificación original, no existía una previsión definida en tal sentido y, mucho menos, se determinaba a quién le cabría la responsabilidad de dirigir y operar la central de comunicaciones. Cuando el general Menéndez se hizo cargo de la gobernación, la estación pasó a depender del coronel Machinandiarena, designado como secretario de Comunicaciones de las islas.

El mayor González Iturbe de la Fuerza Aérea, ingeniero especializado en comunicaciones, se ofreció a poner en funcionamiento la central de Cables & Wireless. Tras encender los equipos y colocar las frecuencias ordenadas, estableció el primer contacto con el Centro Internacional Buenos Aires. Desde la isla hasta el continente, el sistema utilizaba frecuencias de HF duplicadas y diferentes, tanto para recibir como para transmitir. Se utilizaba la estación receptora de ENTEL (Empresa Nacional de Telecomunicaciones) en Don Bosco y la planta transmisora de Pacheco. Desde ambas plantas se enlazaba, con microondas, al Centro Internacional Buenos Aires que, por la red nacional o por satélite, los comunicaba a cualquier parte del mundo.





CIC Malvinas - Gentileza: Grupo 1 de Comunicaciones Escuela

Las comunicaciones operativas se realizaron con equipos HF criptados por salto de frecuencia (Grinel).

La planta baja de una antigua casona conocida como Stanley House fue ocupada por el Comando Conjunto. En la planta alta del edificio, además del Centro Coordinador de los Fuegos de Apoyo del Ejército, el brigadier Castellano instaló el Puesto de Comando, la Central de Operaciones del Sistema de Control Aerotáctico (SCAT), y el Centro de Información y Control (CIC) con enlace hacia los siguientes puntos:

- Estación de Interceptación: radar TPS-43 operado por el Escuadrón VyCA.
- Estación de Vigilancia: radar TPS-44 operado por el GADA 601 del Ejército.
- Estación de Vigilancia Adelantada: radar ELTA instalado en el norte de la Gran Malвина.
- Red de Observadores del Aire de la BAM Malvinas: inicialmente con nueve Puestos de Observadores del Aire (POA).
- Dos Oficiales de Enlace de Fuerza Aérea (OEFA): instalados en las grandes unidades del Ejército.
- Cinco Oficiales Controladores de Apoyo Aéreo (OCAA) por cada uno de los regimientos de Infantería desplegados con un Equipo de Control Aéreo (ECA) y un suboficial operador de comunicaciones.
- Puesto de Comando de la Artillería Antiaérea (PCAAa) de la BAM Malvinas.
- Enlaces punto a punto de comando y control.

Como jefe de la Central de Comunicaciones se desempeñó el capitán Eduardo Zanardi, y como auxiliar el suboficial mayor Francisco Barbe.

En la BAM Cóndor, las comunicaciones se establecieron a partir del 9 de abril operando con un equipo HF-BLU¹²⁷ instalado por el Grupo I de Comunicaciones. Instalada la base,

¹²⁷ HF-BLU High Frequency, banda lateral única.

el servicio de comunicaciones quedó a cargo del capitán Héctor Eduardo Re y el suboficial auxiliar Norberto Bazáez como encargado.

Para las redes de comunicaciones, se utilizó un equipamiento radioeléctrico por las ventajas que ofrece al prescindir de un tendido de cables. En cambio, en la red telefónica, se utilizó el sistema «punto a punto». Una vez terminadas las obras de infraestructura necesarias para el funcionamiento de la base (Puesto de Comando, Puesto Sanitario alternativo, etc.), se preveía instalar una central telefónica, pero la idea debió dejarse de lado al iniciarse las hostilidades el 1 de mayo.

Los puestos de la Red de Observadores del Aire se equiparon con HT-VHF/FM¹²⁸ para radioaficionados y un sistema VHF/FM base para idéntico uso.

El servicio de comunicaciones se cubrió durante las veinticuatro horas con dos especialistas por día que operaban simultáneamente varios equipos: el HF-BLU, de enlace con Puerto Argentino; los teléfonos que comunicaban con la torre de vuelo y con la sección de tiradores de la Compañía de Defensa; y el VHF/FM para comunicarse con los puestos de la ROA y con la Fuerza de Tareas Mercedes, los efectivos del Ejército desplegados alrededor de la BAM Cóndor. En la BAM Malvinas también se utilizaba este equipamiento a efectos de mantener contacto con la Compañía de Defensa y con la Artillería Antiaérea para la difusión de alarmas.

Sanidad en operaciones

El 29 de marzo, el director del Hospital Aeronáutico Central (HAC) recibió un mensaje en el que se designaba al capitán Luis M. Barusso, al cabo principal enfermero Miguel A. Lucarelli —ambos destinados en la Dirección General de Sanidad (DGS)— y a dos camilleros del Hospital Aeronáutico Central, los soldados clase 63 Marcelo Naón y Gustavo Funes, para participar de un operativo en el sur del país, durante diez días. A la mañana siguiente partieron en un Boeing 707 a Comodoro Rivadavia.

El 31 de marzo, en una reunión, el brigadier Castellano les comunicó que, probablemente el 1 de abril, se embarcarían en dos Hercules hacia Malvinas para participar en la recuperación de las islas. La tarea de Barusso, Lucarelli y los dos soldados sería instalar un puesto sanitario y atender a los efectivos de la Fuerza Aérea. Les exigieron mantener el secreto y evitar cualquier tipo de comentarios con terceros.

Al conocer la misión, Barusso se comunicó con la Dirección General de Sanidad y solicitó el envío urgente de material de sanidad. Además, y para estar a cubierto ante cualquier contingencia, realizó un pedido similar al jefe del Escuadrón Sanidad de Comodoro Rivadavia.

El 2 de abril, el C-130H matrícula TC-68, indicativo LITRO 1, despegó de Comodoro Rivadavia a Malvinas. Ya en las islas, mientras el GOE daba seguridad a la descarga y a los movimientos del personal, el capitán Barusso y su gente transformaba el recinto de preembarque en una sala de primeros auxilios para las tres fuerzas. Durante estas primeras acciones, se efectuaron suturas, curaciones y atención clínica general. Las circunstancias demostraron que sería muy difícil organizar un hospital conjunto, por lo que se requirió el envío urgente del material sanitario depositado en Comodoro Rivadavia y de personal de refuerzo.

El 3 de abril, arribaron los equipos de movilización de campaña para quince y veinticinco personas. Con ese material, pudieron satisfacer las prestaciones sanitarias del personal de la Fuerza Aérea, del Ejército y de la Armada.

De acuerdo con lo previsto en el plan de recuperación, no aumentaría la cantidad de efectivos en Malvinas porque, una vez consolidada la operación, parte del personal sería reembarcado hacia el continente. En el ínterin, el personal de Sanidad permaneció veinticuatro horas en el aeropuerto cumpliendo órdenes de oscurecimiento y sellado de ventanas.

¹²⁸ HT-VHF/FM: Handy Talkie que trabaja en Very High Frequency / frecuencia modulada.

El 4 de abril, la situación diplomática parecía no seguir los carriles previstos y todo indicaba que los medios de combate en las islas se incrementarían. El general Menéndez había dado la orden de no utilizar el hospital británico para la atención del personal argentino, por lo que el capitán Barusso solicitó al brigadier Castellano autorización para contactar —acompañado del teniente primero Juan Carlos Isola, del Ejército— al director del nosocomio con el objeto de pedirle colaboración en la esterilización del material de cirugía.

El tenor de la entrevista, durante la cual el médico británico recordó a los militares argentinos los párrafos de la Convención de Ginebra referidos a la portación de armas en ámbitos hospitalarios, convenció al capitán Barusso de la necesidad de instalar el Hospital Militar Reubicable¹²⁹ (HMR) y acrecentar la cantidad de profesionales.

El 6 de abril, el brigadier Enrique Irrgang, director de Sanidad y el vicecomodoro Roberto Costa, jefe del HMR, viajaron a Malvinas y realizaron un control de las instalaciones sanitarias. Luego de analizar la situación, se concluyó que era necesario instalar el hospital lejos del aeródromo. El 8 de abril, la Fuerza Aérea Sur ordenó a la Dirección General de Sanidad trasladar el Hospital Militar Reubicable a Comodoro Rivadavia, en previsión de un eventual desplazamiento a las islas.

El 9 de abril, la DGS incrementó la dotación de Sanidad de la BAM Malvinas y designó a los mayores médicos Fernando Espiniella, Juan Martín y Roberto Stvrtecky del HAC, y a los primeros tenientes Fernando Miranda Abos (médico del HACba¹³⁰) y Alberto Fernández (bioquímico del HAC), junto con los enfermeros suboficial auxiliar Carlos Ortiz y cabo principal Osvaldo Quiroga. Todos viajaron el 10 de abril en un Hercules que partió de la I Brigada Aérea hacia Reconquista, buscó materiales para los Pucará y enfiló a Malvinas.

Los recién llegados se reunieron con el brigadier Castellano, y luego de recibir un cuadro de situación actualizado, reconocieron terreno, edificios, facilidades sanitarias, medios de movilidad, carpas y comunicaciones. El mayor Espiniella visitó el hospital de Malvinas e infirió que sería de escasa utilidad en caso de producirse acciones bélicas.

De inmediato, inició una planificación de campaña que permitiera atender la mayor cantidad de heridos y requirió refuerzos de médicos cirujanos, traumatólogos, anestesistas, enfermeros, camilleros y material médico quirúrgico, incluso ambulancias. El escaso tiempo que quedaba antes del bloqueo aeronaval completo que la flota británica iniciaría a fines de abril era el escollo más grande para lograr los objetivos previstos. Ese mismo día se envió a la FAS la planificación con los requerimientos de personal y material que se estimaban necesarios. El capitán Barusso, por orden de la DGS, había retornado al continente.

El 13 de abril, el jefe del Escuadrón Helicópteros le solicitó al mayor Espiniella la dotación de un servicio médico para la BAM Cóndor. En razón de lo solicitado, Espiniella le ordenó a Miranda Abos el traslado a Darwin con material sanitario, y que eligiera en esa base a tres o cuatro soldados aeronáuticos como camilleros hasta que llegasen refuerzos y material del continente para ser enviados allí.

Por la tarde, luego de las 18:00, en un edificio que el Ejército Argentino utilizaba como hospital, se realizó una reunión con médicos de las tres armas por iniciativa del mayor Fernando Espiniella, quien estimaba la necesidad de tener un único hospital de segundo escalón para las tres fuerzas armadas.

¹²⁹ El Hospital Militar Reubicable (HMR) de la Fuerza Aérea es un conjunto de módulos que, interconectados, arman un complejo sistema de atención médica. Los contenedores conforman dos salas de internación capaces de albergar veinte camas cada una, dos quirófanos que pueden extenderse hacia otras dos salas, una sala de emergencias, una unidad de terapia intensiva con la que se totalizan 50 camas para internación, un consultorio odontológico, un laboratorio, cocina y baños. Además, puede ampliar algunas áreas con carpas en caso de ser necesario. El sistema de módulos lo hace transportable por modo aéreo en aviones C-130 Hercules.

¹³⁰ HACba, Hospital Aeronáutico Córdoba.

La posibilidad de quedar aislados del continente era factible. Por lo cual, se comprendió la conveniencia de unir esfuerzos y montar un solo establecimiento con la complejidad médica y quirúrgica suficiente. Cada fuerza aportó lo que tenía para su equipamiento y, así, se constituyó el Hospital Militar Conjunto. El mayor médico Enrique M. Ceballos del Ejército fue designado como director.

El 14 ya funcionaba el banco de sangre a cargo del primer teniente Fernández. El mayor Espiniella y su equipo comenzaron a organizar puestos de socorro próximos a las bases aéreas Malvinas y Cóndor, objetivos primarios del enemigo.

La llegada de efectivos de la Escuela de Aviación Militar a la BAM Cóndor, entre los que se contaban un médico (primer teniente Carlos Beranek) y dos enfermeros (suboficial auxiliar José Pérez y cabo principal Antonio Sosa), trajo algo de tranquilidad en el grupo sanitario del aeropuerto.

El Hospital Reubicable de Fuerza Aérea se instaló definitivamente en Comodoro Rivadavia y fue el nexo con los efectivos del nosocomio conjunto de las islas. En este último, se organizó el grupo de evacuación aeromédica y se decidió construir un helipuerto en un sitio aledaño.

El 18 de abril, ambos hospitales comenzaron a funcionar. Mientras tanto desde Puerto Argentino se reiteraba la necesidad de refuerzos de personal y material de acuerdo con el plan elevado.

El mayor Espiniella se trasladó a Darwin para planificar y organizar el puesto de socorro con el visto bueno del brigadier Castellano y del vicecomodoro Pedrozo.

El 19, el Director General de Sanidad se trasladó a Malvinas para controlar la organización y el funcionamiento del Conjunto. El 21, arribó una cantidad importante de material sanitario, que se distribuyó entre los puestos de socorro (priorizando Darwin) y el Hospital.

El 22, llegaron a Puerto Argentino como refuerzo de personal sanitario los capitanes Jorge A. Fernández Reuter y Rubén H. Loncharich Stemberger; los primeros tenientes Gustavo Revol y Antonio Borraccio; el suboficial ayudante Carlos A. Rosales; el suboficial auxiliar Eduardo V. García; los cabos principales Carlos H. Saldivia y José C. Albet; los cabos primeros Pedro R. Campos y Jorge A. Fullinger; el personal civil Universitario I Raúl A. Morales y ocho soldados camilleros.

El 23, comenzó la instalación de la carpa del puesto de socorro y la construcción de un refugio cercano; además, se realizaron simulacros de tratamiento de bajas en masa. El 25, soldados de Ejército afectados de hepatitis viral fueron evacuados al continente. El 26, se completaron quirófanos, laboratorio, banco de sangre y sala de radiología del Hospital Militar Conjunto. Personal civil de FAA proveniente del continente instaló el equipo de esterilización y autoclave en el hospital.

En los días siguientes, se planificó el funcionamiento del puesto de socorro (PUSO) del aeropuerto con guardias de veinticuatro horas (dos médicos, tres enfermeros y cuatro camilleros). Los puestos de socorro y el Hospital Militar Conjunto se hallaban en plena capacidad operativa.

Otros medios aéreos en la Guarnición Malvinas

El 24 de abril aterrizó en la BAM Malvinas una sección de MB-339 Aermacchi de la Armada, al mando del capitán de corbeta Carlos Molteni, y una sección de T-34C-1 Turbo Mentor al mando del teniente de navío Pereyra Dozo, que permanecieron hasta el final del conflicto.

El 29 de abril, desplegaron hacia la Estación Aeronaval (EAN) Calderón¹³¹, en la isla Borbón, los dos T-34C-1 basados en la BAM Malvinas, a los que se le sumaron otros

¹³¹ La denominación original fue EAN Borbón, y su indicativo de llamada era «Calderón». El uso fue llevando a que finalmente se la conociera como EAN Calderón.

dos Turbo Mentor provenientes de la BAN Río Grande al mando del teniente de fragata Batllori; de esa manera sumaban cuatro aeronaves en la EAN Calderón.

Además, ese mismo día aterrizaron en la BAM Malvinas otros dos MB-339 Aermacchi de la Armada que completaron una escuadrilla de cuatro reactores de adiestramiento con capacidad de ataque. Desde su llegada, el jefe de escuadrilla manifestó que estaba a órdenes del Comando de Aviación Naval y objetó cumplir las tareas de reconocimiento dispuestas por el Comando del Componente Aéreo. Esta controversia no fue aceptada. Una vez aclarada jerárquicamente, regló el marco de responsabilidad y coordinación por la autoridad competente, manteniendo el jefe de la BAM Malvinas las atribuciones y responsabilidades oportunamente otorgadas.

Asimismo, fueron asignados dos aviones Short Skyvan de la Prefectura Naval Argentina, matrícula PA-50 y PA-54, junto con un helicóptero SA-330 Puma, matrícula PA-12.

Por su parte, el Ejército Argentino desplegó el Batallón de Aviación de Combate 601 que hasta el 1 de mayo contaba con diecinueve helicópteros con material UH-1H, SA-330 Puma, Agusta A-109 y CH-47 Chinook. El Batallón estaba formado por dos compañías de helicópteros de asalto que operarían en proximidades de monte Kent.

Base Aérea Militar Cóndor

En busca de un sitio donde establecer un aeródromo de campaña, el mayor Miguel Navarro, jefe del Escuadrón Pucará, y el capitán Roberto Vila reconocieron las precarias pistas usadas por las aeronaves civiles, en su mayoría pertenecientes a la FIGAS, que volaban en Malvinas. Estaban ubicadas en Bahía Fox, en el establecimiento San Carlos, en la bahía Elefante Marino de la isla de Borbón y en el poblado de Prado del Ganso, la segunda localidad en importancia, ubicada en el istmo de Darwin en el centro de la isla Soledad. Solo esta última pista resultó estar en mejores condiciones de operabilidad, puesto que parecía poder soportar el peso de los aviones, aunque con algunas limitaciones. Por el mismo motivo, el vicecomodoro Roberto Manuel Gamen y el primer teniente Luis París habían recorrido también los mismos lugares operando el BN-2 Islander del exgobernador. Ya desde el 9 de abril se encontraban operando en la escuela de Prado del Ganso o Darwin School House (DSH), asentamiento de la Compañía C del Regimiento de Infantería 25, el primer teniente Ernesto Basilio y un suboficial del Grupo 1 Comunicaciones Escuela (GICE) con un equipo HF.

El lugar había sido bautizado el 4 de abril como «Base Militar Santiago» en homenaje al hijo del teniente primero Carlos Esteban, jefe de la unidad de Ejército que se hizo cargo del lugar; días después, al tomar conocimiento de que allí operarían helicópteros de la Fuerza Aérea, se cambió la denominación por «Helipuerto Santiago».

El 10 de abril, el vicecomodoro Wilson Rosier Pedrozo fue citado al Comando de Operaciones Aéreas en el Edificio Cóndor, donde le fue impuesta la tarea de dar forma a un Base Aérea Militar en el interior de Malvinas, designándole al vicecomodoro Oscar Vera Mántaras como su futuro jefe de Operaciones. Al día siguiente, ambos oficiales con un plan de despliegue de unidades del interior del país que conformarían los distintos mandos y medios asignados a la futura base en marcha, partieron hacia el Comando de la Fuerza Aérea Sur en Comodoro Rivadavia a fin de recibir mayor información táctica.

El 13 de abril, en distintos vuelos desde Comodoro Rivadavia, los vicecomodoros Pedrozo y Vera Mántaras llegaron a la BAM Malvinas, acompañados por el mayor Raúl Zaporta, designado jefe del Escuadrón Base del futuro asentamiento, y por un centenar de oficiales, suboficiales y soldados, la mayoría de ellos provenientes de la Guarnición Aérea Córdoba (EAM, ESFA y FMA), para poner en operaciones a la nueva unidad en forma inmediata.

El brigadier Luis Castellano, comandante del Componente Aéreo Malvinas, recibió a los oficiales jefes recién llegados y les informó a través de su Estado Mayor un pormenorizado



Formación en la BAM Cóndor el 29 de abril - Gentileza: Brig. VGM (R) Daghero

análisis situacional actualizado del ambiente operacional en las islas; también les impuso sus órdenes para ocupar la zona asignada en el istmo de Darwin.

La tarea consistía en poner en funcionamiento una base aérea de inmediato para realizar y apoyar las operaciones aéreas de combate del Escuadrón Aeromóvil Pucará, proveyendo la defensa antiaérea y terrestre. También le quedaría asignada a la guarnición la dotación de helicópteros de la fuerza que se encontraba en Malvinas, dos Chinook CH-47 y dos Bell 212.

La creación de una base de alternativa o de redespiegue fue establecida en el Plan Esquemático 1/82 "S", firmado por el comandante del Teatro de Operaciones Atlántico Sur, el vicealmirante Juan José Lombardo en Puerto Belgrano el 12 de abril. La ubicación de la unidad no estaba especificada, lo que daba libertad de acción al jefe del Componente Aéreo Malvinas. Como la Base Aérea aún no tenía un nombre para su identificación, el vicecomodoro Wilson Pedrozo, titular designado, no dudó en bautizarla «Cóndor», ya que era su indicativo de vuelo.

Con las primeras luces del miércoles 14, el personal comenzó a arribar a Prado del Ganso en forma helitransportada con los Bell 212 y CH-47, ya que hacerlo vía terrestre era imposible no solo por la falta de vehículos, sino por las dificultades que presentaba para el tránsito el camino que unía Puerto Argentino con Prado del Ganso.

En los primeros vuelos, arribó la plana mayor y algunos elementos de seguridad y comunicaciones. Fueron recibidos por el jefe de la Compañía C del RI-25 y el primer teniente Basilio.

La unidad fue inaugurada en forma oficial el 15 de abril en Darwin, Prado del Ganso, organizada con los siguientes elementos:

- Jefe, vicecomodoro Wilson R. Pedrozo.
- Jefe de Operaciones y segundo jefe de Base, vicecomodoro Oscar Vera Mántaras.
- Escuadrón Base. Jefe, mayor Jorge R. Zaporta, de quien dependían:
 - Defensa antiaérea, una batería de seis cañones Rheinmetall de 20 mm, con un radar Elta de vigilancia cercana de la Fuerza Aérea al mando del alférez Arnaldo Fabre y, a partir del 12 de abril, del teniente Darío A. Valazza; más una batería de cañones Oerlikon de 35 mm del Ejército al mando del subteniente Claudio O. Braghini. El 9 de mayo, se reforzaría con dos lanzadores portátiles de misiles SAM-7 Strela¹³².
 - Compañía de Seguridad y Defensa. Jefe, primer teniente Ricardo A. Sifón con un efectivo de 110 soldados, divididos en dos secciones de tiradores de 55 hombres cada una al mando de los tenientes Darío Rosas y Osvaldo Bustillo.
 - Sección Servicios, a cargo del primer teniente Edgardo Serra con un efectivo de 30 soldados.

¹³² Ecuador proporcionó munición de 35 mm; y Perú, lanzadores portátiles y misiles SAM-7.

- Comunicaciones y Red de Observadores del Aire. Jefe, capitán Héctor E. Re. Integrantes de los POA: alféreces Jorge A. Blázquez, Rómulo A. Sasone, Mario E. Egurza, Eduardo J. Daghero y Andrés A. Gazzo.
- Sanidad – Puesto de socorro (PUSO). Jefe, primer teniente Fernando Miranda Abos, auxiliar primer teniente Carlos R. Beranek.
- Sección Inteligencia. Jefe, primer teniente José E. Basilio.
- Escuadrón Pucará, con doce IA-58 (cuatro desplegaron el 2 de abril; los ocho restantes, el 8 de abril). Jefe, mayor Miguel M. Navarro.
- Escuadrón Helicópteros, con dos CH-47 Chinook y dos Bell 212. Jefe, mayor Oscar Pose Ortiz de Rozas.

Escuadrón Pucará en la BAM Cándor

La actividad aérea se inició el 24 de abril. Ese día a las 16:00, despegó de la BAM Malvinas el IA-58 matrícula A-529, tripulado por el capitán Roberto Vila y el mayor Miguel Navarro, para comprobar la operatividad de la pista de la futura BAM Cándor. Regresó sin novedad a las 17:30.

Inaugurada la Base en el istmo de Darwin, el 25 de abril, el mayor Navarro partió hacia Río Gallegos para comandar el cruce de las dos escuadrillas de Pucará que completarían la dotación del escuadrón. El operativo se cumplió el 26 de abril, apoyado por un Fokker F-27.

La primera escuadrilla se compuso por el mayor Miguel M. Navarro (A-528) y los tenientes Miguel Giménez (A-517), Daniel Jukic (A-502), Hernán R. Calderón y Roberto Címbaro (A-520). La segunda, compuesta por el primer teniente Francisco M. Navarro (A-509) y los tenientes Héctor S. Furios (A-506), Rafael J. Hernández (A-513) y Néstor F. Brest (A-527).

El A-528 del mayor Navarro tuvo problemas con el sistema de cierre de cabina, por lo que el piloto regresó a Río Gallegos, acompañado por el teniente Giménez en el A-517. Solucionadas las novedades, el 27 de abril a las 11:00 despegaron y arribaron a la BAM Malvinas a las 13:00, completando así la dotación del Escuadrón Aeromóvil Pucará de la Guarnición Conjunta Malvinas. La BAM Santa Cruz quedaría como base de recuperación durante todo el conflicto.

El 29 de abril, a las 09:00, aterrizó el primero de los doce IA-58 Pucará provenientes de la BAM Malvinas, armados con cuatro cohetas LAU-60 por avión. Aproximadamente a las 10:30, el jefe de la BAM Cándor ordenó una formación de todos los integrantes de la base frente al mástil ubicado a la izquierda de la caseta de chapas que cumplía las formas de torre de vuelo, servicio contraincendio y móvil de IA-58. Luego de las palabras del viceco-



modoro Pedrozo, se izó la bandera nacional y se entonó el Himno Nacional; de esta forma la BAM Cóndor quedaba operativamente constituida con todos sus hombres y recursos.

Orden de despliegue a la BAM Cóndor:

Tripulantes: mayor Miguel M. Navarro (A-527), capitanes Jorge Alberto Benítez (A-552), Roberto Vila (A-528), Ricardo Grünert (A-509), primer teniente Francisco M. Navarro (A-520), tenientes Miguel A. Cruzado (A-523), Rafael J. Hernández (A-502), Alcides Russo (A-513), Néstor F. Brest (A-556), Héctor S. Furios (A-517), Miguel Giménez (A-506) y Hernán Calderón (A-529).

El 30 de abril a las 12:00, bajo control del Centro de Información y Control Malvinas, se realizó un reconocimiento ofensivo desde la BAM Cóndor hacia el norte, hasta 280 km mar adentro.

OF s/n (Componente Aéreo Malvinas). Dos IA-58, indicativo NAHUEL, armados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones. Misión: reconocimiento ofensivo. Tripulantes: capitán Roberto Vila (A-528) y teniente Héctor S. Furios (A-502). Despegaron de Darwin a las 12:00. Cumplida la tarea, aterrizaron a las 14:00 en la BAM Malvinas.

Durante el rodaje se retrajo la rueda de nariz del A-528. La falla causó la primera pérdida material del escuadrón. El problema se repetiría en otras aeronaves, debido al buje del tren nariz que se oxidaba por efecto del ambiente salino e impedía el trabado del soporte. El A-528 sería retirado a un costado de la pista para su utilización como señuelo y no volvería a volar en el resto del conflicto. El teniente Furios realizó un segundo vuelo ese mismo día; despegó con el A-502 a las 16:30 y aterrizó en la BAM Cóndor a las 17:30.

Ese 30 de abril, arribaron a la BAM Cóndor el mayor Carlos Tomba, el primer teniente Ricardo Fasani, el teniente Carlos Morales y los alféreces Rubén Sassone y José Pontecorvo. Durante el mes de abril, el Escuadrón Pucará cumplimentó 105 salidas.

* * *

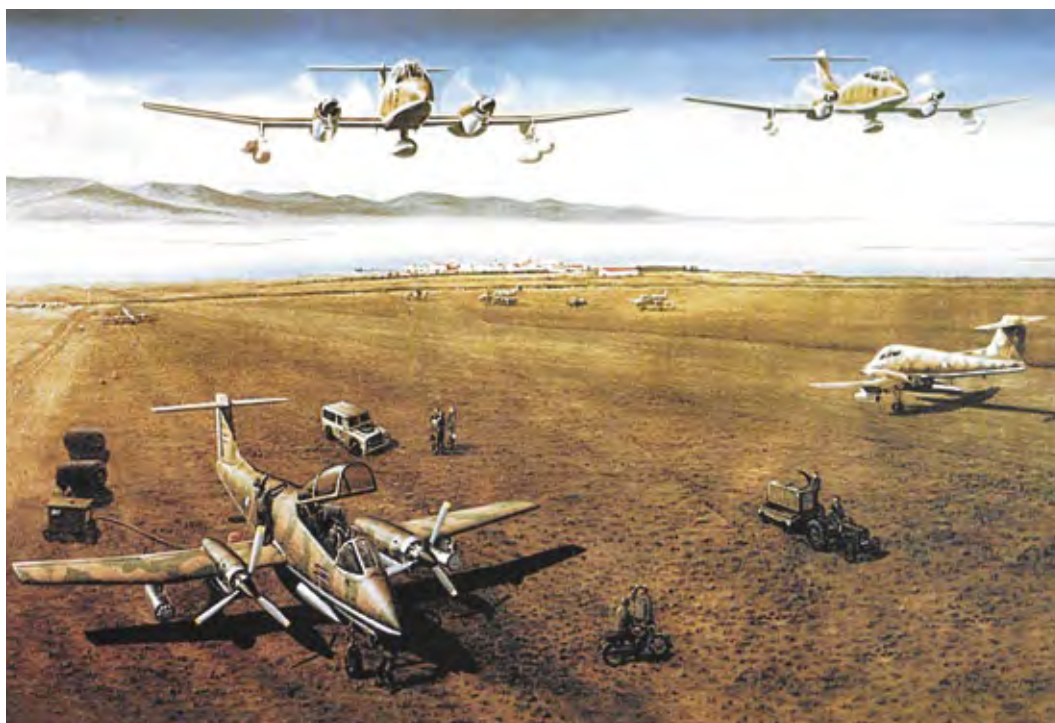
En suma

El despliegue de los medios de la Fuerza Aérea en Malvinas fue un ejemplo de esfuerzo y organización, un logro conseguido gracias al adiestramiento de las unidades que anualmente cumplimentaban operaciones aéreas junto con los sistemas operativos en bases y aeródromos de la Patagonia. Esas ejercitaciones permitieron adquirir una adecuada experiencia, fundamentalmente en el concepto de despliegue de Escuadrones Aeromóviles.

En abril de 1982, se implementaron dos bases aéreas militares. Una sobre el aeropuerto de Stanley, basada en una infraestructura reducida y con serias limitaciones para la operación aérea, y que se transformó en un polo de recepción logístico y de personal a través del enorme esfuerzo que demandó el Puente Aéreo. En la base se instaló una red de defensa antiaérea compuesta por armas de tubo y misilísticas pertenecientes a la propia Fuerza y al Ejército, que le daría protección ante ataques aéreos. Tanto la pista como los elementos destacados para la operación aérea estuvieron funcionando desde el mismo despliegue hasta el último día del conflicto en que se mantuvo, pese al asedio británico, en estado operativo.

La BAM Cóndor, en el istmo de Darwin, se armó desde cero, sobre un campo relativamente apto para aterrizajes y despegues de aviones livianos. Desde allí operarían los escuadrones Pucará y Helicópteros. Se debieron transportar, exclusivamente por modo aéreo mediante helicópteros, todos los elementos logísticos necesarios para armar un aeródromo de campaña (apoyo técnico, armamento, combustible, artillería antiaérea, comunicaciones, racionamiento), además de la totalidad del personal operativo, inclusive el de seguridad y servicios.

En cuanto a la actividad aérea, los escuadrones Pucará y Helicópteros (Chinook y Bell 212), trabajaron sin descanso durante todo el mes de abril. Las alas rotativas cumpli-



Base Aérea Militar Cóndor - Pintura del Cap. VGM (Rva.) Exequiel Martínez

mentaron múltiples requerimientos de transporte de personal y material propios y del Ejército. Además, distribuyeron los puestos de la ROA de ambas bases a los que se accedía únicamente por modo aéreo. Finalmente, los helicópteros quedaron basados en la BAM Cóndor, ubicada relativamente en el centro geográfico de las islas, lo que permitiría mayor accesibilidad para los vuelos de búsqueda y rescate hacia cualquier punto.

Al mismo tiempo, el Escuadrón Pucará se familiarizó con el terreno reconociendo obstáculos para el vuelo sobre las islas, realizó ajustes y ensayos de armamento, y estandarizó procedimientos normales y de emergencia.

Ambos sistemas de armas debieron tomar recaudos por la dureza de las condiciones meteorológicas tanto en vuelo (techos nubosos bajos, vientos extremos, visibilidad reducida) como en tierra en el predio de la BAM Cóndor, ya que se encontraban sin protección ni refugios, exponiéndose el material al desgaste prematuro para su funcionamiento.

Además de la organización del Estado Mayor del Componente Aéreo con todo su personal, se implementó en poco tiempo el Sector de Defensa Aérea Malvinas que, mediante el radar TPS-43 del Escuadrón VyCA, permitió el conocimiento en tiempo real del movimiento aéreo y marítimo costero. Se realizaron comprobaciones de alcance en todos los sectores, determinando los puntos ciegos ocasionados por las elevaciones, y se centralizó la información en el CIC Malvinas que daría las correspondientes alarmas. Por otra parte, a efectos de paliar los sectores vulnerables de la visión radar, se desplegaron dos redes de observación aérea, una para la BAM Malvinas y otra para la BAM Cóndor, cumpliendo esta última un rol de alerta temprana ya que dicha base no poseía un radar de vigilancia.

En veintisiete días la Fuerza Aérea se encontraba operando a pleno en Malvinas, gracias al esfuerzo del personal y al apoyo que recibía desde el continente. Pese a que hubo innumerables deficiencias, con el correr de los días se fueron solucionando con ingenio y un enorme espíritu de servicio.

Capítulo 7

Operaciones aéreas en abril



Puente Aéreo

Durante los días «D» y «D+1» (2 y 3 de abril), se ejecutaron treinta y tres tareas (incluidas quince de C-130H y una de KC-130) con las que se satisficieron requerimientos del Ejército y de la Fuerza Aérea. Cumplida la recuperación de las islas el día «D», se concluyó la fase Asalto Aéreo del Plan Aries 82 para dar paso a la fase Sostenimiento.

El 6 de abril, el jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea, dependiente del Comandante en Jefe, emitió el mensaje aeronáutico AS 3366 en el cual ordenaba la reactivación del Comando Aéreo de Transporte (CAT) integrado por el personal de la I Brigada Aérea.

Con la finalidad de reforzar los medios en Malvinas para disuadir la respuesta británica, el CAT realizaría una serie de misiones de transporte de tropas y abastecimiento aéreo a Puerto Argentino que la costumbre identificaría como Puente Aéreo¹³³. Para la fase Sostenimiento, se ordenó concentrar en Comodoro Rivadavia dos C-130H y dos F-28 asignados al Componente de Transporte Aéreo de la Fuerza Aérea Sur (FAS). Las cuatro aeronaves tenían capacidad para transportar en total 350 hombres o, en su defecto, 45/50 toneladas en un solo empleo.

En comparación con los modos de superficie (marítimo o terrestre), el medio aéreo tiene la ventaja de la velocidad, la versatilidad y la flexibilidad, además de menores necesidades de infraestructura y de apoyo logístico. Sin embargo, también es cierto que el modo aéreo ofrece la desventaja de cargar menor volumen y tonelaje. Esta debilidad, bien conocida por un enemigo como el Reino Unido, lo llevó a tomar como primera acción agresiva declarar, el 7 de abril, una Zona de Exclusión en el mar territorial argentino de 200 millas (unos 370 km desde el centro geográfico del archipiélago de las Malvinas) que pondría en vigencia el 12 de ese mes.

El mismo 7 de abril, cuando la Junta Militar decidió organizar las Fuerzas Armadas para reforzar la defensa de las islas Malvinas y del Atlántico Sur, el CAT centralizó los requerimientos del Comando Aéreo Estratégico (CAE) y de la Fuerza Aérea Sur (FAS). Por su parte, el Estado Mayor Conjunto (EMC) hizo lo propio con las necesidades del Ejército y de la Armada. El EMC determinaba la prioridad y decidía si sería cumplido por modo marítimo o aéreo. El Departamento Operaciones de la I Brigada Aérea se transformó en la sede del Comando Aéreo de Transporte.

Para el refuerzo se definieron las rutas de comunicación troncal que trasladarían personal y material desde Buenos Aires, Córdoba, Resistencia, Paraná y Reconquista hacia Comodoro Rivadavia, Río Gallegos y otras bases aéreas patagónicas (para luego ser trasladados a Malvinas). En esta tarea se utilizaron cinco B-707 (tres de Fuerza Aérea y dos de Aerolíneas Argentinas), dos C-130H, un F-28 y tres F-27.

Los vuelos que cubrían las líneas secundarias, es decir en el continente dentro del Teatro de Operaciones Sur (TOS), fueron realizados con C-130H, F-28, F-27 y G-II; mientras que, para completar el Puente Aéreo, operó el citado Componente Aéreo de Transporte, que luego se integraría al Departamento Operaciones A-3 de la Fuerza Aérea Sur en Comodoro Rivadavia.

Las aeronaves de las líneas secundarias concentraban personal, armamento, equipos y repuestos en Comodoro Rivadavia. Desde allí eran embarcados y trasladados hacia las bases que se montaban en los aeródromos de San Julián (A-4C y M-5 Dagger), Santa Cruz (IA-58 Pucará), Río Gallegos (A-4B y M-III EA), Río Grande (M-5 Dagger) y Trelew (BMK-62/64 Canberra).

¹³³ La denominación de Puente Aéreo es utilizada para definir a los vuelos de abastecimiento aéreo (traslado de medios y servicios en general, exceptuando el personal) que se efectúan para unir puntos entre los cuales es imposible o muy dificultoso llegar con otros medios de transporte de superficie (marítimo o terrestre), ya sea por razones geográficas u operativas. En RUBÉN OSCAR PALAZZI, *Puente Aéreo...* op. cit., pág. 23.



C-130H despegando en la BAM Malvinas durante el Puente Aéreo - BANIM DEH-FAA

El esfuerzo del transporte aéreo adquirió características y magnitudes imprevistas para los tripulantes y el mantenimiento de las aeronaves. Además de los vuelos para la Fuerza Aérea, el 7 de abril se transportaron 370 hombres y 140 toneladas de la Armada entre Espora y Malvinas con dos C-130H que volaron durante dos días continuos. Y el 8 de abril, se trasladó al Grupo Artillería de Defensa Antiaérea (GADA) 601 entre Mar del Plata y Malvinas con veintinueve vuelos de C-130H. Por ese motivo, el Comando de Transporte Aéreo solicitó que se le asignaran aviones comerciales bajo autoridad de coordinación.

El 11 de abril, se sumaron al Puente Aéreo un BAC-1-11 de Austral Líneas Aéreas, matrícula LV-OAX; y dos B-737 Advance de Aerolíneas Argentinas, matrículas LV-JTD y LV-LEB. En tiempo récord se les removieron asientos, alfombras y revestimientos para reducir su peso básico vacío. A la vez, la Gerencia de Operaciones, mediante el Departamento de Ingeniería y Normas Operativas, aprobó la factibilidad de transportar cargas de hasta 10 toneladas a la pista de Puerto Argentino de 1250 metros. La jefatura de la línea Boeing 737 designó veinte comandantes para volar en pareja y realizar los cruces. El jefe de Operaciones de Aerolíneas Argentinas, vicecomodoro (R) Federico Pockorny, asumió tareas de coordinación de todos esos vuelos y permaneció más de una semana en Puerto Argentino.

Asimismo, las aeronaves de Aerolíneas Argentinas y de Austral, que trasladaban principalmente tropas del Ejército, comenzaron a utilizar el aeródromo de Río Gallegos como punto de partida a Malvinas, lo que comportaba un menor consumo de combustible de las aeronaves, pues se hallaba 185 km más cerca.

Pero la contribución de los aviones y pilotos comerciales de Aerolíneas Argentinas con el esfuerzo bélico no terminó allí. Los Boeing 707 de la flota regular de nuestra línea de bandera realizaron en el mes de abril dos vuelos logísticos estratégicos a Israel. El primero se efectuó entre el 7 y el 9 de abril con escalas en Ezeiza, Las Palmas, Tel Aviv, Las Palmas y El Palomar. Y el segundo, entre el 9 y el 12 de abril con itinerario Ezeiza, Las Palmas, Tel Aviv, Las Palmas, Río de Janeiro y El Palomar.

Para agilizar la toma de decisiones debido al incremento de los requerimientos para reforzar el Puente Aéreo de Comodoro Rivadavia y Río Gallegos a Malvinas, el Comando Aéreo de Transporte contribuyó a que se constituyeran, en la IX Brigada Aérea, los siguientes organismos:

- Un Elemento de Control de Transporte Aéreo (ECTA) dependiente del Departamento Operaciones A-3 del Estado Mayor de la Fuerza Aérea Sur; en su carácter de Sección Operativa de Transporte Aéreo (SOTA), a cargo de los mayores Horacio Oréfice y Hugo César Chunco, fue dimensionada como un Componente de Transporte Aéreo, y organizada con un Puesto de Operaciones de Transporte Aéreo (POTA) para operar de manera ininterrumpida durante las 24 horas.
- Una Terminal Aérea de Carga (TAC) que absorbió los medios idóneos de la IX Brigada Aérea, a cargo del primer teniente Raúl Eduardo Federici.
- Un escalón de apoyo técnico.

En la tarde del 14 de abril, cuando el F-28 matrícula TC-53 intentaba aterrizar en Malvinas bajo condiciones marginales de viento cruzado, se salió por el final de la pista, reventó el neumático izquierdo y rompió el tren de nariz. Al detenerse, quedó a 50 metros de la cabecera, con la cola levantada. La tripulación estaba compuesta por los vicecomodoros Héctor Pupek y Pascual Soler, cabo principal Jorge Gamba y suboficial mayor Antonio Pereyra.

En la ubicación en que había quedado, el TC-53 representaba un peligro, a tal punto que se suspendieron las operaciones nocturnas. Sin ser especialistas, los hombres del Grupo I de Construcciones lograron levantar la nariz haciendo subir gente encima de la cola. Después, colocaron dos batanes en el lugar de la rueda delantera faltante y, una vez asegurado el fuselaje, usaron máquinas viales para remolcar la aeronave y alejarla de la zona peligrosa. Como no era posible repararla, especialistas del Grupo Técnico 1 de la I Brigada Aérea (teniente Gustavo Salas Martínez, suboficial principal Orlando Santiago; y el personal civil Antonio Batista; Alberto Roncheri; Pedro Dellagiovana y Marcelo Arigo) soldaron el tren de nariz en posición «tren abajo». El TC-53, tripulado por el comodoro Jorge Martínez, jefe del Grupo 1 de Transporte, el capitán Agustín Miguez, y los suboficiales principales Orlando Santiago y Juan Muñoz, fue llevado en vuelo a Comodoro Rivadavia el 22 de abril, con el tren de aterrizaje extendido. Fue el único avión de transporte accidentado durante el conflicto.

El 15 de abril, tres días después de la puesta en vigencia del bloqueo naval británico, el Comité Militar suspendió definitivamente el transporte marítimo. Quedó solo el medio aéreo para abastecer a las islas, que operaba pese al bloqueo impuesto a partir del 17. La afectación de aeronaves de carga para satisfacer las necesidades de las tropas y medios de combate se agravaría desde entonces. El Comando Aéreo de Transporte se haría cargo, desde el 18 hasta el final del conflicto, de conducir todo el traslado aéreo con destino a Malvinas.

Una de las dificultades con que tropezó el abastecimiento aéreo fue la limitada capacidad de recepción de aeronaves en la BAM Malvinas, por lo que se escalonaron los arribos y las salidas de los aviones, y quedó así establecido un adecuado tráfico de afluencia y circulación. En consecuencia, a partir del 18 de abril, se canalizó el transporte de carga por C-130H, y se suspendieron los traslados con F-27 y F-28 configurados como cargueros para no saturar la plataforma del aeródromo malvinense.

El 22 de abril, el presidente de la Nación, teniente general Leopoldo Galtieri, visitó Malvinas y ordenó desplegar la Brigada III de Infantería con sus elementos de apoyo de fuego, transporte y apoyo de combate para ocupar la isla Soledad. Inicialmente, los equipos pesados y el abastecimiento se trasladarían en el buque ELMA *Ciudad de Córdoba*, pero durante la travesía se produjo la amenaza británica de bloqueo naval y recaló en Puerto Deseado. En las maniobras de atraque, el buque colisionó contra el muelle, lo que provocó daños en su estructura que le impedirían la navegación.

Por el percance se solicitó trasladar la Brigada por modo aéreo. La carga total representaba un centenar de vuelos de C-130H entre Puerto Deseado y Malvinas, excepto los elementos imposibles de embarcar por su volumen. Satisfacer el transporte habría significado una semana continua de operación a un promedio de catorce vuelos diarios con cinco o seis C-130H. Además, la pista de Puerto Deseado resultaba marginal para despegues con peso elevado.



B-737 de Aerolíneas Argentinas aterrizado en la BAM Malvinas - Gentileza: BANIM DEH-FAA

En consecuencia, si bien se realizaron algunos cruces desde allí, gran parte de los materiales se trasladaron por tierra hasta Comodoro Rivadavia para su posterior vuelo a Malvinas, con la consiguiente pérdida de tiempo y aumento de riesgo. En el barco quedaron las planchas para prolongar la pista de Puerto Argentino, maquinarias viales, armas y vehículos. Todo sumamente necesario.

El desembarque de pasajeros en el aeródromo de Malvinas se realizaba en contados minutos, pero la descarga de material dependía del tipo de elemento transportado y si estaban sobre *pallets*. Así, se dio la situación de que mientras en la plataforma había dos C-130H y dos F-28, otro Hercules estaba en la calle de acceso, y de un B-737 descendían pasajeros en la pista. Con gran esfuerzo se ajustaba la hora de llegada para evitar la saturación del área del aeropuerto.

Quedaron en evidencia tanto la deficiente suposición de asumir que Gran Bretaña no intentaría emplear la fuerza, como la imprevisión de trasladar por aire semejante cantidad de pasajeros y cargas a un aeródromo de reducidas dimensiones y afectado por las malas condiciones meteorológicas habituales de la zona.

Otro inconveniente vinculado con el transporte aéreo, pero ajeno a él, fue la posterior distribución de los efectivos y las cargas llegadas a Malvinas, que fue responsabilidad de cada Fuerza. No obstante, los helicópteros de la Fuerza Aérea en las islas, dos CH-47 Chinook y dos Bell 112, efectuaron el traslado de medios del Ejército desde Puerto Argentino hacia otras posiciones de despliegue.

El 29 de abril, desde las primeras horas, comenzó con una alerta roja en Malvinas. De todos modos, se realizaron catorce vuelos (seis C-130H y ocho F-28) transportando 158 toneladas y 126 pasajeros. Las operaciones terminaron a las 17:00 por otra alerta similar. Ese día finalizó el Puente Aéreo iniciado cuatro semanas atrás.

De las planillas de vuelo y de los registros de pasajeros y carga preservados en los archivos de la I Brigada Aérea y de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea, se extrajeron los datos con los que se confeccionaron las siguientes estadísticas:

- **Desde el 2 al 29 de abril** se volaron 3509 horas, y se transportaron 20.233 pasajeros y 6367 toneladas de carga entre la Zona del Interior y el Teatro de Operaciones Aéreas Sur incluido Malvinas. La aviación de transporte de la Fuerza Aérea hasta esa fecha trasladó a Malvinas 9215 pasajeros y 5008 toneladas de carga en 1929 horas de vuelo.
- **Aerolíneas Argentinas y Austral, entre el 11 y el 27 de abril:** según los registros de las empresas, los B-737 con indicativos Petrel 8 y Petrel 9 realizaron 89 de los 92 vuelos previstos, y transportaron 6500 pasajeros y 270 toneladas de carga de Río Gallegos y de Comodoro Rivadavia a Malvinas.

El enorme esfuerzo que significó el Puente Aéreo trasladando material y miles de efectivos a las bases del sur y a Malvinas movilizó la totalidad de la aviación de transporte de la Fuerza Aérea con el valioso aporte de nuestra línea de bandera con todo su personal de apoyo. En el Anexo 2 se detalla el personal de la aviación de transporte que integró el Puente Aéreo.

En búsqueda de la flota británica

El mismo 2 de abril, el Reino Unido decidió recuperar las islas por la fuerza y, en lugar de negociar con nuestro país según lo dispuesto en la Resolución 502 de las Naciones Unidas, emprendió acciones de franca agresividad e intimidación, como los sucesivos bloqueos y la concentración de fuerzas en la isla Ascensión.

A partir de ese momento, la Fuerza Aérea inició una progresiva escalada de operaciones aéreas, en primer término para descubrir y seguir el avance de la flota invasora, y después, para ejecutar, de ser posible, un ataque aéreo sorpresa sobre un blanco naval.

A tal efecto, en combinación con la Armada Argentina, el 7 de abril se constituyó, en la Base Aeronaval (BAN) Comandante Espora, un centro conjunto de exploración y reconocimiento. Pese a las diferencias doctrinarias, las carencias de reglamentación y normas operativas conjuntas, desde el inicio de estas operaciones hubo cooperación entre las fuerzas y acciones coordinadas en el máximo nivel de conducción operacional.

Desde el 2 de abril, los C-130 Hercules realizaron tareas de exploración y reconocimiento lejano (ERL) junto con los SP-2H Neptune de la Armada. Ese día, se aprovecharon los vuelos que intervinieron en la recuperación de las islas para identificar los buques que navegaban en la zona y consignar sus posiciones.

El 3 de abril, se efectuó la primera misión específica de este tipo.

OF s/n (CAE). KC-130, matrícula TC-70. Misión exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: vicecomodoros Luis Litrenta Carracedo, Enrique Pessana y Roberto Tribiani; suboficial mayor (R) Salvador Giliberto; cabo principal Jorge Contigiani; suboficial mayor (R) Guillermo Aguirre; suboficiales ayudantes Sergio Tulián y Luis Sarmiento; y suboficial principal Roberto Caravaca. Decoló de la BAM Río Gallegos a las 08:10. Avistó varios buques, entre ellos un petrolero, y regresó a las 16:20.

Mientras los traslados aéreos troncales y del Puente Aéreo continuaban en forma regular, el 11 de abril se produjo el primer avistamiento de carácter operativo:

OF s/n (CAE). KC-130, matrícula TC-69. Misión exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: vicecomodoro Enrique Pessana; primer teniente Gerardo Vaccaro; mayor Eduardo Gómez; cabos principales Mario Cemino, Mario Rulli y Jorge Capellino; suboficiales auxiliares Oscar Ardizzoni y Manuel Lombino; y suboficial principal Juan Luján. Partió de la BAN Comandante Espora a las 09:00 y aterrizó en la I Brigada Aérea de El Palomar a las 21:40. Durante el vuelo los tripulantes observaron un submarino navegando en superficie, en las coordenadas 40°10'S/58°46'W (unos 170 km al sur de Necochea). Descendieron para identificarlo, pero el submarino se sumergió.

Al día siguiente, el 12 de abril, el TC-70 relevó al TC-69 para continuar la exploración y reconocimiento.

OF s/n (CAE). KC-130, matrícula TC-70. Misión: exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: vicecomodoro Luis Litrenta Carracedo, capitán Guillermo Destéfanis, mayor Francisco Mensi, cabos principales Juan D. Perón y Juan Tello, suboficial auxiliar Hugo González, suboficial principal Andrés Manyszyn, y cabos primeros Eduardo Barrionuevo y Marcos Quiroga. Despegó de El Palomar a las 11:40 y aterrizó en la BAN Comandante Espora a las 21:30. Efectuó un recorrido de casi diez horas.

En la posición 42°30'S/55°01'W (unos 820 km al este de Puerto Madryn), la tripulación divisó la estela que abría un periscopio mientras se desplazaba a una velocidad estimada de cinco nudos.

En coincidencia con el descubrimiento del submarino efectuado por el TC-69 el día anterior, en el Comando Aéreo Estratégico se recibió la noticia de que un avión de Aerolíneas Argentinas había observado un portaviones y una fragata navegando al sur de Marruecos. Esta información constituye la detección más lejana de elementos de la flota enemiga efectuada por una aeronave argentina.

No fue este el único dato que suministraron los aviones comerciales. Los servicios de contrainteligencia británicos también estaban al tanto de la actividad de las líneas aéreas argentinas y, en apariencia, temían algo más que una simple observación. Cuando el carguero SS *Atlantic Conveyor* navegaba hacia la zona de exclusión, uno de los Sea Harrier que transportaba se mantuvo en apresto con todas sus armas en prevención de algún ataque argentino que se pudiera organizar en base a esas informaciones.

El 14 de abril, el SP-2H Neptune de la Armada que vigilaba la zona sur del Atlántico hasta los límites del Sector Antártico Argentino quedó fuera de servicio y fue reemplazado por un C-130. Se intentaba ubicar al destructor Tipo 42 HMS *Exeter* y al petrolero *Tidepool* que supuestamente navegaba por esa zona, en ruta hacia las islas Georgias, a través del cabo de Hornos.

OF s/n (CAE). KC-130, matrícula TC-70. Misión: exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: vicecomodoro Luis Litrenta Carracedo, capitán Guillermo Destéfanis, mayor Francisco Mensi, cabos principales Juan D. Perón y Juan Tello, suboficial auxiliar Hugo González, suboficial principal Andrés Manyszyn, y cabos primeros Eduardo Barrionuevo y Marcos Quiroga (estos hombres eran los mismos que el 12 habían descubierto el periscopio de un submarino). Despegó de la BAN Comandante Espora a las 12:45 y regresó a las 24:00, luego de sobrevolar reiteradamente el paralelo 56°S, sin ubicar las naves.

El 18 de abril, el TC-70 realizó otra búsqueda de trece horas de duración en el mismo sector, con idénticos resultados.

OF s/n (CAE). KC-130, matrícula TC-70. Misión: exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: vicecomodoro Enrique Pessana, capitán Roberto Perroto, primer teniente Gerardo Vaccaro, mayor Eduardo Gómez, cabos principales Mario Cemino y Francisco Martínez, suboficiales auxiliares Oscar Ardizzoni y Mario Amengual, suboficial principal Roberto Caravaca, suboficial ayudante Luis Sarmiento y cabo Juan Fumez. Despegó de la BAN Comandante Espora a las 05:05; regresó a las 18:05.

El 20 de abril, exploraron la zona noreste de Malvinas y avistaron a un destructor británico.

OF s/n (CAE). KC-130, matrícula TC-70. Misión: exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: vicecomodoro Enrique Pessana, capitán Roberto Perroto, primer teniente Gerardo Vaccaro, mayor Eduardo Gómez, cabos principales Mario Cemino y Francisco Martínez, suboficiales auxiliares Oscar Ardizzoni y Mario Amengual, suboficial principal Roberto Caravaca, suboficial ayudante Luis Sarmiento y cabo Juan Fumez. Operó desde la BAN Comandante Espora. Tiempo de vuelo: 14 horas.

Primeros avistamientos de la flota

El 21 de abril, los Boeing B-707 se incorporaron a las tareas de exploración y reconocimiento lejano, a las órdenes del Comando Aéreo Estratégico.

OF ERL 01 (CAE). B-707, matrícula TC-91. Misión: exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: vicecomodoros Horacio Genolet, Marcelo Conte, Jorge Riccardini, Joaquín Argüelles Benet y Francisco López; los suboficiales principales Andrés Hustey y Manuel Rivarola; y el suboficial ayudante Narciso Zárate. Despegó de Ezeiza a las 05:00; arribó a El Palomar a las 15:40.

Para la planificación de la primera misión se tomó como punto de partida la isla Ascensión y se calculó un régimen de avance estimado de la flota hacia el sur con rumbo general a Malvinas, a tres diferentes velocidades de navegación: 5, 10 y 17 nudos.

A unas 600 millas [1120 km] de Ascensión, se diseñó una grilla de búsqueda de piernas paralelas y se envió al primer vuelo a unas coordenadas medias de la grilla como primer intento para interceptar el rumbo de la flota, cosa que se logró a las 10 de la mañana aproximadamente del 21 de abril¹³⁴.

Antes de la operación, teniendo en cuenta que el B-707 no tenía absolutamente ningún elemento para la búsqueda, solo un radar meteorológico Bendix monocromo asociado a un par de transponders se apeló a la experiencia en los cruces del Atlántico. En esos vuelos, en algunas oportunidades, se colocaba el radar en modo *mapping*¹³⁵ y, bajando la antena unos grados, a modo de entretenimiento, se conseguía captar ecos de barcos de regular tamaño. De hecho, de esa manera se logró el primer contacto y todos los posteriores, sobre todo en misiones de EyR nocturnas. Con el correr de los días, se diseñó un procedimiento rudimentario para tratar de eludir los radares de los buques, combinando los radares propios con el transponder, cosa que se logró de manera irregular, es decir, no siempre. En las primeras misiones se llevaba personal de la Armada como asesores, a efecto de identificar el tipo de buques que eventualmente se pudieran observar, lo que fue útil ya que nuestro conocimiento en esta materia era prácticamente nulo.

Se tomó entonces conciencia de la verdadera extensión de mar a explorar y a controlar toda vez que la Task Force 317¹³⁶ avanzaba, ya sin ninguna duda, en pos del Atlántico Sur. Esta enorme área abarcaba, en principio, la comprendida por un triángulo formado por la isla Ascensión en su vértice superior, las islas Georgias del Sur y las islas Malvinas en los otros dos vértices. La superficie encerrada en este triángulo abarca aproximadamente 1.289.600 nm², para expresarlo en una unidad de medida más familiar, unos 2.385.760 km². Para tener una idea de la magnitud de las distancias de las cuales estamos hablando, diremos que los lados del triángulo mencionado miden lo siguiente: Ascensión – Georgias 3000 nm (5460 km), Georgias – Malvinas 804 nm (1487 km) y Malvinas – Ascensión 3400 nm (6290 km).

Esta área se fue ampliando cuando el avance de la formación se volvió menos lineal y más disperso. La EyR lejana tuvo que extender sus vuelos para cumplir sus objetivos. Los límites de la zona de exploración ya no fueron tales, sino los resultantes de las coordenadas informadas por la inteligencia propia (FAA o ARA), por las obtenidas por los B-707, u obedecían al seguimiento de determinadas unidades navales y, también, de otras fuentes no reveladas. De esta manera, el área de exploración no se reducía al triángulo señalado, sino que alcanzaba allí donde hubiera buques que controlar o identificar.

Exactamente a las 09:38, en la posición 19°40'S/21°37'W (unos 1900 km al este de Belo Horizonte, Brasil), se avistó por primera vez la flota de guerra británica que se dirigía hacia las islas Malvinas. Se trataba de dos portaviones, tres destructores, cinco fragatas y seis buques de apoyo. De inmediato, especialistas de la Armada y de Fuerza Aérea fotografiaron las naves. La reacción no se hizo esperar. Apenas doce minutos después, el Sea Harrier matrícula XZ-460 del Escuadrón 800 armado con misiles aire-aire, pilotado por el Lt. Simon Hargreaves, se formó a un costado del TC-91. Allí permaneció durante unos minutos y, luego de constatar que no representaba un peligro y de fotografiarlo, volvió al HMS *Hermes*¹³⁷.

A partir de ese momento, los encuentros entre los B-707 y los Sea Harrier se convertirían en rutina. El 21 de abril a la noche, el TC-92 relevó al TC-91.

¹³⁴ MARCELO AUGUSTO CONTE, "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.

¹³⁵ Modo de radar que proyecta imágenes de superficies reales.

¹³⁶ Fuerza de Tareas Conjunta 317.

¹³⁷ RODNEY BURDEN y otros, *Falklands: The Air War*, London, Arms Armour Press, 1986, pág. 85.

OF ERL 02 (CAE). B-707, matrícula TC-92. Misión: exploración y reconocimiento lejano sobre el Atlántico meridional. Tripulación: vicecomodoros Otto Ritondale, Rubén Montenegro y Luis Castiella López; mayor Armando Buira, suboficiales principales Armando Rosales y Ernesto Wagner, suboficial ayudante Diego Callejón, y suboficial mayor Aroldo Bonorino. Despegó de Ezeiza a las 21:50 y aterrizó a las 08:20. A la 01:45 del 22 de abril, los tripulantes encontraron electrónicamente los buques. Esta vez, la oscuridad impedía visualizarlos, pero la captación del radar era precisa. Otro Sea Harrier los interceptó y les formó a unos sesenta metros. Luego de unos minutos, regresó hacia el sitio donde el radar de a bordo señalaba la ubicación de las naves.

El mismo día se realizó un segundo vuelo con el TC-91:

OF ERL 03 (CAE). B-707, matrícula TC-91. Misión: exploración y reconocimiento lejano sobre el Atlántico meridional. Tripulación: vicecomodoros Joaquín Argüelles Benet y Horacio Genolet, mayor Juan Carlos Ossa, suboficial mayor José G. Nóbile, y suboficiales principales Andrés Hustey y José Ramos. Operaron desde El Palomar. Fue interceptado por aviones Sea Harrier a las 18:10.

Vuelo del 23 de abril:

OF ERL 04 (CAE). B-707, matrícula TC-92. Misión: exploración y reconocimiento lejano sobre el Atlántico meridional. Tripulación: vicecomodoros Otto Ritondale y Luis Castiella López, mayores Armando Buira y Walter Videla, suboficiales principales Narciso Zárate y Ernesto Wagner, suboficial ayudante Diego Callejón. Operaron desde Ezeiza. Fue interceptado por aviones Sea Harrier a las 11:05.

El 24 de abril, el TC-91 una vez más sobrevoló las naves:

OF ERL 05 (CAE). B-707, matrícula TC-91. Misión: exploración y reconocimiento lejano sobre Atlántico meridional. Tripulación: vicecomodoros Héctor Cid, Rubén Montenegro y Horacio Genolet, capitán Víctor Parejas, suboficial ayudante Diego Callejón y suboficial principal Ernesto Wagner. Despegó de Ezeiza, a las 07:05 y regresó a las 16:55.

En esta oportunidad, la tripulación captó el diálogo mantenido entre el piloto del Sea Harrier y el controlador del portaviones. Ambos interlocutores evidenciaban estar familiarizados con la incursión del TC-91, aunque no dejaron de verificar que el Boeing no tuviese una antena o dispositivo externo que pudiera resultar sospechoso. Luego de este encuentro, el gobierno británico informó, por vía diplomática, que los 707 ya no serían bienvenidos y que corrían serios riesgos¹³⁸. El informe se efectuó el 25 de abril, y coincidió con la modificación de las Reglas de Empeñamiento (ROE) anunciada por el Reino Unido: cualquier aeronave militar o civil que se encontrara a menos de 40 millas (74 km) de cualquier buque de la flota británica podría ser derribado¹³⁹. Esto no impidió que los Boeing y los KC-130 continuaran con las misiones de exploración y reconocimiento lejano, aunque con mayor precaución.

Durante la noche del 27 al 28, el radar del TC-92 detectó un grupo logístico compuesto por diez buques de apoyo y tres fragatas. El 30, tanto el TC-92 como los KC-130 (TC-69 y TC-70) captaron numerosos ecos a lo largo de las grillas de búsqueda asignadas.

27 de abril:

OF ERL 09 (CAE). B-707, matrícula TC-92. Misión: exploración y reconocimiento lejano sobre el Atlántico meridional; coordenadas 46°17'S/57°00'W (unos 800 km al este de Comodoro Rivadavia). Tripulación: vicecomodoros Otto Ritondale, Horacio Genolet y Marcelo Conte; suboficiales principales Andrés Hustey y José Ramos, y suboficial mayor José Nóbile. Operaron desde Comandante Espora.

¹³⁸ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 209.

¹³⁹ The National Archives. Documento de reunión de Gabinete de Margaret Thatcher el 25 de abril - Comité de Defensa y Política de Ultramar. Liberado en 2012, pág. 54.



Sea Harrier formado al TC-92 en una de las tantas situaciones de interceptación - Gentileza: Com. VGM (R) Conte

OF s/n (CAE). KC-130, matrícula TC-69. Misión: exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: vicecomodoro Luis Litrenta Carracedo, capitán Guillermo Destefanis, mayor Francisco Mensi; cabos principales Juan Perón, Juan Tello y Alberto Gómez; suboficiales auxiliares Hugo González y Vicente Reynoso, cabo principal Alberto Gómez y cabo primero Eduardo Barrionuevo. Operaron desde Comandante Espora y aterrizaron en Comodoro Rivadavia después de 10 horas y 25 minutos de vuelo.

28 de abril:

OF ERL 10 (CAE). B-707, matrícula TC-92. Misión: exploración y reconocimiento lejano sobre las islas Georgias. Tripulación: vicecomodoros Luis Castiella López y Argüelles Benet, mayor Armando Buirra, suboficial mayor Guillermo Oviedo, suboficiales principales Flavio Lución y Enso Simeoni. Operaron desde Comandante Espora.

OF s/n (CAE) KC-130, matrícula TC-69. Misión: exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: vicecomodoro Luis Litrenta Carracedo, capitán Guillermo Destéfanis, mayor Francisco Mensi; cabos principales Juan Perón, Juan Tello y Alberto Gómez; suboficiales auxiliares Hugo González y Vicente Reynoso; y cabo primero Eduardo Barrionuevo. Operaron desde Comodoro Rivadavia. Tiempo de vuelo: 10 horas y 10 minutos.

OF s/n (CAE). KC-130, matrícula TC-70. Misión exploración y reconocimiento lejano sobre islas Georgias. Tripulación: vicecomodoro Enrique Pessana, capitán Roberto Perroto, primer teniente Gerardo Vaccaro, mayor Eduardo Gómez, cabos principales Mario Cemino y Francisco Martínez, suboficiales auxiliares Oscar Ardizzoni y Mario Amengual, suboficial principal Roberto Caravaca, suboficial ayudante Luis Sarmiento y cabo Juan Fumez. Operó desde Comodoro Rivadavia. Tiempo de vuelo: 11 horas y 40 minutos.

29 de abril:

OF ERL s/n (CAE). B-707, matrícula TC-92. Misión exploración y reconocimiento lejano sobre el tramo Malvinas-Georgias. Tripulación: vicecomodoros Luis Castiella

López, Héctor Cid, mayor Armando Buira, suboficial mayor Guillermo Oviedo, suboficiales principales Flavio Lución y Ernesto Wagner. Operaron desde El Palomar.

OF ERL s/n (CAE). B-707, matrícula TC-92. Misión exploración y reconocimiento lejano sobre el tramo Malvinas-Georgias. Tripulación: vicecomodoros Otto Rintondale, Horacio Genolet, mayor Juan Carlos Ossa, suboficiales principales Carlos Blazer y Conrado Ghietto y suboficial auxiliar Ángel Salvador. Operaron desde El Palomar.

30 de abril:

OF ERL s/n (CAE). B-707, matrícula TC-92. Misión: exploración y reconocimiento lejano al noreste de Malvinas. Tripulación: vicecomodoros Luis Castiella López, mayor Armando Buira, suboficial mayor Guillermo Oviedo, suboficiales principales Flavio Lución y Ernesto Wagner. Operaron desde El Palomar.

Adiestramiento de las tripulaciones de combate

Durante el mes de abril, se realizó una intensiva actividad con los sistemas de armas de combate¹⁴⁰. Ya desde el comienzo, se alistaron los medios en las bases de asiento para operar desde las bases de la Patagonia, donde debieron acomodarse en el menor tiempo posible. En ese lapso, además de normalizar los procedimientos particulares y de emergencia en cada uno de los aeródromos, se comenzó la adaptación al teatro de operaciones marítimo, completamente ajeno al adiestramiento normal de las tripulaciones.

Se realizaron múltiples vuelos en escuadrilla a Malvinas donde se comprobaron perfiles de vuelo en altura y rasantes sobre el mar, y se fijaron puntos de mínimo combustible (tablas Bingo) con y sin armamento portante.

Simultáneamente se verificó la cobertura radar en el continente y especialmente en Malvinas, que posibilitaron el planeamiento y ubicación de los puestos de la ROA, a efectos de paliar los efectos de la orografía ocasionando puntos ciegos los radares.

Algunos escuadrones, como los de A-4B, tuvieron oportunidad de realizar prácticas de tiro y bombardeo de ejercicio con aproximación desde el mar sobre un buque encallado y abandonado en la costa al sur de Río Gallegos.

Dentro de esta actividad, fueron importantes los ensayos de armamento, dado que no se disponían de bombas adecuadas para el ataque a objetivos navales. Se probaron diferentes opciones de bombas y espoletas a efectos de compatibilizar los parámetros de ataque (altura, velocidad, exposición) y se seleccionaron las más adecuadas.

Los dos KC-130 (TC-69 y TC-70), por su mejor equipamiento y mayor autonomía, al mismo tiempo que realizaban exploración y reconocimiento, practicaron reabastecimiento en vuelo con las tripulaciones de A-4B y C y de A-4Q y Super Étendard de la Armada.

El 10 de abril, el TC-69 voló hasta la Base Aeronaval Comandante Espora y en 48 horas efectuó dieciocho prácticas de tomas de combustible de a dos aviones cada una. El 13 y el 17 de abril, el TC-70 reemplazó al TC-69 en el entrenamiento de los aviadores navales.

Operaciones aerofotográficas

Producida la recuperación de las islas, el Comando Aéreo Estratégico (CAE) ordenó a la II Brigada Aérea de Paraná el despliegue a la I Brigada Aérea de El Palomar de dos aviones Learjet 35 A fotográficos, un IA-50 G-II en la misma configuración y un subcentro aerofotográfico con destino a la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia. Irían acompañados del personal y el equipo necesario para obtener y procesar el material que relevarían las aeronaves en cumplimiento de los requerimientos de la Fuerza Aérea Sur (FAS).

¹⁴⁰ El despliegue de cada uno de los escuadrones se detalla en los capítulos 5 y 6 "Despliegue de medios en el continente" y "Despliegue de medios en Malvinas".

La primera de las misiones de relevamiento fotográfico para la FAS se originó el 5 de abril, con el objeto de localizar posibles pistas donde pudieran operar aviones Pucará. Inicialmente se desplegó el subcentro aerofotográfico y el G-II F a Comodoro Rivadavia a órdenes de la FAS. Pero luego se desestimó la utilización del G-II porque hubiera debido reabastecerse de combustible en Malvinas, optándose por los Learjet fotográficos que no requerirían de tal apoyo.

Las cámaras cartográficas montadas en los aviones requerían una tripulación de dos hombres para atender el funcionamiento, ya que los Learjet 35 A fotográficos contaban con un sofisticado sistema de fotografía aérea, en el que su precisión se basaba en un navegador inercial de última generación. A través de un programa llamado PICS (Photogrametric Integrated Control System, sistema integrado de control fotogramétrico) se podían programar y operar las cámaras desde la cabina de vuelo, utilizando el navegador en modo búsqueda para que las corridas tuvieran la misma separación y no variaran si se navegaba por círculos mayores.

Luego de esta primera misión, se realizarían numerosas operaciones hasta el 22 de abril. Detalle de los vuelos:

7 de abril

Objetivos aerofotográficos: relevamiento de tres pistas en la zona de bahía Fox.

Learjet 35 A, matrícula T-22. Misión: reconocimiento aerofotográfico y traslado de tripulantes de M-5 para observación de las islas. Tripulación: capitanes Narciso Juri y Carlos Ronconi, teniente Oscar Domínguez, suboficial auxiliar Ricardo Freijo, cabo principal Eduardo Elvira y cabo primero Alejandro López. Despegó de Río Grande a las 10:40 y aterrizó a las 12:45 por Malvinas.

Learjet 35 A, matrícula T-23. Misión: reconocimiento aerofotográfico. Tripulación: vicecomodoro Rodolfo de la Colina, capitanes Carlos Pane y Eduardo Glogger, suboficial ayudante Antonio Micheli, cabo principal Juan Falchi y cabo primero Juan Mothe. Despegó de Río Grande a las 12:40 y aterrizó a las 16:00 por Malvinas.

8 de abril

Objetivos aerofotográficos: relevamiento en zona de establecimiento San Salvador (norte de la isla Soledad).

Learjet 35 A, matrícula T-23. Misión: reconocimiento aerofotográfico. Tripulación: vicecomodoro Rodolfo de la Colina, capitanes Carlos Pane y Eduardo Glogger, suboficial ayudante Antonio Micheli, cabo principal Juan Falchi y cabo primero Juan Mothe. Despegó de Río Grande a las 09:40 y aterrizó a las 12:55 por Malvinas.

Learjet 35 A, matrícula T-22. Misión: reconocimiento aerofotográfico. Tripulación: capitanes Narciso Juri y Carlos Ronconi, teniente Oscar Domínguez, suboficial auxiliar Ricardo Freijo, cabo principal Eduardo Elvira y cabo primero Alejandro López. Despegó de Río Grande a las 10:15 y aterrizó a las 13:55 por Malvinas.

9 de abril

Objetivos aerofotográficos: relevamiento de cinco pistas en establecimiento Chartres (en bahía 9 de Julio de la isla Gran Malvina), puerto Mitre (costa occidental de la isla Gran Malvina sobre el estrecho de San Carlos), cerro Alberdi (monte Osborne, al sudeste de brazo San Carlos en la isla Soledad), puerto Esteban (bahía San Felipe, al sur de la isla Gran Malvina) y establecimiento en brazo Norte (bahía de los Abrigos, al sur de la isla Soledad).

Learjet 35 A, matrícula T-22. Misión: reconocimiento aerofotográfico. Tripulación: capitanes Narciso Juri y Carlos Ronconi, teniente Oscar Domínguez, suboficial auxiliar Ricardo Freijo, cabo principal Eduardo Elvira y cabo primero Alejandro López. Despegó de Río Grande a las 10:00 y aterrizó a las 13:15 por Malvinas. Volvió a salir de Río Grande a las 14:00 y aterrizó a las 17:15 por Malvinas.



Imagen de Puerto Argentino tomada por el T-23 el 18 de abril - Archivo Grupo 1 Aerofotográfico

Learjet 35 A, matrícula T-23. Misión: reconocimiento aerofotográfico. Tripulación: vicecomodoro Rodolfo de la Colina, capitanes Carlos Pane y Eduardo Glogger, suboficial ayudante Antonio Micheli, cabo principal Juan Falchi y cabo primero Juan Mothe. Despegó de Río Grande a las 14:25 y aterrizó a las 17:45 por Malvinas.

10 de abril

Objetivos aerofotográficos: relevamiento de doce pistas en zonas de puerto Mitre, establecimiento en Hill Cave (bahía San Francisco de Paula, noroeste de la isla Gran Malvina), Darwin, establecimientos Douglas y San Salvador (sobre bahía del Aceite, norte de la isla Soledad), puerto San Carlos (en el brazo del mismo nombre) y establecimiento San Luis (en bahía de la Anunciación, noreste de la isla Soledad).

Learjet 35 A, matrícula T-23. Misión: reconocimiento aerofotográfico. Tripulación: vicecomodoro Rodolfo de la Colina, capitanes Carlos Pane y Eduardo Glogger, suboficial ayudante Antonio Micheli, cabo principal Juan Falchi y cabo primero Juan Mothe. Despegó de Río Grande a las 14:20 y aterrizó a las 17:40 por Malvinas.

Learjet 35 A, matrícula T-22. Misión: reconocimiento aerofotográfico. Tripulación: capitanes Narciso Juri y Carlos Ronconi, teniente Oscar Domínguez, suboficial auxiliar Ricardo Freijo, cabo principal Eduardo Elvira y cabo primero Alejandro López. Despegó de Río Grande a las 14:05 y aterrizó a las 17:20 por Malvinas.

16 de abril

Objetivos aerofotográficos: completamiento de áreas no relevadas en misiones anteriores que no pudieron finalizarse por meteorología (nubosidad, visibilidad, etcétera).

Learjet 35 A, matrícula T-23. Misión: reconocimiento aerofotográfico. Tripulación: capitanes Miguel Arques, Antonio Buira y Marcelo Lotufo, suboficial auxiliar Víctor Martín y cabo principal Hugo Bornices. Despegó de Comodoro Rivadavia 09:15 y aterrizó en Río Grande a las 12:55 por Malvinas.



Vistas de la pista de la BAM Malvinas luego del relevamiento del 18 de abril en el T-23 - Archivo Grupo 1 Aerofotográfico

17 de abril

Objetivos aerofotográficos: completamiento de áreas no relevadas en misiones anteriores que no pudieron finalizarse por meteorología (nubosidad, visibilidad, etcétera).

Learjet 35 A, matrícula T-24. Misión: reconocimiento aerofotográfico y traslado de pilotos para observación de las islas. Tripulación: vicecomodoro Rodolfo de la Colina, primer teniente Eduardo Bianco y cabo principal Eduardo Lager. Despegó de Río Grande a las 11:35 y aterrizó a las 13:15.

Learjet 35 A, matrícula T-23. Misión: reconocimiento aerofotográfico. Tripulación: capitanes Miguel Arques, Antonio Buirra y Marcelo Lotufo, suboficial auxiliar Víctor Martínón y cabo principal Hugo Bornices. Despegó de Río Grande 16:40 y aterrizó a las 18:45 por Malvinas.

18 de abril

Objetivos aerofotográficos: relevamiento sobre Puerto Argentino.

Learjet 35 A, matrícula T-23. Misión: reconocimiento aerofotográfico. Tripulación: capitanes Miguel Arques, Antonio Buirra y Marcelo Lotufo, suboficial auxiliar Víctor Martínón y cabo principal Hugo Bornices. Despegó de Río Grande 09:05 y aterrizó a las 13:45 por Malvinas.

19 de abril

Objetivos aerofotográficos: relevamiento sobre Puerto Argentino.

Learjet 35 A, matrícula T-23. Misión: reconocimiento aerofotográfico. Tripulación: capitanes Miguel Arques, Antonio Buirra y Marcelo Lotufo, suboficial auxiliar Víctor Martínón y cabo principal Hugo Bornices. Se fotografiaron objetivos materiales en ambas islas. Se efectuaron vuelos rasantes a 30 metros a efectos de comprobar actitudes y parámetros del avión en vuelos extremadamente bajos. Despegó de Río Grande a las 09:00 y aterrizó en Comodoro Rivadavia a las 13:55 por Malvinas.



Áreas fotografiadas por los Learjet 35 A del Grupo 1 Aerofotográfico:

- Puerto Argentino: 24, 25 y 26 de febrero, 19 de marzo, 18 y 19 de abril.
- Relevamiento de tres pistas (N.º19): 7 de abril.
- Relevamiento de terreno (N.º4 y 20): 8 de abril.
- Relevamiento de cinco pistas (N.º5, 7, 8, 9, 13, 14 y 18): 9 de abril.
- Relevamiento de doce pistas (N.º1, 2, 3, 6, 11, 12, 15, 16, 17 y 21): 10 de abril.

21 de abril

Learjet 35 A, matrícula T-24. Misión: reconocimiento por barrido térmico y multi-espectral en Malvinas. Tripulación: capitanes Clemente Velasco y Jacinto Despierre, primer teniente Ángel Bonaz, suboficial ayudante Carlos Ojeda y cabo principal Jorge Bazán. Despegó de Río Gallegos a las 12:45 y aterrizó a las 15:45.

22 de abril

Learjet 35 A, matrícula T-21. Misión: reconocimiento y búsqueda de naves desprendidas de la flota británica. Tripulantes: capitanes Miguel Arques y Carlos Pane, suboficial auxiliar Víctor Martínón, cabo principal Juan Carlos Hernández y suboficial auxiliar Héctor Hoet. Despegó de Tandil y aterrizó allí luego de 4 horas y 40 minutos de vuelo.

Durante abril se realizaron dieciséis vuelos aerofotográficos, totalizando 65 horas. Se consumieron cuatro rollos de 350 metros de película fotográfica y se tomaron 1400 fotografías. La operación de revelado, pegado y confección de mosaicos a través de 7000 copias fotográficas estuvo a cargo de cuarenta especialistas que cumplieron los requerimientos en tiempo y forma. Tras prestar un valioso apoyo para la operación de desembarco del 2 de abril, el Grupo 1 Aerofotográfico contribuyó de forma inapreciable a la dispersión y al despliegue de aeronaves y tropas en el terreno.

Luego de la finalización de esta etapa, los aviones Learjet 35 A del Grupo I Aerofotográfico de la II Brigada Aérea operarían desde Comodoro Rivadavia y Río Grande integrando el Escuadrón Fénix a órdenes de la Fuerza Aérea Sur.

El Escuadrón Fénix inició sus actividades como tal el 28 de abril y las finalizó el 15 de junio, cuando se ordenó su disolución. Desde su creación fue designado como jefe de escuadrón el mayor Roberto F. Cardoso, quien recibió en la IX Brigada de Comodoro Rivadavia, la mayoría de las aeronaves civiles y del Estado requisadas, con sus tripulaciones convocadas a órdenes del mayor Juan J. Falconier.

Primera operación ofensiva de la Fuerza Aérea

El 25 de marzo a la noche, el Grupo Alfa de Infantería de Marina, al mando del teniente de corbeta Alfredo Astiz, había desembarcado del ARA *Bahía Paraíso* en las islas Georgias para proteger a los argentinos contratados por Davidoff de la acción de los Royal Marines que a bordo del HMS *Endurance* se dirigían a expulsarlos.

El 2 de abril, en coincidencia con la recuperación de las Malvinas, la corbeta ARA *Guerrico*, con el apoyo del submarino ARA *Santa Fe*, debía reforzar el Grupo Alfa. Por diversos factores, esta acción no se produjo hasta el día siguiente. Desde ese momento, la guarnición argentina en Georgias quedó dividida en dos grupos: en Grytviken se encontraba el teniente de navío Luna con cuarenta hombres; y en Puerto Leith, el teniente Astiz con catorce, más los treinta y nueve obreros.

En la última semana de abril, el grueso de la Task Force navegaba en la zona de Malvinas. Con el propósito de recapturar las islas Georgias, el almirante Woodward destacó una flotilla denominada CTG 317.¹⁴¹ integrada por las fragatas HMS *Antrim* y HMS *Plymouth*, el buque antártico HMS *Endurance* y el logístico RFA *Tidespring*. Al llegar, averiaron el submarino *Santa Fe* y atacaron la guarnición argentina. Los movimientos de los buques fueron detectados por los B-707 y el KC-130 del Grupo de Exploración y Reconocimiento que siguieron la siguiente secuencia:

El 23 de abril el KC-130 detectó los movimientos de la flotilla cerca de Grytviken reportando de inmediato las novedades.

OF s/n (CAE). KC-130, matrícula TC-70. Misión: exploración y reconocimiento lejano sobre las islas Georgias. Tripulación: vicecomodoro Enrique Pessana, capitán Roberto Perroto, primer teniente Gerardo Vaccaro, mayor Eduardo Gómez, cabos principales Mario Cemino y Francisco Martínez, suboficiales auxiliares Oscar Ardizzoni y Mario Amengual, suboficial principal Roberto Caravaca, suboficial ayudante Luis Sarmiento y cabo Juan Fumez. Operó desde Comandante Espora con un tiempo total de vuelo de 12 horas y 50 minutos.

El 24 un B-707 avistó el HMS *Endurance* al sureste de Grytviken.

OF ERL 06 (CAE). B-707, matrícula TC-92. Misión: exploración y reconocimiento lejano con radar sobre las proximidades de Grytviken (islas Georgias). Tripulación: vicecomodoros Eduardo Fontaine, Joaquín Argüelles Benet y José Baroni; suboficiales principales Andrés Hustey, José Ramos y Manuel Rivarola. Despegó de Comandante Espora a las 05:30 y regresó a las 14:30.

A raíz de esta situación, el Comando Aéreo Estratégico ordenó a la FAS planificar y ejecutar la primera misión ofensiva para ser cumplida el 26 de abril.

El radio de acción del BMK-62/64 Canberra, en su máxima versión de combustible (versión Eco) con el alojamiento del portabombas ocupado totalmente por un tanque auxiliar de 5200 libras (2800 litros), con un perfil de vuelo alto-bajo-alto, era de 1760 km y las Georgias se encontraban a 2000 km de la pista más cercana (Río Grande). Sin embargo, el mayor Ramón Vivas (jefe de Escuadrón) y el mayor Aldo Escudero asesoraron a la FAS de que esta operación era factible adoptando una serie de medidas limitativas: la primera era eyectar los tanques de puntera apenas se hubiese consumido el combustible, disminuyendo

¹⁴¹ CTG: *Combined Task Group*, Grupo de Tarea Combinado



así la resistencia al avance. La segunda era regresar haciendo escala en Puerto Argentino, donde se recargaría el combustible necesario para llegar al continente. La previsión asumía que en las islas siempre soplabla un viento promedio fuerte que les permitiría despegar en los 1200 metros disponibles.

Se alistaron tres aviones en máxima versión de combustible y armados con dos bombas MK-17 de 1000 libras con cola frenada para bombardeo a baja altura.

El 26 de abril a las 07:00, los tres aviones despegaron desde Trelew hacia Río Grande. El tramo se realizó a niveles de vuelo bajos (aproximadamente 1500 metros) para acelerar el consumo de los tanques de puntera y comprobar el funcionamiento del tanque ventral recién instalado y de las bombas de combustible de trasvase.

Volando sobre la costa, a la altura de Puerto Deseado, la escuadrilla observó sobre el mar (entre 5 y 9 km de la costa) a un grupo muy importante de buques navegando con rumbo norte. Se intentó una comunicación radioeléctrica utilizando las frecuencias de enlace asignadas con la Armada Argentina y la correspondiente tabla de autenticación, pero no se logró establecer ningún contacto.

Se emitieron órdenes fragmentarias para cumplimentar las siguientes salidas desde Río Grande, Comodoro Rivadavia y Comandante Espora. La planificación detallada de la misión en tiempos de despegue desde los distintos aeródromos fue realizada por los navegadores que ejecutarían los vuelos en cada sistema de armas.

OF s/n (CAE). Tres BMK-62, indicativo LIBRA. Misión: neutralizar la flotilla cuyo objetivo material primario era el HMS *Endurance*, y el secundario los buques que lo acompañaban, con el apoyo de un B-707 y de un KC-130. Tripulaciones: mayores Ramón Vivas y Aldo Escudero (B-105), primeros tenientes Ricardo Sproviero y Hugo Moreno (B-108), y primeros tenientes Mario Baeza y Jorge Cardo (B-109). Despegaron desde la BAN Río Grande a las 13:30.

OF s/n (CAE). KC-130, matrícula TC-69. Misión: exploración y reconocimiento lejano, y apoyo a los BMK-62. Tripulación: vicecomodoro Luis Litrenta Carracedo, capitán Guillermo Destefanis, mayor Francisco Mensi, cabos principales Juan Perón, Juan Tello y Alberto Gómez, suboficiales auxiliares Hugo González y Vicente Reynoso, y cabo primero Eduardo Barrionuevo. En el vuelo se desempeñó como Oficial de Control Aéreo Táctico (OCAT) el mayor Horacio Oréfice,



Vuelo de Exploración en Grytviken - Óleo de Carlos Adrián García (90x60 cm)

en contacto con el comando de la FAS. Operó desde Comodoro Rivadavia. Tiempo de vuelo: 8 horas y 35 minutos.

OF ERL 07 (CAE). B-707, matrícula TC-91. Misión: exploración y reconocimiento, y guiado escuadrilla LIBRA. Tripulación: vicecomodoros Jorge Riccardini, Rubén Montenegro y, Adrián Speranza; suboficial mayor Miguel Diap y el suboficial principal Armando Rosales. Despegó de Río Gallegos a las 12:45.

Inmediatamente después del despegue, la escuadrilla de BMK-62 se reunió con el B-707. Nivelados a 15.000 metros, los Canberra tomaron como referencia la estela de condensación del Boeing. Una falla en el B-105 impidió que se desprendiera uno de sus tanques de puntera suplementarios. Al acelerar, la carga asimétrica lo volvió ingobernable en rolido. Regresó y aterrizó en Río Grande a las 16:10, en tanto que sus numerales continuaron.

A 90 km de las islas, los bombarderos abandonaron al B-707 y se dirigieron al blanco. Poco después, el KC-130 informó que las condiciones meteorológicas habían variado al igual que la posición de los buques. Durante la reunión previa al vuelo, la información más precisa sobre la topografía de las islas la había dado el vicecomodoro Litrenta. Afirmó que, si los buques ingresaban a puerto Grytviken y había nubes bajas, sería imposible ingresar a la bahía de Cumberland, atacar y maniobrar para salir, ya que se encontraba rodeada por elevaciones muy altas a escasa distancia del puerto. El único modo de escape era maniobrar visualmente entre las elevaciones del lugar.

Ahora los buques se encontraban fuera de la bahía. El patrullero y el *Endurance*, adosados a la fragata, maniobraban en bloque y enfrentaban al Hercules en cada ocasión que el avión argentino iniciaba una aproximación. Posteriormente el KC-130 informó al jefe de sección, primer teniente Sproviero, que los buques se dirigían hacia el interior de la bahía. Ante la evidencia de que el CIC del buque estaba alertado y que los buques estaban en el interior de la bahía, previa consulta con el comando de la FAS, el oficial de control aéreo táctico (OCAT), a bordo del KC-130, suspendió el ataque.

Al no concretarse la misión, los Canberra pusieron proa a Puerto Argentino, calculando una y otra vez el alcance con el combustible remanente. A unos 150 km de Malvinas y nuevamente formados al B-707, calcularon que, al no haber realizado el tramo rasante, podían llegar sin problemas a Río Grande por lo que suspendieron la escala en Puerto Argentino. En ese punto se separaron del B-707 que prosiguió hacia Comodoro Rivadavia. El B-108



Al B-109 le cabe el honor de haber participado en la primera misión de ataque planificada y en la última del conflicto la noche del 13 de junio. En abril de 2000, realizó su vuelo final con rumbo al Museo Nacional de Aeronáutica, donde permanece en exhibición – BANIM DEH-FAA

y el B-109 aterrizaron a las 19:00, luego de 5 horas y 30 minutos de vuelo. El Boeing lo hizo a las 19:35.

Durante la noche del 26 de abril, el escalón técnico Canberra desplegado en Río Grande procedió a montar nuevos tanques de puntera y alistó nuevamente los tres aviones.

En la madrugada del 27 de abril, el KC-130 matrícula TC-70 despegó de Comodoro Rivadavia para repetir la misma operación del día anterior, adelantándose a la salida del resto de los aviones.

OF s/n (CAE) KC-130, matrícula TC-70. Misión exploración y reconocimiento lejano y apoyo a los BMK-62. Tripulación: capitán Eduardo Senn, mayores Roberto Brien y Eduardo Gómez, suboficial mayor Vianey Cufre, cabo principal Carlos Golier, suboficial auxiliar Héctor Sosa, suboficial principal Julio Lastra, suboficial ayudante Luis Martínez y cabo principal Eduardo Bordenave. Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 07:35.

Al mediodía, las mismas tripulaciones de los BMK-62 y el B-707 pusieron en marcha y se dirigieron a cabecera de pista para volar a las Georgias en busca de la flotilla británica. Sin embargo, recibieron la orden de regresar a la plataforma del aeródromo. La misión fue cancelada por la Fuerza Aérea Sur al enterarse de que ya se había producido la recuperación del control de las islas por parte de la fuerza británica CTG 317.9, después de combatir con las fuerzas nacionales.

El TC-70 se encontraba ya orbitando en las proximidades de Grytviken, cuando se le ordenó el regreso. Aterrizó en Comodoro Rivadavia a las 17:45.

Avistamiento de la flota la noche del 29

El 29 de abril a las 04:00 horas, despegó desde la BAM San Julián una sección de A-4C en vuelo de exploración nocturna. Las aeronaves, tripuladas por el primer teniente Daniel Manzotti (C-318) y el alférez Guillermo Martínez (C-310), partieron con rumbo inicial de 60° y a unas 200 millas (370 km) reconocieron una gran formación de buques, todos con las luces encendidas en formación de una gran «V» invertida. Una vez aterrizados, Manzotti diría: «Da miedo el tamaño de la flota».

Escuadrón Fénix: primeros vuelos de exploración con aeronaves civiles

El 28 de abril, se realizó una ceremonia en la VII Brigada Aérea de Morón, donde se entregaron las insignias de grado a los tripulantes de las veinte aeronaves civiles que se incorporaban oficialmente al Escuadrón Fénix. Tras el acto, los aviones partieron a sus bases de despliegue para incorporarse al Grupo de Exploración y Reconocimiento Aéreo (GERA), que cubriría la vasta superficie costera de la provincia de Buenos Aires y la totalidad del área marítima de la Patagonia.

El Learjet 36 matrícula LV-LOG, propiedad de la empresa Bunge y Born, partió desde Morón hacia Comodoro Espora tripulado por el capitán (Rva.) Emil Williams, el alférez (EC) Federico Arocena y el cabo (EC) Adrián Petrocello como mecánico. A su llegada le fue encomendado una exploración de largo alcance sobre un área a la altura de la provincia de Buenos Aires para la detección de la flota británica. Una vez en vuelo, el avión tuvo una falla de transferencia de combustible por lo que no se pudo cumplir con la navegación.

El 29 de abril, la aeronave se trasladó de Espora a Comodoro Rivadavia con la misma tripulación a la que se agregó el comodoro Ronaldo Ferri, quien se haría a cargo de la Sección Operativa de Exploración y Reconocimiento, y de Operaciones Especiales (SOER y SOOE) y con responsabilidad del GERA dependiente de la FAS.

Durante el vuelo, la tripulación conversó con el comodoro Ferri sobre la posibilidad de detectar barcos con el radar meteorológico a bordo del avión; aunque la función mapeo (*mapping*) resultaba defectuosa, era factible aprovechar la capacidad.

Al arribo en Comodoro Rivadavia, los tripulantes se apersonaron en dependencias de la FAS, donde les fue encomendada una misión de exploración hacia Malvinas que detalló el comodoro Tomás Rodríguez del Departamento A-3 Operaciones del Estado Mayor.

La misión sería en horario nocturno de manera de bloquear¹⁴² Puerto Argentino en la noche del día 29 con 40.000 pies (12.200 metros); de ahí iniciaría un alejamiento por el radial 045° hasta las 150 millas (278 km) y luego un arco a esa distancia hasta el radial 135°, virando periódicamente al rumbo 090° para buscar la flota con el radar. Desde allí regresaría a la vertical de Puerto Argentino y luego volvería a Comodoro Rivadavia. A los tres tripulantes de LV-LOG se le sumó el mayor Francisco Mensi como observador¹⁴³.

El Learjet 36 despegó desde Comodoro Rivadavia con indicativo NEGRO sin tener registro de la hora de despegue. De acuerdo con el Diario de Guerra del Radar Malvinas, el primer contacto se realizó a las 21:00 del 29; la trayectoria fue permanentemente plotada por el radar Malvinas, con el primer teniente Juan Carlos Romero operando el TPS-43.

La exploración no arrojó ninguna detección positiva por radar. De acuerdo con la trayectoria y distancia, el NEGRO pudo estar muy próximo a la flota, y seguramente hayan sido detectados. Quizás la inacción de contrarrestar el vuelo se debió a mantener velada la operación que se desarrollaría en las primeras horas del 1 de mayo.

Este vuelo del LV-LOG constituyó la primera misión del Escuadrón Fénix con un avión civil y tripulación mixta sobre el área de Malvinas.

Búsqueda y salvamento

El 30 abril, se perdió contacto con el Bell UH-1H matrícula AE-419 del Comando de Aviación del Ejército. La Fuerza Aérea Sur asignó para la búsqueda el Bell 212 matrícula H-81, de la Sección Operativa de Búsqueda y Salvamento de Comodoro Rivadavia. Poco después, el helicóptero encontró la máquina estrellada cerca de Caleta Olivia. Lamentablemente, el piloto, los dos tripulantes y los ocho pasajeros fallecieron.

* * *

¹⁴² Bloquear: alcanzar la vertical de un punto o referencia.

¹⁴³ Testimonio escrito del capitán (Rva.) Emil Williams a la Comisión BANIM.

Balance del despliegue y las operaciones en abril

El 4 de abril, sin mediar preaviso, la Fuerza Aérea Argentina comenzó a desplegar las unidades de combate y de transporte a los aeródromos y bases del sur en Comodoro Rivadavia, San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos y Malvinas. Significó un gran esfuerzo logístico el traslado de personal y de material realizado por medio aéreo en casi su totalidad. Además, a través del Comando Aéreo Estratégico, se coordinó que aviones de combate de la Fuerza Aérea pudieran operar desde bases aeronavales de la Armada Argentina en Trelew, Bahía Blanca y Río Grande.

Durante esta fase de despliegue pudieron apreciarse:

- Gran flexibilidad y rapidez de los medios desplegados.
- Rápido ajuste, y sin preaviso, de los objetivos orgánicos de paz a los de guerra con toda su planificación.
- Eficaz adaptación a las operaciones aeromárítimas.
- Encomiable vocación de servicio de todo el personal. El ideario internalizado demostró, en todos los niveles, creatividad para concebir y ejecutar alternativas que compensaran adversidades que hubieran justificado menor actividad. Esto permitió vulnerar racionalmente los límites impuestos en tiempo de paz.
- Claridad y firmeza del Comando Aéreo Estratégico, al autoimponerse la misión y definir con precisión el accionar de los medios de la Fuerza Aérea.
- Capacidad de la Fuerza Aérea Sur en asumir las tareas de tres comandos (Aéreo Estratégico, de Transporte y de Defensa), incluido el caso Chile, en un ambiente operacional aeromárítimo desconocido, totalmente adverso y con serias limitaciones.

En veintisiete días la Fuerza Aérea alistó y desplegó todos sus medios. El 1 de mayo, en lo que sería el Bautismo de Fuego, ya contaba con todo el potencial ofensivo en condiciones de operar en las bases de despliegue.

Anexo 2

Personal de la aviación de transporte que participó en el Puente Aéreo en el conflicto del Atlántico Sur¹⁴⁴

Fuerza Aérea Argentina

Jefe del Grupo 1 de Transporte Aéreo: Comodoro Jorge F. Martínez.

Escuadrón I C-130

Tripulación N.º1:

Vicecomodoro Rubén Cabanillas, mayor Adolfo Martínez, vicecomodoro Adrián Speranza, suboficial ayudante Juan Rydzik, suboficial principal Juan Votchevitch, suboficial auxiliar Ricardo Bressan, suboficial ayudante Roberto Pajón, suboficial principal Bernabé Plascencia y suboficial auxiliar Jorge Lanzani.

Tripulación N.º2:

Vicecomodoro Alfredo Cano, capitán Juan Hrubik, vicecomodoro Eduardo Servático, mayor Carlos Torielli, suboficial mayor (R) Salvador Giliberto, suboficial mayor (R) Guillermo Aguirre, suboficial auxiliar Eduardo Fattore, suboficiales ayudantes Néstor Molina y Luis Martínez.

Tripulación N.º3:

Vicecomodoro Litrenta Carracedo, capitán Guillermo Destefanis, mayor Francisco Mensi, cabos principales Juan Perón y Juan Tello, suboficiales auxiliares Hugo González, Vicente Reynoso y Manuel Lombino, cabo primero Eduardo Barrionuevo y cabo principal Alberto Gómez.

Tripulación N.º4:

Vicecomodoro Eduardo Pessana, capitán Roberto Perroto, primer teniente Gerardo Vaccaro, mayor Eduardo Gómez, cabos principales Mario Cemino y Francisco Martínez, suboficiales auxiliares Oscar Ardizzoni y Mario Amengual, suboficial principal Roberto Caravaca, suboficial ayudante Luis Sarmiento y cabo Juan Fumez.

Tripulación N.º5:

Vicecomodoro Juan Demarco, mayor Juan Maclay, capitán (R) Juan Martiarena, suboficial auxiliar Emilio Farina, cabo principal Mario Rulli, suboficial mayor Miguel Castillo y suboficial auxiliar Carlos Cortez.

Tripulación N.º6:

Vicecomodoro Roberto Noé, capitán Eduardo Senn, mayor Roberto Briend, capitán Osvaldo Bilmezis, suboficial mayor Modesto Cufre Vianey, cabo principal Carlos Golier, suboficiales auxiliares Héctor Sosa y Oscar Gatto y suboficial principal Andrés Manyszyn.

Tripulación N.º7:

Vicecomodoro Alberto Vianna, capitanes Andrés Valle y Roberto Cerruti, suboficial principal Pedro Razzini, cabo primero Carlos Ortiz, suboficial ayudante Juan Marnoni y suboficial auxiliar Carlos Nazzari.

¹⁴⁴ Este listado fue confeccionado por el brigadier mayor VGM (R) Rubén Palazzi y volcado en su libro *Puente Aéreo a Malvinas*, Editorial Dunken, Buenos Aires, 2006, págs. 87 a 98.

Tripulación N.º8:

Vicecomodoro Jorge Domínguez, mayores Miguel Sánchez, Enrique Bernardi y Walter Videla, capitán Miguel Sisco, suboficial principal Domingo Farias, suboficiales auxiliares Ranulfo Lozano y Juan Hümoller, cabo principal Horacio González.

Tripulación N.º9:

Mayor Walter Véliz, capitán Cristóbal Villegas, vicecomodoro Francisco López, mayor Jorge Valdecantos, cabos principales Jorge Contigiani y Nicolás Segovia, suboficial ayudante Sergio Tulián y suboficial auxiliar Roberto Puig.

Tripulación N.º10:

Mayor Rubén Palazzi, vicecomodoros Julio Sanchotena y Roberto Tribiani, suboficial auxiliar Juan Romero, cabo principal José Torres, suboficiales principales Américo Arévalo y Carlos Sánchez.

Tripulación N.º11:

Mayor Ricardo Bolzi, capitán Sergio Sampietro, mayor Orestes Vila, cabos principales Ricardo Camino y Oscar Fraire, suboficiales auxiliares Roberto Ovejero y Carlos Salzano.

Tripulación N.º12:

Mayor Julio Domínguez, vicecomodoro Roberto Regueiro, mayor Roberto Bagnasco, suboficial principal (R) Carlos Bill, cabo principal Juan Reynoso, suboficial auxiliar Rodolfo Godoy, cabo principal Oscar Gardenal y suboficial auxiliar Miguel De Robles.

Tripulación N.º13:

Mayor Antonio Bruno, vicecomodoro Rubén Moro, mayor Hugo Maldonado cabos principales Ricardo Figueroa y Delfino Fretes, suboficiales principales Julio Daverio y Juan Luján.

Tripulación N.º14:

Capitán Víctor Borchert, comodoro Roberto Mela, mayor Pedro Maye, capitán Hernán Daguerre, suboficial ayudante Carlos Moyano, suboficial auxiliar Hugo Castellini, cabo principal Carlos Sosa, suboficial ayudante Roberto Carabajal y suboficial auxiliar Carlos Paoloni.

Tripulación N.º15:

Capitán Rubén Martel, capitán Carlos Krause, vicecomodoro Hugo Meisner, cabo principal Miguel Cardone, cabo principal Carlos Cantezano, suboficial principal Julio Lastra y suboficial ayudante Manuel Albelos.

Escuadrón II F-28¹⁴⁵

Pilotos Etapa III:

Vicecomodoros Manuel Villagrán, Norberto Trillini, Eduardo Amores, Ángel Toribio, Oscar Bahamondes, mayores Raúl Echenique, Francisco Serrat, Carlos González, Héctor Pupek, capitanes Damián Peterson, Agustín Miguez, Antonio Fazio Carreras, Adán Dávila, José Novelli y Ricardo Altamirano.

Pilotos Etapa II:

Vicecomodoros Vicente Manuel Hermida y Pascual Soler, mayores Walter Barbero, Víctor Alba, Raúl Iriberri, Rubén Ábalos Aliaga y Luis Sabolo, capitanes Alberto Borsato, Ángel Carrizo, Juan Giménez y Miguel González.

¹⁴⁵ Realizó vuelos durante la fase de asalto aéreo del Plan Aries 82, durante el Puente Aéreo en abril y luego vuelos troncales desde la Zona del Interior (ZI) a los lugares de redistribución de personal y carga.

Mecánicos De Vuelo:

Suboficiales principales Julián Rodríguez, Manuel Tessi y Roberto Verdu, suboficiales ayudantes Miguel A. Gonzales y Héctor García, cabos principales Juan Olmedo, Jorge Gamba, Juan Medina y Juan Osoros, cabos primeros Guillermo Ramírez, Gerardo Roldán, Osvaldo Puñet y José Maldonado.

Auxiliares de carga:

Suboficial mayor Antonio Pereyra, suboficiales ayudantes Enrique Prince y Juan Muñoz, suboficiales auxiliares Hugo Ochoa, Raimundo Álvarez, José Amaya, Carlos Martínez y Carlos Verasay, cabos principales Ramón Méndez, Carlos Aragón, Juan Conde, Rafael R. Cohn y Oscar H. Dramisino.

Escuadrón IV F-27¹⁴⁶**Pilotos:**

Vicecomodoros Jorge Benavente, Carlos Velazco, Mario Andelique, José Ribeiro, Jorge Novais, Ricardo Quellet, Juan E. Rivarola, Luis Ronconi y Héctor Vanden, mayores Osvaldo Botto, Roberto Montaldo, Mario Núñez, Adolfo Rodríguez, Juan M. Rodríguez y Ramón Díaz, capitanes Hugo Olmos, Julio Mirgone, Guillermo Testoni y Carlos Filippi, primeros tenientes Ricardo Grunale y Eduardo Rodríguez.

Mecánicos de vuelo:

Suboficiales mayores Gustavo Mayer y Amílcar Reyes, suboficial auxiliar Antonio Conde, cabos principales Eduardo Docters, Misael Lombardo y Manuel Rojas, cabos primeros Eduardo Muñoz, José Brandana, Mario Simón y Orlando Domínguez.

Auxiliares de carga:

Suboficial mayor José Germann, suboficiales ayudantes Luis Ríos, Mauricio Ceballos, Miguel Alonso y Esteban Godoy, suboficiales auxiliares Alberto Lorenzi, Alberto Campelo y Alfredo Albertengo, cabos principales, Daniel Medina, Luis Zenteno, Oscar Heredia, Anselmo Abasto, Carlos Bassano y Walter Morelli, cabos primeros Roberto Herger, Ramón Contreras y Santiago Cabral.

Escuadrón V B-707¹⁴⁷**Pilotos:**

Vicecomodoros Eduardo Fontaine, Luis Castiella López, Jorge Riccardini, Juan Paulik, Otto Ritondale, Joaquín Argüelles Benet, Héctor Cid, Horacio Genolet, Marcelo Conte, José Baroni, Rodolfo Muñoz y Rubén Montenegro, mayores Walter Barbero, Juan Carlos Ossa y Armando Buirra.

Navegadores:

Vicecomodoros Mauro López y Adrián Speranza, y mayor Walter Videla.

Mecánicos:

Suboficiales Mayores Carlos Blazek y Guillermo Oviedo suboficiales principales José Ramos, Flavio Lucion, Armando Rosales y Andrés Hustey, suboficiales ayudantes Nicolás Zarate, Diego Callejón y Héctor García, suboficiales auxiliares Carmelo Bessi y Ángel Salvador, cabos principales Jorge Amengual y Luis Acevedo.

¹⁴⁶ Realizó vuelos de exploración y reconocimiento, búsqueda y rescate y traslados desde la ZI a los lugares de distribución de personal y material.

¹⁴⁷ Realizó vuelos de exploración y reconocimiento lejano, logísticos al exterior y desde la ZI a los lugares de redistribución de personal y material.

Auxiliares de carga y despacho:

Suboficiales mayores Conrado Ghietto, Casimiro Martínez, Miguel Diap, Adolfo Recalde, Oscar Vignolo, Guillermo Nóbile, Aroldo Bonorino y Enzo Simeone, suboficiales principales Ernesto Wagner y Manuel Rivarola.

Personal integrante del Equipo Control de Combate (ECCO) y pararrescates desplegados en las islas Malvinas:

Primeros tenientes Rodolfo Yuse, Daniel Lambri, Horacio Alzamora, suboficial principal Máximo Oviedo, suboficial ayudante Eduardo Guzmán, suboficiales auxiliares Oscar Ochoa, Julio Barros y Oscar Espíndola, cabos principales Rafael Messuti y Jorge Capellino, cabos primeros Alberto Gómez, Rubén Palacios, Rodolfo Fernández y Hugo Lepez, cabos José Orazi, Carlos Trimboli, Carlos Gómez, Juan José Fumez, Hugo Ferreyra, César Roca, Daniel Cuello, Fernando Roldán y Miguel Quiroga.

Personal que integró el Elemento de Control de Transporte Aéreo (ECTA) y posteriormente la Terminal Aérea de cargas en Puerto Argentino:

Capitanes Juan Hrubik, Guillermo Cardetti y Carlos Stocco, suboficial principal José Cabrera, suboficial ayudante Carlos Martínez, y suboficiales auxiliares Eduardo Fattore, Carlos Cortez, Julio Barros y Juan Lanzani, cabo principal José Gauto y cabo Juan José Fumez.



Aerolíneas Argentinas¹⁴⁸

Boeing 737

Pilotos:

Comandantes Juan Andino, Martín Arana, Roberto Arostegui, Eduardo Blau, Osvaldo Canepa, Mario Cerrezuela, Nestor Echeverría, Juan Ferrari, César Gatti, Miguel Giroud, Martín Kriegjer, Ernesto Langhoff, Osvaldo Larumbe, Daniel Mauriño, Antonio Medina, Jorge Pérez Tamayo, Alberto Paracampo, Horacio Reinoso y Hugo Solimo.

Boeing 707

Pilotos:

Comandantes Ramón Arce, Juan Carlos Ardalla, Leopoldo Arias, Jorge Aydar Paz, Mario Bernard, Valentín Biro, Horacio Botte, Jorge Prelooker, Gazio Bresciani, Rubén Cudicio, Gustavo De Gainza, Norberto Feo, Luis Giordano, Carlos Gutiérrez Morchio, Carlos Lefevre, Ángel Levaggi, Héctor Brutti, Enrique Busch, Ricardo Contreras, Luis Cuniberti, Juan Lombardini, Jorge Minuzzi, Hilario Moglia, Rafael Pichiello y Juan Carlos San Juan.

Técnicos de vuelo:

Daniel Amin, Osvaldo Beccan, Carlos Bielli, Carlos Camacho, Miguel Carrizo, Norberto Cobelo, Marcelo Lima, Oscar Marandet, Carlos Matricardi, Raúl Méndez, Vicente Menéndez, Alberto Mendoliccio y Rodolfo Zambonini.

Navegadores:

Héctor Marín y Luis Pagani

¹⁴⁸ La línea B-737 realizó vuelos del Puente Aéreo durante el mes de abril, desde Comodoro Rivadavia y Río Gallegos a Malvinas y troncales desde la ZI hasta los lugares de redistribución de personal y material. La línea B-707 efectuó vuelos al exterior y troncales desde la ZI hasta los lugares de redistribución de personal y material.

Comisarios:

Carlos Bernard, Florencio Molina Campos y Carlos Terranova.

Austral Líneas Aéreas

BAC 1-11¹⁴⁹

Pilotos:

Comandantes Mariano Iribarne, Aldo Ríos y Bernardo Schönfeld, primeros oficiales Juan Bassini, Jorge Canese y Eladio Gosso.

Técnicos:

Ingeniero Raúl Pernigotti, mecánicos Aldo Comisso, Víctor Connor y Carlos Ruiz, electricista Hugo Zachert.

Auxiliar de carga Hugo Cochello.



¹⁴⁹ Realizó vuelos en abril entre Comodoro Rivadavia y Malvinas.

Tercera parte

45 días de guerra



Capítulo 8

Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea Argentina



«Ese día la Fuerza Aérea Argentina atacó a nuestra Fuerza de Tareas realmente con mucha dureza».

Margaret Thatcher, Diario personal

Meteorología

Un centro de alta presión ubicado entre Malvinas y Río Gallegos producía en Puerto Argentino nubosidad baja y media quebrada, con vientos no superiores a los 18 km/h. Por la tarde se iría despejando paulatinamente con vientos en disminución.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: cubierto con nubes bajas a 600 metros, buena visibilidad, viento a 18 km/h.
- Río Gallegos: parcialmente cubierto con nubes bajas a 900 metros, buena visibilidad, viento a 18 km/h.
- Río Grande: cubierto con nubes bajas a 100 metros, visibilidad 4 km reducida por neblina, viento a 24 km/h.
- Trelew: parcialmente cubierto con nubes bajas a 300 metros, buena visibilidad, viento a 15 km/h.
- San Julián: cubierto con nubes bajas a 100 metros, visibilidad 10 km reducida por neblina, viento a 15 km/h.
- Santa Cruz: cubierto con nubes medias y bajas a 600 metros (3/8)¹⁵⁰, buena visibilidad, viento a 15 km/h.

Situación de la Fuerza de Tareas británica

En la isla de Ascensión el Estado Mayor de la Task Force, reunido a bordo del HMS *Fearless*, había fijado tres objetivos iniciales:

- Ejecutar desde allí una serie ataques selectivos contra la Guarnición Conjunta Malvinas, reunir inteligencia y ganar la superioridad naval y aérea.
- Navegar hacia la Zona de Exclusión y permanecer embarcados hasta encontrar un punto de desembarco.
- Establecer una cabeza de playa en las islas y, por tierra, avanzar hacia Puerto Argentino.

Si bien reconocían que el mayor peligro para la flota eran los cinco misiles Exocet de los Super Étendard de la Armada Argentina, la principal amenaza la constituían los cuatro escuadrones de cazabombardero A-4B/C de la Fuerza Aérea. A través de la aviación naval de los Estados Unidos, los británicos disponían de información sobre las capacidades de dichas máquinas. Por ese motivo, y porque conocían la superioridad numérica de las fuerzas argentinas, desde un comienzo se descartó desembarcar el primer día por modo naval o por helidesembarco.

De todos modos, como dudaban de la convicción argentina de luchar por la posesión de las islas Malvinas y aseveraban jocosamente que iba bastar una amenaza telefónica de Margaret Thatcher al general Galtieri, decidieron efectuar una demostración de fuerza, simular un desembarco, intimar la rendición, evaluar la respuesta y, al mismo tiempo, infiltrar fuerzas especiales¹⁵¹.

Al respecto, según información de la ROA al CIC de Malvinas, dos días antes del inicio de las hostilidades ya se observaron movimientos de helicópteros, que habrían infiltrado comandos británicos en distintos puntos de la isla a efectos de obtener información del despliegue de las fuerzas argentinas¹⁵².

¹⁵⁰ Índice X/8: proporción de cielo cubierto con nubes bajas; de este modo, 8/8 es cielo totalmente cubierto con nubes, 4/8 la mitad del cielo cubierto, y así sucesivamente.

¹⁵¹ PAUL EDDY, MAGNUS LINKLATER y PETER GULLAM, *The Falklands war, The full History*, Sphere Books, Londres, 1982, págs. 181 a 185.

¹⁵² Testimonio del brigadier VGM (R) Alberto A. Catalá a la Comisión BANIM.

El 30 de abril, el grueso de las unidades británicas se hallaba a 400 km al noreste de Puerto Argentino. Recién arribado al buque insignia portaviones *Invincible*, el comandante de la Task Force, almirante John Woodward, ordenó comenzar al día siguiente la Operación Corporate para reconquistar las islas. La flota previó la acción de tres grupos aeronavales:

- Grupo 1. A 185 km al noroeste de Puerto Argentino, compuesto por el portaviones *Invincible* con ocho Sea Harrier del Escuadrón 801 y por buques escoltas para misiones de defensa aérea.
- Grupo 2. A 180 km al este-noreste de Puerto Argentino, compuesto por el portaviones *Hermes* con doce aviones Sea Harrier del Escuadrón 800, y por buques escoltas para atacar objetivos de superficie y de reconocimiento.
- Grupo 3. Al este de las islas, en la Zona Logística de Remolque y Reparaciones (TRALA¹⁵³), el grupo estaba compuesto por unidades navales de transporte, helicópteros y lanchones anfibios en espera para avanzar y efectuar tareas en el terreno.

A partir de la experiencia obtenida en la recuperación de las islas Georgias del Sur, Woodward apreció que si neutralizaba la flota de mar argentina, tendría posibilidades de lograr que el comandante de las fuerzas conjuntas argentinas en Malvinas se rindiera frente a una demostración de poder militar contundente. Asimismo, confiaba en el pronóstico meteorológico que anunciaba techos por debajo de los mínimos en el continente, que impedirían la operación de los aviones de combate desplegados en el sur patagónico.

Bombardeo a la BAM Malvinas (Operación Black Buck)

Los británicos daban una gran importancia estratégica a la neutralización de la pista de la BAM Malvinas y a cortar los vínculos de abastecimiento aéreo con el continente. Con ese propósito, el jefe de la Royal Air Force, *Air Chief Marshall* Michael Bentham, puso en ejecución la Operación Black Buck (Carnero Negro) el 30 de abril a las 19:30 hora argentina. En ese momento, desde Wideawake en la isla Ascensión, despegaron dos bombarderos de largo alcance Avro 698 Vulcan, matrículas XM-598 y XM-607, al mando del *Sqdn. Ldr.* John Reeve y el *Flt. Lt.* Martin Withers respectivamente. Cada aeronave iba cargada con veintiuna bombas de 1000 libras con variados retardos de explosión.

El objetivo primario era destruir la pista de la BAM Malvinas, alcanzar la defensa terrestre alrededor del aeródromo y, de modo especial, servir como factor disuasivo, ya que los blancos continentales estarían al alcance de los aviones de la RAF.

La operación aérea estuvo planificada y ejecutada con asistencia de once aviones Handley Page Victor K-2 de los Escuadrones RAF 55 y 57. Uno de los Vulcan y un Victor eran reservas, por lo que poco después del despegue, el XM-598 regresó y la misión quedó a cargo del XM-607.

Los aviones tanques se reabastecieron entre sí para lograr mayor alcance en el último punto de asistencia al Vulcan. Entre tanto, el bombardero recargó en los puntos intermedios. En el vuelo de ida, debió acoplarse a cinco veces para recargar y alcanzar el blanco a 7200 km. De regreso, se montaría una operación similar con el resto de los Victor K-2 para cubrir en total 14.400 km entre ida y vuelta.

Mientras el Vulcan volaba hacia las islas, el comando del Componente Aéreo Malvinas, advertido del sostenido avance de la Fuerza de Tareas británica, ordenó a la 01:00 de la madrugada la alerta total a las BAM Malvinas y Cóndor. Los hombres designados montaron una acentuada vigilia coordinada por el CIC —esa noche a cargo del mayor Alberto Kajihara— en comunicación permanente con la Central de Operaciones Antiaéreas

¹⁵³ TRALA: *Tug, Repair and Logistic Area*, en sus siglas en inglés.

Conjunta¹⁵⁴ (COAaCj), con los observadores de la ROA y con el radar Westinghouse TPS-43 del VyCA. Todos funcionarían sin interrupción.

En la isla no se había recibido una alerta de inteligencia, ni siquiera una advertencia sobre la posibilidad de que un bombardero Vulcan pudiera volar y atacar la BAM Malvinas desde la isla Ascensión; por lo cual, ni el sistema de vigilancia ni la defensa antiaérea estuvieron preparadas para afrontar un ataque de esas características. Durante el turno nocturno, el radar TPS-43 fue configurado para que la pantalla del navegador tuviera una visualización de 360° centrada en Puerto Argentino a máximo rango (220 millas/407 km), vigilando así los movimientos propios y los británicos.

La captación del radar se configuraba en modo descentrado, con expansión cambiante y variaciones de video que permitía detectar móviles aéreos y/o navales en las dos principales formas de búsqueda: mediano alcance (de 185 a 277 km, cubría la posición de la Task Force), y corto alcance (helicópteros y buques próximos a Puerto Argentino).

Los artilleros en las baterías de 20 y 35 mm estaban en alerta listos para disparar al menor movimiento. Como en los días anteriores, en la tarde del 30 de abril, el mayor Hugo Maiorano, desde el Puesto de Comando de Artillería Antiaérea (PCAAa), había reiterado que, al caer la noche, el aeropuerto se cerraba para toda operación aérea y quedaban vedados los movimientos terrestres desde y hacia el aeropuerto, impartiendo la directiva de que todo lo que se moviera, aéreo o terrestre, debía ser tratado como enemigo.

Luego del último reabastecimiento de combustible, a 450 km de la BAM Malvinas, el Vulcan XM-607 inició un descenso escalonado hasta volar rasante a 90 metros de altura¹⁵⁵. A 75 km de distancia, ascendió para confirmar la posición con respecto a las islas y continuó subiéndolo hasta 3000 metros para realizar la corrida final de tiro con rumbo 235°.

Sobre la base del patrón de vuelo adoptado, el agresor siempre voló debajo de la cobertura del TPS-43 y no fue detectado hasta entrar en la zona de ecos fijos (*clutter*¹⁵⁶ terrestre y de mar). El mayor Kajihara, jefe de turno en el CIC, informó que, entre 10 y 15 minutos antes del ataque, el radar captó en una vuelta de antena un eco en el sector norte y que la primera alarma concreta, 30 segundos antes de que estallara la primera bomba, se dio desde el Puesto de Observación Aérea N.º 9 (POA 9) instalado 30 km al noroeste de Puerto Argentino, que escuchó el pasaje de un poderoso reactor. No hubo tiempo de difundir la alarma roja.

De cualquier forma, el avión fue detectado a 8 km por el radar Skyguard de la batería Oerlikon GDF-005 de 35 mm del Ejército, de turno operativo y único radar apostado en la BAM Malvinas. El jefe de batería informó por teléfono de campaña a su superior, teniente primero Jorge Reyes, instalado circunstancialmente en el Puesto de Comando de Artillería Antiaérea (PCAAa), y solicitó temperamento a adoptar. Este le indicó que esperara, ya que debía a recabar información a la COAaCj. Como el incursor seguía avanzando, el jefe de batería volvió a llamar, anunció que la aeronave estaba a 6 km y requirió con urgencia temperamento a seguir. Otra vez, su superior le indicó que esperara. Esta conversación fue escuchada en tiempo real por el jefe de la 3ª Batería, primer teniente Oscar Spath. Como no recibió la orden de «fuego libre», el jefe de la batería no repelió el ataque.

A las 04:40, con rumbo noreste-suroeste, el Vulcan realizó la corrida final y arrojó las bombas. La primera impactó en el borde de la pista —a 400 metros de la cabecera 26— dejándola parcialmente fuera de servicio. Las otras veinte bombas cayeron en sentido transversal a la pista hacia la aerostación, el patio de carpas, la antena del radar Elta 2106 y

¹⁵⁴ La resolución N.º 1 del 31 de enero de 1969 elaborada por el Estado Mayor Conjunto, y promulgada en esa circunstancia por el Comité Militar, asignaba a la Fuerza Aérea como responsabilidad primaria entre otras, la responsabilidad a cargo por la planificación y ejecución del sistema de Defensa Aérea Conjunta.

¹⁵⁵ ROWLAND WHITE, *Vulcan 607*, Corgi, Reino Unido, 2007. Ver también RODNEY BURDEN y otros, op. cit., págs. 363 a 365.

¹⁵⁶ *Clutter*: término usado para los ecos no deseados en los sistemas electrónicos, particularmente con referencia a los radares.



Cráter de una bomba de 1000 libras lanzada por el Vulcan el 1 de mayo. La maquinaria pesada del Escuadrón Construcciones se apresta a rellenar el enorme pozo

Gentileza: Archivo G1 Construcciones

el PCAAa. Con diferentes retardos, para atemorizar y dificultar las tareas de salvamento y remoción de escombros, fueron estallando en forma aleatoria durante más de tres horas.

A 50 metros del PCAAa, sobre un montículo de tierra que sobrepasaba la altura del refugio, explotó una bomba¹⁵⁷. Enormes trozos de tierra cayeron sobre el techo del Puesto de Comando que logró resistir el embate. En una oscuridad total, se oyeron gritos provenientes de un grupo de hombres que, a lo lejos, se movían aturcidos, desorientados y a medio vestir. Los artilleros los guiaron con linternas hasta su refugio. La bomba había estallado cerca de la carpa que ocupaban y la destruyó. El conscripto clase 62, Ricardo Raúl Romero, perteneciente a Infantería de Marina, murió en el acto.

El suboficial mayor Hugo Gómez de la Fuerza Aérea fue aplastado por la carpa, un golpe le abrió el cuero cabelludo y la tierra levantada por la explosión lo enterró casi por completo. Gómez rezaba y pedía ayuda a los gritos. El cabo Oliva oyó el pedido y con gran esfuerzo logró desenterrarlo. El suboficial respiraba penosamente. Médicos, enfermeros y camilleros salieron de inmediato de la carpa sanitaria para asistir a los heridos, guiándose con sus linternas, por los gritos de los heridos o los pedidos de auxilio de sus camaradas. La ambulancia del Puesto de Socorro (PUSO) seguía a la luz de las linternas, a muy baja velocidad para el traslado de heridos. Entretanto, en el edificio de la aerostación, el capitán Dante Dovichi había sufrido serios traumatismos en la columna a causa de la onda expansiva que lo arrojó por las escaleras de la torre de vuelo.

Una vez recogidos los heridos en la carpa sanitaria, se los dividió según la urgencia del *triage*¹⁵⁸, se los compensó hemodinámicamente, se hicieron las suturas superficiales y se brindó máscara de oxígeno a quien lo necesitara.

¹⁵⁷ Informe del mayor Hugo A. Maiorano, jefe del Escuadrón de Artillería Antiaérea de la Fuerza Aérea Argentina en la Base Aérea Militar Malvinas.

¹⁵⁸ *Triage*: término francés que se emplea en el ámbito de la medicina para clasificar a los pacientes de acuerdo con la urgencia de la atención.

A consecuencia del ataque, la Fuerza Aérea Argentina sufrió las primeras bajas: los soldados clase 63 Guillermo Ubaldo García y Héctor Ramón Bordón, pertenecientes a las compañías de tropa de la I y IX Brigada, respectivamente. Ambos se encontraban apostados como centinelas cerca de unas carpas del Escuadrón cuando fueron sorprendidos por el bombardeo, y no lograron protegerse a tiempo.

Poco después del ataque y hasta la salida del sol, los integrantes del Escuadrón de Construcciones se abocaron a reparar la pista y simular un enorme cráter a fin de engañar a la inteligencia británica sobre el resultado del bombardeo. Primero taparon el cráter —que afectaba la mitad del ancho de la pista— y luego, por encima, colocaron una capa de cemento de fraguado rápido, acorde con el grosor de la calzada. Entonces, se percataron de la diferencia de color del piso y así nació la idea de «manchar» la pista con barro y simular otros cráteres. Además de la obturación de la primera bomba, se hicieron tres «manchas» más¹⁵⁹. Todo permite suponer que se logró el efecto, pues la prensa británica difundió que la pista había sido neutralizada, cuando en realidad estaba operativa en un cien por ciento.

A las 06:00, el mayor Hugo Maiorano, jefe del Escuadrón de Artillería Antiaérea, instalado en el PCAAa, confirmó al CIC que su puesto estaba sin novedad. Ordenó encender el radar de la batería Superfledermaus de 35 mm para realizar vigilancia aérea, ya que el sistema de control de tiro estaba fuera de servicio desde la noche del 28 de abril. El radar funcionaba con buena ganancia.

A las 07:15, ambos radares de la artillería antiaérea —el Superfledermaus y el Skyguard de Ejército— captaron, en simultáneo, una incursión aérea desconocida. Los «bandidos» se acercaban desde el este. Ubicados en dirección al faro Cabo San Felipe —en el cabo homónimo, extremo oriental de la península de Freycinet—, se distinguían bien alto dos puntos oscuros que dejaban tras de sí sendas estelas blancas. Como los vuelos propios sobre la BAM Malvinas estaban vedados, los artilleros argentinos asumieron que se trataba de dos Sea Harrier, por lo cual, en contraposición a lo ocurrido más temprano, el cabo Albornoz del cañón 303 Oerlikon de 35 mm abrió fuego sin esperar la orden, actitud que fue imitada por el resto de los Fierros¹⁶⁰.

Sin embargo, los incursores no eran tales, sino los dos primeros Mirage argentinos que llegaban a las islas. Debido a un corte momentáneo de las comunicaciones entre el CIC y la BAM Malvinas, no se había advertido al PCAAa el movimiento de los M-III EA.

Los aviones pasaron en dirección este-oeste, por fortuna bien alto, fuera del alcance de las municiones que se autodestruían antes de alcanzarlos. Desde las cabinas se veía una luz amarillo-rojiza y luego una diminuta nube gris oscura, muy por debajo de los aviones. Los M-III llegaron a la altura de Puerto Argentino y retornaron al continente.

A las 08:00 explotó la última de las veintiuna bombas arrojadas por el Vulcan.

* * *

En resumen, si bien el bombardeo estratégico causó las bajas de dos soldados de Fuerza Aérea y afectó la pista y las instalaciones, no logró neutralizar el aeródromo. La mayoría de los daños fueron en el área de las carpas, cerca de los edificios del aeropuerto, donde había estado alojada la tropa que, esa noche, preventivamente había sido desplazada, lo que evitó mayor cantidad de víctimas.

Si el daño fue relativo, el enorme despliegue de la Operación Black Buck se justificó porque logró los restantes objetivos: afectar a la defensa terrestre y servir como factor disuasivo.

¹⁵⁹ Testimonio del comodoro VGM (R) Héctor Rusticcini a la Comisión BANIM, por entonces jefe del Escuadrón Base de la BAM Malvinas, con el grado de mayor.

¹⁶⁰ Fierros: indicativo genérico de los cañones antiaéreos de la Fuerza Aérea Argentina.

Para los aviadores navales británicos, la Operación Black Buck fue un esfuerzo inútil que hubiera sido más eficiente y económico si lo realizaban los cazabombarderos embarcados¹⁶¹.

A pesar del despropósito apreciado, el Estado Mayor de la FAS infirió que este tipo de operación no sería la única y que seguramente habría de repetirse. Se implementó un nuevo y mejorado esquema defensivo como objetivo inmediato de acuerdo con los medios disponibles; y se evaluó el riesgo que podrían correr algunos blancos continentales, si las acciones bélicas no favorecían al Reino Unido.

Tras sobrellevar el primer ataque contra el principal blanco a defender, el sistema de defensa aérea del Componente Aéreo Malvinas (vigilancia, control aéreo y artillería anti-aérea) ajustó los procedimientos. A partir de ese momento, nada sería igual.

Operaciones aéreas del 1 de mayo

A las 04:43, informada del ataque, la Fuerza Aérea Sur, porque así lo establecía la misión, alertó a las unidades que le dependían para rechazar nuevas incursiones aéreas contra Malvinas y dispuso la salida de interceptores M-III EA y M-5 Dagger en tareas de cobertura aérea defensiva, a órdenes del Centro de Información y Control (CIC) Malvinas.

Primeras órdenes fragmentarias de la Fuerza Aérea Sur

OF 1090. Dos M-III EA, indicativo FIERA, armados con un misil de alcance medio Matra 530 EM¹⁶², más dos misiles de combate Matra 550 Magic IR¹⁶³ y cañones. Versión “Hotel” de dos tanques externos de combustible de 1700 litros. Misión: cobertura aérea defensiva sobre Puerto Argentino. Tripulantes: mayor José Sánchez (I-019) y capitán Marcos J. Czerwinski (I-014). Despegaron de Río Gallegos a las 06:40.

OF 1091. Dos M-5, indicativo TORO, armados con dos misiles aire-aire Shafrir IR y cañones. Versión “India” de tres tanques externos de combustible de 1300 litros. Misión: cobertura aérea defensiva sobre Malvinas. Tripulantes: capitán Carlos Moreno (C-437) y teniente Héctor Volponi (C-430). Despegaron de Río Grande a las 07:45.

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

Cuando los M-III EA estaban a 90 km del radar de Malvinas, el controlador les ordenó interceptar cuatro ecos que, a 220 km de Puerto Argentino, orbitaban en aparente espera a 5500 metros. Configurados con misiles aire-aire, los Sea Harrier del portaviones *Invincible* realizaban una sombrilla aérea para interceptar cualquier ataque de la aviación de combate argentina contra la flota¹⁶⁴. Las PAC se relevaron en vuelo y evitaron enfrentar a los cazas argentinos, ya que en altura no representaban una amenaza.

La sección FIERA inició el descenso en rumbo directo a los aviones británicos, para iniciar una presentación de frente. Minutos después, el controlador radar les informó que los blancos habían puesto proa a Puerto Argentino y que, en descenso, se aproximaban por el radial 060°. Cuando los Sea Harrier llegaban a los 75 km del aeródromo, el radar los perdió en pantalla. Sin bajar de 6900 metros, la sección de M-III volvió hacia la BAM Malvinas y, en columna, la circunvoló en espera de que se detectara un blanco aéreo hostil.

Desde lo alto los M-III distinguieron los destellos de la artillería antiaérea argentina que, suponían, estaba repeliendo una incursión británica, cuando en realidad las baterías de 35 y 20 mm

¹⁶¹ SHARKEY WARD, *Sea Harrier over Falkland*, Londres, Ed. Cassell, 2000, pág. 186. El Lt. Cdr. Nigel “Sharkey” Ward fue jefe de escuadrón de Sea Harrier durante el conflicto.

¹⁶² EM: de guía electromagnética.

¹⁶³ IR: de guía infrarroja.

¹⁶⁴ SHARKEY WARD, op. cit., pág. 198.

les tiraban a ellos. Tras dieciocho minutos de espera, con 200 litros de combustible por debajo del mínimo establecido, debido a que el radar no captaba blancos para asignar, los FIERA regresaron a la BAM Río Gallegos, en donde aterrizaron a las 08:38.

Primer combate aéreo

En el ínterin, con el mismo propósito de desempeñarse como alerta en vuelo e interceptar los ataques aéreos a las bases aéreas argentinas, la FAS había ordenado la partida desde Río Grande de la sección TORO, dos interceptores M-5. Despegaron nocturno con peso máximo, en una pista muy corta, con abundante lluvia y con el techo de nubes bajo. A 90 km de Puerto Argentino, con 9500 metros cerca de las 08:25, se comunicaron con el radar de Malvinas. El controlador les informó que en ese momento aviones Sea Harrier atacaban el aeropuerto y los guio hacia una PAC que patrullaba a 220 km de ellos. Pusieron rumbo 020° y el capitán Moreno ordenó pleno gas seco (motor a pleno sin poscombustión). El teniente Volponi le formaba a la izquierda, a 500 metros laterales y 10° atrás.

Minutos después el radar les avisó que los enemigos se encontraban a 55 km con rumbo opuesto. Moreno pidió que los presentara de costado para disponer de un menor ángulo que le permitiera entrar en el cono de cola para el lanzamiento de su Shafrir. Cuando los tuvo a 17 km de frente y a 1,8 km al costado derecho, Moreno ordenó eyectar los tanques externos de ala y retener el central externo para aprovechar el combustible.

En el momento en que el controlador radar les avisó que se cruzaban, soltaron el último tanque, pusieron poscombustión y cerraron fuerte hacia el lado de los Sea Harrier. Volaban a 6700 metros de altura; los británicos a 5500. Entre nubes, evolucionaron en círculos tratando de verse mutuamente. Volponi gritó: «¡Misil a la izquierda!». Para eludirlo, Moreno realizó un violento viraje de 8,6 G que le provocó visión negra¹⁶⁵. Se recuperó al reducir la maniobra.

A Moreno le asombró cómo evolucionaban los Sea Harrier, casi se «paraban» en el aire e invertían el rumbo. Guiados por los respectivos controladores de superficie, los cazas argentinos y británicos intentaron sorprenderse. Sin poder precisar el tiempo, que a Moreno le pareció eterno, con 2450 litros de remanentes (mínimo para volver) pusieron poscombustión y ascendieron, rumbo a Tierra del Fuego. El controlador les dijo que los enemigos también se alejaban.

La sección de Sea Harrier estaba compuesta por el *Lt. Cdr.* Robin Kent y el *Lt.* Brian Haigh del Escuadrón 801, cuyo relato es coincidente y confirma que lanzaron dos misiles Sidewinder fuera de alcance¹⁶⁶.

En el regreso, la sección TORO contactó con el radar de Río Grande que le sugirió dirigirse a Río Gallegos por condiciones meteorológicas marginales. Se descartó la indicación y se hizo la entrada a Río Grande por instrumentos con mínimo techo de nubes. Aterrizaron a las 09:45, sin inconvenientes.

Organización de la ofensiva aérea embarcada británica

El almirante John Woodward ordenó a la aviación embarcada atacar las bases aéreas en Malvinas y patrullar con aviones de caza las probables rutas de aproximación. Asimismo, dispuso que una flotilla menor compuesta por un destructor y dos fragatas hostigara las posiciones de defensa de la BAM Malvinas desde el sudeste de Puerto Argentino.

¹⁶⁵ Efecto que se produce con la alta aceleración, cuando el flujo sanguíneo, en vez de acompañar el movimiento del cuerpo, se dirige a los pies dejando el cerebro momentáneamente sin irrigación suficiente; en ciertos casos, puede causar la pérdida de conocimiento.

¹⁶⁶ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 210.

Tres escuadrillas de Sea Harrier¹⁶⁷ (doce aviones) del Escuadrón Naval 800 despegarían del portaviones *Hermes* a las 07:50 y atacarían, a las 08:30, la BAM Malvinas y la BAM Cóndor. Se les asignó las siguientes tareas:

Primera escuadrilla de cuatro Sea Harrier, indicativo RED, pilotos: *Lt. Cdrs.* Neil Thomas, Tony Ogilvy y Gordon Batt, y *Lt.* Clive Morrell. Bombardearía desde el noroeste con lanzamiento *Toss Bombing* (sobre el hombro) a las posiciones de la artillería antiaérea de la BAM Malvinas. Tres aviones portarían tres bombas de 1000 libras (454 kg) cada uno con espoletas de tiempo variable (VT), y el restante llevaría la misma cantidad y tipo de bombas, pero con espoletas instantáneas DA (*Direct Action*).

Segunda escuadrilla de cinco aviones, indicativo BLACK, pilotos: *Lt. Cdrs.* Andy Auld y Mike Blissett, *Flt. Lts.* Ted Ball, Robert Penfold y Dave Morgan (RAF). Dividida en dos secciones, desde el norte y noroeste atacarían en vuelo rasante las instalaciones del aeródromo y la pista. Cuatro aviones estaban equipados con bombas de racimo BL-755¹⁶⁸ y el restante con tres bombas de 1000 libras con espoletas DA.

Tercera escuadrilla de tres Sea Harrier, indicativo TARTAN, pilotos: *Lt. Cdr.* Rod Frederiksen, *Lts.* Mike Hale y Andy Mc Harg. Bombardearía la BAM Cóndor, en el istmo de Darwin. En vuelo rasante atacarían pistas e instalaciones, dos aviones con bombas BL-755 (CBU) y el restante con tres bombas de 1000 libras con espoleta DA.

Durante los ataques con Sea Harrier a ambas bases, se lanzarían en total 36 bombas entre BL-755 y de 1000 libras con espoletas instantáneas (DA) y con retardo (VT).

A partir de las 09:50, la dotación del *Hermes* debía reconfigurar todos los aviones para ejecutar tareas de defensa aérea y de reconocimiento fotográfico.

Ataque de Sea Harrier a la BAM Cóndor

Dos minutos después de que el Vulcan bombardeara la pista de la BAM Malvinas, el brigadier Luis Castellano le ordenó al vicecomodoro Wilson Pedrozo evacuar el Escuadrón Pucará hacia la Estación Aeronaval Calderón, en la isla de Borbón, para evitar pérdida de material si la BAM Cóndor era el blanco del próximo ataque¹⁶⁹.

Pedrozo convocó a los jefes de Escuadrón de la BAM y del Regimiento 12 de Infantería para coordinar la defensa de la base. Se ordenó alistar la artillería antiaérea y el radar Elta, y desplegar la compañía de seguridad a los pozos de zorro. En simultáneo los infantes del RI 12 ocuparon las posiciones de combate. Frente a la inminencia del amanecer, la actividad fue febril. Con las primeras luces, se trasladaron los helicópteros CH-47 Chinook y Bell 212 cerca del poblado a efectos de disimularlos y, tras desactivar la alerta roja para la artillería antiaérea, se ordenó que despegaran los aviones.

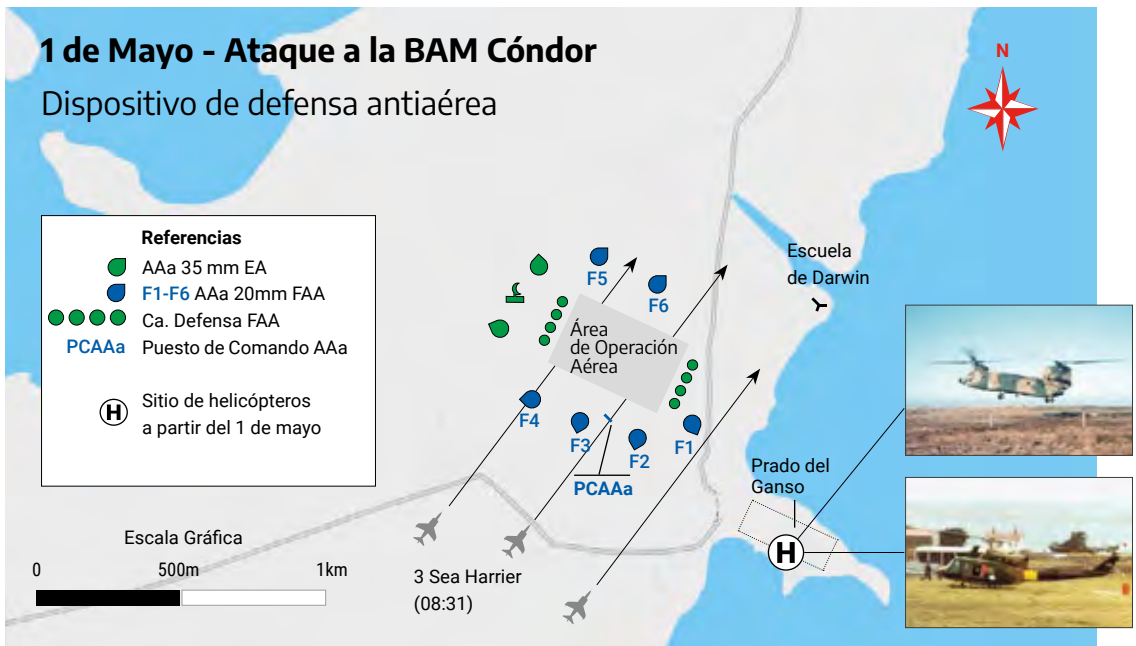
A las 07:30, aún en penumbras, la primera escuadrilla de Pucará integrada por los tenientes Alcides Russo y Roberto Címbaro inició el despegue. Los aviones debían recorrer unos 250 metros con pendiente en descenso que luego cambiaba a positiva, circunstancia que exigía atención al piloto y resistencia a la estructura, particularmente al tren de aterrizaje.

La primera sección despegó sin novedad; en cambio el tercer avión, el A-506 pilotado por el capitán Ricardo Grünert, rompió el montante de la rueda delantera y la máquina se clavó de nariz en pleno despegue. El piloto fue auxiliado por el capitán Roberto Vila que, a la carrera, cubrió los metros que lo separaban. Grünert había sufrido solo golpes menores. La pista quedó bloqueada, impidiendo que despegaran los restantes nueve Pucará.

¹⁶⁷ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., págs. 193 y 194.

¹⁶⁸ BL-755: bomba de racimo, pues se abre en el aire con un detonador y, antes de caer, descarga 147 submuniciones o minibombas de 1,18 kg cada una.

¹⁶⁹ Testimonio del brigadier VGM (R) Wilson Rosier Pedrozo a la Comisión BANIM. Este apartado se elaboró en base a su informe.



No se contaba con grúas ni vehículos de remolque. Sacar el avión de la pista en esas condiciones era una tarea compleja. El terreno estaba barroso, y el avión, completo de combustible y armamento. Finalmente, a las 08:15 la pista quedó liberada y se ordenó continuar la evacuación.

En esos momentos, sonó la alerta del radar Elta que había detectado un móvil aéreo en aproximación. Suponiendo que eran los aviones propios, no se transmitió la alarma, pero al repetirse la detección a solo 4 km, se vio a los Sea Harrier que se acercaban en vuelo rasante lanzando bombas convencionales y de submunición. El personal buscó refugio, sintió temblar el piso y el estruendo de las explosiones.

Una de las bombas impactó en el avión A-527 que el teniente Daniel Jukic ponía en marcha, rodeado de suboficiales mecánicos y armeros. El avión se incendió y las llamas produjeron la explosión gradual del armamento de a bordo. El área se convirtió en una trampa mortal para quienes asistían el avión.

Otra bomba sobrevoló el Puesto de Comando y explotó 60 metros más allá dejando un gran cráter en la turba. El resto del armamento arrojado estalló en diversos lugares de la pista, averiando a otros dos aviones, al material rodante, a los equipos de mantenimiento e hiriendo a más gente. El devastador ataque produjo un verdadero caos.

Por un lado, estaba el Pucará incendiado al que no podían acercársele para combatir el fuego que, a su vez, hacía detonar el armamento de a bordo. Los cohetes y las municiones salían disparados en todas direcciones, lo que transformó el rescate de los heridos en una suerte de cara o cruz, de ser alcanzados por un proyectil.

Los oficiales y suboficiales que intentaban socorrer a los heridos tenían que recorrer cierta distancia de rodillas o cuerpo a tierra para evitar la metralla. Llegaban hasta ellos, los arrastraban algunos metros, y luego los cargaban sobre sus espaldas hasta el Puesto de Comando, para ponerlos a salvo y recibir atención del personal de sanidad. El incendio y las explosiones duraron más de una hora.

Los primeros tenientes médicos Fernando Miranda Abos y Carlos Beranek, y los enfermeros suboficial auxiliar Oscar Pérez y cabo principal Domingo Sosa recibieron a los heridos y los colocaron en bolsas de dormir tendidas sobre el suelo. Después de realizar la atención sanitaria primaria, el primer teniente Miranda solicitó evacuar al hospital de

Puerto Argentino a los heridos más graves. La evacuación aeromédica se efectuó alrededor de las 09:00 con el helicóptero Chinook matrícula H-91. Los fallecidos quedaron en la base para ser sepultados cuando fuera posible.

Mientras tanto se había iniciado un incendio en una zona con arbustos de unos dos metros de alto, única forestación existente y escondite del polvorín de la BAM. Al mismo tiempo que un grupo atendía a los heridos, otro combatía el incendio con equipos manuales, pues el motor del vehículo contraincendio había sido destruido por una bomba. Después de un intenso esfuerzo, se controlaron las llamas justo cuando comenzaban a chamuscarse los cajones con municiones.

El saldo final del ataque aéreo fue de ocho muertos: el teniente Daniel Antonio Jukic; los cabos principales Mario Duarte y Juan Antonio Rodríguez; y los cabos primeros José Luis Peralta, Miguel Ángel Carrizo, José Alberto Maldonado, Agustín Hugo Montaña y Andrés Luis Brashich; además de 42 suboficiales heridos de distinta gravedad. (Carrizo falleció en el vuelo de traslado a Puerto Argentino, mientras que Brashich murió camino al Hospital Conjunto).

Además, un avión quedó destruido, dos fueron seriamente dañados, así como material terrestre y varios equipos de apoyo al vuelo. Pero más allá de las bajas y los daños materiales, la moral del personal se vio afectada. Los muertos y heridos, en su mayoría, eran armeros de aeronaves, lo que comprometía la operatividad de los aviones.

Y eso no fue todo. En las primeras horas de la tarde, el Comando, sin especificar de dónde había obtenido la información, advirtió que se habían detectado buques enemigos dirigiéndose al seno Choiseul, con la evidente intención de atacar la BAM Cóndor o desembarcar. Se reubicó entonces la artillería antiaérea cerca de la costa y se la sumó a la defensa contra un posible desembarco. Con el personal exhausto, sin dormir ni comer, se cumplió la orden hasta cerrarse la noche más oscura. Se esperó el ataque y se velaron las armas con el fresco recuerdo de los muertos. «Nunca viví una noche igual», diría el actual brigadier VGM (R) Wilson Pedrozo¹⁷⁰.

Escuadrón Pucará

Tras el ataque de Vulcan a Puerto Argentino, los desplazamientos preventivos se dieron a buen ritmo. Los helicópteros se trasladarían al poblado de Prado del Ganso, y los Pucará redesarían a la EAN Calderón. En la noche despejada, el personal de servicios balizó con bochones¹⁷¹ la cabecera opuesta de la pista, en tanto que las llamas de un tambor de 200 litros, con combustible ardiendo, marcaron el eje central. A las 06:00, la jefatura de la BAM Cóndor impartió las órdenes fragmentarias.

OF s/n (CAM). Cuatro IA-58, indicativo BAGRE, armados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones. Misión: reconocimiento ofensivo y traslado a la EAN Calderón. Tripulantes: capitán Ricardo A. Grünert (A-506), teniente Hernán R. Calderón (A-509), teniente Alcides T. Russo (A-529) y teniente Roberto F. Címbaro (A-523).

A las 06:45 se inició una lenta puesta en marcha con tan solo un equipo de arranque. Debido a la demora, el jefe de escuadrilla ordenó el despegue de la sección numeral. A las 07:05, mientras decolaba, Russo atravesó una depresión imprevista. Sin sustentación suficiente, se elevó y tocó tierra unos metros más adelante. Con el impacto, rompió el amortiguador de nariz, aunque pudo elevarse en el último tramo, rozando la baliza del final. Címbaro despegó sin novedad.

A las 07:30, después de lograr arrancar, Grünert ocupó la cabecera e inició la carrera sin advertir el hundimiento que había pasado el 3. Esta vez, el parante del tren de nariz cedió.

¹⁷⁰ RUBÉN OSCAR PALAZZI, *Malvinas: otras historias*, Buenos Aires, Ed. Claridad, 2006, pág. 190.

¹⁷¹ Lámpara portátil a mecha, alimentada con kerosene o JP1.

La máquina se arrastró unos metros hasta detenerse obstaculizando la pista. Con la ayuda de un tractor, se logró retirar el avión y se ordenó continuar el despliegue.

OF s/n (CAM). Cuatro IA-58, indicativo TIGRE, armados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones. Misión: reconocimiento ofensivo y traslado a la EAN Calderón. Tripulantes: capitán Jorge A. Benítez (A-552), teniente Néstor F. Brest (A-513), teniente Rafael J. Hernández (A-520) y teniente Daniel A. Jukic (A-527).

A las 08:15, la escuadrilla TIGRE comenzó la puesta en marcha.

Y a las 08:31, se produce el ataque de los Sea Harrier: la bomba que cae sobre el Pucará del teniente Jukic y mata al piloto y a siete suboficiales, el rescate de los heridos entre las explosiones y la metralla del armamento propio alcanzado por el incendio.

A las 09:10, en un CH-47, se evacuaron los heridos hacia el hospital de Puerto Argentino.

Mientras tanto, los tenientes Russo y Címbaro, los únicos que habían conseguido despegar, volaron durante tres horas, pues las otras bases estaban en alerta roja. A las 10:30 aterrizaron en la EAN Calderón. Russo llegó con el A-529 fuera de servicio por el incidente en el despegue de la BAM Cóndor.

El capitán Benítez, en el A-552, despegó a las 10:00 de la BAM Cóndor y regresó a las 12:00 sin haber aterrizado en la isla de Borbón porque halló la pista obstaculizada por el A-529.

Pasado el mediodía, continuó el traslado de los Pucará a la EAN Calderón.

OF s/n (CAM). Dos IA-58, indicativo TIGRE, armados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones. Misión: reconocimiento ofensivo sobre el estrecho de San Carlos y traslado a la EAN Calderón. Tripulantes: capitán Benítez (A-520) y teniente Hernández (A-552). Despegaron de la BAM Cóndor a las 13:00 y tras hacer reconocimiento ofensivo, aterrizaron en la EAN a las 14:20.

OF s/n (CAM). Dos IA-58, armados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones. Misión: reconocimiento ofensivo y traslado a la EAN Calderón. Tripulantes: tenientes Hernán R. Calderón (A-509) y Miguel A. Giménez (A-517). Despegaron de la BAM Cóndor a las 13:30 y regresaron en forma individual; el primero aterrizó a las 15:00 en la BAM Cóndor; al teniente Giménez se le ordenó reunirse en vuelo junto al teniente Brest y dirigirse a la BAM Malvinas.

OF s/n (CAM). IA-58, armado con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones. Misión: reconocimiento ofensivo y traslado a la EAN Calderón. Tripulante: teniente Néstor F. Brest (A-513). Despegó de la BAM Cóndor a las 14:00 y se reunió con Giménez en vuelo. Ambos se dirigieron a Puerto Argentino en lugar de la EAN Calderón por orden del comando del Componente Aéreo, pues se esperaba un desembarco en Darwin.

Se mantuvieron en circuito de espera cercano a la BAM Malvinas debido a la presencia de una PAC en la zona. El numeral 2 avisó por frecuencia radar de una emergencia en uno de los motores. Pasado el peligro, se autorizó el aterrizaje en la BAM Malvinas. Arribaron a las 15:00. El teniente Brest aterrizó con un motor plantado por bombo. Posteriormente, tras revisar el motor dañado del A-513, se comprobó el impacto de un proyectil 7,62 mm; sin duda había sido disparado por tropas argentinas ya que no se conocía que fuerzas británicas estuvieran operando en las islas¹⁷².

Recargado el avión, al teniente Giménez se le ordenó replegar de inmediato a la BAM Cóndor:

OF s/n (CAM). IA-58 armado con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones. Misión: reconocimiento ofensivo y traslado a la BAM Cóndor. Tripulante: teniente Miguel

¹⁷² Testimonio del comodoro VGM (R) Carlos H. Argente a la Comisión BANIM.

A. Giménez (A-517). Despegó de la BAM Malvinas a las 16:00 y arribó a la BAM Cóndor a las 17:00; durante el aterrizaje sufrió la rotura del parante del tren de nariz.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: teniente Guillermo Saravia, primer teniente Juan Romero y cabo principal Carlos Quintana.

OF s/n (CAM). Dos IA-58 armados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones. Misión: reconocimiento ofensivo y traslado a la EAN Calderón. Tripulantes: tenientes Héctor S. Furiós (A-556) y Carlos Morales (A-509). Despegaron de la BAM Cóndor a las 17:00 y aterrizaron sin novedad en la EAN Calderón a las 18:30.

La situación de los aviones Pucará se tornó crítica. De los doce iniciales, solo cinco quedaron operativos (A-509, A-520, A-523, A-552 y A-556); el resto revestía daños de distinta gravedad. En la BAM Cóndor: el A-527 resultó destruido; y los A-502, A-506 y A-517, averiados. En Puerto Argentino: el A-513, con un motor fuera de servicio y el A-528, averiado. En bahía Elefante: el A-529, averiado. De estos siete aparatos, solo se podían reparar el A-529 y el A-502.

Los aviones accidentados durante el despegue y el aterrizaje (A-506 y A-517) serían retirados y utilizados como señuelos para futuros ataques. Aunque eran accidentes reparables, la falta de elementos impidió la recuperación.

Escuadrón Helicópteros

Entre las 08:00 y 08:30, los Chinook y los Bell 212 fueron trasladados en vuelo para guarecerlos entre las casas de Prado del Ganso. Apenas aterrizados se produjo el ataque de los Sea Harrier. Reunidos los heridos, se realizó la primera tarea de evacuación aeromédica con helicóptero dentro de una zona de combate.

OF s/n (CAM). CH-47, matrícula H-91, indicativo GRINGO, armado con dos ametralladoras Browning de 12,7 mm operadas por artilleros. Misión: evacuación sanitaria. Tripulación: primeros tenientes Horacio Giaigischia y Julio R. Brouwer de Koning; mecánico, suboficial auxiliar Orlando G. Ruiz; operador de carga, cabo primero Rubén D. Lavorato; artilleros, cabo principal Hugo A. Herrera y cabo primero Luis M. Villareal; y enfermero cabo primero José Sosa. Despegó de la BAM Cóndor a las 09:10.

Tras la orden de partida del jefe de Escuadrón, el helicóptero decoló desde un descampado de Prado del Ganso y se posó en la pista de la BAM Cóndor. Mientras se cargaban los heridos con el motor en marcha, comenzaron a autodetonarse los cohetes FFAR del Pucará de Jukic. El H-91 había quedado peligrosamente cercano a la línea de fuego. En esas condiciones, finalmente despegó hacia Puerto Argentino.

A bordo yacían once heridos que requerían atención de urgencia. Sin tiempo suficiente, el cabo primero Miguel Ángel Carrizo falleció en vuelo. El H-91 se convertiría así en la primera tumba de guerra transitoria de los primeros suboficiales fallecidos en una acción bélica.

Próximo a Puerto Argentino, el Chinook no fue autorizado a ingresar: la zona se encontraba en alerta roja por proximidad de una PAC. Debido a esta demora, el H-91 aterrizó en una posición cercana a monte Longdon. Allí recibió disparos de tropa del Ejército que lo confundió con un helicóptero británico. Aclarado el incidente, continuó el vuelo a Puerto Argentino y aterrizó próximo al Hospital Militar Conjunto, donde fueron trasladados los heridos. El cabo primero Andrés Brashich falleció en camino al hospital.

Por la tarde, cerca de las 17:00, cuando lo autorizaron a despegar, los tripulantes del CH-47 serían testigos del ataque de la escuadrilla de M-5 TORNADO a tres buques que bombardeaban las defensas argentinas. Visualizaron una enorme nube de humo sobre uno de los barcos atacados.

Aterrizaron en la BAM Cóndor (Prado del Ganso) a las 17:50¹⁷³.

¹⁷³ Testimonio del brigadier VGM (R) Horacio M. Giaigischia a la Comisión BANIM.

Ataque de Sea Harrier a la BAM Malvinas

En el CIC de Puerto Argentino, esta segunda agresión de la aviación británica fue captada por el radar del VyCA y registrada en forma escolástica. Alrededor de las 08:20, la alarma roja fue transmitida a la BAM Malvinas, al Puesto de Comando de Artillería Antiaérea y a los elementos de las tres Fuerzas Armadas con oficiales de enlace en la sala de control.

El Fierro 6, la batería de 20 mm dispuesta en el extremo oriental de la pista, a cargo del cabo José Ruíz, fue el primero en detectar visualmente a los incursores en dirección al cabo San Felipe. Emitió un aviso por radio HT: «¡Detrás del faro!».

A través de la mira P-56, de gran aumento, los artilleros distinguieron con claridad dos grupos de aviones fuera del alcance de los cañones de 20 mm. Eran nueve Sea Harrier que se desplazaban hacia la península al norte del aeropuerto y sobrepasaban las elevaciones del terreno al oeste de punta Celebroña, distante unos 10 km, donde dejaron de ser visibles.

Por la distribución de los Fierros, la defensa de la BAM Malvinas cubría los 360° alrededor de la pista con nueve baterías de cañones de 20 mm, dos de 35 mm (una de la FAA y otra del EA), dos lanzadores de misiles Tigercat del EA, y próximo a Puerto Argentino otro de Tigercat de la Armada.

Pocos minutos después, se activó la sirena del aeropuerto, señal de ataque aéreo. El operador del radar Superfledermaus alertó que los aviones se acercaban por el norte. El jefe de batería de 35 mm, primer teniente Oscar Spath, corroboró en la pantalla PPI¹⁷⁴ del director de tiro una gran cantidad de ecos en acercamiento.

Si bien se encontraba vigente la orden de fuego libre, Spath se ocupó de reiterarla y se dirigió hacia un médano próximo para comprobar los posibles aviones. En un pantallazo general, observó varios Sea Harrier que ingresaban por el sector norte, abarcando un amplio frente y trayectorias distintas, aviones que en primera instancia serían recibidos por los Fierros 2, 3, 4 y 5, ubicados paralelos a la pista.

Durante unos instantes, pareció que los sonidos externos desaparecían. Luego se desencadenó un ruido atronador. Se entremezclaban el sonido sibilante de los reactores con el tableteo de los cañones antiaéreos y las sordas explosiones que estallaban por todos lados.

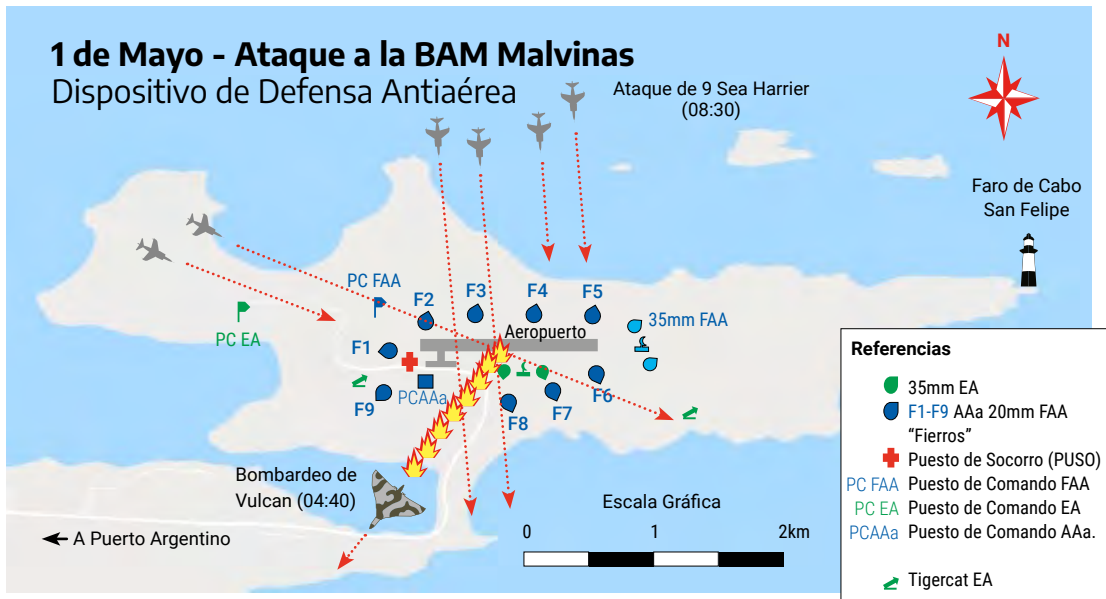
Desde el noreste, se acercaban cuatro Sea Harrier que, una vez pasada la masa terrestre al norte del aeropuerto, se pegaron al agua en vuelo rasante. A distancia, el primero realizó un ascenso de unos 30° a 45° y lanzó bombas que sobrepasaron las posiciones de los Fierros, rumbo a las instalaciones del aeropuerto (pista, torre de control, hangares, etc.) y de inmediato viró cerrado por izquierda rumbo al este (testimonio de los Fierros 3, 4, 5, 303 y 304¹⁷⁵). A este Sea Harrier nadie lo combatió, ya que realizó el procedimiento fuera de alcance. (Ataque N.º1).

El segundo avión entró por el mismo sector con igual procedimiento. El cañón 303 le hizo una corta ráfaga y el Sea Harrier, una vez lanzadas las bombas, hizo un viraje por izquierda; en ese momento, el cabo Rodríguez, jefe de pieza del Fierro 5, le realizó una ráfaga. Estimó posibles impactos, aunque el avión siguió volando con rumbo de escape hacia el este. (Ataque N.º2).

El tercer incursor de esta dirección de ataque fue combatido por el cabo principal Almada, jefe de pieza del Fierro 3. El Sea Harrier realizó la maniobra de lanzamiento y, al poner viraje hacia el este, fue impactado de lleno en la planta inferior del fuselaje (la «panza»). El avión hizo un giro como regresando al lugar de procedencia y, con abundante humo, desapareció detrás de las elevaciones al norte, en inmediaciones del monte Bajo. No pudo confirmarse el derribo. (Ataque N.º3).

¹⁷⁴ *Plan Position Indicator*, indicador de posición en pantalla.

¹⁷⁵ Fierros 303 y 304 refiere a los cañones de la batería de 35 mm Superfledermaus.



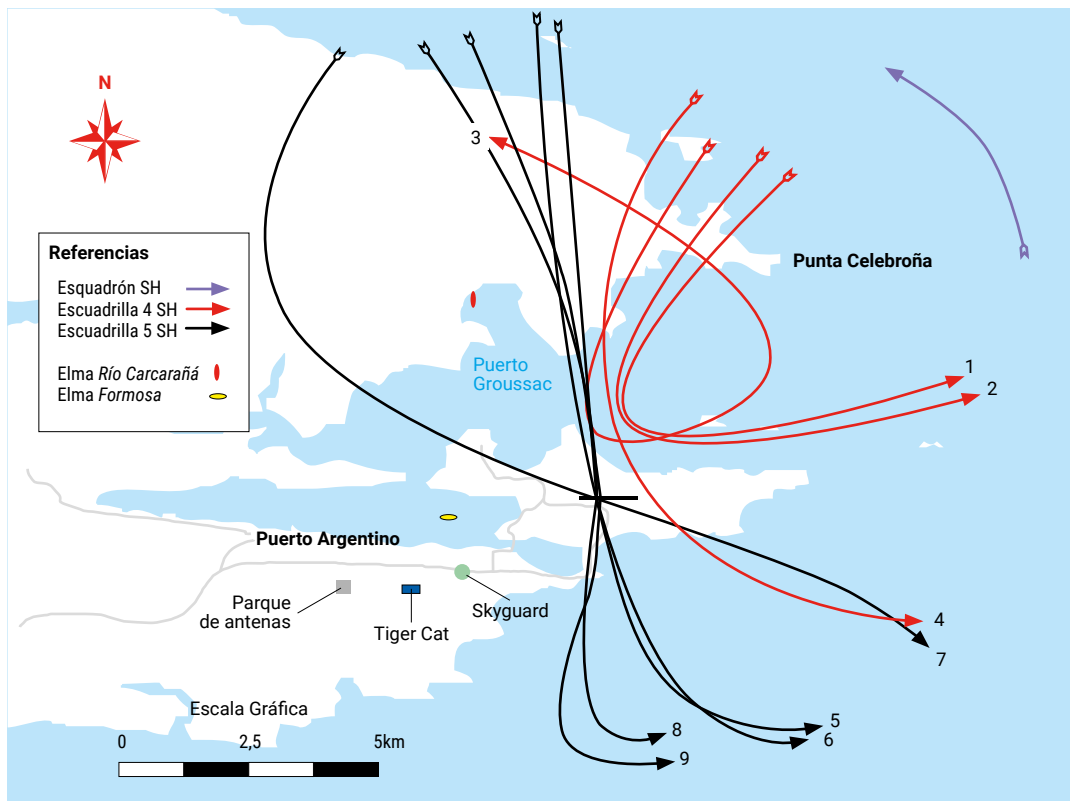
El cabo Julio Sánchez, jefe de pieza del Fierro 4, se enfrascó en los combates que se sucedían inmediatamente al este de su posición (los del Fierro 5 y el cañón 303), cuando el soldado Juan José López de su dotación le advirtió que directamente enfrente venía un Sea Harrier. Al girar el cañón en su búsqueda, Sánchez vio en primer lugar al avión combatido por el Fierro 3 que, echando humo, giraba para retornar hacia el norte, lugar de inicio del ataque. Volviendo a su combate, Sánchez buscó en el cielo al Sea Harrier pero no lo visualizó. El soldado volvió a indicarle que el avión venía muy bajo sobre el agua. El artillero lo adquirió con su mira P-56, y con alza negativa disparó una ráfaga. Por efecto del humo de la pólvora, lo perdió de vista. Pero había logrado hacer una ráfaga bien dirigida y estimó posibles impactos. Levantó la cabeza para tratar de ubicarlo nuevamente, y así lo vio venir tirando cañones. El avión ascendió y lanzó bombas que explotaron unos 100 metros enfrente, en la playa. La onda expansiva los alcanzó. El Sea Harrier siguió con cañones y pasó a pocos metros lateral a su posición con rumbo sur.

Este mismo avión también fue combatido por el cañón 304, pasando a unos 10 metros sobre la vertical del primer teniente Spath que lo vio en escape muy bajo con rumbo sur. Es posible que este fuera el vuelo del Lt. Morrell¹⁷⁶ que debía sobrevolar la zona para fotografiar resultados. (Ataque N.º4).

Mientras tanto, en el sector opuesto, hacia el oeste de la pista, el cabo Sergio Chazarreta, jefe de pieza del Fierro 2, vio dos Sea Harrier que venían con rumbo transversal a la pista y pasaban a unos 400 metros hacia el este de su posición con dirección general de ataque norte-sur, directo a las instalaciones del aeropuerto, tirando con cañones y lanzando bombas. Chazarreta pudo dispararles algunas ráfagas. Este ataque produjo el incendio del hangar de la Armada y coincide con el pasaje del Lt. Cdr. Blissett y el Fl. Lt. Ball. Los Sea Harrier pusieron rumbo de escape directo al sur. (Ataques N.º5 y 6).

El soldado Luis Desiderio, vigilando la zona asignada de defensa, observó que, desde el noroeste, un avión ni bien superó las lomadas se pegó al agua volando muy bajo. Le advirtió al jefe de pieza, y como este no lo oyó por el intenso ruido, se acercó y le tocó el hombro para indicarle por donde venía el ataque. Chazarreta tuvo que girar el cañón casi 180º para poder visualizar al avión atacante. El Fierro 2 apuntó al incursor mientras este pasaba unos

¹⁷⁶ DAVID MORGAN, *Hostile Skies – The Battle for the Falklands*, Orion Books Ltd., Reino Unido, 2012, pág. 193. Esta, como el resto de las menciones a pilotos británicos en este apartado, están basadas en la obra de Morgan.



Traectoria de los Sea Harrier en ataque, de acuerdo con el libro de Dave Morgan *Hostile Skies – The Battle for the Falklands* y testimonios de los operadores de los Fierros

30 metros de su lateral derecho, y Chazarreta le disparó una larga ráfaga que lo alcanzó por detrás de la carlinga. El soldado Desiderio observó desprendimiento de metal, lo que no impidió que la aeronave escapara en dirección al Fierro 7. Esta trayectoria de escape fue observada por el Fierro 8, que también le efectuó una ráfaga cuando pasaba por su frente. (Flt. Lt. Penfold - Ataque N.º7).

El jefe de pieza del Fierro 1, cabo Daniel Oyola, observó el ataque de los Sea Harrier que provenían desde el norte, en dirección al aeropuerto. Los vio lanzando bombas y cañoneando en todo el trayecto hasta perderse en dirección al mar. Ese ataque produjo, además del incendio del hangar de la Armada, que el personal asentado en las inmediaciones corriera rumbo a su posición, por lo que tuvo que hacer alto el fuego. (Ataques N.º5 y 6).

Al estar emplazado en una posición elevada, tenía una suerte de vista panorámica de todo el entorno del aeropuerto y pudo apreciar los impactos del Fierro 3 sobre un Sea Harrier. (Ataque N.º3).

Algunos aviones pasaron a 500 y 700 metros de su pieza, lo cual no le impidió efectuarles varias ráfagas. En algún momento, sufrió impactos próximos a su posición, aunque no pudo visualizar la procedencia de estos.

El jefe de pieza del Fierro 8, cabo principal Diego Bartis, tuvo una muy buena visualización de los Sea Harrier que atacaron desde el norte hacia el sur. Su posición estaba muy cerca del camino de acceso al aeropuerto y, por lo tanto, cerca de las instalaciones. Bartis observó el pasaje del primer avión que atacó transversal a la pista; cuando este pasó sobre la aerostación, al oeste de su posición, le efectuó una ráfaga. En esa maniobra, los aviones cañonearon y arrojaron bombas de racimo BL-755 que dañaron la aerostación e incendiaron el hangar de la Armada. (Misma observación que los Fierros 1 y 2). (Ataques N.º5 y 6).

Luego vio otro Sea Harrier que pasó diagonal a la pista yendo desde el Fierro 2 hacia el Fierro 7. Cuando lo tuvo enfrente, a unos 100 metros, le efectuó una ráfaga. (Coincide con la trayectoria del avión combatido por el Fierro 2). (Ataque N.º7).

El soldado Claudio Viano le avisó que dos Sea Harrier venían por detrás del hangar desde el norte. Como no los tenía a la vista, apuntó su cañón al filo del techo a dos aguas del hangar y quedó a la espera. Cuando apareció el primer avión, su silueta cubrió toda la mira P-56 y, de inmediato, Bartis le disparó una ráfaga de dos segundos (70 proyectiles). Como sabía que por detrás venía el segundo, levantó su cabeza de la mira para buscarlo. En ese momento, observó que el avión que había combatido llevaba el plano izquierdo dañado y le salía humo negro.

De inmediato, surgió el segundo Sea Harrier. Bartis no alcanzó a apuntarle con la mira P-56, pero le disparó ráfagas cortas guiándose por los proyectiles trazantes. El avión, que venía cañoneando todo a su paso, hizo fuego también sobre la posición del Fierro 8. Ambos Sea Harrier realizaron la misma trayectoria: desde el Fierro 3 directo hacia el Fierro 8, pasando próximos a la aerostación y luego, en el escape, desviados de la posición de Bartis por escasos 60 metros de distancia y 50 de altura (volando por encima de la calle de acceso al aeropuerto) para continuar en esa dirección hacia el mar. El jefe de pieza los perdió de vista cuando se adentraban en el océano. (*Lt. Cdr. Auld y Fl. Lt. Morgan - Ataques N.º8 y 9*).

El cabo José Ruíz, jefe de pieza del Fierro 6, fue el primero en ver a los Sea Harrier por detrás del faro rumbo al norte, desde donde lanzaron el ataque. En su posición, con escasa visual hacia esa dirección por las elevaciones y los médanos septentrionales a la pista, solo pudo observar los dos primeros ataques que entraron por el noreste y escaparon hacia el este. Tuvo una única oportunidad de entrar en combate y la aprovechó. Desde lateral oeste a su posición, apareció un Sea Harrier que venía en escape —según su apreciación, desde la posición del Fierro 2— y efectuó un viraje cerrado por izquierda a unos 150 metros de su pieza, ofreciéndole la vista en planta superior (carlinga hacia el Fierro). Ruíz apuntó y el avión cubrió totalmente la mira P-56. Le disparó una ráfaga que lo impactó de lleno. El Sea Harrier siguió una trayectoria hacia el sureste volando cada vez más bajo, hasta que se perdió de vista en el mar. (Ataque N.º7).

Esta observación —un avión volando cada vez más bajo en esa dirección— fue confirmada por el primer teniente Spath, ubicado en la posición de la batería de 35 mm, parado al pie de la duna próxima al radar Superfledermaus. Segundos antes, Spath había observado lo que en principio pensó que era un avión averiado desprendiendo fuego por la tobera de escape. Instantes después, comprobó que se trataba de un misil Tigercat. Lanzado desde alguna posición más al oeste, voló paralelo a la costa, y al no encontrar su blanco o al interrumpirse su guiado, ascendió para explotar en altura. Y fue justo en ese instante que vio el Sea Harrier con rumbo sureste volando cada vez más bajo hasta perderse de vista. (Podría tratarse del avión combatido por Fierro 6 y el misil, uno que perseguía a ese mismo avión).

La siguiente observación que realizó Spath, aún viendo el escape del avión en cuestión que desprendía humo negro por las toberas, fue que el cañón 304 casi alineado con su dirección de mirada realizó una ráfaga por sobre su posición; un instante después, vio que un Sea Harrier pasó casi por su vertical con rumbo de escape al sur. Tan bajo iba que pudo apreciar el casco del piloto con total nitidez. (Se trataba del avión combatido en primera instancia por el Fierro 4 y luego por el Fierro 304). (Ataque N.º4).

* * *

En resumen: los primeros cuatro Sea Harrier se aproximaron desde el noreste y lanzaron bombas en ascenso partiendo rasante sobre el agua; escaparon dos por el este, uno averiado hacia el norte y el último hacia el sur. El objetivo era neutralizar la defensa aérea, y dañar personal e instalaciones arrojando bombas a distancia y sin entrar en el alcance eficaz de las armas de la artillería antiaérea (AAa.). Mediante un cálculo matemático, se pudo determinar que las trayectorias de las bombas —teniendo en cuenta la velocidad de ataque de

250 m/seg y el ángulo de ascenso de 30° a 45°— les permitiría lograr un alcance de al menos 6 km, efectuando el lanzamiento fuera del radio de acción efectivo de la AAa. (salvo en dos ocasiones, según lo relatado por Fierros 3, 4 y 304).

Segundos después de los primeros ataques, llegó una segunda ola de dos Sea Harrier con dirección general norte-sur. Volaron directo hacia las instalaciones del aeropuerto y arrojaron bombas de racimo BL-755 que provocaron impactos en la aerostación e incendiaron el hangar de la Armada.

Paso siguiente, se produjo el ataque de un Sea Harrier con bombas frenadas por paracaídas con la intención de dañar la pista, objetivo no logrado por lanzamiento lejos del objetivo (ya que fue atacado por Fierro 2 y escapó hacia Fierro 7). Inmediatamente después, llegaron dos aviones con cañones y bombas BL-755, en dirección general noroeste-sureste (desde el Fierro 3 hacia el Fierro 8).

* * *

Simultáneamente a las acciones y observaciones de los artilleros, el capitán Osvaldo R. Battioni, que se desempeñaba como Oficial de Control Aéreo Adelantado (OCAA) en un parque de antenas situado entre el pueblo y el aeropuerto, pudo ver cómo fallaba un misil Tigercat de Infantería de Marina lanzado desde el límite este del pueblo. Battioni se acercó a esa batería con la intención de explicarles las maniobras que podría realizar un cazabombardero en escape. En ese momento, los artilleros adquirieron un nuevo blanco y vio el vuelo del misil que alcanzaba un Sea Harrier, la gran explosión que lo envolvía y los restos que después caían en el mar. No observó ninguna eyección del tripulante, hecho que le causó una vívida emoción, pues se trataba de un piloto como él.

Según Battioni, la aeronave traía un rumbo general nordeste-suroeste, es decir desde las islas Tussac hacia la bahía interna, sobrevolando la aerostación con un viraje amplio por izquierda. Él distinguió perfectamente el casco del piloto en la cabina en el momento en que viraba sobre mar abierto, justo cuando fue interceptado por el misil. Lo visto podría corresponder a los vuelos N.º 8 o 9. Pese al avistamiento, el derribo no fue reclamado por la batería de la Armada.

Por otra parte, el capitán de ultramar Edgardo Dell'Elicine, al mando del ELMA *Río Carcarañá*, también fue testigo de un derribo. Se encontraba fondeado en Puerto Groussac (Sparrow Cove) cuando vio claramente un Sea Harrier que hacía un viraje escarpado de 180° y enfilaba hacia ellos disparándoles con cañones de 30 mm. Los proyectiles dieron en el agua, 20 metros a babor. Unos segundos después, el piloto inició un ascenso abrupto tratando de eludir el fuego defensor. Un misil disparado desde algún lugar de los cerros cercanos lo alcanzó. El avión explotó en el aire ante su vista y cayó lejos en dirección del mar, envuelto en una bola de fuego anaranjado. Todos los que estaban en el puente de mando y muchos de los tripulantes en cubierta presenciaron ese espectáculo inolvidable.

Desde la posición del *Río Carcarañá* y en vista directa, el derribo que presencié Battioni ocurría a unos 7 km, con las elevaciones del aeropuerto en medio, por lo cual se deduce que lo visto por el marino podría coincidir con el combate del Fierro 3, distante unos 2 km, o bien haberse confundido con la autodestrucción de un misil Tigercat, que se produjo en altura y fue muy aparatosa por los 16 kg de explosivos que porta.

* * *

A todo esto, poco antes del ataque de los Sea Harrier, personal del puesto de socorro (PUSO) de la BAM había intentado evacuar a los heridos más graves ocasionados por el bombardeo del Vulcan. Cargaron ocho heridos en un camión, pero al recorrer el terreno, se encontraron con el cráter de una bomba que les impedía avanzar, por lo que trataron de volver al puesto. Sin posibilidad de seguir con el vehículo, el suboficial auxiliar Carlos Ortiz, de especialidad enfermero, junto con los cabos principales Carlos H. Saldivia y José C. Albet, y soldados camilleros, trasladaron los heridos hasta el refugio del puesto de socorro, distante unos 150 metros.

El capitán Dovichi, inmóvil en una camilla, aguardaba el traslado al descubierto cuando sonó la alarma por el ataque de los Sea Harrier. Comenzaron a estallar las bombas alrededor. El personal buscó refugio, excepto el suboficial auxiliar Ortiz que volvió con el capitán Dovichi, se arrojó sobre la camilla y lo cubrió con el cuerpo, al tiempo que le decía: «A este bombardeo, jefe, lo pasamos juntos». Por esta acción, luego del conflicto, el suboficial recibió la condecoración “La Nación Argentina al Heroico Valor en Combate”. Una vez finalizado el ataque, otros camilleros ayudaron a Ortiz a subir al capitán Dovichi a la ambulancia, para su traslado al PUSO y finalmente al Hospital Militar Conjunto con el resto de los heridos.

Tras el ataque de Sea Harrier, el mayor Héctor Rusticcini, jefe del Escuadrón Base, asumió la responsabilidad de «limpiar» la plataforma del aeródromo:

Cerca de 1000 minibombas¹⁷⁷ habían quedado dispersas sobre la plataforma frente a la aerostación. Pensando en la seguridad y protección de nuestros hombres, junto con mi compañero, el mayor Raúl Maiorano, llamamos al suboficial ayudante Ricardo Díaz, especialista en operación de máquinas viales y experto en voladuras, y le explicamos la intención de «limpiar» la plataforma. Muy suelto de cuerpo, Díaz dijo: «Y..., jefe: juntémosla con la pala». Se refería a una pala mecánica Caterpillar 412 a orugas que venía de tapar el cráter de la primera bomba de la corrida del Vulcan; ya la pista estaba operativa [...]. «¿Y si alguna estalla?», pregunté. «Jefe, inclinamos un poco la pala y listo». Bien, nos subimos a la pala y despacito fuimos haciendo una gran montaña de submuniciones. Una vez terminada, solicitamos al comodoro Destri, jefe de la BAM Malvinas, la concurrencia de la gente de Infantería de Marina, responsables de detonar elementos sin estallar. El comodoro Destri no podía creer la parva que estaba lista para la voladura. Muy educado, el suboficial mayor de Infantería de Marina nos dijo: «Perdón, señores, pero con todo respeto, ustedes están todos locos». Lo cierto que con esta «locura» evitamos una desgracia producto de alguna explosión que le hubiera costado una herida importante a nuestra gente¹⁷⁸.

Análisis de los derribos

El 1 de mayo, se produjo una superposición de datos que dificultó confirmar la veracidad de los derribos. El mismo evento pudo ser observado por distintas personas desde diferentes ángulos y distancias. Llevar la cuenta y el registro de los reportes era muy difícil, especialmente cuando se carecía de precisiones de la hora y lugar del hecho. Por otra parte, debido a que la BAM Malvinas —blanco de los ataques aéreos— se encontraba unida a la masa principal de la península de Freycinet por un estrecho istmo y rodeada de agua en los 340°, los posibles derribos se habrían producido sobre el mar, sin posibilidad de encontrar restos.

La Comisión BANIM solicitó al brigadier VGM (R) Rodolfo Savoia y al comodoro VGM (R) Oscar Spath, respectivamente jefe del Puesto de Comando de Artillería Antiaérea (PCAAa) y jefe de la 3^{ra} Batería AAa. de la BAM Malvinas, la investigación y confección de un informe como testigos calificados de las acciones antiaéreas ocurridas en ese día, en el que los británicos aseguran que solo se averió el Sea Harrier ZA-192 del *Fl. Lt.* David Morgan.

Con el afán de minimizar la incertidumbre, pero sabiendo que la verdad estará velada por muchos años más, se realizó la investigación contando con respaldo documental que nunca se había considerado, inclusive con la carta de vuelo del *Flt. Lt.* Morgan del Escuadrón 800, documento que coincide con el libro *Hostile Skies – The battle for the Falklands* de su autoría¹⁷⁹, con gráficos muy descriptivos sobre las acciones realizadas. Asimismo, se trató de encontrar la relación lógica de testimonios de los combatientes como de otros observa-

¹⁷⁷ Submuniciones, minibombas o bomblets en inglés, que esparcían las bombas de racimo BL-755.

¹⁷⁸ Testimonio del comodoro VGM (R) Héctor Rusticcini a la Comisión BANIM, por entonces jefe del Escuadrón Base, con el grado de mayor.

¹⁷⁹ DAVID MORGAN, *Hostile Skies – The Battle for the Falklands*, Londres, Orion Books Ltd., 2007.

dores ajenos a la defensa aérea empeñada en los escasos dos minutos de refriega, para lo cual el comodoro VGM (R) Oscar Spath tomó contacto con la mayoría de los jefes de pieza y con varios exsoldados sirvientes de ellas, y se logró establecer una coherencia lógica entre tantos eventos traumáticos y simultáneos.

Lo expuesto hasta aquí corresponde a ese informe, que llegó a las siguientes conclusiones:

- Entre la planificación de la misión de ataque a la BAM Malvinas con Sea Harrier y lo realizado, hubo notables diferencias en cuanto a la ejecución de las trayectorias individuales y al resultado del uso de las armas. Como es comprensible, los pilotos trataron de permanecer el mínimo tiempo sobre el aeródromo y no hubo reempleos. Algunos lanzamientos de bombas «sobre el hombro» quedaron largos (cerca del ELMA *Formosa*, en la rada de Puerto Argentino) y otros cortos, apenas alcanzaron la playa (Fierro 4); varias bombas de racimo se lanzaron demasiado bajo y no esparcieron las submuniciones (aeroestación); las bombas frenadas lanzadas sobre la pista no dejaron daños, mientras que el pasaje final de aerofotografía se presume que fue tangencial al aeródromo pasando por cabecera este.
- Por la pertinencia profesional del observador, puede asumirse como derribo el logrado por la Infantería de Marina con un misil Tigercat. (Vuelos N.º8 o 9).
- El combate del Fierro 3 es congruente con lo visto por varios observadores, en cuanto a un avión que no siguió el rumbo de escape al noreste como debía hacerlo la sección RED de Sea Harrier, perdiendo altura hasta perderse de vista sobre tierra con aparentes daños y espeso humo. No se vio el final del vuelo, pero se considera razonablemente como un derribo.
- El vuelo identificado como N.º7, de la sección BLACK, fue combatido por los Fierros 2 y 6, con buenas oportunidades de tiro, alejándose hacia el este en vuelo muy bajo hasta perderse de vista. Este resultado amerita que sea considerado como derribo probable.
- El Fierro 8 pudo combatir con eficacia a dos aviones que habían lanzado bombas sobre la aeroestación, observando daños importantes y humo espeso en el primero de ellos. Ambos aviones siguieron hacia el sur. Podrían ser los vuelos numerados 8 y 9, (donde el N.º9 podría tratarse de Morgan, quien recibió un impacto de 20 mm en el empenaje y dada la proximidad, no se activó la espoleta de impacto del proyectil).

Finalmente, y como dato sugerente, el 6 de mayo, los británicos declararon perdidos dos Sea Harrier, sin establecer la causa. En los días siguientes, además, los aviadores británicos no volverían a ejecutar un ataque a baja altura como el del 1 de mayo.

Respuesta de la Fuerza Aérea Sur

A medida que en el continente recibían información sobre los ataques a las bases malvinenses, y deducían la magnitud y ubicación de la flota enemiga a raíz de los avistamientos esporádicos desde la costa y las detecciones del radar de vigilancia TPS-43 del Escuadrón VyCA, se tomaba conciencia del papel protagónico que jugaría la aviación. El brigadier Ernesto Crespo, a cargo del comando de la Fuerza Aérea Sur, de acuerdo con la orientación fijada por el Plan de Operaciones 2/82 Mantenimiento de la Soberanía que preveía la ejecución de las operaciones aéreas tácticas que se requiriesen a la Fuerza Aérea, asumió la responsabilidad de responder por su cuenta y riesgo la agresión británica, incluso atacando objetivos navales.

Mientras tanto, hacia las 09:50, la FAS recibía del Comando del TOAS la confirmación de que el comandante británico había intimado la rendición y que había sido rechazada por el comandante argentino.

Por otro lado, las acciones aéreas británicas, y las detecciones visuales y electrónicas efectuadas por la vigilancia argentina daban cuenta de la cercanía de numerosos buques enemigos. Ante la posibilidad de que se tratara de un inminente asalto anfibio en una playa

sin defensas, y sin haber recibido un requerimiento específico, la Fuerza Aérea Sur ordenó despegar a la mayoría de los aviones de combate. Escalonados en tiempo, secciones de dos aviones debían partir configurados para cumplir alternativamente tareas de interceptación o de ataque con bombas a blancos de superficie (agua o tierra) y, en base a una coordinación verbal realizada días atrás, quedarían a órdenes del Centro de Información y Control (CIC) Malvinas. De una u otra forma, las unidades aéreas de la FAS volaron hacia las islas y permanecieron alertas en vuelo.

OF 1092. Cuatro A-4B, indicativo TOPO, armados con tres bombas BRP de 250 kg retardadas por paracaídas y cañones. Misión: ataque a objetivos navales, con REV. Tripulantes: capitán Hugo A. Palaver (C-244), teniente Daniel E. Gálvez (C-206), primer teniente Luciano Guadagnini (C-221) y alférez Hugo E. Gómez (C-225). Despegaron de Río Gallegos a las 08:30.

OF 1093. Dos M-III EA, indicativo TABLÓN, armados con dos misiles Magic 550 IR, más un misil de interceptación Matra 530 EM y cañones. Versión “Hotel” de dos tanques externos de 1700 litros. Misión: cobertura aérea defensiva de Malvinas. Tripulantes: capitán Gustavo A. García Cuerva (I-015) y primer teniente Carlos E. Perona (I-016). Despegaron a las 08:59 de Río Gallegos.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas para ambas misiones: primer teniente Norberto Faber, alférez Hugo Mercou y cabo principal Enrique Sierra.

En momentos en que el sistema de vigilancia óptico y radioeléctrico de la Guarnición Malvinas no estaba detectando concentración alguna de buques en ningún sitio de la costa, ni fuego naval de ablande ni desembarco, ni tampoco que se hubiera efectuado algún requerimiento, el CIC asumió que la escuadrilla TOPO venía en misión de cobertura aérea defensiva. Por lo tanto, le ordenó al radar que la guiara a interceptar a una patrulla aérea de combate.

A diez minutos de haber llegado al punto de cobertura de los A-4B y tocar el «mosca» o mínimo nivel combustible para retorno seguro, los M-III escucharon que la escuadrilla TOPO era guiada a interceptar a una PAC británica del Escuadrón 801 (*Lt. Cdr. John Eyton Jones y Flt. Lt. Paul Barton-RAF*)¹⁸⁰.

El capitán Palaver, jefe de la escuadrilla TOPO, advirtió al operador del radar que estaban armados con bombas. De inmediato, el controlador ordenó rumbo de escape a los A-4B y dirigió los M-III en trayectoria de interceptación de cola hacia los Sea Harrier que volaban tras los TOPO. Los británicos, al saberse amenazados, abandonaron a los TOPO y enfrentaron a los Mirage que aún mantenían los tanques de 1700 litros, cumpliendo la orden de la FAS. Ambas secciones se cruzaron con diferentes altitudes, sin posibilidades de lanzarse misiles. Ya por debajo del nivel mínimo de combustible seguro para el retorno, y en coincidencia con la PAC, ambas formaciones de caza pusieron rumbo hacia las respectivas bases.

García Cuerva y Perona recién hablaron por frecuencia interna cuando la línea de la costa se dibujó en el horizonte. Aterrizaron a las 10:58 con un remanente de combustible de entre 100 y 200 litros (aproximadamente tres minutos de vuelo) y la luz roja de emergencia encendida. Al encontrarse en el Casino de Oficiales con los TOPO —arribados una hora después tras reabastecerse—, celebraron haber vuelto sin problemas y comentaron las circunstancias vividas en los respectivos bautismos de fuego.

* * *

OF 1099. Dos M-5, indicativo LIMÓN, armados con dos misiles Shafrir IR y cañones. Versión “India” de tres tanques externos de 1300 litros. Misión: cobertura aérea defensiva sobre Malvinas. Tripulantes: mayor Carlos N. Martínez (C-435) y primer teniente Héctor H. Luna (C-429). Decolaron de Río Grande a las 10:00.

¹⁸⁰ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 212.

El radar los guio hacia dos Sea Harrier que se acercaban a 4300 metros por el radial 340° de Malvinas. Los M-5 los enfrentaron sin abandonar los 8500 metros de altitud; eyectaron los tanques externos, iniciaron la aceleración y conectaron el armamento. En ese momento, Martínez informó que tenía fallas en los dos misiles; no obstante, continuaron hacia el cruce con los aviones británicos. Cuando faltaban 110 km para encontrarse, los Sea Harrier eludieron el encuentro y pusieron rumbo hacia al portaviones. El radar ordenó a los LIMÓN retornar a la base. Mientras se alejaban, escucharon que el radar informaba que los Sea Harrier habían invertido el rumbo y que regresaban, por lo cual asignó ese blanco a los FOCO. Los M-5 aterrizaron en Río Grande a las 12:15.

OF 1098. Dos M-III EA, indicativo FOCO, armados con dos misiles Magic 550 IR y cañones. Versión “Hotel” de dos tanques externos de 1700 litros. Misión: cobertura aérea defensiva. Tripulantes: primeros tenientes Roberto L. Yebra (I-017) y Marcelo E. Puig (I-014). Despegaron a las 10:23 de Río Gallegos.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Norberto Faber, alférez Hugo Mercau y cabo principal Enrique Sierra.

El controlador del radar les ordenó interceptar dos ecos que se aproximaban a Puerto Argentino. Pese a hallarse debajo del mínimo combustible, los M-III iniciaron la corrida de interceptación. Como había ocurrido con los FIERA (OF 1090) y, evidenciando el respeto de los pilotos británicos por los misiles de medio alcance Matra 530 EM¹⁸¹, los Sea Harrier realizaron un giro de 180° y se alejaron. Los M-III emprendieron el regreso al continente. Aterrizaron a las 12:13.

* * *

OF 1095. Cuatro A-4C, indicativo OSO, armados con tres bombas BRP de 250 kg y cañones. Misión: interdicción aérea táctica, con REV. Tripulantes: capitán Fernando A. Castellano (C-322), teniente Daniel A. Paredi (C-318), capitán Mario J. Caffaratti (C-319) y teniente Ricardo Lucero (C-302). Despegaron de San Julián a las 11:00.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas para ambas misiones: primer teniente Norberto Faber, alférez Hugo Mercau y cabo principal Enrique Sierra.

Tras el reabastecimiento en vuelo, la escuadrilla OSO entró con rumbo sudeste a las primeras estribaciones isleñas y, a la altura de las islas Salvajes, ya volaba rasante. Intentaron contactarse con el operador de radar de Puerto Argentino, pero debido a la escasa altura no lo lograron inicialmente. A los pocos minutos, consiguieron hacer contacto y recibieron la orden de dirigirse a la isla de Borbón —precisamente a bahía Elefante— por un probable helidesembarco. En los primeros días, las tripulaciones no contaban con cartas de navegación adecuadas para encontrar con exactitud el punto señalado; de manera que los OSO giraron en círculos para ubicarla. Entraron en una zona de llovizna persistente que les impedía mantener el vuelo bajo y ver las referencias del terreno. En estas circunstancias ascendieron a 1600 metros formados en escalonado táctico a la izquierda, con 900 metros entre aviones.

A los cinco minutos, el controlador del TPS-43 comunicó la aproximación de una PAC que, desde 20 km atrás, se dirigía a interceptarlos. El jefe de escuadrilla ordenó formación cerrada y escapar en condiciones de vuelo por instrumentos. Mientras tanto el controlador de radar les informaba que se les aproximaba la PAC. En formación ciega, el guía dio potencia casi a pleno, se inclinó hacia la derecha y los zambulló en las nubes con rumbo 270°. Superado el chubasco, el guía buscó niveles de vuelo más bajos y descendieron formados hasta visualizar el mar.

Se sorprendieron al descubrir dos oscuros islotes a escasos metros de las alas de los numerales. Volaron rasante otros quince minutos sorteando islas menores y ajustando el rumbo de regreso. Después, ascendieron a 10.600 metros y nivelaron. En ese momento el

¹⁸¹ SHARKEY WARD, op. cit., pág. 200.

numeral 3 rompió el silencio e informó que había sentido una explosión debajo del plano derecho. El guía se retrasó e inspeccionó el avión de Caffaratti, sin encontrar novedades. Supusieron que se había roto el botellón de aire para los cañones. Aterrizaron a las 13:30 y se comprobó esa avería.

* * *

El Sector de Defensa Comodoro Rivadavia mantuvo durante todo el conflicto un interceptor en alerta a tres minutos. Para mantener el grado de alistamiento tanto de pilotos como de mecánicos, se ordenaban a menudo salidas en alerta no necesariamente sobre una amenaza real, sino a los efectos de efectuar patrulla aérea o interceptación control radar (ICV) sobre aviones propios no debidamente identificados.

El 1 de mayo, la Fuerza Aérea Sur ordenó en el Sector de Defensa Comodoro Rivadavia la salida en alerta de un M-III EA:

Alerta 3 minutos. M-III EA, indicativo POTRO, en versión “Bravo” con dos tanques externos de 500 litros, armado con un misil Matra 530 IR/EM y cañones. Misión: patrulla aérea. Tripulante: capitán Carlos A. Arnau (I-018). Operó desde Comodoro Rivadavia; tiempo de vuelo: 40 minutos.

* * *

Cerca del mediodía, las detecciones del sistema de Defensa Aérea de Malvinas captaron tres ecos a nivel del mar acercándose por el sur de Puerto Argentino. A pesar de que el grueso de la flota se encontraba en el sector norte, la FAS infirió que los movimientos respondían a una probable operación de desembarco en la costa sur de la isla Soledad. Ordenó, por lo tanto, salidas de ataque para impedirlo. La táctica elegida consistiría en enviar formaciones con capacidad aire-aire para atraer las patrullas aéreas de combate y, así, infiltrar las incursiones contra los objetivos navales.

OF 1101. Dos M-5, indicativo FIERRO, armados con dos misiles Shafrir IR y cañones. Versión “India” de tres tanques externos de 1300 litros. Misión: cobertura aérea defensiva. Tripulantes: capitán Raúl A. Díaz (C-421) y teniente Gustavo E. Aguirre Faget (C-412).

Este último avión falló en la puesta en marcha. Después de varios intentos, se logró, pero con fuego en la zona del tubo de chorro. Mientras se intentaba solucionar el problema, el capitán Díaz continuó con la misión y se convirtió en el primer piloto que despegó en solitario para cumplir una misión de combate. Partió de la BAM San Julián a las 12:00 y arribó a las 14:40.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: teniente Guillermo Saravia, primer teniente Juan Romero y cabo principal Carlos Quintana.

En el informe posterior, el capitán Díaz explicó que en el tramo de ida encontró nubes bajas y medias que, por momentos, dificultaban visualizar el mar. Próximo a Malvinas, se comunicó con el radar TPS-43 del CIC que lo dirigió hacia una PAC, a 110 km al este de las islas. Armó el panel de misiles y cañones, y giró al rumbo de interceptación 090° indicado. El controlador le informó que el enemigo se encontraba 1800 metros más abajo y continuó guiándolo. A 22 km de separación, la PAC descendió bruscamente para que el radar la perdiera. Esto animó a Díaz, pues supuso que el oponente no quería presentar combate. El controlador le ordenó colocar rumbo de regreso sobre las islas con la advertencia de que posiblemente sobrevolaba una fragata. Al llegar a las islas, divisó a lo lejos el estrecho de San Carlos y la zona de Darwin.

Poco después, el radar lo alertó sobre la presencia de un eco que se dirigía hacia él, desde el sudeste y ascendiendo a gran velocidad. Se encontraba a 30 km. Acelerando a 830 km/h, Díaz giró hacia el sur en un rumbo de colisión y mantuvo una altitud de 7900 metros. Observó los instrumentos por última vez antes del cruce y, con aprehensión, descubrió que

no quedaban más de cinco minutos de combustible antes del regreso. Cuando se hallaba a unos 15 km del enemigo y 900 metros más arriba, el caza británico abandonó el encuentro y descendió hasta que el TPS-43 lo perdió. Minutos después, al llegar al límite de combustible, el controlador le deseó buena suerte y le dio el rumbo «a casa».

OF 1100. Dos M-5, indicativo CICLÓN, armados con dos misiles Shafrir IR y cañones. Versión “India” de tres tanques externos de 1300 litros. Misión: cobertura aérea defensiva. Tripulantes: capitán Horacio Mir González (C-430) y teniente Juan D. Bernhardt (C-437). Despegaron desde Río Grande a las 12:30.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: teniente Guillermo Saravia, primer teniente Juan Romero y cabo principal Carlos Quintana.

Mientras era vectoreada hacia posibles incursores, la sección mantuvo 11.500 metros, esencial para mantener bajo control el consumo de combustible. El radar informó que tenía en pantalla una sección de Harrier que se acercaban a las islas, direccionados a los CICLÓN para tratar de interceptarlos.

Al recibir la comunicación, que estaban muy próximos a los Harrier y que estos mantenían una altura que fluctuaba entre los 3000 y 5500 metros, la sección eyectó los tanques para estar en condiciones de entrar en combate. Tanto los Dagger como los incursores, se desplazaban y maniobraban entre distintas capas de nubes, que impedían una correcta visión. En ese momento, Bernhardt informó que divisó por un instante un Harrier debajo y en viraje cerrado.

Los M-5 descendieron hasta los 7500 metros para tratar de no perder de vista al enemigo. Este descenso se efectuó con virajes de máxima G y entre capas de nubes. Los Dagger efectuaron una serie de maniobras buscando colocarse en posición y distancia que les permitiera lanzar sus misiles Shafrir.

Pese a los esfuerzos, no pudieron concretar la visualización. Sin tanques externos, rápidamente llegaron al «mosca», o sea el mínimo necesario para retornar a Río Grande. Por ese motivo, el jefe de sección comunicó al radar Malvinas que debían abandonar la zona. Al mismo tiempo, el radar les indicó que los Harrier ya se alejaban de la isla. La sección CICLÓN aterrizó a las 14:30 con muy malas condiciones meteorológicas.

OF 1103. Dos A-4C, indicativo PAMPA, armados con dos misiles Shafrir IR y cañones. Misión: cobertura aérea defensiva, con REV. Tripulantes: primer teniente José D. Vázquez (C-313) y teniente Atilio V. Zattara (C-304). Despegaron de San Julián a las 13:30.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: teniente Guillermo Saravia, primer teniente Juan Romero y cabo principal Carlos Quintana.

El operador del radar les indicó tres blancos que podrían ser helicópteros, pero cuando los A-4C intentaron atacarlos, se les indicó regresar a San Julián, pues una PAC se encontraba a 28 km en rumbo de interceptación. Aterrizaron a las 16:10.

OF 1104. Dos A-4C, indicativo PINGO, armados con dos misiles Shafrir IR y cañones. Misión: cobertura aérea defensiva, con REV. Tripulantes: primer teniente Daniel Manzotti (C-310) y teniente Néstor López (C-303). Despegaron de San Julián a las 14:00, no pudieron reabastecer por problemas técnicos y regresaron a las 15:00.

Primer ataque a una unidad de la flota británica

La Fuerza Aérea Sur recibió la confirmación de que tres buques desprendidos de la escolta se dirigían a cañonear posiciones argentinas. Estos fueron avistados detrás del horizonte alrededor de las 14:00 por sus arboladuras desfilando de este a oeste, por el sur del aeropuerto. Luego cambiaron de dirección y pusieron proa al norte (aeropuerto). En ese momento se distinguieron claramente los tres buques. Uno sobresalía entre los otros dos por su porte.

Se posicionaron a unos 12 km de la costa, y dos helicópteros Sea King trasladaron tropas que descendieron al oeste de punta Celebroña (extremo noreste de la península de Freycinet) en varias oportunidades. Se coordinó con el personal del sistema de armas Tigercat del Ejército y dispararon un misil que, a mitad de camino, inició una maniobra de ascenso y autodestrucción (fuera de alcance).

Aproximadamente a las 16:00, uno de los Sea King se posicionó en vuelo estacionario por detrás del faro a unos 6 km y 100 metros de altura y, de inmediato, inició el cañoneo naval¹⁸².

Según fuentes británicas se trataba de las fragatas Tipo 21 *Arrow* y *Alacrity* y del destructor clase County *Glamorgan* que debían acercarse hasta los 9/18 km al sudeste de Puerto Argentino y abrir fuego contra el aeródromo de la Base Aérea Militar Malvinas¹⁸³. Tras un breve planeamiento, la Fuerza Aérea Sur ordenó:

OF 1105. Tres M-5, indicativo TORNO, armados con dos bombas BRP de 250 kg retardadas por paracaídas y cañones de 30 mm. Versión "India" de tres tanques externos de 1300 litros. Misión: apoyo de fuego aéreo cercano, ataque a objetivo naval. Tripulantes: capitán Norberto R. Dimeglio (C-432), teniente Gustavo E. Aguirre Faget (C-412) y primer teniente César F. Román (C-407). Despegaron de San Julián a las 15:45.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: mayor Miguel Ángel Silva, teniente Guillermo Saravia, primer teniente Juan Romero y cabo principal Carlos Quintana.

Los TORNO ingresaron por el norte de la Gran Malvina, pasaron el estrecho de San Carlos y, a 270 km de Puerto Argentino, el radar TPS-43 los contactó y les indicó el rumbo de aproximación. La escuadrilla se acercó al objetivo desde el cuadrante este-noreste sin ser detectada. Los tres buques, formados en un dispositivo triangular (dos adelantados y uno retrasado), y separados entre sí por 1000 a 3000 metros, cambiaban el rumbo completando un circuito cerrado, mientras bombardeaban las posiciones argentinas.

La escuadrilla efectuó la aproximación rasante y a máxima velocidad. El capitán Dimeglio lanzó dos bombas sobre el buque del vértice izquierdo de la base del triángulo, y divisó en la cubierta una considerable cantidad de tripulantes. En la salida descargó una ráfaga de cañones sobre el que ocupaba el vértice posterior o más alejado en la dirección de avance, y observó que sus impactos daban en el blanco¹⁸⁴.

Al teniente Aguirre Faget le correspondió el buque del vértice izquierdo. Comenzó a disparar en vuelo rasante desde unos 2500 metros. Agotó la carga completa de municiones de 30 mm sobre el blanco que se encontraba alineado con su dirección de vuelo de proa a popa, por lo que tomó altura hasta unos 60 metros, y enseguida bajó la nariz y soltó las bombas en una suave picada justo encima del destructor, sin ver el resultado.

El primer teniente Román bombardeó al buque ubicado en el vértice derecho. Los tres aviones recibieron intenso fuego antiaéreo. El escape lo realizaron de forma individual y de inmediato tuvieron una PAC detrás de ellos. Pudieron evadirlos gracias a la intervención de la sección FORTÍN de M-5. Los interceptores fueron detrás de los Harrier que se retiraron. La escuadrilla TORNO arribó a San Julián a las 18:25.

Testimonio del entonces teniente Aguirre Faget¹⁸⁵:

Estuvimos de alerta al mediodía con el capitán Dimeglio y el primer teniente Román. Recibimos un primer llamado a los aviones, pero luego de un buen rato a bordo se suspendió. Nos permitió comer algo, ajustar y actualizar datos: algunos en la memoria luego del briefing, y otros para cambiar papeles en la pernera: frecuencias e indicativos.

¹⁸² Testimonio del comodoro VGM (R) Oscar H.Spath a la Comisión BANIM.

¹⁸³ IAN INSKIP, *Ordeal by Exocet*, Londres, Frontline Books, Edición PDF, 2012, pág. 67.

¹⁸⁴ Interrogatorios a tripulaciones de combate. Archivo DEH-FAA.

¹⁸⁵ Testimonio del comodoro VGM (R) Gustavo Aguirre E. Faget a la Comisión BANIM, sobre la base de apuntes personales de mayo de 1982.

Con la puntualidad de nuestro jefe de escuadrilla, a las 15:45 soltamos frenos e iniciamos la carrera de despegue. Formamos los tres y despegaríamos cada seis segundos. Salía el TORNO 1 (Dimeglio), yo como numeral 2 y luego el TORNO 3 (Román). La ubicación en cabecera era un poco incómoda, sabíamos que la carrera de despegue debía insumir la totalidad de la pista de San Julián. Salíamos con más de 7200 litros, dos bombas de 250 kg y los magazines de cañones de 30 mm completos.

En la carrera de despegue, debíamos tratar de no tocar los frenos para corregir la dirección del avión. Con poco de andar y el viento de superficie, teníamos controles con el timón. De esta forma optimizábamos la carrera, superando los 180 nudos (330 km/h), suave despegue de la rueda de nariz tratando de no «sentar» el avión sobre su tren principal. El primer tramo se sentía muy pesado, hasta que alcanzara más de 300 nudos (550 km/h): ¡recién allí empezaba a sentirse un M-5!

Habíamos «brifeado» todo como para no tener que hablar por VHF, solo señas y escuchas de otras frecuencias. El ascenso fue escalonado hasta llegar a cerca de 37.000 pies (11.300 metros). Luego de más de veinte minutos de crucero, tiempo para rezar un Ave María, iniciamos un suave descenso. Ya para ese momento, teníamos el panel de armamento conectado. El jefe de escuadrilla aumentó el régimen de descenso, el radar Malvinas lo colacionó en frecuencia.

En el Dagger teníamos dos radios VHF; usábamos una para la frecuencia interna de escuadrilla, y el otro equipo lo distribuimos con las escuchas de la torre Malvinas, radar y el retransmisor en vuelo.

En la formación debíamos ser prolijos con los cambios de potencia. Es una forma básica de no malgastar el preciado y escaso combustible. Alcanzamos el vuelo rasante en islas Sebaldes y pasamos al norte de Gran Malvina a 420 nudos (780 km/h) ya formados en línea con una separación de 100 metros entre avión y avión. Cuando cruzábamos el estrecho de San Carlos, por su parte más ancha, todos miramos una figura amenazante a la izquierda adelante, a las diez. Parecía la lejana silueta de un gran buque, con oleaje y espuma como si estuviera en velocidad. Era en realidad —luego la conoceríamos bien— la roca Remolinos. Seguimos bordeando la costa norte de la isla Soledad en vuelo rasante. La velocidad ahora era de 480 nudos (890 km/h). El jefe de escuadrilla y el 3 vieron un Harrier a mediana altura, y en dirección opuesta a la nuestra. Dimeglio lo ignoró pensando en nuestra velocidad de separación.

Hubo muy pocas llamadas de radio, casi ninguna, pero en pocos segundos pasaron muchas cosas. Lo último tranquilo fue llegar al «mosca», próximos a la bahía de la Anunciación. Los buques no estaban. El guía ordenó: «Tres minutos más». Pocos segundos después, escuché en la otra frecuencia (yo tenía escucha de la escuadrilla en un VHF y en el otro la torre Malvinas: «¡No tiren, boludos!... ¡No tiren, boludos!»). Era la voz indiscutible del «Gusha» González desde su puesto de Oficial de Control Aéreo Adelantado. Un grito desesperado. Al mismo tiempo miré hacia la costa y, en el horizonte, vi unas trazantes que se perdían en las nubes. Luego me enteraría que se trataba de la artillería antiaérea propia tirándole al M-III EA de García Cuerva.

Seguimos el vuelo rasante, posiblemente a medida que aumentaba la velocidad, instintivamente más difícil era mantenerlo bien rasante. En cada cambio de rumbo, debíamos acomodarnos, mantener la línea, mirar adelante y atrás. El «Toé» Román casi se choca con un Sea King británico que estaba estacionario en la costa. Sobrevolamos la costa de Freycinet y, al poner rumbo sur, nos encontramos con tres buques, entre sol y sombra de 6/8 de nubes medias y bajas.

Si hubo órdenes en esos segundos, no las escuché. Me concentré en el buque que tenía al frente, unas tres millas (5 km) adelante. Veía una popa importante, era un destructor sin dudas. No me tiraban, yo tampoco. Un par de segundos y «llamé el avión» [ascender bruscamente] con la idea de atacar con ángulo. Algo instintivo, no estaba previsto, pero

se me ocurrió en ese momento. Luego, también en forma brusca, con G negativa bajé la nariz. En esos segundos de ascenso, lo tapaba. Cuando bajé la larga nariz del Dagger era un show de tiros, ¡toda la artillería imaginable venía hacia mi avión! Esto permitiría calcular mi distancia y la de esa artillería, pues no se quedaban cortos, venían hacia mí, pero pocos metros antes milagrosamente se abrían. El foco era desde donde había visto la popa, pero ya no pude ver otra cosa, solo la mira, mi altímetro, el velocímetro, aunque parezca mentira: recuerdo haber reducido apenas, para no excederme de 500 nudos (925 km/h). Estos segundos incalculables, sé que fueron pocos, pero imposible medirlos, fueron con mi índice pulsando y tirando mis cañones DEFA. ¡Ello me alentaba en ese acercamiento! Adelante mío solo la mira. También veía trazantes, colas de humo blanco y gris que me pasaban muy cerca. Según el vicecomodoro Iannariello y otros testigos de nuestro ataque que lo observaron desde la costa, justo cuando levanté la trayectoria, un misil pasó debajo de mi avión. Yo nunca lo vi. Yo solo progresaba en esa picada con un poco de G negativa para no avanzar hacia la proa, y cuando llegué a la altura de tiro —coincidiendo el cono de nariz de mi avión, la depresión de la mira y la popa del buque—, nivelé, lancé las bombas, inmediatamente sentí el alivio de cola y bruscamente salí hacia la izquierda, hacia el este, bajando aún más para retomar el vuelo rasante. En esta maniobra y concluida mi concentración, casi me trago el agua, ¡iba muy bajo y proa a Sudáfrica... me quería alejar! No pude observar si me seguían tirando ni el efecto de mis bombas. En ningún momento vi ni escuché a mis camaradas en este ataque. Era consciente de que teníamos bajo nivel de combustible; igual creo que volé más de 15 millas (55 km) en ese rumbo.

Seguramente Dimeglio había llamado para cerciorarse de que estábamos vivos. Yo no oí la primera llamada, pero luego escuché fuerte: «¡Contesten!». Así que ahora sí respondí: «¡Dos!», y enseguida Román: «¡Tres!».

Para regresar debía pasar cerca de Puerto Argentino sabiendo que estaba prohibido por su artillería antiaérea, así que fui ascendiendo para pasar con altura de seguridad sobre la costa. Cerca de llegar a los 20.000 pies (6000 metros) y al norte de la isla Soledad, el radar informó que nos perseguía una PAC. Yo era el último de los TORNOS, así que detrás de mí tenía a los bandidos. Román estaba muy alto y Dimeglio estaba mucho más adelante. Yo había perdido velocidad en el ascenso, con poco combustible, buscando 300 nudos (550 km/h); pensaba nivelar y acelerar, pero los Harrier me hicieron cambiar de idea.

Desde la primera llamada del radar, estaban detrás, a 12 millas (22 km). En otros pasajes de información, ya estaban peligrosamente a 6 millas (11 km) y acercándose. Yo había eyectado un tanque en el ascenso, no quise eyectar los tres, me pareció demasiado costoso. Luego confieso que me olvidé. No lo consideré.

No podía descender para ganar velocidad, no podía acelerar el avión, ni pensar colocar poscombustión. No había llegado a finalizar mi ascenso, no veía nada adelante, solo el sol grandote en el horizonte, no tenía ni cañones ni combustible.

Entonces milagrosamente escuché al radar Malvinas acomodando a los FORTÍN detrás de mí. En esos segundos, en otra vuelta de antena, el VyCA, con mucha congestión de órdenes y actualizaciones de ataques, con otras prioridades tan urgentes como la mía, rescates y amenazas, nos confirmó que la PAC abandonaba esta persecución en un viraje de 90 grados y hacia el sur en descenso. Estábamos ya sobre el estrecho de San Carlos.

El capitán Donadille y el primer teniente Senn, los FORTÍN, me salvaban así la vida. Ellos estaban con misiles Shafrir y habían salido unos 15 minutos detrás de nosotros desde San Julián. Luego me enteraría de que el «Poncho» Donadille tenía problemas de armamento. Como él bien dice: «los corrió con la vaina». ¡Excelente su actuación y, por supuesto, excelente la gente del VyCA!

Aterricé tercero en San Julián; las últimas millas con una «leche de nubosidad». Nada especial, solo que el liquidómetro y las luces de bajo nivel eran alarmantes, pero ya estaba allí. Aseguré el recorrido obligatorio de avión amigo. Los TORNOS aterrizamos sin novedad.

Al bajar de la escalera, sentí un «afloje» increíble. Me ayudaron camaradas a sacarme el equipo, charlamos algo de lo vivido. Traspiraba mucho y debajo de mi manga del traje de neoprene dejé un charquito: no podía creer que era fruto de mi transpiración. Compartimos una botella de champagne entre los TORNO, los FORTÍN y el primer teniente Callejo que nos asistió en la torre de vuelo. Pero al poco tiempo, alguien dijo: «¡Moverse, que esto recién empieza!».

Nos llamaron para la exposición de Inteligencia y me demoré un poco en hacerlo... no podía escribir.

* * *

De acuerdo con publicaciones británicas¹⁸⁶, a consecuencia del ataque de los Dagger a las 16:50 del 1 de mayo, el destructor *Glamorgan* (vértice izquierdo de esa disposición triangular que encontraron los M-5) sufrió daños menores en el casco por la onda expansiva de dos bombas que erraron el blanco por escaso margen y estallaron en las proximidades.

Al invertir el rumbo, el destructor se desvió por muy poco de la trayectoria de las bombas de 250 kg que cayeron en ambos lados de la cubierta. Hubo dos explosiones enormes que levantaron la popa a casi 5 metros del agua. El contenedor del *tillerflat*¹⁸⁷ se alzó 4,5 metros. Más tarde, se descubrió que habían saltado los carenados de los soportes y el montaje del guarda hélice de puerto. Las placas del casco estaban aplastadas y había agujeros de metralla en los timones. El pilar en el *tillerflat* quedó doblado y una caja de cojinete del eje también estaba agrietada. «En otras palabras, ¡nos encontramos muy cerca de ser inutilizados por las armas argentinas a plena luz del primer día de la guerra!»¹⁸⁸.

Entre tanto, la *Arrow* (vértice posterior) recibió ocho impactos de 30 mm del capitán Dimeglio que hirieron a un tripulante; mientras que, una esquirla de la bomba lanzada por el primer teniente Román abrió un rumbo en el casco de la *Alacrity* (vértice derecho), reparado posteriormente.

Combatientes argentinos, testigos del ataque sucedido aproximadamente a 10 km de la costa, confirmaron que los buques eran tres y que el de mayores dimensiones tenía una gran arboladura de antena cuadrada¹⁸⁹. Desde su puesto de mando de la batería de 35 mm, el primer teniente Spath describió que, ante el ataque, las dos embarcaciones menores maniobraron hacia el sur, abandonaron al destructor y huyeron a toda máquina despidiendo humo blanquecino por la chimenea. Un helicóptero que hasta momentos antes actuaba como director de tiro voló al encuentro de una nave donde posarse¹⁹⁰. El destructor se veía envuelto en un humo oscuro, denso, mientras lentamente giraba a babor en dirección a las fragatas en fuga. Cuando su popa quedó presentada hacia la costa, se lo vio escorado a estribor, y que desprendía de ese lado un humo entre gris y gris oscuro con bocanadas de color negro, evidenciando que había sufrido daños¹⁹¹. A pesar de la visibilidad reducida por la bruma, no se divisó actividad aérea encima de los buques, lo que permitió deducir que

¹⁸⁶ IAN INSKIP, op. cit., págs. 75 y 76.

¹⁸⁷ *Tillerflat*: dispositivo ubicado en la popa del barco donde se encuentra el equipo de engranajes que opera el timón.

¹⁸⁸ Ian Inskip, oficial de navegación del *Glamorgan* y autor del citado *Ordeal by Exocet*, en correo electrónico enviado en 2005 al comodoro VGM (R) Gustavo E. Aguirre Faget.

¹⁸⁹ Testimonio del brigadier VGM (R) Alberto A. Catalá a la Comisión BANIM, por entonces auxiliar de Operaciones del Componente Aéreo Malvinas con el grado de mayor.

¹⁹⁰ Mientras todo esto ocurría, el *Forrest* —una embarcación isleña requisada por la Armada Argentina para apoyar la carga y descarga de abastecimientos en el Apostadero Naval Malvinas— era escoltada por el guardacostas de la Prefectura GC-82 *Islas Malvinas*. Ambas naves regresaban a Puerto Argentino, cuando fueron atacadas por un helicóptero Sea Lynx (ZX-736) de la fragata *Alacrity*. Los argentinos respondieron con fuego de fusiles y ametralladores. El Sea Lynx escapó con impactos. Ver RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 299.

¹⁹¹ OSCAR HUMBERTO SPATH, *Desde el punto del impacto*, Ed. Edivern, Buenos Aires, 2012, pág. 96.

no recibieron auxilio de navíos vecinos¹⁹².

Otro de los testigos del ataque de los TORNO fue el teniente de navío Rodolfo Cionchi, observador desde una posición elevada en cerro Zapador (Sapper Hill), quien aseguró que el perfil del destructor correspondía a un Tipo 42 similar a los que poseía la Armada Argentina, no a uno clase County.

Cerrada ya la oscuridad, entre las 18:30 y las 19:00, el suboficial mayor Alfredo Ocampo, encargado de la ROA, que ocupaba el Puesto M-1, notificó al CIC que, en la dirección en que se habían alejado los navíos atacados por la escuadrilla TORNO, se distinguía una sucesión de fogonazos y explosiones atribuibles a una batalla naval. En el horizonte se veía una línea de relámpagos cuyas explosiones se escucharon débilmente hasta bien entrada la noche. Más tarde, Ocampo informó que, en la misma dirección, el horizonte se había iluminado con un resplandor color naranja.

Más allá de la información británica, aún persisten grandes dudas sobre la identidad y el daño real del destructor avistado, pues gran cantidad de testigos presenciales que observaron la explosión de las bombas sobre el buque y los eventos que se sucedieron esa misma noche aseguran que dicho buque se alejó mar adentro con algo más que «daños menores».

Pero la señora Thatcher nos dio, tal vez, la más importante prueba de lo que pasó ese día. Ella escribió, desde el 10 de Downing Street, en su diario personal, y de su puño y letra, sus impresiones sobre los sucesos de la guerra. Señaló respecto al 1 de mayo de 1982, en una publicación hecha en 2015 por Christopher Collins, director de la Fundación Margaret Thatcher:

«That day (Saturday) the Argentine Air Force attacked our Task Force very heavily indeed».

Traducción: «Ese día (sábado) la Fuerza Aérea Argentina atacó a nuestra Fuerza de Tareas realmente con mucha dureza»¹⁹³.

* * *

Al mismo tiempo que la lucha contra los buques enemigos permitía suponer que resultaría favorable para la aviación de combate argentina, esa tarde, los pilotos de caza de ambas naciones se enfrentaron por la superioridad aérea en los cielos del archipiélago malvinense. Sin coordinación previa, así lo asumieron los comandos de la FAS y del Componente Aéreo Malvinas y, obviamente, el control aéreo de la flota británica. Resultaba evidente que la disputa iba ser tan desigual como el desnivel tecnológico de los aviones de los contendientes.

Como cobertura aérea de la escuadrilla TORNO, despegaron:

OF 1106. Dos A-4C, indicativo PAMPA, armados con dos misiles Shafrir IR y cañones. Misión: cobertura aérea defensiva. Tripulantes: capitán Eduardo D. Almoño (C-322) y alférez Carlos A. Codrington (C-325). Despegaron de San Julián a las 15:20.

El guía, con fallas en el equipo VHF y en el trasvase del tanque izquierdo, fue informado de la cercanía de patrullas que se dirigían hacia ellos; abortó la misión y ordenó el regreso. Aterrizaron a las 17:20.

OF 1107. Dos M-5, indicativo FORTÍN, armados con dos misiles Shafrir IR y cañones. Versión “India” de tres tanques externos de 1300 litros. Misión: cobertura aérea defensiva. Tripulantes: capitán Guillermo A. Donadille (C-403) y primer teniente Jorge D. Senn (C-421). Despegaron de San Julián a las 16:00.

¹⁹² “Red Observadores del Aire, Región Noroeste, Informe Operativo Malvinas”, suboficial mayor Alfredo F. Ocampo, encargado de la ROA Puerto Argentino en 1982. Archivo Malvinas, Carpeta 5/1V, DEH-FAA.

¹⁹³ RUBÉN OSCAR MORO, *Falsa bandera y traición*, Escuela Superior de Guerra Aérea, Buenos Aires, 2019, pág. 130.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas para ambas misiones: mayor Miguel Ángel Silva, teniente Guillermo Saravia, primer teniente Juan Romero y cabo principal Carlos Quintana.

Los FORTÍN debían cubrir el escape de la escuadrilla TORNO. Luego del despegue, el jefe de sección, capitán Donadille, ordenó controlar los cañones mediante una breve ráfaga. Si bien los suyos no funcionaron, decidió continuar. Al arribar a la zona asignada por el radar del CIC, los M-5 sobrevolaron la Gran Malvina a 9000 metros.

Mientras orbitaban en espera, oyeron las comunicaciones de una sección de M-III EA indicativo DARDO y, quince minutos después, se enteraron de que regresaban los TORNO. El TORNO 3, con problemas de recepción en su VHF, no escuchó la advertencia del radar de que dos Sea Harrier volaban hacia ellos y continuó a 7600 metros, alejándose mientras sus compañeros escapaban en vuelo rasante.

Al mismo tiempo que el capitán Dimeglio, guía de los TORNO, ordenaba eyectar los tanques a sus numerales y aceleraba a 1.4 de Mach, el controlador del radar guio a los FORTÍN a interponerse en la trayectoria de los Sea Harrier. Se formó una columna: adelante el TORNO 2 (Aguirre Faget); detrás, a 5 km, la sección británica; y a 3,5 km de ellos, los FORTÍN. El último rumbo de interceptación que recibió Donadille fue 320°. Esa orientación lo ubicó con el sol de frente por lo que los misiles Shafrir se engancharon en esa fuente de calor. Esto aumentó su preocupación, pues sus cañones no funcionaban. Sin embargo, el controlador de los cazas británicos, al percatarse de que los FORTÍN se aproximaban con rumbo de interceptación, ordenó el escape de los Sea Harrier y dejó de perseguir al TORNO 2.

La sección FORTÍN aterrizó en San Julián a las 18:40.

OF 1108. Dos M-III EA, indicativo BUITRE, armados con dos misiles Magic 550 IR y cañones. Versión “Hotel” de dos tanques externos de 1700 litros. Misión: cobertura aérea defensiva. Tripulantes: capitán Raúl A. Gambandé (I-016) y primer teniente Roberto L. Yebra (I-014). Partieron desde Río Gallegos a las 15:50, permanecieron en el punto de espera en contacto con el radar Malvinas hasta el límite de su autonomía y regresaron a las 17:40.

Primeras pérdidas en el aire

OF 1109. Dos M-III EA, indicativo DARDO, armados con dos misiles Magic 550 IR y cañones. Versión “Hotel” de dos tanques externos de 1700 litros. Misión: cobertura aérea defensiva de los TORNO. Tripulantes: capitán Gustavo A. García Cuerva (I-015) y primer teniente Carlos E. Perona (I-019). Despegaron desde Río Gallegos a las 15:45.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas para ambas misiones: mayor Miguel Ángel Silva, teniente Guillermo Saravia, primer teniente Juan Romero y cabo principal Carlos Quintana.

Tras un vuelo de cobertura esa misma mañana, el capitán García Cuerva y el primer teniente Perona cumplían la segunda salida del día. Se acercaron a las islas minutos antes que la escuadrilla TORNO, los Dagger que atacarían a la formación naval que cañoneaba la BAM Malvinas.

La primera misión —rememora Perona¹⁹⁴— nos había servido para replantear, entre otras cosas, la orden impuesta al Escuadrón de no eyectar los tanques de 1700, lo que iba en contra de lo doctrinario en el combate aire-aire. 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.

¹⁹⁴ Testimonio del brigadier VGM (R) Carlos E. Perona a la Comisión BANIM.

Perona formaba escalonado a la izquierda de García Cuerva, cuando el radar del CIC les indicó el blanco: una PAC que orbitaba sobre la isla Soledad. El controlador los envió a interceptación de 45° de frente (tipo pinza).

En la apertura de rumbos de envoltura del blanco, García Cuerva ordenó controlar el armamento y eyectar los tanques de 1700 litros. Lamentablemente, el avión de Perona quedó con el tanque derecho colgado; ahora la única alternativa era eyectarlo en modo emergencia perdiendo a la vez los misiles Magic 550. El numeral decidió, pese a todo, seguir con el avión asimétrico. Estaban aproximadamente a 180 km de los Sea Harrier que, guiados por los operadores radar de los buques, invirtieron el rumbo para enfrentar a los cazas argentinos.

Tras la apertura, los Mirage viraron hacia adentro de la envolvente para quedar con ángulo de 45° de frente a los Sea Harrier. En la maniobra, Perona perdió definitivamente contacto visual con su guía y, al finalizar el viraje, quedó a unos 60 km del blanco que avanzaba de frente. Intentó contactar con el radar, pero, a causa de la superposición de comunicaciones en la misma frecuencia, no lo logró.

Los controladores del VyCA escucharon que García Cuerva había visualizado a los Sea Harrier y asignaba el blanco a su numeral.

A una distancia de entre 15 y 18 km, en contraste con una capa de nubes, Perona descubrió un Sea Harrier en rumbo opuesto. Esta vez consiguió avisar al controlador de combate sobre el contacto visual. Como el avión británico estaba más abajo, Perona comenzó a buscarlo con una suave picada.

Antes del cruce de aviones, Perona inició una fuerte trepada para lograr altura. «Mi intención era trepar lo más alto posible, sin entrar en combate cerrado porque conocía las bondades del adversario a bajas velocidades». Perona ignoraba que los Sea Harrier ya estaban armados con los misiles Sidewinder AIM-9L.

Con el avión asimétrico a causa del tanque colgado bajo el ala, la maniobra de ascenso quedó muy limitada. Trescientos metros a su izquierda, Perona divisó claramente al Sea Harrier. Instantes después, García Cuerva le advirtió por radio al numeral: «Le lanzaron un misil, ¡cierre, cierre!».

Tras el cruce, Perona sintió una tremenda sacudida, un ruido como la explosión de una bolsa de papel y una fuerte desaceleración, como si el avión se hubiera detenido en el aire. Intentó seguir volando durante un momento interminable. Ya casi no tenía comando por pérdida de hidráulico, y el avión tendía a rolar a la derecha a causa del tanque. Sobre la línea de la costa de la isla de Borbón, Perona se eyectó.

Los pilotos británicos eran el *Flt. Lt.* Paul Barton de la RAF, en el Sea Harrier matrícula XZ-453, y el *Lt.* Steve Thomas de la Royal Navy, en el XZ-452; ambas aeronaves del portaaviones *Invincible*. La versión británica señala que Thomas ubicó visualmente a los argentinos que venían hacia ellos. A 15 km, según la medición del radar de a bordo, Barton se abrió de la formación y efectuó una *chandelle*¹⁹⁵ para, después del cruce, caerles desde atrás a los Mirage. Thomas no conseguía enganchar el avión de García Cuerva para lanzarle un misil de frente. Al cruzarse a corta distancia y por encima de los Mirage, Thomas descubrió que Barton se aproximaba a la cola de Perona y le disparaba un Sidewinder¹⁹⁶.

Tras advertir a su numeral del misil, García Cuerva hizo un viraje descendente por la izquierda, perseguido por otro Sidewinder, esta vez de Thomas¹⁹⁷. El piloto logró desprenderse del combate atravesando una compacta capa de nubes, al tiempo que comunicaba la posición para posibilitar la recuperación de Perona. Esta información complementó los

¹⁹⁵ Maniobra que consiste en un ascenso con viraje hacia uno de los lados.

¹⁹⁶ STEVE THOMAS, "The Falkland war begins", en *Falkland war, then and now*, Essex, Ed. Gordon Ramsey, 2008, pág. 132.

¹⁹⁷ SHARKEY WARD, op. cit., pág. 201.



El Mirage III de García Cuerva momentos antes de que fuera derribado por la artillería propia, captado en una filmación de Alfredo Lamela, camarógrafo de Nicolás Kasanzew, corresponsal de guerra en Malvinas

datos de localización obtenidos por los operadores del radar TPS-43 que habían visualizado el combate en las pantallas.

Los mismos controladores, escasos minutos después, escucharon decir a García Cuerva que estaba con mínimo combustible y que ponía proa a Puerto Argentino para aterrizar. Cinco minutos más tarde, solicitó por VHF que le encendieran el VOR porque estaba «medio perdido». Desde el CIC, a través del control del radar, se le ordenó buscar el sector norte del aeródromo y eyectarse. La orden se impartió porque, además de estar dañada, la pista estaba siendo bombardeada por buques enemigos y sería imposible coordinar el alto el fuego con la artillería antiaérea. El controlador en tres ocasiones le reiteró la orden, pero, aun así, el piloto insistió en aterrizar señalando que su avión se hallaba intacto y ya tenía a la vista Puerto Argentino.

Ante lo irremediable, desde el CIC se impartió la consigna de alto el fuego al Puesto de Comando de Artillería Antiaérea (PCAAa), un procedimiento que requería excelente coordinación entre la Central de Operaciones Antiaéreas Conjunta (COAaCj) y las jefaturas de las baterías y, a la vez, entre estas últimas y los jefes de piezas.

Desde monte Longdon, García Cuerva puso rumbo este sobrevolando la zona donde estaba desplegada la Brigada de Infantería N.º7, con la intención de efectuar una inicial larga para enfrentar la pista hacia el oeste. Así intentaría ingresar al circuito de aterrizaje por el corredor aéreo cruzando por el medio de la bahía de Puerto Argentino.

En el Centro de Información y Control, el oficial de enlace de la Brigada 7 informó que estaban bajo ataque aéreo. En el terreno de las presunciones, es de imaginar que la consigna de alto el fuego no llegó a tiempo o no fue interpretada por uno de los eslabones. No obstante, es importante destacar que los artilleros antiaéreos del Ejército no conocían las siluetas de los aviones, ni británicos ni propios, situación que derivaría en varios episodios de fuego amigo durante el conflicto.

El soldado clase 1963 Gerardo Mancisidor, apuntador de ametralladora 12,7 mm de los vehículos de exploración livianos Panhard, del Destacamento de Exploraciones de Caballería Blindado 181 de Esquel, se encontraba al oeste de Puerto Argentino, a más de 8 km del aeropuerto, cuando escuchó disparos de ametralladoras y de fusiles. De inmediato, vio un avión que cruzaba por el frente y que, haciendo un movimiento brusco, mostró la panza.

Mancisidor intentó tirar y seguirlo con la torre, pero fue inútil por la velocidad en que pasó. Oyó más disparos de ametralladoras cercanas. A través del visor de puntería, vio las estelas luminosas que impactaban en el avión. Cuando se asomó por la escotilla, distinguió que se deprendían pedazos pequeños de la aeronave y notó que el aparato cambiaba ligeramente de rumbo. Mancisidor comprendió que el avión había sido dañado¹⁹⁸.

El isleño John Fowler, desde su casa en Puerto Argentino, vio el avión de García Cuerva que volaba hacia el este sin evidenciar ninguna actitud de intentar aterrizar ni de evadir el fuego porque, de pronto, fue envuelto por nubes de humo negro y, al instante, por un destello blanco¹⁹⁹.

El soldado clase 63 Alejandro Lombardi del GADA 601 de Ejército, perteneciente a una de las piezas de 35 mm con director de tiro Skyguard ubicada en Puerto Argentino, observó la trayectoria del M-III sobre la bahía, los impactos de su pieza en la aeronave y la caída en el mar²⁰⁰.

Tanto el mayor Héctor Rusticcini —de especialidad Artillería Antiaérea, jefe del Escuadrón Base que se encontraba en cercanía del aeropuerto—, como el capitán Osvaldo Battioni —piloto de caza y Oficial de Control Aéreo Adelantado (OCAA) que se hallaba en Puerto Argentino, próximo a la pieza de 35 mm de Ejército—, observaron la trayectoria del M-III, el derribo por fuego de esa batería y el punto de caída en el mar, sobre Surf Bay²⁰¹.

Todos los testimonios coinciden —y así quedó registrado en la filmación que hizo el corresponsal de guerra Nicolás Kasanzew— en que, durante la aproximación a la BAM Malvinas, el avión de García Cuerva estuvo bajo fuego de una gran cantidad de armas provenientes de unidades que se encontraban fuera y dentro del perímetro defensivo, desde la posición de los tanques Panhard, hasta la ráfaga fatal de la pieza de 35 mm del GADA 601.

«¡Me están tirando, carajo!», se escuchó decir al piloto en VHF por última vez. Eran las 16:40. El capitán García Cuerva no logró eyectarse, y cayó con su M-III en el mar, donde permanece en una tumba de guerra.

Poco antes de que García Cuerva pagara con su vida la inexperiencia argentina, Perona caía en paracaídas en la isla de Borbón. Al tocar tierra, se fracturó una pierna. En una posición cercana a la Estación Aeronaval Calderón, entretanto, dos helicópteros Agusta A-109 y un UH-1H del Ejército se encontraban recargando combustible tripulados por el teniente primero Martín Rubio y el cabo primero Sergio Gudiño (AE-331), por el teniente Enrique Riis y el cabo primero Orlando Romero (AE-337); y por el teniente Manuel Jardel y el sargento primero Carlos Medina (AE-417).

Mientras efectuaban la recarga, el cabo primero Romero, mecánico del AE-337, informó que había visto caer un avión al mar y que su piloto se había eyectado; el paracaídas abrió con normalidad. El teniente Riis solicitó autorización al jefe de sección para ir en búsqueda del piloto. El A-109 es un helicóptero de ataque y no dispone de esquís ni grúa de rescate, por lo que Riis y Romero improvisaron una cuerda de unos quince metros amarrados a uno de los afustes externos. Despegaron y se adentraron al mar. La primera salida resultó infructuosa, y recién en la segunda encontraron a Perona sobre tierra herido en una de sus piernas. Lo trasladaron de inmediato a Calderón, donde recibió los primeros auxilios.

Al día siguiente, un Beechcraft B-200 de la Armada Argentina, proveniente de la BAN Río Grande, lo trasladó al continente donde recibió la atención definitiva.

* * *

¹⁹⁸ Testimonio del soldado concripto clase 63 VGM Gerardo Santiago Mancisidor en la Dirección de Estudios Históricos de la FAA.

¹⁹⁹ PAUL EDDY, MAGNUS LINKLATER y PETER GULLAM, op. cit., pág. 155.

²⁰⁰ Testimonio del VGM Alejandro Lombardi a la Comisión BANIM.

²⁰¹ Testimonios de los comandos VGM (R) Héctor M. Rusticcini y Osvaldo R. Battioni a la Comisión BANIM.

OF 1113. Dos M-5, indicativo RUBIO, armados con dos misiles Shafrir IR y cañones. Versión “India” de tres tanques externos de 1300 litros. Misión: cobertura aérea defensiva. Tripulantes: capitán Carlos A. Rohde y primer teniente José L. Ardiles (C-433). Despegó solo el numeral de Río Grande a las 15:54.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: mayor Miguel Ángel Silva, teniente Guillermo Saravia, primer teniente Juan Romero y cabo principal Carlos Quintana.

El jefe de sección tuvo fallas en la puesta en marcha, por lo que el jefe del I Escuadrón, mayor Martínez, informó de la situación a la FAS; a pesar de que la unidad mínima de combate es la sección de dos aviones, recibió la orden de que se cumpliera la misión con un avión. Indudablemente, la situación en las islas era muy compleja y exigía gran coordinación en el arribo de caza interceptora a Malvinas desde distintas bases. La FAS buscaba saturar el área para disputar la superioridad aérea.

El primer teniente Ardiles decoló solo hacia Malvinas, limitado a cumplir tareas de combate de un avión contra uno, o tareas de diversión y exploración. Ya sobre las islas, el piloto se comunicó con el controlador de radar TPS-43 que, por orden del CIC, lo guio a interceptar un solo eco enemigo, o sea uno contra uno.

Al llegar a la distancia de cruce, en la pantalla radar se visualizó el eco desdoblado, de una sección Sea Harrier que, volando en formación cerrada, cambiaron de posición con mayor distancia. El controlador del radar le advirtió alarmado: «Guarda que los Harrier son dos». En el CIC, a través del equipo de VHF, se oyó la voz serena del piloto que informó: «A la vista».

Los británicos eran el *Flt. Lt.* Bertie Penfold, en el XZ-455, y el *Lt.* Martin Hale, en el XZ-460²⁰². Habían despegado del *Hermes* a las 16:30 para interceptar dos ecos²⁰³ al noreste de la isla Soledad. Los Sea Harrier volaban a 6000 metros, mientras que el M-5 venía 4000 metros más arriba. A 9 km de separación, Ardiles disparó un misil aire-aire al avión de Hale que lo invirtió y picó 90° hacia abajo; segundos después lo recuperó y abrió los frenos de vuelo para soltar los *chaff*²⁰⁴. Antes de entrar en una capa de nubes, el misil de Ardiles se desvió, tal vez perdió potencia o fue engañado por el *chaff*. Erró el blanco, pero no por mucho. Mientras tanto, Penfold se había colocado a la cola de Ardiles y, a 5 km de distancia, le disparó un AIM-9L que impactó en el Dagger. El piloto británico no vio que el argentino se eyectara. Era alrededor de las 16:40.

Esta información difiere del análisis propio, dado de que Ardiles, posicionado de frente a la PAC y a 9 km, no pudo haber lanzado un misil Shafrir, totalmente fuera del dominio de tiro, que exigía estar en el cono de cola. Además, no hubo aviso de Ardiles al radar sobre el lanzamiento de un misil.

Tampoco el relato británico coincide con lo visualizado en la pantalla del radar TPS-43. La interceptación y el disparo del misil del Sea Harrier podría haberse producido de frente o en el cruce de los aviones. Por frecuencia VHF se escuchó una exclamación de Ardiles que hace suponer que fue sorprendido por el impacto. De acuerdo con los datos del Diario de Guerra del Radar Malvinas, tras el cruce con la PAC, el avión de Ardiles mantuvo el rumbo durante dos vueltas (20 segundos), y desapareció de la pantalla sin responder las llamadas del controlador, por lo que se deduce que no pudo maniobrar al estar ya impactado.

Los integrantes del puesto 7 de la ROA (M-7), Terciano Sampieri y Julio Rotea, fueron testigos oculares del derribo. Observaron la caída del avión en la isla Bougainville, a 56 km al sudoeste de Puerto Argentino, alejado de la zona de combate. No divisaron la eyección del piloto.

²⁰² RODNEY BURDEN y otros, op. cit., págs. 194 y 195.

²⁰³ Nota de la redacción: la versión británica se equivoca al hablar de dos aviones argentinos.

²⁰⁴ Señuelos que se arrojan al aire para confundir al misil. Son laminillas metálicas cortadas de una longitud armónica con la onda de los radares.

Bertie Penfold, el piloto que derribó a Ardiles, regresó al *Hermes* y, por razones personales, no volvió a volar durante el conflicto. Días más tarde retornaría al Reino Unido²⁰⁵.

La primera pérdida del I Escuadrón Dagger repercutió fuerte en el estado de ánimo de sus integrantes. No obstante, rápidamente y en su nombre, el grupo se recompuso.

En un gesto que lo enaltece, el primer teniente José Leónidas Ardiles (PULQUI), no dudó en cumplir una orden que iba más allá de los procedimientos previstos y salió en misión de combate solo, sin su jefe de sección. Fue al encuentro de su destino con la bravura de un guerrero, demostrando sólidas convicciones, entereza y valentía. Con su actitud y su entrega, Ardiles se constituyó en un verdadero arquetipo, ennobleciendo la raza de cazadores.

* * *

Entre tanto, la FAS había completado el estudio de la posible ubicación de los blancos enemigos y, pese a que se aproximaba la noche, asumió que el segundo grupo de combate de la flota con el portaviones *Invincible* se encontraba enfrente de la bahía de la Anunciación. En consecuencia, dispuso más salidas con los aviones disponibles, incluso con los bombarderos BMK-62 desplegados en la Base Aeronaval Almirante Zar, en Trelew.

Por orden del jefe del Escuadrón Canberra, debido al preaviso recibido de la FAS, desde las 08:00 de la mañana se mantenían en alerta, con las tripulaciones instaladas en los aviones, dos escuadrillas de BMK-62 para despegar apenas se emitiera la orden.

OF 1111. Tres BMK-62, indicativo RUTA, armados con cinco bombas MK-17 de 1000 libras con cola frenada. Misión: interdicción aérea táctica, ataque a buques en bahía de la Anunciación (Berkeley Sound). Tripulaciones: capitanes Juan J. Nogueira y Raúl E. Sánchez (B-105); teniente Juan C. Cooke y primer teniente Ernesto Lozano (B-109); capitán Eduardo Rodino y primer teniente Armando J. Dubroca (B-108). Despegaron de Trelew a las 15:30.

Durante la navegación de ida, volando a 9000 metros y a 350 km lateral a Puerto Deseado, observaron una formación de buques (más tarde, se confirmaría que eran argentinos), por lo que realizaron un viraje por la izquierda a rumbo 200° y descendieron hasta alcanzar vuelo rasante. Aproximadamente a 75 km del objetivo, avistaron una fragata de la que surgieron estelas de varios misiles. A pesar de las maniobras evasivas y el lanzamiento de señuelos electromagnéticos (*chaff*), un misil alcanzó al avión guía en la puntera del ala izquierda. El capitán Nogueira, después del sacudón que provocó el impacto, mantuvo el control, ordenó eyectar los tanques de puntera de planos y se dirigió a Malvinas para aterrizar de emergencia.

Los numerales viraron para seguirlo, pero sorprendentemente se encontraron con el portaviones *Invincible*, al que sobrevolaban dos puntos: helicópteros o aviones de una PAC. Ante esta circunstancia, después de constatar que controlaba el vuelo de la máquina, el guía ordenó cambiar el rumbo hacia Trelew. El regreso fue difícil. Interferencias electrónicas cortaban las comunicaciones y la recepción de las radioayudas. El combustible era otra limitación. El B-108, que había volado más tiempo en bajas cotas, se dirigió a Puerto Deseado, más cercano que la base de origen, adonde arribó a las 18:30. Los otros dos Canberra aterrizaron en Trelew a las 19:30. En tierra, se constató que al B-109 solo le quedaban 480 litros de combustible y que el B-105 tenía levantadas las chapas del extradós del plano averiado por el misil.

OF 1117. Tres BMK-62, indicativo RIFLE, armados con cuatro bombas MK-17 de 1000 libras con cola frenada. Misión: interdicción aérea táctica, ataque a buques en bahía de la Anunciación. Tripulaciones: capitán Alberto A. Baigorri y mayor Luis E. Rodeyro (B-102); teniente Eduardo J. de Ibáñez y primer teniente Mario H. González (B-110); capitán Eduardo O. García Puebla y primer teniente Jorge J. Segat (B-104). Despegaron de Trelew a las 16:20.

²⁰⁵ SHARKEY WARD, op. cit., pág. 210.

La escuadrilla, que seguía a la anterior, navegó en altura y luego descendió hasta volar rasante a 350 km del objetivo. Aproximadamente a 270 km del blanco, fue interceptada por dos Sea Harrier piloteados por el *Lt. Cdr.* Michael Broadwater y el *Lt.* Alan Curtiss²⁰⁶. Este último, con un misil Sidewinder, impactó el motor derecho del número 2. El Canberra continuó el vuelo desprendiendo una columna de humo. Curtiss lanzó el segundo misil y observó que, poco antes de impactar, la tripulación se eyectaba mientras el avión caía hasta hundirse en el mar. A continuación, Broadwater disparó sus misiles contra otro de los Canberra, pero no lo alcanzó. Sin autodefensa, los aviones restantes dieron la posición donde se eyectaron De Ibáñez y González, y regresaron a Trelew a las 19:20.

En conocimiento de las coordenadas de la eyección (49°30'S/59°35'W, 300 km al noroeste de Puerto Argentino), la FAS solicitó al Comando del TOAS el rescate de los tripulantes por modo marítimo. De inmediato, se ordenó que el aviso ARA *Alférez Sobral* se dirigiera a buscarlos.

* * *

OF 1110. Cuatro A-4B, indicativo TRUENO, armados con tres bombas BRP de 250 kg y cañones. Misión: interdicción aérea tráfico marítimo, con REV. Tripulantes: capitán Pablo M. Carballo (C-215); teniente Carlos A. Rinke (C-212); primer teniente Carlos E. Cachón (C-225) y alférez Leonardo S. Carmona (C-240). Despegaron de Río Gallegos a las 16:00.

Carmona regresó por inconvenientes técnicos. Luego de reabastecerse en vuelo, la escuadrilla siguió rasante hacia Malvinas. Al sur de bahía Enriqueta —entre Puerto Argentino y la isla de Bougainville— en vuelo bajo, la escuadrilla descubrió recortada en el horizonte del atardecer la imponente silueta de un barco. El capitán Carballo ordenó acelerar y bajar lo más posible. Se distinguía un armazón de hierro semejante a los petroleros que acompañaban la flota y que habían visto en fotos. Carballo tomó altura y soltó las bombas. Continuó orillando las islas hasta Puerto Argentino, viró rasante, e invirtió el rumbo. En la distancia, comprobó que el barco atacado navegaba incólume. Decepcionado, armó los cañones y disparó una ráfaga por encima de las chimeneas. Se alejó mientras escuchaba por radio la alegría de los numerales que volvían indemnes. La alegría se volvió preocupación cuando Carballo se enteró que había bombardeado al buque *ELMA Formosa*. Por fortuna no había bajas. Una bomba sin explotar quedó alojada en la bodega. Los TRUENO aterrizaron a las 19:30.

El jefe del I Escuadrón A-4B, vicecomodoro Gustavo Zini²⁰⁷, había requerido personalmente al oficial de enlace de la Armada la posición de los buques propios o amigos en la zona de Malvinas. El dato era esencial para las tripulaciones que partían al combate. En esa oportunidad ratificaron que no había ningún barco en la zona asignada y, por tal razón, antes del despegue, la última orden impartida a la escuadrilla fue que atacara cualquier buque que se encontrara navegando o en operación de desembarco. No obstante, la Armada habría notificado a la FAS y al CAE la ruta a seguir por el buque²⁰⁸.

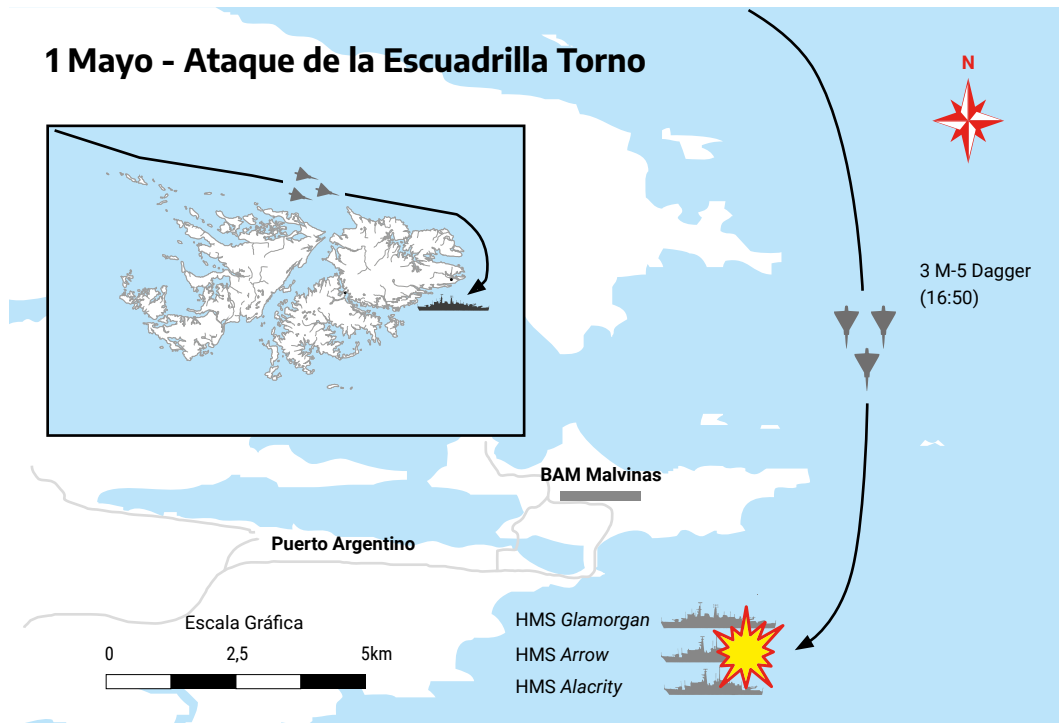
La acción ofensiva llevó la convicción de que al encontrar un buque, seguramente no era del propio bando, por ese motivo no era desmedida la pretensión del jefe de escuadrón en asegurarse que sus hombres quedaban en completa libertad de acción para atacar. Al regresar la escuadrilla a su base de despliegue, y ante la información brindada, se conoció la noticia de que habían atacado un buque logístico propio.

El *Formosa* regresó a Río Grande y quedó fondeado fuera del puerto. La bomba sería desactivada por el suboficial auxiliar Pedro Miranda, armero del I Escuadrón Dagger con asiento en la Base Aeronaval de Río Grande. Por dicha acción y por desarmar las bombas

²⁰⁶ SHARKEY WARD, op. cit., págs. 202 y 203.

²⁰⁷ Testimonio del brigadier VGM (R) Gustavo Zini a la Comisión BANIM.

²⁰⁸ HORACIO MAYORGA, *No vencidos*, Buenos Aires, Editorial Planeta, 1998, pág. 246. «El buque había sido atacado por un avión propio, aun cuando la zarpada y la ruta a seguir habían sido comunicadas al CAE y a la FAS».



de un A-4Q accidentado de la Armada en la misma Base, Miranda sería condecorado con la “Cruz al Heroico Valor en Combate”.

OF 1114. Cuatro A-4C, indicativo LANA, armados con dos bombas BRP de 250 kg. Misión: ataque a objetivos navales en bahía de la Anunciación, con REV. Tripulantes: capitán Jorge O. García (C-318), teniente Jorge E. Casco (C-319), alférez Gerardo G. Isaac (C-309) y teniente Jorge R. Farías (C-302). Despegaron de San Julián a las 16:30.

Pese a que el enlace con el radar Malvinas era dificultoso por el intenso tráfico aéreo, el capitán Carballo retransmitió la orden del CIC de regresar al continente ya que tenían una PAC enfrente. Aterrizaron a las 18:30.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Carlos Mazzocchi, alférez Rubén Scacchi y cabo primero Juan Egañas.

Se fortalece el espíritu de combate

Terminada la contienda se tejieron numerosas hipótesis sobre el resultado de la misión de la escuadrilla TORNO contra los tres buques que bombardeaban la Base Aérea Militar Malvinas. Habría que recordar que, durante abril de 1982, se realizaron pruebas con las bombas que serían arrojadas en vuelo bajo, las BRP Alaveses de 250 kg de caída retardada con paracaídas. En todos los casos, las bombas no explotaron al impactar en el mar, debido a que la espoleta necesitaba una desaceleración de 20 G²⁰⁹ para detonar. En el agua, el impacto a baja velocidad no alcanzaba esa fuerza. Por lo tanto, se concluyó que solo detonarían si golpeaban en forma directa contra la estructura de un buque. Por otra parte, la segunda espoleta usada para lanzamientos a baja altura, la KAPPA III, requería tres segundos mínimos de vuelo para alinear el tren de fuego y actuar mecánicamente, un tiempo que solo se lograba si las bombas caían desde 30 metros de altura como mínimo.

²⁰⁹ 20 G: veinte veces la fuerza de la gravedad terrestre (9,82 m/seg²).

Cotejando los estudios se concluye que las bombas del TORNO 2, lanzadas desde más altura y con un leve ángulo de picada, son consideradas las causantes de la explosión junto al buque de mayor tamaño y que produjeron los daños ya citados, aunque no tan severos como para impedirle navegar y requerir auxilio de los buques escoltas.

Como haya sido, el ataque de los M-5 Dagger tuvo un efecto estratégico en el desarrollo del enfrentamiento bélico de 1982 y salvó numerosas vidas argentinas. En primer lugar, demostró el alcance real de los aviones de combate y desnudó la deficiente efectividad de los sistemas antiaéreos de la flota británica que no solo se exponía a una amenaza de tipo *stand-off*²¹⁰ con los misiles Exocet, sino también a aviones con armas convencionales que concretaban ataques exitosos. A modo de prueba, basta recordar que la mayor cantidad de derribos durante el conflicto la causaron los Sea Harrier con misiles Sidewinder AIM-9L aire-aire provistos con urgencia por los Estados Unidos.

Del mismo modo, por la acción de la escuadrilla TORNO, los barcos británicos no volvieron a efectuar —salvo contadas excepciones— bombardeos navales con luz diurna. Sin ir más lejos, esa misma noche, tres buques se aproximaron por el sur y bombardearon el cerro Zapador (Sapper Hill), donde funcionaba el radar TPS-44 Cardion Alert del GADA 601 del Ejército²¹¹.

Pero más allá de las consecuencias tácticas en las acciones, el ataque fulminante de los TORNO tuvo un efecto moral en la tropa argentina que, hasta entonces, había presenciado cómo las fragatas bombardeaban a discreción y no recibían ningún tipo de respuesta.

El mayor médico Fernando Espiniella, jefe de Sanidad en Malvinas, observó que el abatimiento por el derribo equivocado de García Cuerva, sumado a la frustración por la pasiva indefensión del bombardeo naval, había sembrado una postración que agravaba la humillante rendición en las islas Georgias. Pero de pronto, en medio de la amargura, el rugido de los reactores había alertado a los defensores que, en segundos, comprobaban cómo una de las poderosas fragatas comenzaba a humear. La aviación llegaba en su ayuda y los británicos emprendían la huida.

La desazón se transformó en euforia y en una emoción incontenible, que desató abrazos y el agitar de las armas en alto vivando a la Patria y a la Fuerza Aérea²¹².

Transporte y abastecimiento aéreo

Durante toda la jornada, los KC-130 estuvieron al servicio de las escuadrillas de ataque. El TC-70 reabasteció a los A-4 de TOPO, OSO, TRUENO, LANA y PAMPA.

OF s/n. KC-130, matrícula TC-70, indicativo PERRO. Misión: reabastecimiento en vuelo. Tripulación: vicecomodoro Enrique J. Pessana; primer teniente Gerardo R. Vaccaro; mayor Eduardo R. Gómez; cabo principal Francisco L. Martínez; suboficiales auxiliares Oscar A. Ardizzoni, Mario N. Amengual y Manuel O. Lombino; y cabos principales Ramón F. Suárez y Mario E. Cemino. Despegó de Río Gallegos a las 08:40 y arribó a las 12:30. Reabasteció a las escuadrillas TOPO y OSO, de cuatro A-4B y C cada una.

OF s/n. KC-130, matrícula TC-70, indicativo LOCO. Misión: reabastecimiento en vuelo. Tripulación: comodoro Carlos J. Beltramone; capitán Carlos E. Krause; vicecomodoro Hugo C. Meisner; cabos principales Miguel A. Cardone y Carlos D. Cantezano;

²¹⁰ *Stand-off*: fuera del alcance de las armas de defensa del blanco.

²¹¹ Un proyectil destruyó un vehículo Unimog de un Equipo de Control Aéreo (ECA) de la FAA estacionado en la cercanía. Con el asesoramiento del Escuadrón VyCA, en las primeras luces del día siguiente, el radar Cardion fue reubicado cerca del TPS-43 de la Fuerza Aérea.

²¹² Testimonio del comodoro VGM (R) Fernando Espiniella a la Comisión BANIM.

suboficiales auxiliares Oscar A. Gatto y Mario N. Amengual; y suboficiales principales Roberto Caravaca y Carlos J. Guerra. Partió de Río Gallegos a las 15:30 y aterrizó a las 19:00. Reabasteció a la escuadrilla TRUENO y LANA, de cuatro A-4B y C cada una.

OF s/n. KC-130, matrícula TC-69. Misión: reabastecimiento en vuelo. Tripulación: vicecomodoro Luis J. Litrenta Carracedo; capitán Guillermo L. Destéfanis; mayor Francisco F. Mensi; cabos principales Juan D. Perón y Juan D. Tello; suboficiales auxiliares Hugo H. González y Vicente L. Reynoso; suboficial principal Andrés W. Manyszyn; y cabo primero Eduardo Barrionuevo. Reabasteció a la escuadrilla PAMPA. Despegó de Santa Cruz a las 13:00, aterrizó a las 1845.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Por la mañana el TC-69 realizó tareas de exploración y reconocimiento.

OF s/n. KC-130, matrícula TC-69. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: vicecomodoro Luis J. Litrenta Carracedo; capitán Guillermo L. Destéfanis; mayor Francisco Mensi; cabos principales Juan D. Perón y Juan Tello; suboficiales auxiliares Hugo H. González y Vicente L. Reynoso; suboficial principal Andrés W. Manyszyn; y cabo primero Eduardo Barrionuevo. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:50 y arribó a Santa Cruz a las 10:50.

Escuadrón Fénix

Se efectuaron siete salidas en misiones de diversión, exploración, reconocimiento y relevamiento aéreo por barrido térmico.

OF 1096 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-24, indicativo PÚA. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: mayor Roberto F. Cardoso, teniente Eduardo Casado, cabo primero Jorge F. Bazán y primer teniente Raúl H. Calleja. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 11:15 y regresó a las 13:55.

OF 2521/1 (FAS). MU-2/60, matrícula LV-ODZ, indicativo BRAVO. Misión: exploración y reconocimiento cercano sobre Área focal "Pacú". Tripulación: alferéces Eduardo N. Meyer y Carlos A. Quiroga. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 11:30 y regresó a las 13:30.

OF s/n (CAE). C-500, matrícula LV-MZG, indicativo CASERO 2. Misión: exploración y reconocimiento cercano sobre litoral costero bonaerense Zona "Alfa". Tripulación: alferéces Vicente Collerone y Adrián J. González. Despegó de Comandante Espora a las 14:39 y regresó a las 17:15.

OF 2521/2 (FAS) . MU-2/60, matrícula LV-ODZ, indicativo BRAVO. Misión: exploración y reconocimiento cercano Área focal "Pacú". Tripulación: alferéces Carlos A. Quiroga y Eduardo N. Meyer. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 15:00 y aterrizó a las 16:20.

OF s/n (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-24, indicativo ROLO 1. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: mayor Roberto F. Cardoso, teniente Eduardo E. Casado, cabo primero Jorge F. Bazán y teniente Oscar N. Domínguez (oficial fotógrafo). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 15:20, llegó hasta el sureste de las islas Malvinas y regresó a las 18:30.

En el viaje de vuelta, Cardoso escuchó la comunicación del BMK-62 RUTA 2, pilotado por el capitán Eduardo Rodino, que informaba haber sido atacado por aviones de la Task Force en proximidades de Malvinas; se encontraba desorientado y requería información para volver a su base. Con urgencia, Cardoso ofició de enlace y se comunicó con el radar

de Comodoro Rivadavia que sugirió que se dirigieran a Puerto Deseado. Se retransmitió la información al Canberra que aterrizó allí, se reabasteció y regresó Trelew²¹³.

OF s/n (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-22, indicativo ROLO 2. Misión: exploración, reconocimiento y diversión. Tripulación: primer teniente Eduardo E. Bianco y teniente Luis A. Herrera. Despegó de Río Grande a las 15:30, sobrevoló Malvinas y regresó a las 17:05.

OF s/n (FAS). Learjet 35 A, matrículas LV-OFV, indicativo CARDO. Misión: exploración, reconocimiento y diversión. Tripulación capitanes Antonio Buirra y Carlos Pane, cabo primero Dardo Rocha. Despegó de Río Grande a las 15:35, sobrevoló Malvinas y regresó a las 17:00.

Sector de Defensa Aérea Malvinas

La actuación del Sector de Defensa Aérea (SDA) Malvinas el 1 de mayo se entiende al recordar que, por doctrina conjunta, en un Teatro de Operaciones la Defensa Aérea lejana o de área le corresponde a la Fuerza Aérea, responsable primaria del control del tránsito aéreo, la vigilancia y guiado de la caza interceptora y misiles de largo alcance, en tanto que la artillería antiaérea (AAa.) de corto alcance o local es específica de cada fuerza. El cerebro que conduce y coordina la defensa aérea lejana y difunde las alarmas a las AAa. locales es el Centro de Información y Control (CIC).

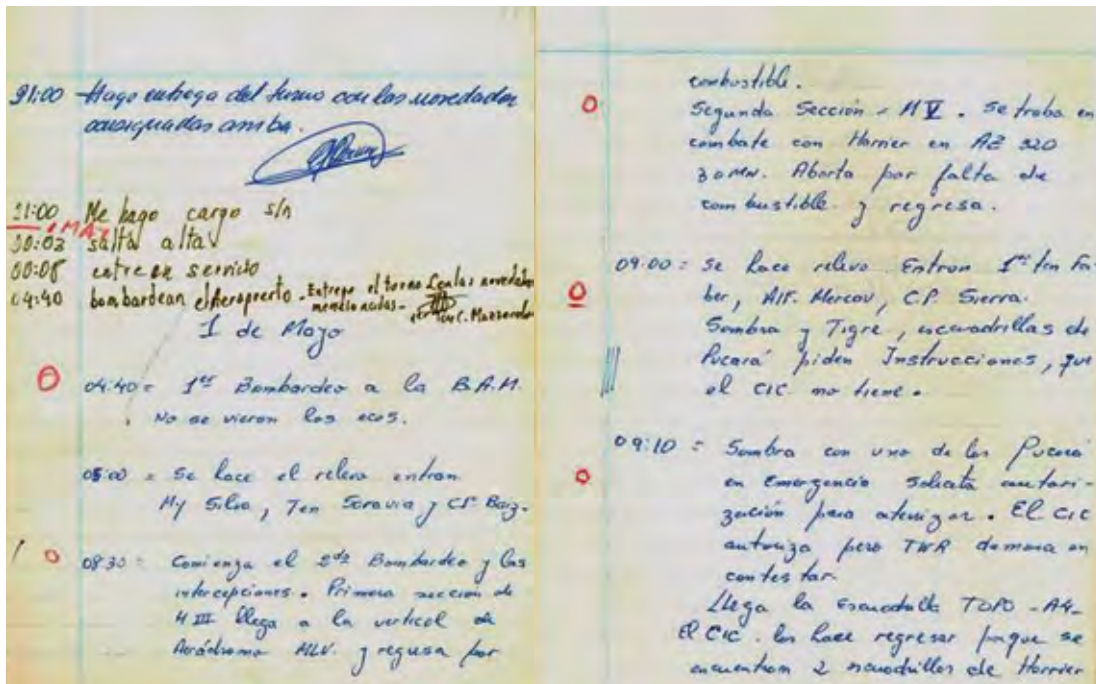
En las islas Malvinas, el SDA estaba totalmente aislado dentro de una zona del teatro de operaciones sin vigilancia aérea ni marítima, al mismo tiempo que, en la isla, no disponía de interceptores ni AAa. de largo alcance. En consecuencia, el esfuerzo defensivo de la FAA se limitó a montar un sistema de vigilancia local, con los dos radares de largo alcance asignados, complementados por radares de corto alcance y una red de observadores aéreos. Como medios de combate, solo dispuso de la artillería antiaérea cercana con medios de las tres Fuerzas Armadas que se agruparon bajo un comando conjunto sobre el que solo ejercía autoridad de coordinación.

A las 08:00 de la mañana del 1 de mayo, después del bombardeo nocturno, el almirante de la flota, por un mensaje, intimó la rendición. A las 08:20, se le rechazó la intimación. En respuesta, a las 08:30, nueve aviones Sea Harrier atacaron a la BAM Malvinas y tres a la BAM Cóndor. Ya no existió la sorpresa ni la duda del primer ataque. Se difundió la alerta roja y la artillería repelió el ataque. Se lamentó que, en la base Cóndor, a causa del ataque de la madrugada, se le ordenó evacuar los Pucará en el amanecer, por lo que, en plena tarea, soportó un ataque que le ocasionó importantes pérdidas humanas y materiales.

A las 09:00, se produjo el primer contacto entre cazas argentinos y británicos. Nuestros pilotos, por primera vez en la historia, tomaban conciencia de que el blanco no era simulado, sino tripulado por un piloto de la OTAN que sencillamente lo quería derribar con un misil aire-aire AIM-9L. A partir de ese momento, se entabló una lucha de intenciones, de fintas y amagues entre ambas aviaciones. Los británicos, que habían asestado el primer golpe, luego de configurar sus aviones como interceptores, demostraron el respeto que les merecían los M-III EA configurados con misiles Matra 530 de interceptación, y asistidos por un sofisticado y eficiente sistema de control aéreo, patrullaban los alrededores de las islas y aguardaban el contragolpe argentino.

De todos modos, en el CIC se respiraba un aire de confianza. Pasados los ataques de la mañana, el equipo de controladores se hallaba mejor preparado. En la Mesa de Información de Tránsito Aéreo (MITA), el suboficial auxiliar Pedro Faletto y el cabo primero Ángel Catalano recibían y graficaban los movimientos aéreos de la FAS, y copiaban los planes de vuelo propios. En la Mesa de Información General (MIG) se rotaban, entre otros, el subo-

²¹³ Informe BAM Trelew, mayor Roberto Cardoso, 1982, Archivo DEH-FAA.



Primeras horas del 1 de mayo en el Diario de Guerra del radar Malvinas

ficial auxiliar Héctor Corrado y el cabo Roberto Garrido que, a cargo del ploteo, marcaban las posiciones de los ecos detectados con triángulos de cartulina cuyo color los identificaba como amigo, enemigo o desconocido.

Mientras tanto, la FAS, cuyo objetivo principal era impedir un desembarco tradicional y lograr la superioridad aérea, en función de una coordinación oral previa con el CIC Malvinas, hacía converger, desde las distintas bases continentales hacia las islas, formaciones combinadas de aviones configurados como interceptores y caza bombarderos equipados con obsoletas bombas de hierro diseñadas para batir blancos terrestres. El clímax se produjo a partir de las 14:00, cuando tres buques británicos se aproximaron por el sur del aeródromo de Malvinas para bombardear las defensas argentinas dos horas después. En esos momentos, la estación meteorológica pasó el parte QAM²¹⁴: cubierto por una densa capa de estratocúmulos a 300 metros, con algunos claros y buena visibilidad.

El mayor Gilberto Oliva se había hecho cargo de las comunicaciones con la artillería anti-aérea, y el suboficial mayor Alfredo Ocampo de los enlaces con la central de filtraje de la ROA. El vicecomodoro Oscar Aranda, asistido por los mayores Alberto Kajihara y Héctor Pergolini, se ocupaba de la coordinación general. Al mismo tiempo, el vicecomodoro Alberto Alegría ordenaba las salidas de ataque contra blancos navales y terrestres, mientras los mayores Gilberto Oliva y Alberto Catalá transmitían las órdenes y comunicaban las alertas a la BAM Cóndor y la BAM Malvinas.

Sin tener un gráfico preparado de antemano sobre las posibles órdenes fragmentarias (horario, tipo de avión, indicativo y tarea), el drama de los responsables de controlar los aviones argentinos era precisar la ubicación de los blancos de nuestros aviones que, transmitidos con urgencia por los radares y observadores, saturaban los canales y aumentaba la confusión.

En tanto el suboficial Faletto copiaba el parte, el cabo Funes avisaba sobre la aproximación de la escuadrilla FIERRO. Tras el aviso, el cabo colocó un recorte de cartulina azul sobre el mapa de la Mesa de Información General, en el extremo occidental de las islas.

²¹⁴ QAM: informe donde se especifican las condiciones meteorológicas reinantes en un aeropuerto; se proporciona en clave numérica.

De inmediato, la escuadrilla argentina fue enfrentada por una patrulla británica proveniente del norte. A la velocidad que volaban, la distancia que separaba los aviones representaba solo ocho minutos. Funes colocó otro triángulo sobre la carta. «Se acerca otra PAC, por el cero cuatro cero, a 60 km de distancia, también hacia los FIERRO», advirtió, agregando un segundo triángulo rojo.

Poco después de las 16:00, mientras se seguían sobre la Mesa de Información General los combates aéreos, precedidas por una trepidación de las ventanas, se oyeron dos explosiones. Eran los tres buques encabezados por un destructor que comenzaron a cañonear las posiciones argentinas. Un helicóptero de Ejército avistó las naves a 18 km al sur de la BAM Malvinas. El Puesto M-1 de la ROA, desde su apostadero en la cima de un cerro, 5 km al norte del aeropuerto, informó que los barcos estaban cañoneando la pista.

El bombardeo naval aumentó la necesidad de entrar en contacto con las escuadrillas configuradas para atacar. La agitación en el CIC crecía. A cada instante, se necesitaba conocer la ubicación de los aviones. Treinta centímetros de mapa, cincuenta kilómetros de atmósfera, tres minutos para los duelos. Más de 2000 km/h sumaban las velocidades de acercamiento. La batalla por la superioridad se enredaba; se daba una orden acá, se corregía el nombre de una escuadrilla allá. Tan pronto se dirigía el ataque contra una patrulla aérea de combate, como el escape de un par de aviones argentinos amenazados. Con tal cantidad de aviones, no se lograba coordinar un encuentro favorable. Todos los equipos de radio hablaban simultáneamente. El tiempo se hizo errático.

A veces se producían lapsos que parecían transcurrir con el reloj detenido; en otros, pasaba un cuarto de hora sin que nadie se percatara. Cada tres vueltas de antena, el radar actualizaba la posición de los aviones. Los auxiliares cambiaban los cartoncitos de lugar y los triángulos pegaban saltos incoherentes. Los doce íconos de cartulina ocuparon la mesa, se debió agregar otros recortados a las apuradas. Los ploteadores no daban abasto. No se sabía bien quién era quién. Hacía ya un buen rato que el vicecomodoro Alegría trataba de transmitir por VHF a las escuadrillas que llegaban la posición del portaviones, inferida del análisis de las trayectorias de los Sea Harrier, mientras Catalá la comunicaba por HF Grinnel a la FAS. El centro del círculo formado por los puntos en donde habían sido detectados ascendiendo, o por donde se perdían en descenso para aterrizar, debería corresponder a la posición del portaviones. Pero la comunicación por VHF con los aviones resultaba imposible.

Las ansias de ganar la superioridad aérea se desvanecían. En un intento desesperado, el vicecomodoro Alegría tiró las bolsas de una ventana, la abrió y, asomando la radio y medio cuerpo, llamó a los gritos. Sus palabras resonaron en la tarde fría: solo contestaron la estática y el retumbar sordo de los cañonazos.

En esos momentos, la sección DARDO de Mirage III se puso en una situación favorable para enfrentar a una patrulla de Sea Harrier y proteger las aproximaciones en vuelo bajo de los aviones argentinos de ataque. Fue el momento del vicecomodoro Aranda, que impartió al controlador del radar la orden de que los guiara a derribarlos. «Bandidos a la una: vamos a darles, Dos», se oyó por la radio la voz llena de coraje del capitán García Cuerva, el jefe de sección de los Mirage. El CIC se sumergió en un repentino silencio. Hipnotizados, observaron los triángulos movidos por Funes. «Cae uno, ¡vamos todavía!». Cuando ya se festejaba el primer derribo, se captó un «no» angustiado. El ploteador repitió «no» y descargó un puñetazo sobre la mesa. Derribado Perona, García Cuerva, corto de combustible, solicitaba aterrizar en la pista de Malvinas.

Además de los cráteres de la mañana, la base estaba bajo ataque de los buques británicos. Minutos más tarde, en las cercanías, García Cuerva informó su intención de aterrizar. Se le ordenó que se eyectara en el norte de la isla. Tres veces se le repitió la indicación, pero el piloto se mantuvo firme en salvar su máquina. Simultáneamente, el oficial de enlace de las fuerzas terrestres alertó sobre un ataque aéreo contra las posiciones al oeste de la ciudad. Convencidos de la equivocación, tras intercambiar una mirada con el mayor Oliva,

el vicecomodoro Aranda decidió que se impartiera la consigna de alto el fuego. La orden se retransmitió al Puesto de Comando de Artillería Aérea (PCAAa) y, desde allí, se debió de retransmitir en todas direcciones; pero se oyeron los cañones y los lamentos por la confusión. El avión fue derribado por fuego propio.

En el ínterin había llegado la sección RUBIO de M-5. El vicecomodoro Aranda ordenó al controlador del radar que la enfrentara con un Sea Harrier planteado que, minutos después, se visualizó en la pantalla como dos aeronaves. En cambio, la sección RUBIO resultó un solo avión piloteado por el primer teniente José L. Ardiles que resultaría derribado.

El 1 de mayo el radar TPS-43 del CIC Malvinas operó durante 21 horas y 15 minutos, y permaneció apagado durante 2 horas y 45 minutos por alerta roja de bombardeo naval.

Análisis de las operaciones

Accionar de las fuerzas británicas

El almirante John Woodward, comandante de la Task Force, inició las hostilidades con una demostración de fuerza a través de los bombardeos aéreos y simuló un desembarco que le permitiría prever las acciones disuasivas más eficientes cuando llegara el momento del desembarco real. Además, la distracción lograda el 1 de mayo facilitó que se introdujeran patrullas de fuerzas especiales con helicópteros o botes desde el submarino HMS *Onix*²¹⁵.

De la comparación de los objetivos británicos previstos y alcanzados, surge que:

- El ataque del Vulcan de la Royal Air Force solo afectó el aeródromo de Malvinas: el edificio del aeropuerto, el hangar de la Armada y la pista con un cráter de bomba MK-17 de 15 metros de diámetro en el borde sur que no impidió su utilización. No logró su objetivo, pero demostraría ser menos riesgoso que para los pilotos de Sea Harrier atacando diurno visual y a bajo nivel.
- La aviación embarcada neutralizó temporalmente los aeródromos y destruyó aviones en tierra. En combate aéreo, derribó tres aviones y demostró la letalidad de los misiles Sidewinder AIM-9L, aunque perdieron con la artillería antiaérea, cuanto menos, uno o dos aviones. La superioridad de los AIM-9L los indujo a requerir que se completara el reemplazo de los de versión anterior 9G. La artillería antiaérea argentina los decidió a no repetir en los días siguientes ataques directos con Sea Harrier en condiciones visuales.
- La BAM Malvinas, pese a los daños en el aeropuerto, no recibió otro perjuicio que la destrucción parcial del Islander, propiedad del exgobernador británico (una bomba de submuniciones le cercenó la cola), además de daños menores ocasionados por el fuego de cañones en el empenaje del Skyvan PA-54 de la Prefectura Naval, que luego fue recuperado.
- En el ataque a la BAM Cóndor, lograron efectividad explotando el factor sorpresa, en coincidencia con el «alto el fuego» impartido a las defensas antiaéreas para permitir el despegue de los Pucará. Pese a las pérdidas de material y al elevado costo en vidas, no lograron paralizar la actividad del aeródromo que siguió operando en los días sucesivos.
- No lograron el dominio del aire, solo superioridad local.
- No se registraron preparativos para efectuar un desembarco en gran escala, sino para bombardear las defensas argentinas. Se observaron también maniobras helitransportadas para infiltrar grupos de comandos con la complicidad de los pobladores isleños.

²¹⁵ LAWRENCE FREEDMAN, *The Official History of the Falklands Campaign*, Londres, Ed. Consortium White House, 2005, pág. 287.

A pesar de que las fuentes británicas no lo admiten, el 1 de mayo de 1982, la Task Force debió reparar los daños de las fragatas *Arrow* y *Alacrity*, y del destructor *Glamorgan*, ocasionados por el ataque de los M-5 Dagger. Asimismo, habrían perdido uno o dos Sea Harrier derribados por la artillería antiaérea de Puerto Argentino, además de los daños en otro avión.

Al rememorar acontecimientos de la guerra, el almirante John Woodward reconoció haber subestimado al enemigo:

Lo que pasó fue que desconocía el potencial de la Fuerza Aérea; mejor dicho, jamás pensé que sus pilotos hicieran lo que hicieron. ¡No fue un error mío; cualquiera hubiera actuado como yo! ¿Acaso alguien podía imaginar que nuestra flota iba a aparecer 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...²¹⁶

Conclusiones del primer día de combate

Pese a que las aeronaves operaron al límite de su radio de acción y con malas condiciones meteorológicas en sus bases continentales, se extrajeron las siguientes conclusiones y lecciones del bautismo de fuego:

- Todos los aviones de combate salieron y regresaron sin accidentes, operando muy por debajo de los mínimos meteorológicos permitidos en ese entonces para la mayoría de los cazabombarderos, que eran de aproximadamente 300 metros de techo y 3 km de visibilidad.
- La deficiente obtención de inteligencia estratégica impidió anticipar el ataque del bombardero Vulcan y activar la defensa antiaérea en tiempo y forma.
- La Fuerza Aérea impidió que el enemigo lograra el dominio del aire.
- Efectuó una real interdicción táctica aeromarítima, en las islas Malvinas, a una poderosa flota naval, poseedora de la tecnología militar de la OTAN.
- Se conocieron importantes factores de fuerza y debilidad del accionar de la flota, de su sistema de alerta temprana y armas defensivas, que posibilitaría a las tripulaciones de combate encontrar la mejor manera de atacar blancos navales con armas convencionales y con razonable eficacia, ante los sistemas antiaéreos de última generación.
- Por otra parte, la pérdida de aviones en el primer día demostró la ventaja que le ofrecía al enemigo la dupla Sea Harrier - Sidewinder AIM-9L para disputar la superioridad en combate aéreo. A esto se sumaba el exiguo tiempo para combatir que permitía el combustible en todas las configuraciones de M-III EA y Dagger.
- Al mismo tiempo, en cuanto a operaciones ofensivas, la FAS se abocaría casi completamente a misiones de interdicción a blancos navales, siempre y cuando los objetivos estuvieran próximos a las islas y en posiciones conocidas. Veinte días después, la batalla de San Carlos sería, en todo caso, la máxima expresión del empleo masivo de los medios ofensivos de la Fuerza Aérea.
- Asimismo, se compartiría el esfuerzo de las operaciones con el sostenimiento del puente aéreo a las islas, y con las misiones de exploración, reconocimiento y diversión que se mantendrían durante todo el conflicto. La emisión de tareas de ataque a blancos de circunstancia a órdenes del CIC Malvinas, sin un debido requerimiento ni disposición de inteligencia táctica de la zona de combate, sumado al deficiente sistema de comunicaciones que, a viva voz, transmitían las órdenes fragmentarias, impidieron recibir con claridad los propósitos de las acciones y quitaron eficiencia al escalón

²¹⁶ *The Economist*, Londres, 16 de marzo de 1984. Traducción del editor.

responsable de ejecutar la planificación inmediata y la conducción en tiempo real de las operaciones. Esta situación complicó, especialmente, a los controladores del radar Malvinas, debido a que, a medida que aparecían las escuadrillas, desconocían su rol de combate y los objetivos a batir.

Entre las 16:20 y las 17:50, llegaron sobre Malvinas veintiocho aviones propios agrupados en doce secciones o escuadrillas; a seis de ellas los radaristas las tenían que guiar contra los buques y a las restantes emplearlas contra los Sea Harrier para impedir que estos interceptaran las secciones con bombas y se perdiera el esfuerzo de haber llegado para atacar. Todo esto sin saber quién era quién, ni que el CIC asignase blancos o indicaciones de qué hacer con cada sección²¹⁷.

En consecuencia, a partir de las 17:00, el CIC ordenó que regresaran al continente todos los aviones que solicitaran instrucciones. Asimismo, es necesario recordar que, por situación táctica y fallas de material, no se respetó la mínima unidad de combate (sección de dos aviones). En dos ocasiones se ordenó la salida de un solo avión: OF 1101 FIERRO, capitán Raúl Ángel Díaz, y OF 1113 RUBIO, primer teniente José Leónidas Ardiles (muerto en combate).

No se diversificaron y asignaron frecuencias para las distintas salidas, por ejemplo: una para misiones de ataque a objetivos de superficie, otra para la caza interceptora, sombrilla aérea, escolta, diversión, y otras más si hubiera hecho falta. El radar poseía esta capacidad de diversificar las frecuencias por tareas, pero no fue posible porque no se transmitieron las órdenes fragmentarias. El operador de radar, en definitiva, se enteraba de la misión cuando la escuadrilla o la sección realizaba el primer enlace por radio.

Pese a que las defensas antiaéreas del aeropuerto recibieron la restricción de fuego, no se pudo evitar que unidades desplegadas fuera del perímetro defensivo abrieran fuego sobre el capitán García Cuerva, ocasionando el derribo y la muerte del piloto.

En el plano estratégico, es necesario resaltar:

El bombardeo británico en la madrugada del 1 de mayo demostró el grueso error del gobierno argentino de considerar que no lo iban a atacar. Al mismo tiempo, la tenaz defensa de la artillería antiaérea argentina, sumado al sorpresivo y certero ataque de la escuadrilla TORNO contra un destructor y dos fragatas, advirtió al Reino Unido de que la Operación Corporate no sería un paseo militar.

En el plano táctico superior, el alto mando británico puso en evidencia la vulnerabilidad de los blancos continentales argentinos por el alcance de los Vulcan. El CAE, por lo tanto, ordenó mantener un escuadrón de M-III en la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia para defender la base logística de envío de abastecimientos a Malvinas y asiento de la FAS. Los británicos también indujeron al mando argentino a creer que estaban frente a un desembarco y, a la vez, infiltraron con helicópteros tropas especiales de la RAF en las islas.

En otro terreno, los británicos fracasaron en el intento de anular la operación del aeródromo de Puerto Argentino, aunque lograron mantener patrullas aéreas de combate durante toda la jornada. A la ventaja que les brindaba la cercanía de las bases aéreas flotantes (los portaviones *Hermes* e *Invincible*) y los maniobrables Sea Harrier con misiles todo-aspecto Sidewinder AIM-9L, se le sumó un control aéreo de superficie integrado por terminales en cada fragata y en cada destructor, conectados entre sí por un moderno sistema de transmisión digital de datos.

No obstante, si los altos mandos argentinos hubieran podido asistir a las deliberaciones en el gabinete de guerra en Londres, se hubiesen convencido de que la batalla del 1 de mayo había sido una gran victoria para las armas propias. El repliegue de los grupos de tareas británicos mar adentro obedeció a la necesidad real de ponerlos fuera del alcance de los aviones de la Fuerza Aérea Sur y de reorganizarlos en espera de refuerzos o reparaciones. La reac-

²¹⁷ MIGUEL ÁNGEL SILVA, op. cit., 2007, pág. 225.

ción argentina los obligaría a requerir un nuevo bombardeo con los Vulcan y reforzar las dotaciones de aeronaves, armas, hombres y abastecimientos. Sin embargo, este resultado significaba también una verdadera afrenta al Reino Unido y su aliado principal, los Estados Unidos. El gobierno conservador de Margaret Thatcher²¹⁸ se jugaba su supervivencia política en el conflicto del Atlántico Sur, pues no sobreviviría a un fracaso militar. No se podía permitir, por consiguiente, otra cosa que no fuera una victoria total a cualquier costo²¹⁹.

* * *

Salidas operativas del 1 de mayo

La Fuerza Aérea ejecutó 76 salidas:

- 63 salidas desde el continente, de las cuales 52 fueron de combate.
- 13 salidas desde las Bases de Malvinas, de las cuales 11 fueron de combate.

Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina

AERONAVES Y TRIPULANTES:

M-III EA (I-015) del Escuadrón de la BAM Río Gallegos. Piloto: capitán Gustavo Argentino García Cuerva, fallecido.

M-III EA (I-019) del Escuadrón de la BAM Río Gallegos. Piloto: primer teniente Carlos Perona, eyectado y recuperado.

M-5 Dagger (C-433) del I Escuadrón basado en Río Grande. Piloto: primer teniente José Leónidas Ardiles, fallecido.

BMK-62 Canberra (B-110) del Escuadrón Canberra basado en BAN Trelew. Piloto: teniente Eduardo Jorge Raúl de Ibáñez, fallecido. Navegador: primer teniente Mario Hipólito González, fallecido.

IA-58 Pucará (A-527) del Escuadrón Pucará en BAM Cóndor. Piloto: teniente Daniel Antonio Jukic, fallecido.

IA-58 Pucará (A-506) del Escuadrón Pucará en BAM Cóndor, accidente operacional. Piloto: capitán Ricardo Grünert, ileso.

IA-58 Pucará (A-517) del Escuadrón Pucará en BAM Cóndor, accidente operacional. Piloto: teniente Miguel Giménez, ileso.

PERSONAL TÉCNICO Y TROPA:

Suboficial auxiliar Mario Duarte, armero del Escuadrón Pucará (BAM Cóndor), fallecido.

Cabo primero José Peralta, armero del Escuadrón Pucará (BAM Cóndor), fallecido.

Cabo primero Andrés Brashich, armero del Escuadrón Pucará (BAM Cóndor), fallecido.

Cabo primero José Maldonado, mecánico del Escuadrón Pucará (BAM Cóndor), fallecido.

Cabo primero Agustín Montaña, mecánico del Escuadrón Pucará (BAM Cóndor), fallecido.

Cabo primero Miguel Carrizo, electrónico del Escuadrón Pucará (BAM Cóndor), fallecido.

Cabo Juan Rodríguez, instrumentalista del Escuadrón Pucará (BAM Cóndor), fallecido.

Soldado c/63 Guillermo García (BAM Malvinas), fallecido.

Soldado c/63 Héctor Bordón (BAM Malvinas), fallecido.

²¹⁸ "El 2 de mayo, la señora Thatcher y su gabinete de guerra se endurecieron para demostrar con sangre que Gran Bretaña recuperaría las Malvinas por los medios de fuerza que se requirieran", en MAX HASTINGS y SIMON JENKIS, op. cit., pág. 170.

²¹⁹ RUBÉN OSCAR MORO, *Historia del Conflicto...*, ESGA, 1985, op. cit., pág. 196.

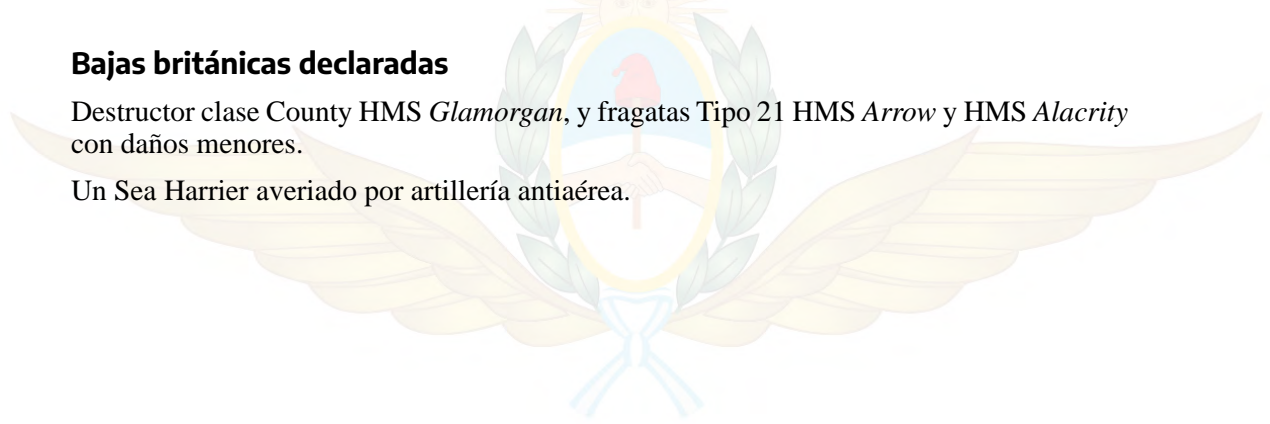


Fierro 3 en acción - Pintura del Cap. VGM (Rva.) Exequiel Martínez

Bajas británicas declaradas

Destructor clase County HMS *Glamorgan*, y fragatas Tipo 21 HMS *Arrow* y HMS *Alacrity* con daños menores.

Un Sea Harrier averiado por artillería antiaérea.



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 tetrarreactor 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
OCAT.....	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 empenamiento
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 Interceptación
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.....	cohete 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

Índice

Palabras del titular de la Fuerza Aérea, Brigadier General D. Xavier Julián Isaac	15
Prólogo	17
Introducción	19
Constitución de los sucesivos equipos de redacción	22
Primera parte – Hacia el conflicto.....	27
Capítulo 1. Apoyo y cooperación en Malvinas, 1971-1982.....	29
Comienzos con Albatross	31
Primer traslado aéreo.....	32
Declaración Conjunta de Buenos Aires del 1 de julio de 1971.....	34
Segundo vuelo - primero con pasajeros.....	34
Tercer vuelo	34
Cuarto vuelo - primero con correo.....	34
Primera pista.....	35
Representantes argentinos permanentes en Stanley	36
1972. Vicecomodoro César Alberto de la Colina.....	37
Primer servicio regular de LADE.....	37
Los F-27 inauguran la pista de aluminio	37
1974. Vicecomodoro Carlos Felipe Bloomer Reeve.....	41
1976. Vicecomodoro Rodolfo Abel Carnelli.....	44
1978. Vicecomodoro Eduardo Julián Canosa.....	47
1980. Vicecomodoro Héctor Ricardo Gilobert.....	49
1982. Vicecomodoro Roberto Manuel Gamen.....	56
Situación al 31 de marzo de 1982.....	57
Anexo 1: Declaración Conjunta de Buenos Aires del 1 julio de 1971.....	59
Capítulo 2 - Camino al 2 de abril.....	63
Contexto político internacional	65
Contexto político nacional	69
Crisis de las Georgias.....	70
Rumbo al 2 de abril	71
Contexto estratégico-militar	71
Hechos que condujeron al conflicto.....	73
Cronología de la crisis.....	77
Planificación previa al conflicto	81
Antecedentes	81
Comisión de Trabajo y Estado Mayor Conjunto.....	81
Tareas asignadas a la Fuerza Aérea	84
Consideraciones internas del Comando de Operaciones Aéreas	85

Planeamiento asumido por la Fuerza Aérea	86
Misiones secretas del Grupo 1 Aerofotográfico.....	88
Preparativos para recuperar Malvinas.....	90
Tareas del Grupo 1 de Transporte Aéreo	91
Tareas del Grupo de Operaciones Especiales.....	93
Previsiones del equipo de gobierno de las islas.....	93
Representante de la Fuerza Aérea.....	94
Segunda parte – Abril de 1982.....	95
Capítulo 3. Recuperación de las islas.....	97
Los días previos.....	99
Se inicia el asalto aéreo.....	100
Acontecimientos en la ciudad.....	102
Continúa el asalto aéreo	103
La rendición de Puerto Stanley	105
Despliegue del Escuadrón Pucará.....	106
Respuesta británica y reacción argentina.....	107
El gabinete llega a Malvinas.....	109
Primeras medidas de gobierno.....	110
Bloqueo británico.....	111
Planificación de la defensa de las islas.....	111
Aspectos de la planificación	114
Carencia de doctrina conjunta.....	114
Jurisdicción de las operaciones.....	116
Guarnición Militar Malvinas	116
Componente Aéreo Malvinas.....	118
Creación y conformación inicial de la BAM Malvinas	119
Capítulo 4. Fuerza Aérea Sur	123
Responsabilidad de la Fuerza Aérea.....	125
Alistamiento para entrar en acción.....	125
Desafío de la Fuerza Aérea Argentina.....	127
Orden de Batalla de la Fuerza Aérea Argentina.....	130
Comandos aéreos.....	130
Fuerza Aérea Sur.....	131
Estado Mayor de la Fuerza Aérea Sur.....	132
Organización del Estado Mayor de la FAS.....	134
Departamento A-1 Personal.....	134
Departamento A-2 Inteligencia.....	134
Departamento A-3 Operaciones.....	135

Exploración y Reconocimiento (SOER y SOOE).....	136
Búsqueda y Salvamento (SOBYS).....	136
Vigilancia y Control Aéreo (SOVYCA).....	137
Transporte Aéreo (SOTA).....	138
Seguridad y Servicios (SOSS).....	139
Defensa Aérea en la Zona Sur.....	139
Departamento A-4 Material.....	140
Departamento A-5 Comunicaciones.....	140
En suma	140
Capítulo 5. Despliegue de medios en el continente.....	141
Comando Aéreo de Defensa.....	143
Artilería antiaérea en el continente.....	145
Organización de los medios de la Fuerza Aérea Sur.....	146
Medios operativos y de apoyo en el continente.....	148
Bombardero BMK-62/64 Canberra.....	148
Cazabombardero A-4B Skyhawk.....	149
Cazabombardero M-5 Dagger.....	152
Cazabombardero A-4C Skyhawk.....	155
Interceptor Mirage M-III EA.....	157
IA-58 Pucará en el continente.....	157
MS-760 Paris.....	158
Despliegue y organización de medios de exploración y reconocimiento.....	160
Escuadrón Fénix.....	162
I Brigada Aérea de El Palomar.....	164
Base Aérea Militar Mar del Plata.....	165
Aeródromo de Puerto Deseado.....	165
Aeródromo Trelew (Base Aeronaval Almirante Zar).....	165
IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia.....	165
Base Aérea Militar Santa Cruz.....	165
Base Aérea Militar San Julián.....	167
Base Aérea Militar Río Gallegos.....	167
Base Aeronaval Río Grande.....	167
Helicópteros.....	167
Servicio Meteorológico Nacional.....	169
En suma	169
Capítulo 6. Despliegue de medios en Malvinas.....	171
Elementos del Componente Aéreo Malvinas.....	173

Conformación definitiva de la BAM Malvinas.....	174
Escuadrón Pucará en la BAM Malvinas.....	175
Escuadrón Helicópteros	177
Escuadrilla de Servicios	179
Escuadrón VyCA	180
Artillería Antiaérea.....	182
Grupo de Operaciones Especiales.....	185
Escuadrón Construcciones	185
Escuadrón Servicios.....	185
Escuadrón Abastecimiento.....	186
Terminal Aérea de Cargas Malvinas (TAC MLV)	186
Escuadrón de Tropa	187
Implementación del Sistema de Control Aerotáctico (SCAT).....	189
Red de Observadores del Aire (ROA)	191
Comunicaciones	192
Sanidad en operaciones.....	196
Otros medios aéreos en la Guarnición Malvinas.....	198
Base Aérea Militar Cóndor.....	199
Escuadrón Pucará en la BAM Cóndor.....	201
En suma	202
Capítulo 7. Operaciones aéreas en abril	205
Puente Aéreo.....	207
En búsqueda de la flota británica.....	211
Primeros avistamientos de la flota.....	212
Adiestramiento de las tripulaciones de combate.....	216
Operaciones aerofotográficas.....	216
Primera operación ofensiva de la Fuerza Aérea	221
Avistamiento de la flota la noche del 29	224
Escuadrón Fénix: primeros vuelos de exploración con aeronaves civiles	225
Búsqueda y salvamento	225
Balance del despliegue y las operaciones en abril.....	226
Anexo 2: Personal de la aviación de transporte que participó en el	
Puente Aéreo en el conflicto del Atlántico Sur.....	227
Tercera parte – 45 días de guerra.....	233
Capítulo 8. Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea Argentina.....	235
1 de mayo de 1982.....	237
Meteorología.....	237

Situación de la Fuerza de Tareas británica	237
Bombardeo a la BAM Malvinas (operación Black Buck)	238
Operaciones aéreas del 1 de mayo	242
Primeras órdenes fragmentarias de la Fuerza Aérea Sur	242
Primer combate aéreo	243
Organización de la ofensiva aérea embarcada británica	243
Ataque de Sea Harrier a la BAM Cóndor	244
Escuadrón Pucará	246
Escuadrón Helicópteros	248
Ataque de Sea Harrier a la BAM Malvinas	249
Análisis de los derribos	254
Respuesta de la Fuerza Aérea Sur	255
Primer ataque a una unidad de la flota británica	259
Primeras pérdidas en el aire	265
Se fortalece el espíritu de combate	272
Transporte y abastecimiento aéreo	273
Exploración, reconocimiento y tareas especiales	274
Escuadrón Fénix	274
Sector de Defensa Aérea Malvinas	275
Análisis de las operaciones	278
Accionar de las fuerzas británicas	278
Conclusiones del primer día de combate	279
Salidas operativas del 1 de mayo	281
Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina	281
Bajas británicas declaradas	282

Fe de erratas de la edición impresa

Volumen 1

En AGRADECIMIENTOS, pág. 15: donde dice Lunacllick debe decir Lunaklick.

En VOCALES, pág. 27: donde dice Brigadier Mayor VGM (R) Eduardo Ernesto Bianco, debe decir Brigadier VGM (R). El error se repite en la página siguiente en TESTIMONIOS.

En ese mismo listado, hacia el final de pág. 29: donde dice Dr. Mariano Scaroni, debe decir Sciaroni.

Capítulo 2

Pág. 72, tercer párrafo: donde dice “el secretario de Defensa *lord* Carrington”, debe decir “el ministro de Relaciones Exteriores *lord* Carrington”.

Pág. 86, tercera línea: donde dice “contraalmirante Juan J. Lombardo” debe decir “vicealmirante Lombardo”

Pág. 88, hacia el final del cuarto párrafo: donde dice “resolución estratégico nacional (DENAC 2/82)”, debe decir “resolución estratégico militar (DENAC 2/82)”.

Capítulo 4

Pág. 137, primer párrafo, donde dice Sección Operativa Superioridad Aérea e Interdicción, debe decir Sección Operativa Superioridad Aérea e Interceptación.

Capítulo 5

Pág. 163, sexto párrafo, entre los pilotos de Pucará que volaron en la BAM Santa Cruz debe agregarse al alférez Rodolfo Hub.

Capítulo 6

Pág. 187, último párrafo, donde dice Otto Mellara, debe decir OTO Melara.

Pág. 197, epígrafe de foto, donde dice Archivo CICE, debe decir Archivo GICE.

Capítulo 8

Pág. 250, al final del tercer párrafo, donde dice que el cabo primero Brashich falleció “en la sala de operaciones del Hospital Conjunto”, debe decir: “en camino al Hospital Conjunto”.

Pág. 252, en “Escuadrón Helicópteros”, quinto párrafo, última línea: donde dice “Brashich falleció mientras era intervenido en el quirófano”, debe decir “falleció en camino al Hospital”.

Pág. 263, quinto párrafo, última oración que dice: La sección CICLÓN aterrizó a las 14:30”, debe agregarse: “...con muy malas condiciones meteorológicas”.

Pág. 275, anteúltimo párrafo, primera oración que empieza “Pese a que el enlace con el radar Malvinas era dificultoso por el intenso tráfico aéreo,” luego de la coma debe decir: “el capitán Carballo (jefe de la escuadrilla TRUENO) retransmitió la orden del CIC de regresar al continente ya que tenían una PAC al frente. Aterrizaron a las 18:30.”

Pág. 277, cuarto párrafo, donde dice “El TC-70 reabasteció a los A-4B”, debe decir “A-4B y C”.