

**ACLARACION DE [www.radarmalvinas.com.ar](http://www.radarmalvinas.com.ar)**

**El presente escrito en PDF es transcripción del TOMO VI, Volumen I de la**

## **HISTORIA**

**de la**

## **FUERZA AEREA ARGENTINA**

Junto con el TOMO VI Volumen 2 conforman el informe oficial de la Fuerza Aérea Argentina sobre

## **EL ACCIONAR DE LA FUERZA AEREA EN MALVINAS**

Ha sido transcripto a PDF y colocado en el sitio del radar Malvinas al sólo efecto de facilitar su lectura a todas aquellas personas que viviendo en el interior de Argentina o en el exterior, no tienen posibilidad de acceder a la copia en papel.

A fin de preservar los derechos de edición, se lo puede bajar para leerlo en pantalla (como si fuera un libro prestado por una biblioteca) pero no se lo puede imprimir o copiar.

**Copyright © 1998 Fuerza Aérea Argentina**

Quién esté interesado en acceder a una copia en papel, deberá contactarse o concurrir a algún Organismo, Unidad o Agregación de Fuerza Aérea o de las otras Fuerzas Armadas, o a las bibliotecas especializadas.

Encontrará más información sobre EL ACCIONAR DE LA FUERZA AEREA EN MALVINAS, accediendo al sitio [www.fuerzaaerea.mil.ar/conflicto/index\\_conflicto.html](http://www.fuerzaaerea.mil.ar/conflicto/index_conflicto.html)



DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS

# HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

## Tomo VI

"LA FUERZA AEREA EN MALVINAS"

**PRIMERA COMISIÓN REDACTORA**  
**Directiva EMGFA 308/83, 23-09-83 (BAR 2102)**

Presidente:

Vcom Rubén Oscar Moro

Vocales Titulares:

Vcom Alberto Jorge Zeoli

Vcom (R) Ricardo Banch

My Gilberto Esteban Oliva

My Miguel Angel Arques

Vocales Suplentes:

Cap Amilcar Guillermo Cimatti

Cap Pablo Marcos Rafael Carballo

Oportunamente reemplazaron al Vcom Zeoli, My Arques y Cap Cimatti el Vcom Rodolfo Guillermo Muñoz, Vcom Vicente Guerrero y My Roberto Bagnasco.

## **SEGUNDA COMISIÓN REDACTORA**

Presidente:

Com (R) Roberto Federico Mela

Secretario:

Com (R) Joaquín Argüelles Benet

Vocales:

Com (R) Joaquín Solaberrieta

Com (R) Oscar Vera Mantaras

Com (R) Pio Matassi

## **COMISIÓN REDACTORA FINAL**

Brig (R) Knud Erik Andreasen

Brig (R) Carlos Bloomer Reeve

Brig (R) Enrique Martiniano Carbó Bernard

Com (R Art 62) Ricardo Luis Quellet

## **DIRECCIÓN EDITORIAL Y COORDINACIÓN**

Com (R Art 62) Ricardo Luis Quellet

Director de Estudios Históricos

1998

Tapa:

La portada de los tomos de la *Historia de la Fuerza Aérea* es reproducción del trabajo del artista Antonio Marchisto, quien obtuviera con ella el premio -cincuenta pesos y medalla de plata- en el concurso realizado en 1912. Se intitulaba «*Pro Patria*».

Dicho certamen -del que fuera inspirador el *Mayor Arturo Luisoni* - tuvo como motivo general la alegoría de la aviación aplicada al arte de la guerra y fué convocado por la *Comisión Central Recaudadora de Fondos pro Flotilla Aero Militar*, cuya finalidad era allegar recursos para ofrecer al *Ejército Nacional* dicha flotilla costeadá por el pueblo mediante la compra de tarjetas postales emitidas en número de 1.500.000 ejemplares.

**Idea de Tapa:** Comodoro Ricardo Luis Quellet

**Diagramación de Tapa:** Vicecomodoro Juan Manuel Beverína

**Diseño, Composición y Armado:** Juan Carlos Esteve

**I.S.B.N.987-96654-4-9**

Volumen I



# PREFACIO

Palabras pronunciadas por el Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina, Brig Gral Rubén Mario Montenegro, al cumplirse el XV Aniversario del Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea.

*Quince años atrás, el primero de mayo de 1982, la Fuerza Aérea Argentina entró en Combate por primera vez en su Historia Institucional.*

*Fue así que afrontamos la prueba máxima de todo soldado; estar en disposición de ofrecer la vida, en defensa de los intereses supremos de la Nación.*

*Hoy es un día pleno de recuerdos; en el que muchos de los aquí presentes, evocamos vivencias acaecidas en la más importante circunstancia de nuestra vida profesional, como también la más trascendente en la Historia de la Fuerza Aérea.*

*Mucho se ha escrito sobre las tácticas y estrategias aplicadas, mucho se ha polemizado sobre éxitos y pérdidas. Sin embargo, más allá del resultado final de la batalla, existen testimonios irrefutables, de la convicción y firmeza con que enfrentamos ese crucial e histórico desafío.*

*Es por ello que podemos expresar, con verdadero orgullo, que la Fuerza Aérea fue capaz de cumplir con sus responsabilidades, más allá de todo desequilibrio tecnológico y supo así resguardar la dignidad y el honor del pueblo argentino.*

*El Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea, además de expresar un hito en nuestra historia, demostró en forma inequívoca que el desempeño de sus hombres no fue producto de /techos fortuitos o azarosos; sino el fruto de quienes incorporaron profundas convicciones morales, espirituales y doctrinarias.*

*Convicciones que sin duda, fueron inicialmente acuñadas en sus hogares, fortalecidas y ampliadas mediante una formación profesional y cultural que, siempre perfectible, ha demostrado con claridad estar en el camino acertado.*

*Es por ello que habiéndonos probado en combate no hemos de renunciar a aquellos valores básicos que han sustentado la educación de*

*quienes quince años atrás no vacilaron en cumplir con lo que el deber impone al soldado.*

*Los avances científicos y tecnológicos continuarán evolucionando, las formas de combatir podrán variar, pero el hombre y su formación, será por siempre, el elemento fundamental de nuestra organización.*

*De poco servirán otros progresos si se degrada la vocación militar, la voluntad de servicio, y el convencimiento pleno de nuestro rol como integrantes del brazo armado de la República.*

*El mantenimiento de esos valores constituye, en el presente, una de las premisas básicas de la conducción, valores que entendemos firmemente, se deben cultivar, se deben internalizar, pero nunca, se podrán improvisar.*

*Ofrecemos también hoy un merecido homenaje a los hombres que integrando nuestras reservas militares o como civiles, prestaron sus servicios a la Patria.*

*Son ellos los miembros de la Red de Observadores del Aire, los efectivos del Escuadrón Aéreo Fénix y las tripulaciones de Líneas Aéreas Comerciales que en forma directa o indirecta, intervinieron en operaciones militares.*

*Estos hombres, también hoy veteranos de guerra son dignos de la mayor admiración. Ellos dieron testimonio cabal, que la defensa de la Patria no es exclusividad de algunos, sino responsabilidad de todos los argentinos.*

*También deseo expresar, en esta conmemoración tan cara para los integrantes de la Fuerza, nuestro más sentido homenaje a los camaradas del Ejército Argentino, de la Armada Nacional y de las Fuerzas de Seguridad, que testimoniaron su vocación con el valor y abnegación de quienes combatieron hasta el final.*

*Por último vaya mi reconocimiento también, a todos los familiares, padres, hermanos, esposas e hijos de los caídos en combate, a ellos les decimos que la muerte de sus seres queridos no fue en vano y que el espíritu que los llevó a morir con dignidad y orgullo, permanecerá siempre con nosotros.*

*Hoy el país transita una etapa de profundas mutaciones estructurales entre las cuales, sin duda, la institución está involucrada.*

*Todos somos conscientes de este trascendente período de nuestra historia, donde se requiere un total y franco sinceramiento en el entendimiento de que las soluciones no surgirán espontáneamente ni al azar.*



*En este sentido, asumimos plenamente el desafío que nos plantea el presente. Así como en el Conflicto del Atlántico Sur la superioridad tecnológica no pudo quebrar nuestra voluntad de lucha, tampoco hoy, ningún escollo será lo suficientemente importante como para vencer nuestra aspiración de lograr las transformaciones acordes con las demandas que nos impone la Nación.*

*Finalmente invoco a Dios, fuente de toda razón y justicia, a la Virgen de Loreto, nuestra patrona, para que en todos los corazones argentinos, permanezca siempre el recuerdo de aquellos que partieron a la gloria defendiendo a su patria y a su pueblo.*

*Agrupación, al reclamarles la fórmula tradicional, como Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina apelo una vez más a vuestro temple de soldado, espíritu, e indeclinable voluntad de lucha, a vuestra fe de victoria y amor a la Patria, para lograr con nuestros esfuerzos revitalizar la Institución y ayudar a forjar la Nación Argentina que nuestros herederos esperan.*

## Nota de la redacción

Siendo éste el relato de la participación de los hombres de la Fuerza Aérea en la historia de MLV toda mención de los hechos políticos, es sólo para interpretar la forma que condujo a sus hombres a un enfrentamiento desigual para el que no existían hipótesis de conflicto o previsiones de naturaleza alguna.

De la misma forma, toda mención a las operaciones navales y terrestres tiene como único propósito ubicar los acontecimientos en el contexto de la guerra.

La Fuerza Aérea Argentina ha confeccionado el informe de Malvinas con carácter histórico institucional. No es definitivo, ya que constantemente se abren nuevas fuentes de información, en nuestro país y en otros, que aportan datos que deben ser incorporados para mantener la veracidad y credibilidad del trabajo.

La FAA es consciente del riesgo de generalizar las causas con una tendencia simplista y hará notar los aspectos parciales y los antecedentes disponibles para completar un cuadro de apreciaciones comprensibles.

La Fuerza intervino en una batalla en la que se observaron los usos y costumbres de la guerra con máximo cuidado, en particular con la población civil. Se abonaron escrupulosamente todos los servicios y abastecimientos que se requirieron y se evitaron molestias innecesarias a los pobladores.

El respeto al malvinense y a su seguridad se consideró como una responsabilidad básica del gobierno argentino.

Este informe no incluye evaluaciones subjetivas o expresadas en forma eventual o potencial, porque las posibilidades serían interminables. Los relatos de los protagonistas y transcripciones de publicaciones se destacan con letra *cursiva negrita*. Se informa sobre la participación de la FAA y de hecho se fijan momentos con relación a la actuación de las otras FFAA y FFSS (Ejército, Armada, Gendarmería y Prefectura Naval), que siempre se conceptualizaron como operaciones conjuntas, donde prácticamente no existieron fricciones en la batalla.

La **Historia de la Fuerza Aérea en Malvinas** la iniciaremos explicando las causas del conflicto y porqué prácticamente todos los argentinos aceptaron la actitud del gobierno e incluso se alegraron y lo apoyaron abiertamente, sin distinción de clases o sectores.

# CAPÍTULO I

## RECLAMOS DE SOBERANIA

### Antecedentes históricos

#### Predisposición argentina de paz y acuerdo

Respecto de los antecedentes IUS políticos (jurídicos-políticos) que avalan las pretensiones de uno y otro país sobre las islas Malvinas, se ha comprobado que desde el punto de vista del derecho internacional, el sistema de reconocimiento legal vigente en Europa en los Siglos XVI y XVII concedía reclamos de territorio **res nullis** cuando se incluían el **derecho del descubrimiento, la ocupación efectiva, los tratados o acuerdos internacionales y la proximidad geográfica.**

Los primeros en avistar las islas fueron navegantes al servicio de España. Américo Vespucio en 1501, Hernando de Magallanes en 1540 y la expedición de Alonso de Camargo por cuenta del Obispo de Plasencia. Pero, antes de ser descubiertos todos estos territorios insulares, fueron conferidos a España o a Portugal por las bulas papales del Papa Alejandro VI de 1493; y ninguna potencia discutió los derechos de las cortes de España y Portugal sobre estos territorios heredados por las nuevas repúblicas sudamericanas, luego del período colonial.

Estos derechos fueron implícitamente reconocidos por Inglaterra en los tratados de Utrech, en 1713, y en el Tratado de San Lorenzo, de 1790. Londres, además, reconoció la independencia de las Provincias Unidas del Río de la Plata en 1820 y en 1825 firmó con Buenos Aires un Tratado de Amistad, Comercio y Navegación. En ninguno de ambos instrumentos jurídicos hizo reclamo o reservas del legado histórico de la nueva república, la cual, a partir del 10 de junio de 1820 hizo efectivo el control político de las islas Malvinas, junto con otros territorios insulares en el Atlántico Sur.

En 1764 Francia se constituyó en la primera nación en establecer un asentamiento en las islas, llamado Port Luis, al oeste de la isla Soledad, el cual fue entregado a España ante su reclamo en 1767, la que continuó administrando las islas

Inglaterra, en 1765 construyó un fuerte en la isla Trinidad para apoyar la navegación de sus buques, al norte de la Gran Malvina, al cual denominó Port Egmont. Enterada España de esta usurpación, expulsó a los ingleses y destruyó el

fuerte, iniciándose una áspera negociación entre ambas naciones.

Pero Gran Bretaña, en búsqueda de los mismos objetivos que la llevaron en los años 1806 y 1807 a tratar de tomar por la fuerza la ciudad de Buenos Aires, el 3 de enero de 1833 ocupó las islas en un acto de injustificada agresión, desalojó al gobierno y población argentinos y ejerció ininterrumpidamente su dominio por casi 150 años, ocupando por la fuerza los territorios que consideraba de utilidad a su metrópoli.

La República Argentina había realizado esfuerzos sostenidos hacia la población de las islas, dando notables señales de buena voluntad, como lo atestigua la política de comunicaciones, llevada a cabo por la FAA entre 1971 y 1982, que se mantuvo aún en épocas en que se carecía de embajadores acreditados en Buenos Aires y Londres.

Para Argentina fue una experiencia inédita, tanto los diez años previos al conflicto como la propia batalla, para completar la reivindicación territorial que heredara de España a partir de la independencia de las Provincias Unidas del Río de la Plata, ya que su política exterior siempre se caracterizó por la solución pacífica y negociada de sus diferendos limítrofes.

Las relaciones argentino - británicas, señalaban una historia de entendimiento, acuerdos y emprendimientos comunes. También existieron entredichos, pero no fueron tan significativos como para afectar la amistad mutua entre ambas naciones.

En esta ocasión, la Argentina buscó recuperar un espacio territorial cuya legitimidad ha sido reconocida por los organismos internacionales con injerencia en el caso: la Organización de las Naciones Unidas (ONU), al reconocer la naturaleza colonial de diferendo en su Resolución 1514 y la validez de los reclamos argentinos sobre las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur en su Resolución 2065, invitando a ambos gobiernos a mantener negociaciones por el futuro de las islas.

La legitimidad del reclamo fue también reconocida por la Organización de Estados Americanos (OEA) en el Comité Jurídico Interamericano, por el Buró de Países No Alineados y la Resolución del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) del 26 de Abril de 1982.<sup>1</sup>

Las FFAA argentinas fueron compelidas al conflicto armado sin tiempo alguno de preparación. No se hizo una campaña organizada para esclarecer nuestra posición, antes, durante, ni después de la batalla. Lo inesperado de la reacción

<sup>1</sup> Del Carril Bonifacio; La Cuestión de las Malvinas; EMECÉ; pág 123-132.

británica hizo necesario improvisar la presentación de nuestro punto de vista ante el concierto mundial, no se pudo explicar debidamente el origen del conflicto, ni la causa por la cual la Argentina reivindicaba sus territorios ocupados.

El mundo despertó el 2 de abril de 1982 ante un hecho sin antecedentes, para muchos fuera de época, en particular para la historia moderna de Europa y, especialmente, de América Latina, con uno de sus países integrantes erigiéndose solitario para recuperar un bastión colonial, ocupado desde el año 1833.

No habíamos explicado al mundo que en las islas Malvinas la población vivía aceptablemente con la ayuda argentina a partir del Acuerdo de Comunicaciones suscrito en 1971, el cual tuvo su mayor sustento en los servicios aéreos suministrados por la F AA.

A pesar de la rápida escalada del conflicto, la República Argentina se mantuvo fiel a sus valores occidentales e ignoró proposiciones de apoyo de miembros del bloque oriental. Evitó entrar en movimientos pendulares, período durante el cual la diplomacia occidental no encontró solución viable, con excepción de los intentos del presidente peruano, Arq Fernando Belaúnde Terry y de la señora Jean Kirkpatrick representante de los Estados Unidos en la ONU.

El frente interno de ambos países reaccionó en apoyo de sus gobiernos en forma casi total. Como se esperaba, por nuestra falta de experiencia de guerra, en el transcurso de esas semanas se agotó la tendencia y el apoyo del pueblo argentino se volvió tibio primero y se diluyó después.

La incapacidad de fomentar un estado de ánimo dispuesto, favorable y sostenido se notó desde el primer momento, en especial a partir de mediados de mayo. El espíritu triunfalista inicial decayó hasta en ámbitos oficiales, y pasó en algunos sectores al negativismo, lo cual se hizo evidente al regreso de los efectivos luego de la capitulación, en el momento en que más apoyo necesitaban.

Las consecuencias ulteriores del conflicto fueron, en la Argentina, determinantes para el reemplazo del gobierno del proceso por gobiernos democráticos. Gran Bretaña erigió la *Fortaleza Falkland*, mientras EEUU, ante las fallas observadas en los sistemas de armas y tácticas de su aliado en la OTAN, dispuso una actualización tecnológica para perfeccionar esos sistemas, cuyos frutos se observaron en la guerra del Golfo Pérsico.

En la guerra de Malvinas, el texto de la Convención de Ginebra tuvo, por parte de los protagonistas diferentes interpretaciones. La Argentina no utilizó bombas Napalm, a pesar de disponer de ellas, por considerarlas excesivamente cruentas, mientras que la aviación británica utilizó indiscriminadamente bombas antipersonales BL-755 o Beluga, que pueden entrar en una clasificación similar.

Ante la evolución de las reacciones en Londres y la ineficacia de las Resoluciones de la ONU, el gobierno de Buenos Aires debió decidir entre mantener la vigencia del plan original o incrementar los efectivos desplegados.

## **Las resoluciones de la ONU**

Con la creación de la ONU al finalizar la Segunda Guerra Mundial, se inició el proceso de descolonización en el mundo, lo cual modificó el **statu quo** de las islas Malvinas. El Reino Unido, signatario de la Carta de la ONU, al igual que la Argentina, presentó en 1946 ante el alto organismo y en respuesta a su pedido, una lista de cuarenta y tres territorios que se comprometía a descolonizar. En este listado se hallaban las islas Malvinas y sus dependencias.

La ONU sancionó, en 1960, la resolución 1514 (XV), 20 de diciembre de 1960, que determinó las condiciones para conceder la independencia a los países y pueblos que seguían viviendo situaciones coloniales. Se establecieron dos principios básicos: que todos los pueblos tienen derecho a la libre autodeterminación y que todo intento de quebrantar la unidad territorial de un estado es incompatible con la carta del magno organismo. Se desprende, por consiguiente, que el derecho a la libre determinación puede servir de instrumento para la desmembración territorial, poniendo así en contraposición a los dos principios enunciados.

El gobierno argentino resolvió en 1964 tomar parte de los debates del Comité Especial de Descolonización de la ONU, manifestando que lo hacía en razón de sus derechos soberanos sobre las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur. A pesar de la oposición del Reino Unido, el Comité reconoció en su esencia la validez de los reclamos argentinos.

Al año siguiente obtuvo un nuevo triunfo con la aprobación, por abrumadora mayoría, de la Resolución 2065 (XX), (16 de diciembre de 1965), por la cual se reconocía que las Malvinas debían estar comprendidas en las disposiciones de la Resolución 1514. Por consiguiente, Gran Bretaña debía descolonizar las islas, aunque la pequeña población isleña deseara continuar bajo la dependencia británica. La asamblea, además, estableció con toda precisión que la disputa **era por la soberanía sobre las islas**, invitando a ambas partes a proseguir sin demora las negociaciones, teniendo en cuenta las disposiciones de la Carta y la Resolución 1514, así como los intereses de los pobladores de las islas.

Ni siquiera la misma Gran Bretaña votó en contra de la resolución, pues se limitó a la abstención.

## **El Memorándum de Entendimiento de 1968**

En enero de 1966 viajó a Buenos Aires el canciller británico Michael Stewart para iniciar los contactos previos a negociar con la Argentina el futuro de las islas. En 1968 se llegó a un principio de acuerdo que quedó plasmado en un documento secreto que se denominó **Memorándum de Entendimiento**, cuyo párrafo 4 establecía:

*...El objetivo común es solucionar definitivamente y en forma amistosa la disputa sobre la soberanía, teniendo debidamente en cuenta los intereses de la población...*

*El Gobierno del Reino Unido, como parte de esa solución final, reconocería la soberanía de la República Argentina sobre las Islas a partir de una fecha a ser convenida...*

Lamentablemente, y a pesar de su calificación de secreto, la aparición prematura del acuerdo en la prensa británica y el accionar de ciertos grupos activistas londinenses lo hicieron fracasar. Al respecto, el periódico londinense *The Guardian* esclareció las razones de este lamentable fracaso de 1968, al publicar el siguiente artículo:

El abogado William Hunter Christie (cuya actuación se repetiría en 1982), ex miembro del Foreign Office, fue informado por una fuente secreta dentro del Ministerio de Defensa sobre las negociaciones que se llevaban a cabo entre ambos gobiernos, y que se estaba a punto de reconocer la soberanía argentina (sobre las islas Malvinas). De inmediato Christie persuadió a la Falkland Islands Company (FIC) para establecer un comité con el fin de mantener las islas bajo la soberanía y absoluto dominio de Gran Bretaña. Luego, el abogado suministró información a un puñado de parlamentarios conservadores para debatir el tema en el Parlamento y preparó material periodístico para los medios de difusión en una campaña publicitaria. El *Daily Express*, a primera página, se convirtió en el arma principal de la campaña que arruinó y congeló las negociaciones. (*The Guardian*, el 19 de Junio de 1982).

Los debates de marzo de 1968 demostraron que las Falkland eran un campo minado político, listo para explotar en las principales páginas de los diarios y de encender los viejos instintos imperiales de los conservadores.

Premonitoriamente, H S Ferns, profesor de ciencias políticas de la Universidad de Birmingham escribiría entonces:

*Es posible prever una situación en que la Argentina forzará la solución, como puede hacerlo, con el apoyo de la ONU, de la OEA y de los Estados*

*Unidos, y hacer así algo que el gobierno argentino no desea hacer, esto es, humillar a Inglaterra. Si ello sucede, los británicos no podrán culpar a nadie sino a sí mismos.*

El partido conservador británico desplazó al laborismo en 1970. A partir de entonces las resoluciones de la ONU, que habían logrado consensos unánimes en favor de la Argentina en 1966, 1967 Y 1969, dejaron de tener eco en Londres, produciéndose un estancamiento en las negociaciones.

### **La Declaración Conjunta de Buenos Aires**

Recién el 1° de julio de 1971, como corolario del Memorándum de Entendimiento, se firmó el acuerdo sobre comunicaciones. Este documento, denominado Declaración Conjunta de Buenos Aires, era el primer logro de las negociaciones.

La Argentina se comprometió a establecer comunicaciones aéreas y marítimas, brindar facilidades para la salud y educación de los isleños, prestar asistencia técnica y logística y constituirse en proveedor, a precios rebajados, de combustibles líquidos y gas envasado. Debería también construir una pista próxima a Puerto Stanley y establecer servicios aéreos, postales, telefónicos y telegráficos. Este logro generó gran optimismo en Buenos Aires.

En 1973, nuevamente la Asamblea General manifestó su preocupación por la falta de progreso de las negociaciones respecto de la soberanía, debido a la intransigencia británica, lo cual quedó expresado en la Resolución 3160 (XXVIII).

Simultáneamente reconoció los esfuerzos del gobierno argentino por promover el bienestar de los pobladores isleños y volvió a descartar la aplicación del derecho a la libre determinación. Pese a todo ello el Reino Unido no modificó su postura.

Dentro de la OEA, el Comité Jurídico Interamericano expresó en 1974 su inquietud, ya que en tierras de América todavía se conservaban territorios ocupados por potencias extranjeras, no obstante las reiteradas reclamaciones de los estados latinoamericanos que exigían su devolución.

En 1976 este mismo comité declaró que la República Argentina tenía inobjetable derechos de soberanía sobre las islas Malvinas, por lo que la cuestión fundamental a resolver era el procedimiento para el reintegro de su territorio.

Por su importancia se incluye como Anexo 1 el texto completo del acuerdo alcanzado entre la Argentina y Gran Bretaña sobre el futuro de las islas.



## Resolución de enero de 1976

Ese mismo año la Asamblea General de la OEA hizo suya la declaración y agregó que la presencia en aguas de estados americanos de buques de guerra británicos y el anuncio intimidatorio del Reino Unido acerca del envío de otras naves, constituían amenazas a la paz y a la seguridad del continente.

En las asambleas de los años 1975 y 1976, las conferencias de ministros de relaciones exteriores de los Países No Alineados reunidos en Lima y en Colombo, respectivamente, se pronunciaron en favor de los derechos argentinos.

Por entonces se hallaba en aguas de las islas Malvinas el buque científico británico *Shackleton* desarrollando tareas de prospección de los recursos económicos de los mares adyacentes. Estas actividades no habían sido autorizadas por el gobierno argentino, produciéndose un incidente entre la nave británica y el destructor ARA Almirante Storni. El hecho produjo el retiro de los embajadores de ambos países y la interrupción de las negociaciones. Pero el informe *Shackleton* había determinado que la explotación de las riquezas del área no sería racional o redituable sin la cooperación y buena voluntad del gobierno argentino.

Este comité, opuesto a una corriente de opinión del *Foreign Office*, que buscaba una fórmula de transacción con la Argentina logró que se reformara el Consejo Legislativo de las islas, obteniendo una mayor representación *kelper*<sup>2</sup> en dicho organismo. De esta manera procuró que en toda la negociación sobre el futuro de las islas se considerase a los deseos de sus pobladores como condición **sine qua non**, la cual en la práctica significaba bloquear todo intento de transferencia de soberanía a la Argentina. De hecho, la población isleña nunca fue consultada en un referéndum o dictamen público acerca de estas cuestiones, que por consiguiente quedaban en manos de una selecta minoría designada por la FIC, la que, sólo atendía los intereses de la empresa colonial y no los de la colectividad que representaba, y menos aún los de la corona británica.

Todo esto sucedía mientras la Argentina, pacientemente, construía el aeropuerto y establecía una línea aérea y otras facilidades que aumentaban el bienestar de la población isleña ganando simpatías y apoyo por parte de los *kelpers*.

En 1976, la Armada Argentina instaló una base científica en la isla Morrell del grupo Tule, perteneciente a las Sandwich del Sur, la que se constituiría en el único establecimiento poblado del desolado conjunto insular. La reacción británica fue, ante el hecho, muy mesurada.

Otro logro destacado de la diplomacia argentina en el marco del Tratado de

<sup>2</sup> Kelper: nativo de las islas Malvinas.

Tlatelolco se obtuvo durante las conversaciones de la Comisión Preparatoria para la Desnuclearización de América Latina, donde se dispuso que aquellos territorios en litigio en el continente fuesen representados por los países americanos, en contraposición con la tesis sustentada por el Reino Unido y los Países Bajos. En otras palabras, la Argentina representaría a las islas Malvinas y a sus dependencias, lo cual se aprobó con el voto positivo de Jamaica y Trinidad Tobago (México, 14 de febrero de 1977).

En 1977, el canciller británico David Owen, del partido laborista, informó por escrito a la Cámara de los Comunes que ambos gobiernos habían convenido realizar negociaciones sobre el futuro político, incluyendo la soberanía de las islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur. También se negociaría la cooperación económica en dichos territorios y el Atlántico Sur occidental. Sin embargo, las dilaciones continuaron.

Hacia 1979 se acordó el restablecimiento de embajadores entre ambas capitales lo cual se hizo efectivo a principios del año siguiente. Paralelamente, en mayo de ese mismo año, el partido laborista entregó el poder al partido conservador liderado por la señora Margaret Thatcher. En junio, el nuevo subsecretario del *Foreign Office*, Nicholas Ridley, visitó Puerto Stanley. De paso por Buenos Aires, se reunió con el subsecretario de Relaciones Exteriores de la cancillería argentina; comodoro Carlos Cavándoli. Las partes manifestaron su interés en mejorar las relaciones bilaterales y dar nuevo impulso a las negociaciones.

Ridley y Cavándoli se reunieron en distintas oportunidades ese mismo año, surgiendo alternativas interesantes en sus conversaciones referentes a las posibilidades de hallar una solución a través del sistema de arriendo y condominio. La soberanía de las islas y los mares jurisdiccionales serían transferidas a la Argentina a partir de la fecha de la firma del acuerdo. Para garantizar a los *kelpers* su forma de vida, se acordaría una administración compartida bajo ambas banderas por el término de noventa y nueve años, según lo propuesto por Ridley, o de tres generaciones, a instancias del subsecretario "argentino. Los habitantes actuales seguirían siendo británicos, sus hijos tendrían la doble nacionalidad y sus nietos serían argentinos. Buenos Aires se comprometía a asegurar y garantizar el bienestar de los *kelpers*.

Durante el desarrollo de la Asamblea General de la ONU en septiembre de 1979, el canciller argentino, Carlos W Pastor, se entrevistó en Nueva York con su par británico, Lord Carrington, para expresarle que el problema Malvinas era prioritario para Buenos Aires. Para el *Foreign Office*, las Malvinas ocupaban un lugar muy lejano en el ordenamiento de los problemas de su cartera.

En noviembre de 1980, Ridley realizó un segundo viaje a las islas. Al pasar por Buenos Aires le manifestó a Cavándoli que él personalmente favorecía una

alternativa de arriendo pero que la primer ministro Margaret Thatcher no veía con simpatías estas gestiones. Pese a ello había logrado la aprobación del Gabinete para someter a consulta de los isleños un plan básico tendiente al arriendo. En Puerto Stanley, presentó a los *kelpers* tres alternativas de solución: condominio; cesión y arriendo por un lapso a convenir; y congelamiento del *statu quo*. Según el historiador británico Peter Beck, las negociaciones y propuestas de Ridley, significaron una transformación de la disputa, ya que por primera vez el gobierno de Gran Bretaña había indicado públicamente su voluntad de considerar el traspaso de la soberanía a la República Argentina.

En febrero de 1981 se realizó una nueva ronda de negociaciones en Nueva York. Esta vez la novedad estuvo constituida en que los *kelpers* formaban parte de la delegación británica, convirtiéndose así en negociadores **de facto**.

En septiembre de ese año, Nicholas Ridley se alejaba del *Foreign Office*. Nadie, del lado británico, habría de hacer más nada para evitar el desenlace que se avecinaba.<sup>3</sup>

A pesar de los muchos años de esfuerzo las tratativas se habían detenido en punto muerto. En agosto de ese año ante una situación de emergencia por falta de abastecimiento en las islas, la buena voluntad de Buenos Aires llevaba a no vacilar en enviar alimentos por vía aérea de inmediato. A mediados de diciembre, ambas cámaras del parlamento británico abogaron por una mayor presencia naval en el área, a instancias del Consejo Legislativo isleño, alegando la proyección antártica de las islas. En esos debates, incentivados por pequeños e interesados grupos de presión, se criticó la decisión de radiar de servicio al buque HMS *Endurance*, a la sazón en Puerto Stanley, como parte de una reducción prevista de naves de superficie de la Royal Navy y que alcanzaba al organismo de investigaciones antárticas británicas, British Antarctic Survey (BAS).

Poco antes de la navidad de 1981, el general Galtieri asumió como nuevo presidente de la Argentina. Su flamante ministro de Relaciones Exteriores y Culto, el Dr Nicanor Costa Méndez, recibió instrucciones de activar las negociaciones con firmeza, buscando vías alternas para inducir a Gran Bretaña a negociar seriamente. Las instrucciones impartidas por Galtieri a su canciller fueron consecuencia de la resolución adoptada por la Junta Militar el día 5 de enero de 1982 en el edificio Libertador. La mencionada resolución se refiere a la necesidad de concretar una acción diplomática agresiva. Con respecto a la operación **Davidoff** se resolvió que ella no se realizaría antes de la ronda de negociaciones prevista para fines de febrero de ese año en New York, con los representantes del Reino Unido, a efectos de no dar motivos a estos para dificultarla. (Informe Rattembach, pag 184).

El tema fue nuevamente considerado por el Comité Militar en una reunión

el 12 de enero, donde el alto organismo consideró la planificación militar del caso Malvinas como alternativa en caso de fracasar una solución negociada con Gran Bretaña, pero teniendo siempre el propósito de lograr el objetivo político a través de un acuerdo.

### **La última Junta de Comandantes en Jefe.**

Las señales eran confusas para el nuevo gobierno argentino en diciembre de 1981. Los integrantes del gobierno habían sido testigos de la intransigencia británica en los últimos años: las continuas noticias de prensa relacionadas con la reducción de la fuerza naval británica, por una parte, y el endurecimiento de la posición isleña, por la otra. Efectivamente, los periódicos se hacían eco casi de inmediato de los rumores de Londres. Ya en diciembre, con el **endurecimiento** confirmado por todas las fuentes de información, se ordenó la preparación de respuestas alternativas para el caso que el Reino Unido reiterase su negativa a la negociación por la soberanía. La Junta Militar, también recibió noticias controvertidas como la de falta de fondos británicos para retener la oficina de la BAS en Grytviken, isla San Pedro, más allá de junio de 1982 y el reiterado anuncio del retiro, confirmado por el parlamento, del buque HMS *Endurance* el 30 de junio de 1982. Al mismo tiempo que esto sucedía, el gobierno se enteró de la existencia de un contrato comercial entre una firma argentina y una británica por unas factorías en desuso en las Georgias del Sur.

Efectivamente, casi en forma simultánea con la asunción del general Galtieri a la presidencia, la embajada británica en Buenos Aires autorizó la realización de un viaje de la Compañía Georgias del Sur SA a la isla San Pedro de las Georgias del Sur. Este viaje de 121 de diciembre de 1981 culminaba una serie de contactos y contratos realizados entre el presidente de esa compañía con la Compañía Salvensen Ltd de Edinburgo, Escocia.

El proceso había sido iniciado en 1978 por el empresario argentino Constantino Davidoff. La segunda parte del contrato establecía: permanecer en la isla de San Pedro hasta terminar de desmontar la ex-estación ballenera de Puerto Leith.

Desde luego, el hecho de que los ingleses hubieran aceptado que una empresa argentina realizara el desmantelamiento fue considerado como positivo en la Argentina. Por lo mismo se facilitaron todo lo posible los viajes de la empresa argentina a las islas.

Los principales interesados en no negociar la soberanía con la Argentina eran siempre los mismos grupos isleños y otros sectores de presión en Londres.

3 Informe Franks, pág. 114.

No deseaban ninguna interacción entre la Argentina y las islas que comprometiera su posición, querían establecer un campo de cooperación especial con Gran Bretaña y obtener una protección militar británica alternativa, aunque más no fuera como arma de disuasión ante cualquier reacción argentina. (Al respecto conviene indicar que en las declaraciones de los señores Rozee y Be tts, malvinenses, efectuadas en la ONU entre agosto y noviembre de 1983 quedó claramente expuesta la ignorancia en la que el Consejo de las islas y la PIC tenían sumida a la población).

Ello indica que dicho consejo, lejos de representar a los isleños solo atendía los intereses de la FIC.

Una trama de intereses sectoriales, que perseguían sus propios propósitos se estaba gestando en el Atlántico Sur.

Las reducciones presupuestarias estaban conminando a la Royal Navy (RN) a un nivel de efectivos como no se conocía en mucho tiempo. Sus portaaviones, su fuerza de asalto, el 40 % de la flota de superficie y la reducción de al menos 40.000 hombres preocupaban seriamente a la cúpula naval.

El BAS no era ajeno a esas reducciones y veía peligrar la propia existencia de su base en la isla San Pedro y sus funciones en la Antártida.

El Falkland Island Committee (UKFIC), creado ex profeso con la idea de defender los intereses de la FIC, halló en los *kelpers* un aliado natural y la mejor excusa para formar un *lobby* en Londres integrado por parlamentarios de ideas radicalizadas, la prensa de extrema derecha y el propio Almirantazgo. La meta final era evitar la transferencia de soberanía de las islas a la Argentina, para lo cual la protección de los deseos de los *kelpers* era el objetivo declarado para presionar al gobierno y a la opinión pública británica. Contaban además con la colaboración del gobernador Hunt.

En el seno de este panorama preocupante para estos intereses, se produjo el contrato entre el empresario argentino Constantino Davidoff y Salvesen Ltd para desguzar las factorías balleneras de la isla San Pedro. Sabedores a mediados de 1981 de la fecha en que Davidoff llegaría a Puerto Leith, no se necesitó mucho ingenio para armar una *mise en scène* y el 19 de marzo de 1982 al llegar el Bahía Buen Suceso a Puerto Leith y desembarcar a los obreros argentinos, muy pronto un mensaje salió de Grytviken hacia Puerto Stanley, y de allí a Londres, informando que un grupo de **militares y civiles argentinos** había **invadido** las islas Georgias del Sur.

El informe Franks reconocería después lo erróneo de esta afirmación.

Los diarios británicos y comentarios harían el resto.

## ANEXO 1

### Declaración Conjunta de Buenos Aires del 1º 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 2.065 (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 2.065 (XX) antes mencionada:*

*1. Con el fin de tratar las cuestiones que pudieran surgir en el establecimiento y 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 éstas 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 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 eficiente 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.*

*Inicialada en Buenos Aires el primer día de julio de 1971, por los jefes de las delegaciones respectivas.*



## CAPÍTULO II

### LA ACTIVIDAD DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA EN MALVINAS DESDE FEBRERO DE 1971 HASTA MARZO DE 1982

#### Primeros antecedentes

A partir de 1971, se comenzaron a buscar alternativas para unir por vía aérea y marítima el continente y las islas.

Así, durante el desarrollo de las reuniones de la Primera Comisión Conjunta de argentinos, británicos e isleños, se recorrieron los puertos y aeropuertos patagónicos que pudieran ser empleados en un eventual servicio para unir el continente con las islas. Allí, surgió la idea de utilizar alguno de los aviones anfibios **Albatross** de la FAA, para iniciar una comunicación aérea ya que, al no haber aeródromo alguno en Puerto Stanley en ese momento, este avión debía operar en la bahía adyacente a la ciudad.

La comisión que recorrió los puertos y aeropuertos patagónicos estaba integrada por el secretario Argerich de la cancillería argentina, el Sr Withney de la embajada británica en Buenos Aires, el *Colonial Manager* de la FIC, el procurador del tesoro de las islas Sr Lesley C Gleadell; el Cap White del buque Darwin, el subprefecto argentino Lasalvia y los pilotos del avión **G-II** de la FAA capitanes Oscar Vijande y Rubén Moro.

#### El primer vuelo

El primer vuelo de la FAA realizado para unir la parte continental de la República Argentina con las islas Malvinas, se efectuó el 15 de febrero de 1971 por requerimiento de la embajada de Gran Bretaña en Buenos Aires. Para ello se empleó un anfibia bimotor **Grumman HU 16B Albatross** del escuadrón Tareas Especiales con asiento en la VI Brigada Aérea de Tandil, provincia de Buenos Aires.

La misión asignada al **BS-03**, cuya tripulación eran los entonces capitanes Carlos Quaglini y Alfredo Cano, fue evacuar al guardafaro de las islas, Sr Matthew Mac Mallun, afectado de una grave lesión hepática. Tenía 59 años y era hijo de un

argentino nacido en puerto San Julián, provincia de Santa Cruz.

El vuelo había comenzado en CRV a las 06:00 y además de la tripulación normal, viajaban el Dr Cesar A de la Vega, de la secretaría de Salud Pública de la Nación y el capitán médico de la FAA Dr Eduardo Escribano. Estos profesionales luego de examinar al enfermo en Puerto Stanley, lo asistieron en el vuelo de regreso, producido a las 16:50 del mismo día. Luego del arribo a CRV: fue trasladado en otro avión de la FAA a la Capital Federal.

Uno de los protagonistas de ese vuelo refirió que: *...a las 48 horas del requerimiento estuvimos en Malvinas: nuestra celeridad y solidaridad fue recibida por la población malvinense con grandes muestras de simpatía. Cuando llegamos estaba el muelle colmado de gente, prácticamente se hizo feriado: suspendieron todas las actividades para recibimos...* Este fue el germen de las tratativas llevadas a cabo entre autoridades argentinas y británicas, según recomendaciones de las Naciones Unidas, que dieron como resultado el 1º de julio de 1971 la Declaración Conjunta de Buenos Aires.

De esta forma la Fuerza Aérea tomó bajo su responsabilidad, por una parte la iniciación de los vuelos regulares con pasajeros y, por otra, la construcción a la brevedad de una pista provisoria apta para operar aviones de transporte con ruedas, mientras los ingleses se abocaban a la ejecución de una pista de aterrizaje permanente

Sin embargo, como en todos los acuerdos internacionales, también en este caso fuertes motivaciones económicas acicatearon a los ingleses para la firma del acuerdo. Las pérdidas que producía el barco Darwin asignado a Malvinas eran significativas; en el período 1960 - 1970, el armador Falkland Island Company (FIC) tuvo un déficit de 77.032 libras esterlinas.<sup>1</sup>

## **La recuperación pacífica**

La Junta Consultiva Especial, creada de común acuerdo por la Argentina e Inglaterra estaba integrada por:

- Un miembro del ministerio de Relaciones Exteriores argentino (Dpto Antártida y Malvinas).
- Un miembro del ministerio de Relaciones Exteriores inglés (eventualmente integrante de la embajada inglesa en Argentina).
- Dependiendo de la jefatura del Dpto Antártida y Malvinas del ministerio de Relaciones Exteriores argentino se designó a un vicecomodoro de la FAA

<sup>1</sup> Fuente: Falklands Islands Transport Study. 30 de mayo de 1970

con el cargo de *miembro de la Junta Consultiva Especial Residente en Malvinas*.

Desde el año 1971 hasta 1982 la FAA comisionó en Malvinas cada dos años un oficial con el grado de vicecomodoro para permanecer en ese destino. El oficial designado, además de cumplir las funciones de miembro de la Junta Consultiva Especial Residente, se desempeñó como jefe de la agencia LADE, dependiente de la FAA.

Como auxiliar del jefe de la agencia LADE en Malvinas se designó a un supervisor de LADE, con la función de jefe de Base quien, además de sus obligaciones específicas debía promover la venta de pasajes desde Puerto Stanley a cualquier parte del mundo, en particular en conexión con Aerolíneas Argentinas. El primer auxiliar fue el Sr Mario Sassi, que se desempeñó durante seis años en el cargo.

Se designó además, a un suboficial principal como encargado de los servicios de comunicaciones de la oficina para mantener enlace (BLU<sup>2</sup> y teletipo) con las agencias LADE del continente. También ejerció las funciones de operador de torre de las aeronaves argentinas.

Todo el personal mencionado residió en las islas con sus familias. Sus hijos estudiaban en el colegio local e incluso uno de los hijos del Vcom Gilbert nació en el hospital King Edward Memorial de la capital de Malvinas.

Los vicecomodoros César de la Colina, Carlos Bloomer Reeve, Rodolfo Carnelli, Eduardo Canosa y Héctor Gilbert cumplieron un período de dos años cada uno. A principios de 1982 fue designado Roberto Gamen, quien cumplía sus funciones en oportunidad de los hechos del 2 de abril.

El gobierno de ocupación asignó una vivienda para el vicecomodoro y cobró un alquiler simbólico. Se alquilaron otras viviendas para el resto del personal argentino.

El local de LADE donde se asentó la estación de radio fue cedido por el gobierno local.

El personal fue seleccionado entre voluntarios, excepto el Vcom Bloomer Reeve, a quien se le ordenó ocupar el cargo.

Cada uno de los oficiales había confrontado y resuelto problemas particulares de toda índole, había consolidado la presencia argentina y había

<sup>2</sup> FIR: Flight Information Region (región de información de vuelo)

contribuido a una política de penetración en la vida isleña de la que formaban parte cada día, estableciendo lazos que debían tener sus frutos. Su desempeño personal logró el respeto de todos y el servicio aéreo de LADE generó una dependencia de hecho.

Dependía del oficial de la FAA, administrativamente o como coordinador, todo lo que procedía de la Argentina continental y regulaba el ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, tales como: las comisiones particulares, las de turismo, la de construcción de YPF (setenta operarios y equipamiento para construir Antares 1 y Antares 11), la comisión de Gas del Estado, las profesoras de castellano que se designaron para completar la dotación del colegio local, la construcción de una pista provisoria de aluminio y su recuperación, la instalación del VOR, del radio teletipo y de un equipo de radio BLU y sus respectivas antenas, la instalación de equipos de supergas, la construcción de la planta de cargado de tubos. También, el movimiento de las naves de Transportes Navales (Bahía Buen Suceso, Cabo San Antonio, Cabo San Gonzalo, etc), y los buque tanques de YPF (BT Florentino Ameghino, etc).

Además facilitó y coordinó las investigaciones de campo de la Sociedad Científica Argentina.

Finalmente después de muchas gestiones, logró que se autorizase la importación de una casa para el jefe de la delegación y a principios de 1982 se estaba analizando la posibilidad de que el Grupo 1 de Construcciones de la FAA construyera un muelle privado para atracar petroleros frente a la estación YPF Antares II.

## **Un largo camino**

Un largo camino se había recorrido desde el primer acuatizaje del legendario **Albatross** en la bahía de Stanley el 15 de febrero de 1971, una senda de responsabilidad, vocación de servicio, deseos de bien, que fueran puestos de manifiesto por todos aquellos que, tripulantes o no, ponían su profesionalismo al servicio de la noble causa de romper el aislamiento de un puñado de isleños apartados del mundo y semi abandonados por su metrópoli, en un lugar desconocido para la inmensa mayoría de los británicos pero siempre presente en los más caros sentimientos de todos los argentinos. Al 31 de marzo de 1982, antes del día **D**, la FAA había contabilizado:

- 1.515            Vuelos
- 21.597        pasajeros
- 465.763      kg de carga
- 3.553         horas voladas

Muchos de aquellos tripulantes que protagonizaron los vuelos de LADE se hallaban, el 2 de abril de 1982, piloteando los aviones de la FAA que trasladaban a Malvinas los pertrechos de guerra.

Por la importancia histórica de todos estos vuelos, cabe mencionar los siguientes:

- 20/VIII/71: Primer vuelo oficial de correo.
- 16/XI/71: Por requerimiento de la embajada británica se traslado al ingeniero Warren, para estudiar la construcción de una pista.
- 12/I/72: Primer vuelo oficial de LADE con aviones **Albatross**.
- 14/XI/72: Primer vuelo experimental de la pista de aluminio con aviones **F-27**.
- 15/XI/72: Último vuelo de **Albatross** y vuelo inaugural de **F-27**.
- 17/V/78: Primer vuelo de **F-28** inaugurando la era del jet en Malvinas.

### **El enlace aéreo regular**

El día 3 de julio de 1971, dos días después de firmarse la Declaración Conjunta de Buenos Aires, se realiza el primer vuelo de pasajeros entre Río Gallegos y Puerto Stanley, rompiendo así la secular barrera de aislamiento que mantenía a los *kelpers* confinados en las islas.

Este vuelo fue cumplido por el **BS-02** y su piloto era, nuevamente el My Quaglino y el Teniente Antonio Bruno como copiloto. Viajaron como pasajeros: Dr Carlos Louge (de nuestra cancillería), Com Ernesto J Arillo (FAA), JA Jones (malvinense), RW Hills (malvinense), de regreso, en el tramo Malvinas-Comodoro Rivadavia lo hicieron, además de los pasajeros oficiales, Chris Millner (Royal Marines), R Hills y R Reid (ambos malvinenses).

Por primera vez en la historia, los *kelpers* podrían recibir, o hacer llegar correspondencia en cuestión de días, en lugar de semanas requeridas hasta ese momento y disfrutar de frutas y hortalizas que llegaban desde la Argentina.

El acuerdo establecía un servicio aéreo regular, comunicaciones navales, postales y telegráficas; facilidades turísticas; emisión de certificados provisorios para los viajeros, asistencia hospitalaria para los isleños; envío de maestras argentinas a puerto Stanley; becas otorgadas a malvinenses para que estudien en nuestro país; ciertas exenciones impositivas; instalación de una oficina de LADE en la capital de las islas, exención del servicio militar obligatorio argentino para los isleños y otras facilidades tendientes a mejorar las condiciones de vida.

Como consecuencia, LADE comenzó sus vuelos el 12 de enero de 1972,

entre Comodoro Rivadavia y Puerto Stanley con los mencionados **Albatross**, habilitados para 6/8 pasajeros. Este vuelo inaugural, estuvo a cargo de los entonces capitanes José Antonio Demarco y Ángel Gabriel Toribio.

Los **Albatross** cumplieron así una tarea realmente valedera, realizando un total de treinta vuelos (203 horas de vuelo), como precursores de este servicio. Cada vuelo estaba signado por una porción de aventura, que tanto tripulantes como pasajeros debían afrontar para recorrer las tres horas de travesía, esperando poder encontrar condiciones meteorológicas aceptables al arribo, ya que si la dirección o la intensidad del viento no eran las adecuadas, el acuatizaje o despegue se tornaba crítico.

### **Tripulantes:**

Los **Albatross** que realizaron los vuelos a Malvinas, estuvieron tripulados por los **pilotos**: My Alberto Alvarez, Cap Ángel Toribio, Cap José Demarco, lerTen Juan Maclay, lerTen Antonio Bruno; **navegadores**: primeros tenientes Héctor González, Francisco Mensi y Raúl Tamagnone; **mecánicos**: SM Fidel Contino, SM Rubén Bidegain y SAux Néstor Fernández; **radioperadores**: SM Julio Martín, CP Juan Scianca, CP Eduardo Castilla, C 1° Jorge Morales y C Ricardo Del Río.

### **La primera pista**

Al amparo de los éxitos alcanzados por la Declaración Conjunta de Buenos Aires, las autoridades argentinas e inglesas resolvieron dar otro paso adelante en la integración.

La mira fue puesta en la construcción de una pista provisoria para permitir el aterrizaje sobre ruedas. La tarea no era fácil: las condiciones del terreno en las islas constituían un desafío para cualquier constructor de pistas del mundo. La superficie no sólo era sumamente irregular sino que, además, sus condiciones geomorfológicas eran las más indeseables para cualquier tipo de construcción (turba impregnada de humedad).

En septiembre de 1971, vendido el barco de correo Darwin de la FIC, se ordena un vuelo especial para trasladar una comisión mixta RREE & C y FAA a puerto Stanley.

El objetivo era estudiar la posibilidad de instalar un aeródromo apto para **Fokker Friendship F-27**, que debía operar hasta que el Reino Unido construyese un aeropuerto en el plazo de dos años. Esto implicaba hacer acuerdos para que buques de Transportes Navales trasladen maquinaria, planchas de aluminio



(similares a las utilizadas en Vietnam) y personal del Grupo I de Construcciones; también obtener al menos tres viviendas (una para personal técnico de YPF) y un local, autorización para el funcionamiento de dos estaciones de comunicaciones BLU (una en la agencia y otra alternativa en la vivienda del jefe de FAA residente), la introducción de dos o más vehículos (fueron autorizados sin límite y llegaron a cinco, incluyendo un camión cisterna), la preparación de un acceso a la pista, alojamiento transitorio de treinta operarios, compatibilización de mecanismos contables para la transferencia de fondos, la convertibilidad de las Falkland Islands Pound (libras malvinenses) a moneda internacional, la autorización de ventas de pasajes desde puerto Stanley, hasta cualquier punto del mundo y la posibilidad de que la emisión de la **tarjeta blanca**, pudiera ser realizada por la autoridad argentina local (el vicecomodoro).

La comisión estaba compuesta por el secretario de primera, Carlos Louge que oficiaba como jefe; el asesor, Coronel (R) Luis González Balcarce; el Vcom Alcides Adolfo Degan Lob; el My Carlos Bloomer-Reeve, ex jefe comercial de LADE y comandante de **F-27**; el My Luis Remorino, ingeniero aeronáutico especialista en infraestructura, y el agregado de la RAF en Buenos Aires.

Se inspeccionaron siete sectores que presentaban posibilidades para construir una pista provisoria de al menos 750 metros.

Se debió transar en un sector en proximidad al faro que sólo permitía una pista de 730 metros de largo y 30 metros de ancho, sin zona de frenado, y eso después de notables esfuerzos técnicos. Todo implicaba una operación de **F-27** limitada por **peso máximo de despegue**, penalizada por longitud de pista y con limitación por viento cruzado.

Nuevamente la FAA se puso con ahínco a resolver este desafío; la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica elaboró el proyecto, que fue ejecutado por el Grupo 1 de Construcciones y que consistía en una pista, construida totalmente con planchas de aluminio sobre una base compacta para evitar que se hundiera bajo el peso del avión.

El lugar elegido fue la zona del cabo San Felipe (Hoockers Point), a cinco kilómetros de Puerto Stanley. Era también necesario construir el camino que uniese el aeropuerto con la ciudad.

Con un trabajo silencioso y tenaz, treinta y siete hombres (treinta de la FAA, dos del EA y cinco de Vialidad Nacional), al mando del capitán Raúl Maiorano (FAA), construyeron la pista para recibir las máquinas que abrirían una nueva etapa en la interrelación argentino-británico.

## Los vuelos de Fokker F-27

El vuelo inaugural, quedó fijado para el 15 de noviembre de 1972.

Con buen criterio, la I Brigada Aérea, asiento del Escuadrón **F-27**, resolvió enviar a seis pilotos el día catorce, con propósitos de adiestramiento y familiarización con el aeródromo y su exótica pista de aluminio. Estos eran: Vcom Raúl Barcala (jefe de Operaciones de la Brigada), Vcom Roberto H López (jefe de Escuadrón F-27), My Jorge Ricardo Ruiz (jefe de Operaciones de LADE), y los capitanes Rubén Moro, Carlos Novillo y Abel Síntora.

Ellos deberían luego realizar los vuelos en forma regular a las islas, mientras se adiestraban a aquellos que los reemplazarían.

Cuando llegaron, relata el Vcom Rubén Oscar Moro, en su libro *La Guerra Inaudita*:

*Poco más al este se encontraba la delgada cinta plateada de la pista del nuevo aeródromo de Puerto Stanley. Ninguno de nosotros había aterrizado hasta ese momento sobre planchas de aluminio, de manera que la curiosidad nos llevó a agolparnos en la cabina para observar este ingenio de la infraestructura aeronáutica. La pista aparecía normal en cuanto a sus proporciones, es decir, no se nos asemejaba tan corta como sus 720 m parecía indicarlo, pero lo que ocurría era que se trataba de una pista tan corta como angosta, pues su ancho era de sólo 36 m y vista desde la perspectiva aérea se tenía la sensación visual de una pista normal.*

*Lo cierto es que era muy corta y por consiguiente había que extremar recursos para que el arribo fuera normal. No queríamos dejar un monumento de F-27 en las Malvinas, es decir, que había que tocar tan próximo al umbral como fuera posible, tan en el centro de la pista como pudiéramos y frenar tan rápidamente como se fuese capaz de hacerlo.*

*Tocar antes del umbral de pista, irse largo o afuera de la misma significaría invariablemente romper el tren de aterrizaje del avión ya que allí no habían banquinas ni zonas firmes de parada; no bien concluía la chapa de aluminio, comenzaba la turba esponjosa, húmeda y sin ninguna consistencia como para soportar siquiera una persona sobre sus pies.*

*Todas estas realidades eran mentalizadas por los tripulantes cuando ya se hallaban próximos al toque, en final con el tren abajo y trabado. Para colmo ese día como para poner a prueba el avión ya quienes lo piloteaban, había exactamente veinticinco nudos de viento cruzado a 90 grados de la pista, lo cual significaba la peor combinación, ya que este viento no*

*ayudaba a disminuir la velocidad de aproximación y aumentaba los problemas de control direccional. Verdaderamente, no era un buen día para prácticas de aterrizaje. Pero de cualquier forma el Vcom Barcala, que se hallaba al comando del avión, realizó un buen aterrizaje y el F-27, con los frenos aplicados al máximo se detuvo poco antes de concluir la pista de aluminio.*

*Barcala respiró aliviado, se sacó los auriculares de sus oídos y después de detener motores dijo: bueno, se acabó el adiestramiento. Hoy no está como para hacer prácticas de aterrizajes y despegues. Allí concluyeron las posibilidades de familiarizar ese día al resto con la operación, lo cual habría de ocurrir luego, en el transcurso de los vuelos regulares, que, al igual que el vuelo inaugural, se efectuaron sin novedad durante varios años.*

Así se aterrizaba por primera vez en el aeródromo provisorio de Puerto Stanley y desde ese día, hasta el año 1978, los **F-27** volarían 2.709 horas en un servicio regular que terminó por asegurar el enlace aéreo con las islas.

La ceremonia oficial de inauguración se realizó el 15 de noviembre de 1972 a las 11:00 hs, cuando proveniente de CRV arribó el **F-27** matrícula **T-43**, conduciendo a bordo al Comandante de Regiones Aéreas, brigadier mayor Higinio González; al director de LADE, brigadier Eliseo Santiago Ruiz; al Jefe 1, Intereses Aeronáuticos del Estado Mayor General, comodoro Roberto Jesús Rodríguez; al director de Infraestructura, comodoro Alfredo Raúl Cabeza; al jefe de la Región Aérea Sur, comodoro Ángel Manuel Zamboni; al jefe del Grupo 1 de Mantenimiento de Infraestructura, comodoro Oscar Atilio Stagnaro; al jefe del Departamento de Relaciones Públicas de la FAA, comodoro Evergisto Gómez; al jefe del Departamento Asuntos Civiles del Estado Mayor General, comodoro Alcides Adolfo Degand Löb; al jefe del Servicio de Transportes Navales, capitán de navío Guillermo Tello; al director general de Antártida y Malvinas, ministro Mario Izaguirre y al director del Departamento de América Latina, ministro Enrique Ros, entre otros.

La delegación fue recibida por el gobernador británico, Sr Ernesto Gordon Lewis quien en nom.bre de su gobierno agradeció el esfuerzo para construir la pista y tuvo especiales palabras de elogio para la acción cumplida con los anfibios. Luego, el brigadier mayor Higinio González, en nombre del superior gobierno de la nación, procedió a dejar inaugurado el aeródromo provisional de la ciudad de Puerto Stanley, manifestando:

*Deseo primeramente agradecer en nombre de la delegación que presido y en el mío propio, tan cordial bienvenida. Nuestra sociedad vive en constante interacción, para ello es básico el mutuo conocimiento entre los hombres y la forma más efectiva de lograrlo es la permanente comu-*

*nicación.*

*Los habitantes de estas islas y los del territorio continental argentino, conscientes del ejercicio de las libertades humanas, anhelan vivamente reencontrarse en el diálogo fecundo...*

*...Quiera Dios que este aeródromo consagrado a tan noble propósito, sirva permanentemente para hacer realidad la paz, la concordia, y la intercomunicación entre los hombres de buena voluntad."*

Acto seguido y previa bendición del aeródromo por los obispos católicos, anglicano y disidente, se procedió a descubrir una placa conmemorativa. Luego se procedió a la inauguración de la agencia de LADE, dejándose constancia de la ceremonia en un documento que sería el primero firmado en las islas desde 1833 (testimonio del acta oficial de inauguración del aeródromo construido en la ciudad de Puerto Stanley -islas Malvinas-, emitido por la Escribanía General del Gobierno de la Nación -Registro de la Defensa Nacional- y refrendado por el Escribano General Jorge E Garrido), de donde se ha extraído el relato.

El **Albatross BS-02**, por rara casualidad, según relata el brigadier (R) Ángel Gabriel Toribio, había participado en el primero y último de esos vuelos.

Recordó también Toribio el uso normal de los **jatos**, cohetes adicionales a los costados del fuselaje para brindar potencia extra y momentánea, aumentando el peso de decolaje.

Destacó especialmente, el agradecimiento a quienes ajenos a la FAA, hicieron posible la operación segura de los anfibios, entre ellos, los radioaficionados que enlazados con los malvinenses, se preocupaban por elaborar informes meteorológicos (no profesionales pero verdaderamente eficientes) sobre las condiciones imperantes en la zona, y que cada mañana previa al vuelo estaban a disposición de las tripulaciones.

Después, la atención especial en la aproximación a Puerto Stanley, brindada por la estación de radio local VP8 DR operada por José Booth, su esposa y su hija Miryam, quienes en perfecto castellano, orientaban a los pilotos en su acuatizaje final. Luego la pericia del botero Danny, quien haciendo malabares ya con el motor, ya con los remos, aún con olas de metro y medio de alto, arrimaba su embarcación sin golpear los costados del anfibio, permitiendo el transbordo de pasajeros.

En los últimos abordajes, agudizando más su ingenio, venía munido de un largo cilindro de material esponjoso, que adhería en el costado del fuselaje, haciendo que el roce momentáneo de su bote ni siquiera rayara el aluminio.

Todas estas vicisitudes quedaron superadas con la utilización de la pista

terrestre y tanto los **F-27**, como los **F-28** a partir de 1978, cumplimentaron los vuelos LD-200/201 y LD-350/351 con absoluta normalidad.

Para ilustrar al lector cómo era el procedimiento de los vuelos a las islas, tomaremos textualmente las palabras del periodista Juan Luis Stoppini quien lo expresó de esta manera en la revista **Así**, -año X N° 478.

*...Ahora sí se puede viajar a las islas Malvinas, naturalmente, utilizando el servicio de LADE.*

*Por supuesto existen algunos requisitos que deben cumplirse tanto en Puerto Stanley como en el aeropuerto de Comodoro Rivadavia, desde donde comienza el viaje hacia las islas.*

*El servicio aéreo en Fokker F-27 se repite todos los días lunes. La partida de Comodoro se ha establecido a las diez, con llegada a Stanley a las 12.30 hs. El regreso comienza una hora más tarde, es decir a las 13.30, con aterrizaje en Comodoro a las 16.00. ¿Cuánto cuesta el pasaje de ida? Fue fijado en 9 libras 80 peniques o 230 \$ Ley argentinos.*

*El viaje para los pasajeros de Capital Federal se realiza hasta Comodoro por Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas que expenden el pasaje de ida en 295 \$ Ley argentinos. Para dirigirse a Puerto Stanley es necesario poseer certificado de vacuna internacional y un certificado provisorio que otorga el ministerio de Relaciones Exteriores que autoriza el viaje. Este documento personal es sólo para argentinos nativos y extranjeros residentes. Para los extranjeros en tránsito hace falta el pasaporte.*

*También hay otra condición para los que viajan: deben llevar como mínimo cinco libras por día de permanencia. Es decir, si un porteño va a las Malvinas por una semana, (se computan ocho días - de lunes a lunes) exige poseer en los bolsillos 40 libras.*

*Los residentes malvineros están exceptuados de estas exigencias monetarias.*

*En Comodoro Rivadavia una aduana cumpliría sus funciones sin exigencias extremas y actuará, a requerimiento de los pasajeros, para denunciar cámaras fotográficas, grabadores, etc. En Puerto Stanley la aduana también será muy liviana, pero exigirá inflexiblemente algunas normas que hacen a la importación de ciertos elementos.*

*La Custom Immigration de Puerto Stanley pedirá a los viajeros la declaración de portación de armas de fuego, drogas, tabaco, incluyendo*

*cigarrillos o puros, bebidas alcohólicas, especialmente vinos, licores y cerveza, aves, incluyendo huevos y derivados (por temor a la fiebre de New Castle), toda clase de carnes fresca o cocida, fiambres, chorizos, etc (para prevenir la aftosa) y finalmente hay que declarar la introducción a las islas de plantas, árboles o semillas. En Puerto Stanley como en Comodoro Rivadavia, los pasajeros deben llenar las tarjetas de embarque/ desembarque redactadas en idioma español e inglés, donde debe consignarse los datos personales de nacionalidad, domicilio y documento de identidad.*

*Los malvineros que viajen al territorio continental también tienen que cumplir todas estas disposiciones y obtener el certificado de viaje en las oficinas de la representación del gobierno británico. Habría que agregar como dato ilustrativo, que el archipiélago está formado por dos grandes islas, la Malvina Oriental y la Malvina Occidental y más de cien islotes.*

*Puerto Stanley dista de Buenos Aires 1.800 km, de Comodoro Rivadavia 925 km; de Río Gallegos 774 km y de la isla de los Estados 554 km. La distancia de Gran Bretaña es de 12.320 km.*

## **La era del jet en las islas**

El día 17 de mayo de 1978 se realizó el primer vuelo en un birreactor **Fokker F-28** de la FAA, el **TC-52**, inaugurándose así otra nueva etapa en los servicios suministrados por LADE, continuando con el pertinaz objetivo argentino de lograr la integración de los isleños con el territorio continental. Su tripulación era: comandante de aeronave My Armando Elios Buirra, copiloto: Cap Luis Sabolo, mecánico de aeronave SAux Gonzalez, auxiliar de carga SM Antonio Pereyra.

La operación de los reactores que volaron en total 639 horas en este periodo, fue posible merced al nuevo aeropuerto y pista de capa asfáltica construida en la península de Fresinet, no lejos de la vieja pista de plancha de aluminio y desarrollado por el gobierno británico de acuerdo con los convenios establecidos en 1971.

## **Miembros de la Junta Consultiva Especial residentes en Malvinas**

### **Período del Vcom Carlos Bloomer Reeve. (Extracto del Informe Oficial)**

Ejerció sus funciones desde marzo de 1974 hasta marzo de 1976. Lo

acompañaron en su estadía su señora esposa Dora Mora Lynch Pueyrredón y sus hijos Carlos Enrique (16), María Alejandra (15) y Luis Federico (13).

Este oficial ya había tenido intervención en dos ocasiones anteriores con la política de Malvinas. La primera fue al promocionar un artículo en el diario *Buenos Aires Herald*, con motivo de la inauguración de la línea aérea de fomento patagónico a las islas. La segunda, al ser designado para formar parte de una comisión mixta de RREE & C y FAA para concretar vuelos regulares en **F-27** entre Comodoro Rivadavia y Puerto Stanley, ubicar una posición para instalar la pista provisoria, fijar acuerdos para el funcionamiento de una oficina, vivienda, traslado de vehículos, y de un depósito de combustible de aviones, etc. La designación fue basada en su experiencia previa como jefe del departamento comercial de LADE.

El 26 de febrero de 1976 se inicia su gestión en puerto Stanley con una superposición de una semana con el Vcom De La Colina, quién lo actualiza sobre el terreno y presenta a las autoridades y funcionarios civiles.

Como jefe de base LADE se desempeñó el supervisor Mario Sassi. En mayo se destinó al SP Jorge Sossa como encargado de comunicaciones y auxiliar de operaciones.

RREE & C comenzó a implementar nuevos planes. Destinó dos profesoras de castellano bilingües, las Srtas María Fernanda Cañas y María Theresa Cañas, que dependieron administrativamente del V como

El gobierno de ocupación aceptó que YPF construya la planta Antares II que poseía 17 tanques aéreos de combustible (nafta, aeroquerosén, querosén y gasoil), un laboratorio y una estación de combustible esto requirió la actividad de sesenta y cuatro operarios en forma constante durante seis meses en Puerto Stanley.

Se necesitaron dos viajes del ARA cabo San Gonzalo para trasladar los materiales. Esta planta se completó con un sistema de carga de combustibles por cañerías desde el muelle de la FIC, el que una vez puesto a punto no fue autorizado a operar por la empresa británica, basándose en factores de seguridad que contradecían la autorización inicial.

En marzo, el ARA Bahía Buen Suceso trasladó tres veleros Grumete donados por clubes náuticos de San Isidro y Ushuaia para ser usados por el club juvenil existente en las islas.

Pocos meses después se constató que por desconocimiento y mal uso deliberado éstos tuvieron que ser devueltos al continente para su reparación.

En mayo de ese año el mismo buque, llevó un grupo de artistas quienes

bajo la dirección de la Sra Iris Marga, realizaron funciones teatrales y musicales en el Town Hall, organizados por la delegación LADE. Era la primera vez que los nativos tenían esta experiencia. La mayoría de los residentes en la aldea capital asistieron a dos funciones.

Gas del Estado organizó un servicio de tubos de supergas e instaló treinta calefactores y cocinas en Puerto Stanley, construyó una planta de distribución, instruyó en Argentina continental a dos instaladores y pidió a LADE que los administre.

Este fue un éxito más de la acción de Argentina en las islas.

En una oportunidad los salesianos trasladaron a la isla una colección de cuadros y esculturas que conmemoraban la primera edición del Martín Fierro. Las obras pertenecían a autores tales como: Castagnino, Pettorutti, Quinquela Martín, López Anaya, y De la Vega, etc. Fue una experiencia inédita.

También la planta superior del edificio de la agencia LADE se organizó como biblioteca de lengua española, colaborando en ello la mayoría de las empresas editoras argentinas.

Se coordinaron viajes de turismo, se instaló un radiofaro VOR, se efectuaron vuelos de evacuación sanitaria, se coordinó el traslado de becarios al continente, supervisado por la Sra Perla Bava.

En 1975 se comenzó la construcción de la pista definitiva, contrato que fue otorgado a la empresa Johnston Construction Company. Esta obra dio origen a actos agraviantes y atentados a la comunidad argentina, tres de ellos de trascendencia.

Se coordinaron también otro tipo de traslados como eran los contenedores de inseminación artificial para ganado ovino que solicitaba el Dr en veterinaria Ronald Crosby o los trabajos de investigación del doctor Amilcar Argüelles (brigadier médico de la FAA), actividad con la que el jefe médico local no siempre colaboraba con entusiasmo.

A fines de 1974 y principios de 1975 se programaron viajes turísticos que incluían visitas a Malvinas y Antártida. El barco contratado por el ministerio de Bienestar Social fue el Regina Prima de bandera griega.

El acuerdo establecía que el barco no izaría bandera de cortesía (en este caso el pabellón inglés al arribo a las islas), por tratarse de un buque fletado por un ministerio.



Durante la permanencia en las islas se invitaba a bordo a estudiantes, mientras bandas musicales descendían a puerto y realizaban conciertos en el Town Hall muy concurridos por la juventud.

En el cuarto viaje, el UKFIC, hizo presión sobre el secretario jefe para exigir que se izara la bandera de cortesía. Consultado al ministerio de Relaciones Exteriores argentino, se respondió que no se debía aceptar ya que se cambiaría lo acordado previamente. Esto motivó que en ese viaje el pasaje no fuera autorizado a descender, debiéndose dar explicaciones a bordo para calmar el estado de ánimo de los mismos.

También se organizaron visitas de médicos argentinos especialistas en oftalmología y pediatría, todas ellas abordando el tema de la medicina preventiva, las que al no contar con el beneplácito del director médico de puerto Stanley, debieron realizarse en domicilios particulares, como fue la casa de la Sra Cecilia Gooch, enfermera jubilada casada con un ingeniero naval residente.

Las evacuaciones médicas al continente se hacían al Hospital Alvear de Comodoro Rivadavia. Allí los recibían religiosas de una comunidad canadiense, quienes solucionaban problemas de idioma al *kelper*. Esta solución favorecía en distancia contra la alternativa del Hospital Británico en Buenos Aires, y que a su vez resultaba mucho más económica para el gobierno británico.

En 1974, la Sociedad Científica Argentina realizó una campaña de investigación, que permitió presentar el más completo informe agroganadero de las islas.

Los anales científicos publicados, fueron a partir de ese momento, elemento de consulta para la gente de campo.

A fines de 1974, la FAA debió efectuar mantenimiento de la pista provisoria.

Para esto una unidad denominada Grupo 1 de Construcciones, destacó veinticinco hombres, que en veintiún días, trabajando a un ritmo notable, volvieron a poner operable el aeródromo.

Durante el período 1974-1975, la Dirección de Remonta y Veterinaria de Ejército, envió caballos de raza como reproductores dejándolos al cuidado de la familia Turner. Esto también motivó una coordinación de LADE, ya que el buque que los transportó, ARA San Gonzalo, debió descargarlos con una grúa en el muelle semiabandonado.

En 1975 Citroen Argentina, ofreció a LADE un vehículo de esa marca

para ser probado por la población. Su ventaja para la zona era su refrigeración a aire, y sus ruedas especiales para hielo. El precio era accesible, y su tracción delantera muy conveniente para la zona.

Una resolución de la Dirección General de Aduanas, desalentó definitivamente esta oferta.

En 1975 se entregaron reconocimientos por parte de LADE a aquellos que colaboraron en el desarrollo de la actividad de vuelo en las islas. Así recibieron sus distinciones: el pronosticador, Sr Daniel Borland; el jefe médico, Sr Ashmoore; su segundo, el Dr Cox; el jefe de los servicios aéreos locales, Sr Kern; el jefe de la aduana y capitán de puerto, Sr Halliday y el obispo católico, Monseñor Spraggon.

En enero de 1976, al arribo del buque oceanográfico RRS Shackleton, se produce un incidente que provocó la animosidad de parte de la población, por haber sido éste interceptado durante su navegación por el ARA Almirante Storni. Como respuesta a esta actitud, el Vcom Bloomer dispuso el regreso de su esposa al continente, alegando condiciones incómodas para la convivencia en la comunidad.

El gobernador se esmeró en cambiar la situación señalando que el desagrado provenía de los operarios de una empresa británica, que se hallaba construyendo la pista principal, quienes en un 75 % eran no residentes en las islas.

Durante este período LADE, también donó repuestos para los aviones Beaver que permitieron mejorar las condiciones de estas aeronaves, que cumplían el servicio interislas.

En 1976 se produce el arribo a las islas de Lord Shackleton, precisamente en un servicio regular de LADE.

Durante su visita, mantuvo prolongadas conversaciones con el Vcom Bloomer, para apreciar en detalle la tarea que la empresa cumplía en las islas.

### **Período del Vcom Rodolfo Abel Carnelli. (Extracto del Informe Oficial)**

Su gestión abarcó desde febrero de 1976 a febrero de 1978. Se trasladó a Malvinas con su esposa, Susana Mabel Salinas, y sus cinco hijos: María Susana (11), María Laura (9), Juan Manuel (7), Mariana (5) y María José (4).

Durante los dos años sus hijos concurrieron a los colegios malvinenses, al Girls Brigate las dos mayores y al Boys Brigate el varón; las menores al jardín de infantes. A pesar de que inicialmente desconocían el idioma, a los dos o tres meses conversaban fluidamente en inglés.

Su señora concurrió a clases de tejidos y manualidades, logrando integrarse a la comunidad isleña.

Durante su gestión Carnelli logró mantener la buena imagen del país y la FAA. Logró que confiaran en sus declaraciones y compromisos, y mantuvo relaciones amistosas y cordiales con todos los habitantes, sin interesar el nivel social. Su objetivo, al igual que el de sus antecesores, era mantener buenos servicios, y con la esperanza de recuperar algún día la soberanía de las islas.

### **Apagando incendios**

Periódicamente llegaban a Malvinas contingentes de turistas argentinos. En dos oportunidades, cuando finalizaban la visita a las islas, las autoridades locales recurrieron al vicecomodoro para requerirle que los **objetos faltantes** fueran devueltos a sus dueños: una vez, un plato antiguo de la iglesia anglicana; en otra, una máquina fotográfica. Los objetos fueron restituidos pero la imagen argentina dañada.

### **Los obstáculos del camino**

Los oficiales responsables de mostrar a los isleños la muy buena predisposición del gobierno argentino, sabían que la tarea sería ardua y larga, pero tenían el convencimiento de que el tiempo obraría en favor de la integración. Sería larga porque había que vencer los intereses de la FIC y del UKFIC, cuyos integrantes permanentemente creaban dificultades a la gestión e incluso incidían sobre la conducta de los isleños, señalando a todos aquellos que colaboraban con los argentinos.

Inicialmente treinta isleños se acogieron a las becas otorgadas por el gobierno argentino para todos aquellos que quisieran estudiar. Poco a poco la prédica del grupo de la FIC logró convencerlos de que aceptar esas becas equivalía a una traición encubierta. Finalmente pocos estudiantes continuaron sus estudios en la Argentina.

La casa del vicecomodoro era una más entre las viviendas de Puerto Stanley. Pocos meses después de haberse instalado, al abrir la puerta que daba al exterior, se encontró con una apreciable cantidad de latas de cerveza vacías, colocadas en un macetón de la casa. Efectuó la denuncia. El hecho no se repitió.

Había entablado una aparente buena relación con los vecinos. Sin embargo, caminando por la ciudad, si se cruzaba con el amigo vecino, éste lo saludaba amablemente; pero si estaba acompañado por algún integrante de la FIC, lo ignoraba,

negándole el saludo.

Durante el año 1977 se produjo el cambio de gobernador. El Sr French fue reemplazado por el Sr Parker. Aparentemente este último tenía instrucciones de endurecer las relaciones. Creó la vicegobernación, y de esta manera cortó el trato directo con el vicecomodoro, quien a partir de entonces debió recurrir al vicegobernador.

Pero no todos los inconvenientes se producían por la acción de la FIC y de sus seguidores. Las normas establecían que toda aeronave o buque argentino, para aterrizar en el aeropuerto o atracar en el muelle, previamente debían informar a las autoridades de las islas. En algunas oportunidades, Transportes Navales de ARA aparecieron de improviso requiriendo muelle. La reacción no se hacía esperar: se lo negaban. El buque debía esperar hasta que los ingleses consideraran que la lección podía estar aprendida.

## **Gas del Estado**

La empresa instruyó en Comodoro Rivadavia a un operario malvinense, capacitándolo para que realizara la instalación en más de cien viviendas. Finalizada la misma, personal jerárquico la empresa se trasladó a Malvinas para efectuar la inspección de rigor. El vicecomodoro, al igual que hacía con todo ciudadano argentino comisionado para tratar con los malvinenses, reunió al personal de Gas del Estado en una vivienda particular y les expuso acerca de las características de los malvinenses, recomendándoles mucho tacto. Aparentemente no los convenció. Los inspectores consideraron que la instalación no estaba en regla en una vivienda.

No se supo de qué manera se lo dijeron al instalador. Al día siguiente, por la VOX todos los malvinenses se enteraron que por discrepancias personales con la empresa argentina Gas del Estado, el instalador se desconectaba de esa empresa. No existía en la isla ninguna otra persona capacitada para continuar la tarea. El vicecomodoro debió concurrir a la casa del instalador y con la mayor cortesía posible, solicitarle que considerara su actitud en bien de la comunidad isleña. El instalador aceptó las disculpas y al otro día la VOX comunicaba a los vecinos que próximamente tendrían gas natural y continuarían contando con la asistencia del instalador.

Finalmente, cuando todos creían que ya no existían impedimentos para conectar el gas, la burocracia de Gas del Estado se impuso exigiendo el pago de las facturas en pesos argentinos. Tiempo después los malvinenses tuvieron en sus hogares gas natural.

## **YPF**

YPF había construido una enorme planta, Antares 1, con capacidad de 750.000 litros de petróleo (gasoil, nafta y querosén). Tendieron el oleoducto desde la planta hasta el puerto (muelle de madera). Cuando quisieron habilitarla, por razones de seguridad no lo autorizaron; era necesario construir un muelle adecuado para el bombeo del petróleo desde el buque a la planta. Nunca se hizo. YPF continuó abasteciendo de petróleo a Malvinas mediante tambores transportados por mar y, por supuesto, pagando a la FIC el uso de su muelle.

## **Veleros donados**

Los malvinenses prefirieron que el tiempo los deteriorara antes que aceptar un regalo de los argentinos. El Vcom Carnelli efectuó el mantenimiento de los veleros.

## **El Grupo 1 de Construcciones de la FAA**

Cuarenta personas a cargo del Vcom Remorino se trasladaron a MLV para construir la pista. Durante su permanencia en la isla colaboraron eficientemente en múltiples tareas que, directa o indirectamente, beneficiaron al malvinense; incluso en una oportunidad rescataron de la bahía un *Land Rover*, horas antes que la marea lo inutilizara; pertenecía a un *kelper* que quiso ver el mar, y algo pasado en copas no dobló en la última esquina.

## **Seguridad y defensa**

La vida en la isla era por demás pacífica; los únicos inconvenientes se suscitaban por el exceso de alcohol los fines de semana. Desde Puerto Stanley se controlaba toda la población radicada en el interior, que tenía buenas comunicaciones inalámbricas con su metrópoli, en Puerto Stanley había dos aviones **Beaver**, disponibles para cualquier emergencia.

Los cuarenta marines constituían la defensa de las islas. Defensa simbólica contra grandes contingentes, pero efectiva contra otro tipo de incursiones.

## **Período del Vcom E Julián Canosa. (Extracto del Informe Oficial)**

El primer arribo a Malvinas fue en un vuelo regular al aeropuerto temporario, como se lo denominaba, para tomar un breve contacto con su antecesor y coordinar,

entre otros aspectos, el alojamiento familiar. Allí observó lo ajustado de la operación del **Fokker F-27**, aunque aprovechada por el profesionalismo de las tripulaciones.

El segundo arribo fue en el aeropuerto permanente, que no sólo cumplía con las reglamentaciones de OACI sino que también era confortable.

Al cabo de una semana pudo comprobar que todos los elementos que conformaban el esfuerzo argentino funcionaban muy bien y con experiencia. En la primera reunión oficial de la Comisión Consultiva, expresó al miembro británico la necesidad de:

-Determinar un terreno en el aeropuerto para una planta de combustible aeronáutico.

-Atención adecuada a las frecuencias del FIR<sup>2</sup> CRV y SAR<sup>3</sup>, en inglés y castellano, para asegurar la operación del vuelo regular

-Mayor facilidad de uso del muelle, que operaba la FIC, para el buque de Transportes Navales.

Otro aspecto tratado fue la adquisición de una nueva casa para el representante argentino, trámite iniciado por su antecesor. Esta compra, amparada en el acuerdo de operación de LADE, se había prolongado en el tiempo por ausencia de una oferta inmobiliaria adecuada, y las características del proceso de renta bajo la legislación británica.

Analizado el problema, se efectuó la solicitud de un terreno para construir una casa de acuerdo con las necesidades reales. El asunto fue presentado en la reunión de Comisión Consultiva; informaron que debía ser tratado por el Consejo de las islas.

Una reprogramación del **F-28** en el continente con pernocte en CRV, permitió ampliar el servicio con un vuelo semanal más, aseguraba las conexiones con los vuelos troncales del continente, y con la mayor velocidad del avión, aprovechar mejor los períodos meteorológicos favorables.

La llegada del nuevo avión abrió una perspectiva de turismo, desde y hacia las islas. Y anuló algunos comentarios adversos: sostenían que la administración argentina no cumplía los acuerdos reversales, y que el interés de los isleños, poco le preocupaba.

3 SAR: Search and Rescue (búsqueda y rescate)

4 Argies: expresión idiomática para identificar a los argentinos.

Habiendo transcurrido cinco meses de su estancia, resumió la situación como satisfactoria. La entrega de certificados provisorios se hacía con fluidez; la planta de combustible de YPF estaba ampliándose y mejorando el funcionamiento; la distribución de gas se había incrementado casi en un 50%; el tránsito de becarios y el desempeño de las profesoras de castellano era excelente; los vuelos tenían un promedio de ejecución del 95 %.

Sin embargo, en el seno de la Comisión Consultiva, la parte británica expresaba quejas y temores. Las mismas eran básicamente dos:

- Polución por parte de los buques de Transportes Navales.
- Incumplimiento de horarios por parte de LADE.

Si bien es cierto que en alguna oportunidad habían ocurrido hechos al respecto, los mismos eran consecuencia de la antigüedad de los buques y las adversas condiciones meteorológicas en algunos vuelos.

El Vcom Canosa le expresó por nota al gobernador de la colonia, que aunque algunos hechos pudieron ocurrir, de ninguna manera excedían la franja de la normalidad y todos los aspectos comprendidos en la declaración conjunta se cumplían en forma ejemplar, lamentando que intereses relacionados con ideas políticas de algún grupo interfirieran en las mismas.

Nunca recibió respuesta. Quedaban los temores de otros isleños. Informó la situación a las autoridades de la Fuerza y la cancillería. En estos temores se hablaba de conversaciones muy avanzadas entre ambos gobiernos sobre soberanía; todo esto desorientaba a algunos, conformaba a otros y enfurecía al grupo más activo.

Algunos opinaban que, en caso de traspaso de soberanía, las islas caerían en el mismo olvido que Argentina había dejado a Tierra del Fuego y la Patagonia, y en no mucho tiempo, se convertirían en lo que era la Isla de los Estados.

Otros opinaban que la mayoría de los continentales que arribaban, no tenían vocación por esas latitudes, y se desesperaban si el vuelo sufría alguna demora. Eran temores de gente corriente ante un posible cambio, en donde la desinformación era el común denominador.

En este período tuvo que rechazar numerosas cargas de productos alimenticios secos en mal estado que ingresaron por buque, principalmente cereales con gorgojos y aceites sin precinto. Como normalmente los pedidos se formulaban libremente a terceros en el continente, generalmente a través de la FIC, impuso avisos radiales aconsejando la consulta de diversas guías de cámaras de comercio, requeridas al continente y distribuidas en la ciudad y el campo.

La actividad social era intensa, compartida con extranjeros e isleños, y se vivía con una agradable sensación de confianza.

El invierno trajo aparejado el mal tiempo y sus consecuencias. El VOR, indispensable ayuda, funcionaba intermitentemente con problemas y otras veces no funcionaba, requirió por Comisión Consultiva una nueva línea de alimentación eléctrica. Al cabo de un mes todo era normal, luego de un dedicado trabajo de técnicos de CRV.

Otro proyecto que concluyó fue la planta de combustible aeronáutico. Siendo el BAS uno de los más importantes factores de presencia británica en la región, la visita a las islas del explorador antártico Sir Vivian Fuchs, generó una serie de actos sociales y culturales.

Con el Vcom se conocían de dos campañas antárticas. Recordaron algún vuelo en Beaver y otros sucesos. Coincidían que la región era un crisol de camaradería. Antes de su partida le expresó que efectuaría todos los relevos de verano por LADE y que apoyaría la cesión de terrenos.

Un poco antes de la primavera inició visitas a diversas estancias del interior, particularmente de la Gran Malvina. Allí trataba diversos asuntos, becas para estudiantes o comercialización de diversos insumos continentales.

Antes de la llegada del verano solicitó a la FAA el retiro de la pista de aluminio que, debido a los vientos y falta de mantenimiento, podría deteriorarse. La misma fue inspeccionada por personal llegado de Buenos Aires, y se acordó su levantamiento.

Durante todo el verano fue incesante la llegada de turistas y visitantes oficiales, la mayoría británicos. En las abundantes reuniones con los mismos, el tema obligado era el comentario del progreso de las comunicaciones. Estas cambiaron la vida en las islas. Otro tema era la creciente actividad política de un grupo de isleños, quienes sostenían la autonomía ante un posible alejamiento de Gran Bretaña.

Para la época de las populares carreras de caballos, ofreció un premio denominado LADE, para el ganador en 600 m. Esta idea fue propuesta por gente del campo. La comisión de carreras negó la posibilidad de un premio semejante, pues éstos estaban reservados sólo para residentes. Le informó al presidente mediante una atenta nota que él si lo era, y el asunto se convirtió en algo político.

Mucho se habló y hasta se opinó por radio cuando se publicó el programa de carreras y no figuraba el premio ni referencia alguna. El último día de competencia alguien anunció el evento y aunque fuera de horario, el premio se corrió y dos semanas después una joven pareja tuvo su fin de semana en Bariloche.



Poco después, en una reunión social y en relación con este tema, el gobernador le expresó que veía mal no aceptar algunas reglas y costumbres locales. El Vcom respondió: *lo importante era lo justo, y eso era lo que la gente deseaba*.

El arribo en visita oficial del Primer Ministro británico llevó a la cúspide todo lo que de por sí ya era muy político y en general todos los comentarios seguían confusos respecto de la soberanía. Durante la recepción oficial en el día de su llegada informó al Vcom que el terreno solicitado había sido concedido. Nunca pudo saber si esto fue el resultado de alguna negociación de alto nivel, o consecuencia de la influencia del BAS a través de Sir Vivian Fuchs, pero entendió que la influencia había sido importante.

Al poco tiempo y en circunstancias de celebrarse un gran baile en el salón municipal un grupo de señoras y comerciantes le propuso a su esposa desempeñarse como jurado en la elección de la reina del invierno. Le comentaron que lo consideraban un gesto como muestra de integración por vivir la vida de las islas y reconocían en ello el esfuerzo de la gente del continente.

Finalizado el invierno y luego de un temporal de viento y lluvia, una mañana al despertar vieron que la erosión había socavado la pista de aluminio y parte de ésta voló, cayendo sobre el camino al aeropuerto. Al fin del día y con muchos hombres trabajando el camino quedó libre y la mayor parte de las chapas sanas apiladas para su retiro.

Esto motivó el arribo de un pequeño grupo de trabajo que ya conocía las islas, y con ayuda de maquinarias del gobierno local y otras alquiladas a la FIC, comenzó el empaquetamiento y estibaje para su posterior embarque. Este grupo, alojado en las instalaciones de un antiguo edificio de comunicaciones satelitales, le dio un nuevo color a la vida de la ciudad.

Durante casi dos meses fue habitual verlos en sus compras diarias en el obligado partido dominical, con alguno de los equipos locales de fútbol o en cordiales fiestas.

Finalizada la tarea y antes de partir al continente, pintaron íntegramente la iglesia de Santa María para beneplácito de los católicos y toda la comunidad. Mientras tanto, y luego de la visita de autoridades de Remonta y Veterinaria del Ejército, se coordinó un viaje de alrededor de cincuenta isleños para visitar la exposición rural y algunas ciudades de Argentina.

Todo estuvo muy bien organizado y para la mayoría fue su primer viaje al continente. A su regreso el tradicional grupo probritánico los recibió con carteles con la leyenda traidores: los viajeros respondieron con risas y aplausos.

Poco antes de regresar al continente repitió con su reemplazante la costumbre de dar un repaso al quehacer y confió en el éxito de su gestión.

Escribió a casi un centenar de isleños de quien fue huésped o invitado en Puerto Stanley y en el campo, alentándolos a ser justos en sus juicios y coherentes en sus aspiraciones de vivir en paz y mayor prosperidad.

### **Período del Vcom Héctor Ricardo Gilbert. (Extracto del Informe Oficial)**

El quinto representante argentino ante la Comisión Consultiva Especial Residente en Puerto Stanley, fue el V com Gilbert, quien se desempeñó en ese cargo desde febrero de 1980 hasta principios del mismo mes de 1982.

Sus responsabilidades eran, en términos conceptuales:

- Dar solución, de acuerdo con el representante británico (secretario jefe del gobierno colonial), a los problemas operativos o de interpretación que surgieran de la aplicación de los Acuerdos de 1971.
- Coordinar las actividades de todos los organismos del estado argentino que operaban en Malvinas.

Dependía:

- Funcionalmente, del ministerio de RREE & C.
- Orgánica y administrativamente, de LADE.
- Manténía estrecha relación funcional con el EMGFA J III

La nómina completa del personal que cumplió funciones en Malvinas en este periodo fue el siguiente:

Representante argentino:  
Vcom Héctor R Gilbert

Agencia LADE:  
Jefe: Sr Miguel Olaechea  
Auxiliar: Mr Richard Anderson  
Auxiliar: Mr Alexander Bett

Radio Operador y Controlador de TWR:  
SP Héctor Blanco  
SP L Peralta

Ministerio de Educación - Profesores de Castellano  
Mauricio Matthews  
Alicia Zapata de Matthews

YPF

Jefe de Planta: Sr Luis Boursenard y José L Boscardín  
Auxiliar: Sr Carlos Degesse

Transportes Navales:

CF Rodolfo Gafoglio - no residente

Gas del Estado:

Encargado de Planta y Comercialización: Mr R Anderson

Este periodo resultó sumamente rico en acontecimientos políticos. El desarrollo de los mismos produjo un vuelco sustancial de la situación que a comienzo de los 80 se veía como favorable a las aspiraciones argentinas, pero que paulatinamente acumuló tensiones hasta llegar al conflicto armado.

### **La situación a comienzos de los 80**

Para la época en que se hizo cargo el Vcom Gilbert parecía que el gobierno del Reino Unido había comenzado a buscar seriamente una solución a la disputa de soberanía que mantenía con la Argentina. Esto se materializaba en la propuesta de *lease back* o arrendamiento de las islas por un largo periodo.

Esta propuesta, si bien no satisfacía por completo las aspiraciones argentinas, constituía un avance trascendente y un cambio radical en la actitud negociadora del gobierno británico que parecía abandonar las viejas tácticas dilatorias.

Por otra parte el accionar argentino en beneficio del bienestar de la población malvinense se encontraba en el momento de máximo esfuerzo. En efecto, había transcurrido casi una década desde el primer vuelo de LADE y ya los malvinenses disfrutaban sin reparos de los distintos servicios que recibían de la Argentina.

De los servicios oficiales que se brindaban por imperio de los acuerdos del 1971, se habían derivado muchos otros beneficios que favorecían el mejoramiento de las condiciones generales de vida en Stanley. Citemos solamente los más importantes:

Dos vuelos semanales de LADE **F-27** y **F-28**. Esto permitía la estadía de turistas, con el consecuente beneficio para el comercio y la hotelería.

Servicios postales y de carga en todos los vuelos que posibilitaban la llegada regular de la correspondencia, diarios, revistas, videos, películas para su proyección en el cine local y el abastecimiento de verduras, medicinas, etc.

Provisión regular por parte de YPF de nafta y querosén. El gasoil, fueloil y lubricantes eran comercializados por la FIC.

Provisión de gas licuado en garrafas y cilindros por parte de Gas del Estado. Esta empresa debió ampliar su planta de almacenaje para poder satisfacer la demanda.

Servicio de transporte marítimo por parte de Transportes Navales dependiente de ARA, con una frecuencia cuatrimestral que aseguraba el abastecimiento de gas, nafta y otros productos que adquirían en Argentina tales como harina, maíz, alimento balanceado y comestibles varios.

Servicio de enseñanza del idioma castellano en las escuelas de Puerto Stanley, brindado por intermedio de maestros argentinos bilingües.

Becas para los jóvenes malvinenses que quisieran cursar estudios secundarios completos en los colegios británicos de mayor categoría de Argentina.

Incremento notable del turismo, tanto argentino como internacional y de la actividad comercial vinculada al mismo.

Simultáneamente con el cambio del representante argentino se producía en la parte británica el cambio de gobernador, del secretario de gobierno y del reverendo de la catedral anglicana. Es decir, que excepto el gerente de la FIC, las personalidades más influyentes eran nuevas.

Esto hacía suponer la existencia de un clima favorable para el desarrollo de una gestión sin prejuicios ni desgaste.

### **La actitud de las nuevas autoridades británicas**

El primer gesto de buena voluntad de las nuevas autoridades fue otorgar al representante argentino un trato distinguido, preferencial y fluido que se ponía de manifiesto en toda reunión social o de trabajo que sostuvieran.

Los problemas de aplicación o interpretación del Tratado de 1971 eran analizados sin especulaciones y criterio amplio lo que permitía encontrar soluciones sin demoras. También se lanzaban nuevas ideas en procura de encontrar otros campos donde ampliar y profundizar la cooperación.

Se puede asegurar que por entonces la actitud y disposición del gobernador Rex Hunt, como la de su secretario de gobierno Dick Baker era claramente favorable al incremento de las relaciones con Argentina.

Quizás el gesto más manifiesto de esa política de apertura y acercamiento se materializó al autorizar la construcción de la nueva residencia para el representante argentino, que por sus dimensiones y jerarquía sólo era superada por la residencia del propio gobernador.

Esta medida aparentemente sin trascendencia, fue largamente postergada, debido a la férrea oposición de los grupos de presión, que no querían que al representante argentino se le reconociera un nivel jerárquico social equivalente al de las máximas autoridades británicas.

En efecto, los gobiernos anteriores habían negado esa autorización con diversos pretextos, cediendo a las aspiraciones de aquellos que no querían aceptar la existencia de un par argentino y se empeñaban en que el nivel de consideración pública hacia la persona del Vcom no pasara más allá de la correspondiente a un jefe de agencia de línea aérea.

Hasta entonces todos los anteriores representantes se habían visto obligados a vivir en una casa que, aunque de adecuado confort, era de muy reducidas dimensiones. La misma había sido cedida por el gobierno de las islas y era de la clase que se le proveía a los agentes de cuarto nivel.

La buena disposición de las máximas autoridades británicas no cambió en el plano personal ni aún en los momentos en que las relaciones entre nuestros gobiernos alcanzaban su mayor nivel de tensión, aunque sí se notaba una pérdida de flexibilidad a medida que Buenos Aires y Londres endurecían sus posiciones.

Esta difícil situación, nunca fue impedimento para que los problemas que se presentaban al nivel local fueran tratados en un clima de máxima cordialidad. Siempre se llegaron a soluciones aceptables para ambas partes, sin necesidad de derivar el tratamiento de esos problemas a la instancia superior, con sede en la cancillería.

Era claro para ambas partes, que la solución del conflicto de soberanía, pasaba exclusivamente por manos de los respectivos gobiernos centrales y no por la posición que pudieran adoptar ellos en Stanley. Por eso nunca se llevó al plano local la disputa territorial.

También estaba claro que cuanto mejor fuera el entendimiento entre ellos mejores serían las soluciones y mayores los beneficios para ambas partes. Posiciones encontradas sólo redundarían en impedimentos para la fluida prestación de los

servicios con los que nuestro país procuraba lograr paulatinamente la voluntad de los habitantes.

### **Las relaciones del personal argentino con la comunidad**

Llegar a lograr una relación fluida con la comunidad malvinense no resultaba asunto fácil debido a que se chocaba con una actitud cautelosa de la gente y la valla que suponía no tener un idioma común para comunicarse con soltura.

En definitiva, el mayor o menor manejo del inglés resultaba determinante para poder integrarse y participar activamente en la sociedad o quedar aislado definitivamente. Esto último ocurrió con la mayoría del personal civil que prestó servicios durante ese período.

Los nativos, en su mayoría descendientes de escoceses y galeses, desconfiaban tanto de los argentinos como de los ingleses. Con la idiosincrasia propia del isleño o del hombre de campo se mostraban esquivos y reservados, parecían preferir no romper el aislamiento en que vivían. Sin embargo una vez que se conseguía penetrar esa coraza se mostraban en toda su gentil sencillez.

La mayor integración se daba entre los niños, que rápidamente aprendían inglés en la escuela y hacían amistad con los chicos malvinenses que en su mayoría, ajenos a la disputa territorial, no tenían prejuicios de integrarse con los argentinos.

El Vcom Gilbert, al igual que todos los representantes anteriores, se trasladó a Malvinas con su familia, esposa y tres hijos varones quienes venían sufriendo el lento proceso de adaptación, hasta que el nacimiento de su nueva hija aceleró en forma notable la inserción de la familia en la comunidad.

La señora de Gilbert llegó con tres meses de embarazo. En vista de la buena atención que recibía decidió tener su hija en Malvinas y así fue como a mediados de julio de 1980 nació Mariana en el King Edward Memorial Hospital de Puerto Stanley.

Este acontecimiento, al principio generó resquemores entre la población, puesto que temían que de ello Argentina pudiera montar una maniobra propagandística, los malvinenses eran extremadamente sensibles.

Una vez que estuvieron seguros de que aquello no ocurriría, la gente volcó su simpatía hacia ellos. Todo el mundo se interesaba por el estado de la madre y su hija y les manifestaban de diversas maneras innumerables muestras de afecto.

Es que los nacimientos en las Malvinas, por escasos, no más de cuatro o

cinco por año, resultaban ser un acontecimiento feliz del que participaban todos los miembros de la comunidad.

Así fue que se abrieron insospechados canales de comunicación entre la familia Gilbert y el resto de los habitantes que facilitó su integración y la relación cordial hasta con los miembros más duros de la resistencia.

La relación de amistad que llegaron a cultivar con muchos de los malvinenses le permitió al Vcom conocer los sentimientos más profundos y las opiniones más sinceras de la gente con respecto al conflicto y llegar al convencimiento de que no se podría esperar, al menos de esa generación, una aptitud de aceptación hacia los reclamos argentinos.

Todavía hoy, a pesar del tiempo y los acontecimientos dramáticos que los separaron, la familia Gilbert recibe muestras de afecto y Mariana sigue siendo motivo de interés social para los malvinenses, como queda de manifiesto en la carta y la publicación periodística que obran en la Dirección de Estudios Históricos

Todo esto no significa que los Gilbert, como todas las familias argentinas que pasaron por Malvinas, no hayan tenido que soportar alguna vez gestos o actitudes poco amistosas de parte de un grupo de adolescentes que formando pandilla, montados en sus motos y con varias cervezas de más, se sentían los abanderados de la resistencia.

Pero de todos los argentinos que prestaron servicios en Malvinas el que tuvo mayor éxito de integración fue el Sr Carlos Degesse, auxiliar de YPF, joven y soltero. Padeció el aislamiento por algún tiempo hasta que se animó a frecuentar los bares en donde en poco tiempo logró ser aceptado como un parroquiano más.

Todos los viernes participaba del tradicional festejo de la llegada del fin de semana, como así también de la habitual gresca que da término a esas tan peculiares reuniones sociales, conforme a las más arraigadas tradiciones británicas.

Al principio esa conducta fue motivo de preocupación y a punto estuvo el Vcom de solicitarle el relevo, pero luego advirtió que esos episodios antes que considerarse antisociales formaban parte del folklore y daba temple a la amistad entre los participantes, ya que al día siguiente se los podía ver jugando rugby como si nada hubiera pasado. Carlos era un malvinense más, totalmente integrado y respetado por sus pares.

El Sr Carlos Degesse permaneció en Stanley voluntariamente durante toda la guerra y tuvo una valiente actuación, reaprovisionando los aviones aún bajo fuego enemigo, por lo que se hizo acreedor de una distinción por parte de la FAA.

Estas son sólo algunas de las anécdotas de las muchas que se podrían relatar y que permiten pensar que la integración entre argentinos y malvinenses hubiera sido lenta pero perfectamente posible y a partir de allí seguramente la resistencia a las aspiraciones argentinas hubiera cedido. Por supuesto que nunca se sabrá cuánto hubiéramos tenido que esperar.

## **El pensamiento de los malvinenses**

El malvinense en general, más allá de sus gestos y actitudes corteses o cordiales hacia el personal argentino, sustentaba un claro sentimiento de rechazo a la posibilidad de que alguna vez se produjera el temido cambio de soberanía. Por eso se resistía a toda acción que supusiese un avance en las negociaciones.

Por supuesto que en esa resistencia podían reconocerse distintos matices, según cómo cada uno interpretaba que serían afectados sus intereses, tradiciones y estilo de vida.

Por ejemplo, a los funcionarios de mayor nivel, en su mayoría proveniente de la Gran Bretaña, poco les afligía el destino final de las islas, pero implementaban rigurosamente la política de su gobierno, sin tomar partido ni manifestar simpatía por una u otra posición.

Otro grupo que se distinguía era el que integraban los ciudadanos de otros países de la comunidad británica, tales como neozelandeses, australianos, canadienses, más los chilenos y uruguayos. Todos ellos se mostraban particularmente detractores, suponiendo que serían los que más perderían, ya que como no eran británicos ni nativos, no tenían muchos derechos por reclamar.

El tercer grupo estaba constituido por los malvinenses nativos, en su mayoría descendientes de escoceses y galeses, algunos con varias generaciones de antecesores en las islas, que no comprendían ni reconocían los reclamos argentinos basados en el despojo sufrido, en la historia ni en los títulos reales heredados.

Además, permeables a la propaganda sistemática veían y aún verán a la Argentina como un país extraño, de gente distinta que habla un idioma que no entienden, de costumbres, hábitos y religión diferentes. Las pocas noticias que se les hacía conocer estaban siempre referidas al Gobierno Militar, el terrorismo, la represión, las sublevaciones, la inflación, las huelgas y otros males que ellos en esas islas alejadas del mundo no padecían.

La mayoría sospechaba que los ingleses finalmente los abandonarían y no pocos vivían con el temor a una eventual invasión de los *Argies*, que consideraban que tarde o temprano ocurriría.<sup>4</sup>



En definitiva, se puede decir que la población en general era contraria a que las relaciones con nuestro país prosperaran más allá de los aspectos meramente comerciales y ello sólo en la medida que pudieran controlar sin poner en peligro su estilo de vida.

En ese sentido su actitud era comparable con la de los pueblos indoamericanos del norte de nuestro país, que parecen rechazar toda expresión que resulte ajena a su cultura y tradiciones.

### **La acción de los grupos de presión y las contramedidas adoptadas**

La mayor resistencia a la presencia argentina provenía de los grupos de presión que al ver peligrar sus intereses se defendían con todos sus recursos, aunque por distintas motivaciones.

La FIC, dominadora por décadas de toda la actividad económica de las islas, sentía cada vez más el peligro de tener que enfrentarse con la competencia argentina y no avizoraba ninguna perspectiva beneficiosa ante un eventual cambio del status de soberanía.

Por el contrario, sabía que perdería todo privilegio y como defensa montó y patrocinó en forma permanente toda acción de desprestigio contra nuestro país, oportunamente favorecida por las difíciles circunstancias que atravesábamos por aquellos años.

El UKFIC local estaba constituido por nativos y británicos de todo nivel social y si bien con su accionar favorecían los objetivos de la compañía, las motivaciones no eran las mismas. Ellos expresaban quizá con exagerada vehemencia el sentir de la población, en general gente simple con arraigado sentimiento de nacionalidad y apegado a costumbres y tradiciones seculares.

Entre ambos grupos habían logrado neutralizar toda la acción de penetración que venía realizando la Argentina, mediante la difusión de toda información negativa que perjudicara la imagen de nuestro país. Además con ingeniosos ardides buscaban desvirtuar las bondades de los servicios que se prestaban en beneficio de la población. Analizaremos los casos más notables.

### **Los becarios**

Por ejemplo, habían logrado que los becarios malvinenses que cursaban

<sup>4</sup> Argies: expresión idiomática para identificar a los argentinos.

sus estudios en los más selectos colegios británicos de Buenos Aires y La Cumbre se manifestaran habitualmente en forma negativa hacia la Argentina o de lo contrario, como relata el Vcom Carnelli eran considerados poco menos que traidores.

Quizá por efecto de la extorsión a que eran sometidos, estos jóvenes actuaban como si en esos colegios les hubieran inculcado gran amor hacia Gran Bretaña y cierto desdén por la Argentina. Es decir que después de años de tanto esfuerzo, en lugar de simpatizantes, habíamos formado decenas de opositores.

Se pensó, entonces que la contramedida eficaz pasaba por el cambio de colegios. Con esa intención se puso a disposición de los estudiantes malvinenses becas en el Liceo Aeronáutico. También se gestionaron ante ARA becas para el Liceo Naval Femenino pero el conflicto dejó trunco el proyecto.

Para el Liceo Aeronáutico se presentó el joven Paul Betts, proveniente de una familia con cinco generaciones en las islas. Este joven, si bien al principio tuvo serias dificultades para adaptarse, especialmente por problemas de idioma, pudo finalmente encaminarse gracias a su tesón y a la buena disposición de las autoridades del liceo que supieron brindarle el apoyo necesario.

Paul Betts se encontraba cursando el segundo año cuando estalló el conflicto armado. Decidió continuar en el liceo y finalmente se graduó de alférez de la reserva en 1985. Naturalmente nunca más pudo volver a Malvinas y se radicó definitivamente en la Argentina. Posteriormente se casó y actualmente vive en Rosario con su familia.

Este caso que fue único había causado alarma en los grupos opositores debido al entusiasmo que despertó entre los jovencitos malvinenses, que con la candidez propia de la edad, no se detenían en especulaciones políticas y alimentaban la esperanza de vestir ellos también el uniforme del liceo.

## **LADE y los servicios aéreos internacionales**

Era a través de los servicios de LADE que se tenía las mejores oportunidades para entrar en contacto directo con los malvinenses. Tratándolos con cordialidad se procuraba solucionarles todos los problemas, conseguirles algún descuento, hacerlos sentir seguros y de esa forma ganarse su confianza y simpatía.

Pero la resistencia operó con sagacidad ya través de la FIC no solo lograron en cierto momento alejar a la gente de la agencia de LADE, sino también obtener la mayor parte de los beneficios comerciales. La compañía, constituida en agencia de viajes, consiguió por un breve periodo manejar la venta de todos los pasajes, tanto los de LADE, AA y los internacionales en su condición de representante de

la British Airways.

Es decir que montaron un servicio que hacía innecesario que los pasajeros, en su mayoría empleados de la FIC o del gobierno, concurrieran a las oficinas de LADE. Todas las gestiones, reservas y pagos se hacían en la compañía. Llegaron hasta intentar que LADE les otorgara la totalidad de las plazas en reserva y con ello lograr monopolizar la venta y controlar quiénes y cuándo podían viajar.

Además armaban "paquetes" que incluían el vuelo de LADE hasta CRV: de allí la conexión AA o AU hasta AER, donde los pasajeros malvinenses eran esperados por personal de la British que los conducía a un hotel para pernoctar. Al día siguiente los llevaban a EZE para ser embarcados en el vuelo a Londres de esa compañía.

Naturalmente era una oferta de servicio ideal para los malvinenses que se sentían asistidos y protegidos durante el difícil trance que para ellos significaba el tránsito por ese país del cual tenían tan malas referencias.

No resultaba fácil neutralizar las acciones de la FIC por cuanto su proceder era legal y encuadrado perfectamente en las reglas de IATA<sup>5</sup>. Sólo mediante la implementación de un servicio mejor se podía esperar recuperar los pasajeros.

Así fue como se propuso al director de LADE, Com Hugo Liernur, una nueva programación. De inmediato se movilizó hasta hacer posible la implementación de la iniciativa.

Esta consistía por una parte en modificar la ruta y los horarios del vuelo semanal de la siguiente forma: (con avión **F-28**) MLV-CRV-BCA-EZE-AER. El avión debía pernoctar en Stanley e iniciar el vuelo temprano para llegar a EZE con la anticipación necesaria para facilitar la conexión con el vuelo de AA a Londres. Este vuelo tenía la ventaja de ser directo, en cambio el de la British hacía varias escalas intermedias.

De esta manera se le evitaba al pasajero malvinense los inconvenientes de cambiar de línea en CRV tener que pernoctar en Buenos Aires, dejándolo al pie del avión de AA que lo llevaba en vuelo directo. Todas estas innovaciones daban como resultado que el viaje a Londres se reducía a la mitad de tiempo y además se ahorraba los gastos de traslado y pernocte.

También para mejorar la atención local se incorporó a la agencia un malvinense de confianza. Para ello se eligió al Sr Alexander Betts, padre del cadete Paul Betts. Esta persona resultó sumamente útil ya que, gracias a la relación casi

<sup>5</sup> IATA: International Association Transport Air. Formado por empresas de transporte aéreo, regula tarifas aéreas

familiar que tenía con todos los habitantes, podía darle al malvinense lo que la FIC ofrecía como ventaja especial: **atención por su propia gente.**

Cabe recordar que desde el inicio de las actividades de LADE en Malvinas, el Sr Richard Anderson se desempeñó como auxiliar del jefe de base. En aquel momento había sido propuesto por el gobierno local por hablar un poco de castellano, pero resultó no ser una persona de confianza, en realidad era el **espía oficial** que debíamos tolerar.

A través de él tanto el gobierno, la FIC y el UKFIC se enteraban diariamente de todo lo que ocurría en LADE y en la oficina del Vcom. Esta situación, aunque resultaba sumamente incómoda, había que aceptarla y manejarla con inteligencia. Incluso posibilitaba sacar ventajas, ya que dejando trascender sólo aquello que nos convenía, verdades o mentiras, se lograba desinformar al oponente.

También estaba prevista la incorporación como auxiliares de a bordo (azafatas), de dos jóvenes malvinenses para desempeñarse con exclusividad en los vuelos de LADE a MLV. Esto tenía como propósito el de asegurar la atención al pasajero en su mismo idioma a la vez que era una nueva forma de vincular a los jóvenes en relación laboral con la Argentina.

Esta iniciativa despertó gran expectativa, pero su implementación se vio demorada en razón que la mayoría de las potenciales candidatas eran menores de edad y las mayores de 18 años ya estaban casadas y con hijos, como era costumbre en las islas.

Finalmente la guerra dio por tierra con esta buena iniciativa, que sin dudas hubiera contribuido de manera importante al objetivo de integración.

Otro servicio que se cumplía desde la agencia LADE, era el de la coordinación de encargos personales que las distintas dotaciones habían perfeccionado a través del tiempo y que para entonces, bajo el control del Sr Miguel Olaechea había alcanzado su máximo nivel de eficiencia. Esto consistía en tomar pedidos en Stanley para los argentinos en el continente y a su vez intercambiarlos por mercaderías y servicios a obtener en CRV para los malvinenses.

En cada avión llegaban, sin cargo alguno, los pedidos que hacían los habitantes, tales como pan francés, frutas, verduras, sandwiches de miga, etc. como así también objetos reparados de toda clase, como zapatos, relojes, aparatos musicales, artefactos eléctricos, etc.

La gestión había sido asumida en CRV por el chofer del taxi que habitualmente trasladaba a las tripulaciones de LADE, Sr Héctor García. Él desempeñó esta tarea en forma casi anónima, voluntaria y gratuitamente durante años y con sus buenos oficios contribuyó de manera significativa con la gestión de

todos los representantes.

Cabe destacar que en este campo ni la FIC ni el UKFIC intentaron poner trabas, debido quizás a que sus miembros también eran frecuentes usuarios de este servicio de buena voluntad. Sólo por el ingreso de papas elevaban sus quejas al gobierno, aduciendo razones fitosanitarias, pero el real propósito que los movilizaba era evitar que los malvinenses abandonasen la tradición de cultivar cada uno su propia huerta, baluarte del autoabastecimiento.

## **Gas del Estado**

Concretó en este período importantes obras de ampliación de su planta de almacenaje de garrafas y cilindros de gas licuado, con el fin de satisfacer la demanda que crecía día a día.

En efecto, el consumo de gas se había generalizado en la población, no sólo por las intrínsecas ventajas de este combustible sino también por el bajísimo precio con que se comercializaba en Stanley. Los malvinenses parecían decididos a abandonar la secular y dura práctica de la extracción y utilización de la turba.

Los ingenieros de Gas del Estado eran por entonces los responsables de las acciones en Malvinas y llevaron a cabo una eficaz tarea de divulgación de las ventajas del gas, mediante exposiciones y demostraciones, generando confianza sobre la continuidad y oportuno abastecimiento.

Se sabe que después de finalizado el conflicto y una vez agotadas la existencia del depósito argentino, los malvinenses debieron volver a la turba por un largo tiempo ya que la provisión desde Gran Bretaña elevaba su costo a valores imposibles de afrontar. Hoy se abastecen desde Chile.

La FIC no se oponía al aprovisionamiento de gas de la Argentina pero si sacaban buen rédito de ello. Como dueños exclusivos del muelle cobraban un altísimo precio por la carga y descarga, transporte y manipuleo del gas. Al final, Gas del Estado terminaba pagando a la FIC por el servicio de muelle más que lo que recaudaba por la venta del gas a la población.

Como contramedida se propuso que se ajustara el valor de venta, cargándole los costos impuestos por la FIC, de esa forma el precio del cilindro de cuarenta y cinco kilogramos pasó de siete a catorce libras. Aunque en términos porcentuales eso significó aumentar el 100 %, el nuevo precio fue aceptado por la población como razonable gracias a que se explicó que obedecía a los altos costos de la FIC.

También se prometió que si la Compañía bajaba sus tarifas de muelle, en la misma medida se rebajaría el precio del gas. Esto no ocurrió nunca, porque la FIC

prefirió cargar con el costo político del aumento y seguir haciendo su buen negocio.

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

## **YPF**

La inversión de YPF en Malvinas fue cuantiosa. Años atrás había construido una planta de almacenamiento de combustible de dimensiones impresionantes. Se había previsto que su abastecimiento fuera realizado periódicamente por buques tanque desde la bahía adyacente.

Esta planta nunca pudo ser habilitada porque las autoridades británicas exigieron la construcción de un muelle especial para la descarga de combustible que contara con las máximas garantías contra los riesgos de contaminación de las aguas.

De esta forma lograron hacer estéril el esfuerzo de YPF y a la vez, sacar buen provecho económico ya que al no poder descargar a granel debía traer el combustible en tambores y para ello utilizar forzosamente el muelle de la FIC. Otra vez se presentaba la misma situación que con Gas del Estado.

La imposibilidad de utilizar la planta y el alto costo de llevar el combustible en tambores llevó a YPF a limitarse al aprovisionamiento de JP 1 para los aviones de LADE, querosén y nafta para los pocos vehículos nafteros que había en Stanley. La FIC retuvo la comercialización del gasoil, para los Land Rover y el fueloil para la usina.

Nunca prosperó la idea de construir un muelle especial de descarga de combustible a pesar que desde Cancillería se intentó permanentemente movilizar a YPF y a ARA. Cuando se desató el conflicto la FAA tenía muy avanzados los estudios y la firme determinación de encarar esa obra con el Grupo 1 de Construcciones.

## **Los maestros argentinos y la enseñanza del castellano**

Seguramente este fue el campo donde menos conflictos se presentaron. En este período se desempeñaron como maestros, un matrimonio de jóvenes con

ascendencia escocesa por lo que vieron facilitada su integración a la comunidad educativa local.

La tarea que debían desempeñar se veía favorecida por el hecho de que el grado de prejuicio de los niños era mucho menor y porque la mayoría de sus colegas eran de origen británico y no se interesaban o involucraban en la disputa territorial.

### **La relación con el gobierno y los episodios conflictivos más importantes**

Las relaciones diarias del Vcom Gilbert con las autoridades británicas se caracterizaban por tener dos caras diferentes. Fuera del horario de actividades lo trataban con genuina cordialidad y gestos de simpatía, participándolo de todas las actividades sociales.

Dentro del horario de trabajo la relación era, aunque de trato sumamente cortés, lleno de aristas conflictivas, de negociaciones diarias y soluciones dilatadas. Siempre estaba presente la intención de dejar claro que ellos eran el gobierno y trataban de imponer soluciones acordes con sus intereses.

A su vez, era responsabilidad del representante argentino no aceptar soluciones que soslayaran los acuerdos o significaran trabas para el accionar de los organismos del país que actuaban en Malvinas. Tanto el secretario de gobierno como el gobernador se reservaban el rol de árbitros y con la intervención de ellos siempre se destrababa cualquier tratativa.

En este marco se presentaron durante este período algunos conflictos que en su momento tuvieron trascendencia pública y cuyo desarrollo fue seguido con suma atención por la cancillería, pero sin necesidad de intervenir. Quizás los que merezcan ser recordados son los siguientes:

### **El arribo de los barcos de Transportes Navales**

Cada vez que llegaba un barco de Transportes Navales con el abastecimiento de gas, nafta y otras mercaderías se generaba un problema. Esto se debía a que desde el barco trataban de establecer horarios de toma del muelle, o de ejecución de la descarga, y por intransigencia de la FIC para aceptar otras pautas que no fueran las de ellos.

El conflicto de criterios entre Transportes Navales y la FIC nunca encontraba solución a través del tratamiento directo entre las partes y terminaba siendo elevado para su discusión en el seno de la Comisión Consultiva donde finalmente se llegaba

sin dilaciones al acuerdo.

Por supuesto, la FIC era la única que salía ganando porque finalmente facturaba a Transportes Navales la ocupación del muelle por el tiempo que se había demorado en alcanzar los acuerdos. Ya el Vcom Carnelli en su relato hace referencias a lo que sucedía en los años de su gestión y que siguió repitiéndose a lo largo del tiempo.

### **Pintadas en los depósitos de YPF**

Después de la visita de Mr Rowland, los ánimos de la población quedaron muy caldeados y los más activos miembros del UKFIC decidieron hacer una incursión sobre las instalaciones de YPF y llenarla de pintadas en repudio a las negociaciones y a la Argentina.

Presentada la queja a las autoridades, éstas quisieron restarle importancia al hecho y dejar las cosas como estaban dando a entender que no consideraban de interés la identificación de los responsables.

Entonces el Vcom, con la intención de forzar una reacción de parte de las autoridades, le manifestó al secretario de gobierno que ante la sospecha de que el combustible pudiera haber sido contaminado, se veía en la obligación de suspender los vuelos de LADE, hasta tanto se despejara toda duda al respecto.

Para la certificación del combustible era necesario el envío de muestras a los laboratorios de YPE. Esto requería el vuelo especial de un avión con combustible suficiente para hacer el cruce de ida y regreso sin abastecerse en Stanley. Es decir que la solución llevaría mucho tiempo y mientras tanto no se podrían reiniciar los servicios.

Pero todo eso se podía evitar si se lograba la identificación y la declaración de los responsables garantizando que el combustible no había sido contaminado. Además los autores debían asumir la responsabilidad civil en caso de que ocurriese algún problema atribuible a esa acción.

Todo esto se puso en conocimiento de la opinión pública, para que no les pasara inadvertido que los principales perjudicados del atentado eran ellos y no los argentinos. La gente reaccionó conmocionada al evaluar los perjuicios que significaba la suspensión de los vuelos.

Los afectados no sólo eran los pasajeros que tenían ya programadas sus vacaciones, sino también toda la industria turística que se veía privada de los contingentes argentinos con el consiguiente perjuicio económico para los hoteles



y comercios.

Esto obligó al gobierno a cambiar inmediatamente de actitud. Esa misma tarde se identificaron a los autores quienes aseguraron que el combustible no había sido contaminado. El gobierno asumió la responsabilidad garantizando en forma oficial la veracidad de sus palabras. Asimismo se hizo cargo de la limpieza de las pintadas.

Al frente de los jóvenes que hicieron las pintadas había estado Terry Peck. La población, al tomar conciencia del grado de perjuicio que les hubiera provocado, repudió en forma unánime el accionar de este grupo que de héroes pasaron a villanos. Esto los llamó a sosiego y por algún tiempo dejaron de molestar a los argentinos.

El manejo acertado de esta difícil situación y su final feliz mereció una conceptuosa nota de felicitación de la cancillería, la que fue incorporada al legajo personal del Vcom Gilbert.

### **Prohibición de ingreso a plataforma para el señalero de LADE**

Un día, momentos antes del arribo del vuelo semanal de **F-28**, el gerente de LADE recibió la comunicación de parte del jefe del aeropuerto de que en lo sucesivo ya no podría ingresar a plataforma personal de LADE para cumplir las funciones de señalero y que el guiado del avión hasta la posición de estacionamiento lo haría un empleado del aeródromo.

Esto que aparentemente era una medida sin mayor importancia y que pudiera haberse tomado como un alivio a las tareas del personal de LADE, en Malvinas se encuadraba dentro de las políticas del UKFIC, que buscaba lograr el desplazamiento paulatino de los argentinos de cualquier actividad hasta hacer innecesaria su presencia en las islas.

La máxima expresión de esa política la había montado la FIC con la venta de pasajes y el manejo de los pasajeros, en un intento de asumir las funciones y tareas de la agencia de LADE. Cabe destacar que el jefe del aeropuerto Mr Fitzgerald Cheek, era activo miembro del UKFIC, por lo que su decisión no llamó la atención.

Informado de esta situación el Vcom Gilbert ordenó al SP Peralta, operador de TWR en castellano para los aviones de LADE, que el **F-28** regresara a cabecera de pista y allí permaneciese hasta que se modificara la medida restrictiva. Esto, naturalmente, creó un clima de gran tensión entre todos los presentes, pasajeros y acompañantes.

De inmediato se reunió con el gobernador, quien se encontraba en el aeropuerto esperando el arribo de su hijo que venía de Londres a pasar sus vacaciones en Stanley. Esta circunstancia le daba más gravedad y dramaticidad a la situación.

Mr Hunt escuchó y consideró razonables los argumentos del Vcom en el sentido de que ninguna aerolínea confiaría la responsabilidad de la maniobra de aproximación al hidrante a personal ajeno y sin adiestramiento certificado.

Nunca más se intentó implementar nuevamente esa arbitraria medida.

### **La conducta de los turistas**

Tal como lo relata el Vcom Carnelli la llegada masiva de turistas y el afán irreprimible de comprar cuanto baratija le ofrecían en Stanley, no resultaba beneficioso para la imagen que se pudieran hacer los malvinenses de los argentinos.

Había sido preocupación de todos los representantes lograr moderar la conducta de los turistas, mediante recomendaciones previas al desembarco, donde se explicaba la diferencia de idiosincrasia entre ambos pueblos, etc. Pero todo resultaba en vano, porque a pesar de que escuchaban las recomendaciones con la mejor disposición de ponerlas en práctica, llegado el momento nunca pudieron doblar el temperamento bullicioso y exuberante que nos caracteriza.

Una situación conflictiva surgió cuando a mediados de 1980, llegó a Stanley la señorita Santina Toranzo, para encargarse de los quehaceres de la casa del Vcom Gilobert.

Enterados de esto el UFKIC actuó sobre la Unión de Trabajadores de Stanley y presentaron un recurso ante el departamento de Trabajo, reclamando la intervención oficial por interpretar que un extranjero había venido a Stanley a quitarles puestos de trabajo que debían ser reservados para los malvinenses.

De inmediato el Vcom recibió una extensa nota del secretario Baker, trasladando el reclamo de la Unión a la vez que solicitaba que le fuera informado en qué carácter se encontraba en Stanley la persona de referencia.

Esto que también parece carecer de sentido, no era otra cosa que un nuevo intento de someter a las reglas locales el accionar del personal argentino, por eso se consideró necesario contestar en forma tajante y escueta mediante el siguiente texto: "La señorita Santina Toranzo pertenece al personal de servicio del representante argentino ante la Comisión Consultiva".

Pero sería injusto cerrar este capítulo sin antes aclarar que otros muchos argentinos que llegaron a las islas durante ese periodo contribuyeron significativamente a demostrar a la comunidad malvinense los aspectos positivos de la sociedad argentina.

Sobre todos se destacaban las tripulaciones de los aviones, que, por su conducta intachable e incesante esfuerzo por ayudar a los malvinenses, gozaban de gran prestigio y de reconocimiento. También eran admirados por el profesionalismo con que operaban. Nunca un vuelo de LADE sufrió alguna situación de emergencia ni los pasajeros pasaron angustias.

Lo mismo ocurría con el personal de YPF, Gas del Estado o maestros y siempre la gente recordó con cariño a los Vcom De la Colina, Bloomer Reeve, Carnelli, Canosa y sus respectivas familias.

### **La nueva residencia (casa de LADE)**

Desde mucho tiempo atrás la cancillería encabezaba las gestiones para obtener autorización para construir una nueva residencia para el representante argentino, dado que la destinada a ese fin desde los tiempos del Vcom Bloomer era una pequeña casa del tipo de las que se adjudicaban a los funcionarios.

Corría el año 1980 y la nueva residencia que debió ser inaugurada por el Vcom Carnelli o Canosa, todavía no contaba con la autorización para su construcción. Las trabas, aunque implementadas por el gobierno, eran motorizadas por el UKFIC, cuyos miembros se oponían a que la casa de LADE, como ellos la llamaban, tuviera una jerarquía comparable a la del gobernador.

Esto terminó después de una larga conversación con el gobernador Hunt, que menos permeable que los anteriores a los reclamos caprichosos del UKFIC, decidió terminar con esa situación absurda y allanó el camino para la construcción de la casa, la que finalmente se realizó con fondos de la FAA.

Finalizada la construcción, su inauguración se postergó para hacerla coincidir con el décimo aniversario de los servicios aéreos de LADE a las islas. Para esa ocasión se había organizado una reunión social importante a la cual asistirían altas autoridades de la FAA, cancillería y del gobierno local.

Enterados de esto, los miembros del UKFIC reaccionaron oponiéndose a la celebración y amenazaron con llevar a cabo delante de la residencia una agresiva manifestación de repudio a la presencia de autoridades argentinas y de esa forma hacer fracasar la reunión.

Tan dura fue la reacción y tan determinados se mostraban a cumplir con la

amenaza que causaron verdadera preocupación tanto al gobierno local como al Vcom. Estos temieron que la fiesta de celebración se transformara en un episodio bochornoso y trajera como consecuencias complicaciones en las relaciones entre las partes.

La semana antes de la fecha programada la tensión había alcanzado tal nivel que las autoridades británicas propusieron que se suspendiese la fiesta de celebración del aniversario y en su lugar se hiciera un *open house* modesto, sin la concurrencia de autoridades argentinas.

A punto estuvo el Vcom de aceptar esa conclusión pero providencialmente encontró la solución. Visitó personalmente a los miembros más influyentes del UKFIC para invitarlos en forma especialmente deferente a la vez que apeló sutilmente para que la proverbial caballerosidad británica, no estuviera ausente en esa ocasión.

La fiesta resultó un éxito total, no hubo manifestación, muy pocos faltaron y casi todos confraternizaron sin reparos con nuestras autoridades.

Esta residencia, que fuera conocida como *LADE house*, hoy funciona como museo de la guerra y es denominada *Britannia house*.

### **El pedido de auxilio por desabastecimiento**

A mediados del mes de agosto de 1981, se presentó en la casa del Vcom el dueño del tambo local, muy afligido porque como consecuencia de una demora imprevista en la llegada del barco de abastecimiento, se había quedado sin alimento para sus animales y temía que en pocos días murieran.

Ante la situación de emergencia, Gilbert hizo conocer a la población que gestionaría el envío de un vuelo de carga para satisfacer las carencias más urgentes y que todos tendrían la posibilidad de realizar sus pedidos.

Con la lista de requerimientos se propuso el envío de un vuelo especial de **C-130** que fue autorizado de inmediato por las autoridades de la FAA y aprobado por Cancillería. En tres días estaba solucionada la emergencia, todos felices menos las autoridades británicas.

Por primera vez los malvinenses habían concurrido en forma masiva a la oficina de LADE a buscar soluciones para sus necesidades, soslayando dar intervención a las autoridades de su propio gobierno.

Esta situación no advertida al principio por el Vcom Gilbert, provocó el disgusto de las autoridades locales que como consecuencia de ello adoptaron algunas

actitudes obstruccionistas.

La medida más manifiesta se materializó en la actitud intransigente del oficial de aduanas, negando autorización para descargar tres bolsas de papas que traía el **C-130**, para consumo del personal argentino. Amparándose en reglamentaciones fitosanitarias, dijo que las bolsas no podían ni siquiera tocar tierra y se cerró en no discutir el asunto.

La razón verdadera no era otra que imponer alguna restricción que afectara a los argentinos como acto de re afirmación de la autoridad británica. Afortunadamente las bolsas, como habían sido cargadas en CRV estaban directamente atrás de la puerta bloqueando toda la carga.

Informado de la situación el Vcom ordenó que si no se bajaban las papas tampoco se bajaría el resto de la carga y fue a hablar con el secretario de gobierno. Era sábado por la tarde, todo el mundo se había volcado al aeropuerto, algunos con ansiedad esperaban la mercadería, otros estaban sólo para ver la operación del **C-130**, pero todos eran testigos de esa tensa situación de tira y afloje.

Cuando Gilobert llegó a la casa de Baker, para su sorpresa le dijeron que no estaba en casa y que no sabían cuándo volvería. Era evidente que no lo quería recibir, así que se fue directamente a la residencia del gobernador quien también se hizo negar, con el argumento de que estaba de paseo por el campo.

Sin autoridad que pudiera revertir la orden de aduanas, transcurrieron un par de horas de nerviosa espera, durante las cuales la población miraba con aflicción que el alimento que estaba destinado a salvar la vida de sus animales, seguía dentro del avión y con muchas probabilidades de volver a su origen.

Una vez más el Vcom tuvo la idea de recurrir a la ayuda de los vecinos más necesitados y les confió que él ya no podía hacer nada, que sólo Mr Baker o Mr Hunt podían destrabar la situación para poder iniciar la descarga, pero lamentablemente no podía ubicarlos, porque aparentemente se encontraban de paseo por el campo.

De inmediato todos partieron presurosos a localizar a sus autoridades y media hora después ya habían logrado la contraorden, no sin antes haber recibido una dura reprimenda, según era lógico suponer.

Volvió a reinar la paz. Se había ganado otra pequeña batalla, las vacas nuevamente dieron leche y los argentinos volvimos a comer papas, pero también aprendimos la lección que era mejor trabajar mancomunadamente que tratar de actuar unilateralmente sobre la otra parte.

## La white card

El Acuerdo de Comunicaciones de 1971 había establecido un documento especial para viajar a Malvinas o desde ésta al territorio continental, por medios aéreos o marítimos argentinos. Este tenía alcance tanto para argentinos como para británicos.

Se trataba de un simple carnet de cartulina blanca, por ello designado como **white card** por los isleños, que contenía los datos básicos personales. Reemplazaba al DNI argentino (Documento Nacional de Identidad) y al pasaporte británico. Sin él no se podía llegar o salir de las islas en medios argentinos de transporte.

Estos documentos eran emitidos exclusivamente por autoridades argentinas, en Buenos Aires por la cancillería y en Stanley por el representante argentino. Por supuesto esto hería el orgullo británico, especialmente el de los miembros del UKFIC que se resistían a concurrir a LADE a gestionar la **white card**.

Burlar esta disposición que los sometía al control por parte de los argentinos significó un desafío para algunos isleños.

Un día un viejo nativo de las islas y miembro activo del UKFIC decidió conocer su madre patria, aprovechando la prosperidad económica que había alcanzado vendiendo baratijas a los turistas argentinos.

Cuando gestionó el pasaje dijo que la white card la tenía desde la época del Vcom Carnelli, que en ese momento no la encontraba, pero que la presentaría en el aeropuerto el día del vuelo. Ese día llegó sobre la hora de cierre de puerta ya cuando todos los pasajeros habían embarcado.

Cuando el jefe de LADE le requirió la presentación de la white card dijo tenerla en la valija que ya había sido cargada en la bodega, especulando que en el apuro por liberar el vuelo no se insistiría en exigir la presentación del documento y subió al avión presurosamente.

Informado de ello el Vcom debió subir a bordo, y adoptando la actitud más cordial posible le recordó que si no había white card tampoco había vuelo y así fue como el Sr Desmond Peck tuvo que bajarse y postergar su viaje para cuando tuviera su white card.

Este episodio fue tomado con humor por su protagonista, que seguramente había perdido muchas apuestas, como por el resto de la población. Además quedó bien claro que no era fácil eludir el control y que la exigencia de la white card debía ser tomada en serio.

## **La visita de Mr Rowland**

Cuando este alto funcionario del Foreign Office viajó a Malvinas, sin dudas estaba convencido de que su propuesta sería rápidamente aceptada, ya que desde el punto de vista de un observador desapasionado lucía como lógica y conveniente para todas las partes involucradas.

Pero cuando llegó al aeropuerto se encontró con una ruidosa manifestación de residentes que mediante pancartas y cánticos expresaban su rechazo a la propuesta que aún no conocían y el repudio a su presencia. En el camino del aeropuerto hasta Stanley se podían leer pintadas que decían: *Vete con tu propuesta a otro lado.*

Luego, en la audiencia pública realizada en el Town Hall, transmitida por radio para la gente del campo, se tuvo oportunidad de conocer las objeciones con que los voceros de distintos grupos de interés rechazaban de plano la propuesta que se les había llevado a consideración.

La grabación íntegra de esa audiencia fue enviada a la Dirección de Antártida y Malvinas de la Cancillería donde pudieron analizarla y tener en forma directa una impresión cabal de la opinión de la población.

Cuando Rowland inició su regreso los malvinenses tampoco ahorraron esfuerzos para despedirlo en el mismo tono de repudio con que lo habían recibido. Con ello reafirmaban sus verdaderos deseos: *Con Argentina sólo relaciones comerciales.*

## **La relación con la Cancillería**

Durante el período que se desarrolló la gestión del Vcom Gilbert, pródiga en situaciones políticas cambiantes, la relación con la Dirección de Antártida y Malvinas era diaria, fluida y productiva.

Tanto el embajador Carlos Blanco, titular de ese organismo, como su asesor el coronel (RE) González Balcarce, seguían estrechamente todo el accionar en Stanley y brindaron eficaz apoyo a su gestión, asistiendo con oportunos consejos fruto de la experiencia de haber negociado largamente con los ingleses.

Semanalmente desde Malvinas se enviaba un informe escrito por bolsa diplomática, con las novedades y apreciaciones sobre los hechos y actitudes que posibilitaban a la Cancillería y a la FAA tener en claro cuál era la real situación.

Uno de esos informes llamó particularmente la atención de la Cancillería. En este trabajo el Vcom hacía el análisis de todas las acciones que había llevado

adelante nuestro país y los comparaba con los réditos que se habían obtenido. La conclusión era simple: los resultados magros y la acción neutralizada.

Esto despertó el interés del canciller Camilión, quien lo citó a Buenos Aires para recibir en forma directa las razones de esa opinión. Allí le fue expresado lo que a lo largo de este relato se reitera con frecuencia, en el sentido de que nunca se podría esperar la adhesión de los malvinenses en tanto no se les ofreciera alguna ventaja, ya que tal cual estaban planteadas las cosas, sólo tenían todo por perder.

Entonces por primera vez se lanzó como idea a estudiar la posibilidad de ofrecer una compensación monetaria que actuara como incentivo y llevara a los malvinenses a revisar la posición irreductible que hasta ese momento habían presentado. Camilión en ese momento no se mostró entusiasmado con la idea, pero dejó entrever que tampoco la rechazaba de plano y que quizás volvería a considerarla más adelante.

Poco tiempo después, asumió el general Galtieri y Costa Méndez sucedió a Camilión. Con ellos terminaría la etapa de negociaciones y otra muy distinta comenzaría.

### **Los temores británicos ante la asunción del general Galtieri**

En el mes de diciembre de 1981, después de haberse hecho cargo del Poder Ejecutivo Nacional el general Galtieri, el gobernador Hunt organizó una reunión social para despedir el año. En esa ocasión tuvo una premonitoria conversación con el Vcom Gilbert, en la cual le confesaba los temores que había despertado en su gobierno el nuevo presidente.

El concepto más importante fue expresado aproximadamente en los siguientes términos: *Nosotros estamos muy preocupados. Ahora ustedes tienen como presidente un general que tiene fama de ser muy duro y se sospecha que las relaciones se van a poner cada vez más difíciles. Yo personalmente soy muy pesimista y no veo salida para este conflicto.*

Luego, a mediados del mes de enero de 1982, ante la próxima partida del Vcom Gilbert, el gobernador Hunt organizó una reunión social para despedirlo oficialmente. En esa ocasión le manifestó que veían cada vez con más preocupación la evolución de la situación, en referencia a la operación del grupo Davidoff. Después agregó que temían que Galtieri pudiera tentarse a usar la fuerza y dijo lo siguiente: *Pero los argentinos se equivocan, ellos creen que Gran Bretaña no nos defenderá y Gran Bretaña sí nos defenderá.*



Para el Vcom Gilbert, quien ignoraba por entonces lo que ya estaba ocurriendo en Buenos Aires, todas estas palabras parecían carecer de sentido y alejadas de toda realidad. Sin embargo pocos días después, el 3 de febrero se enteraría de las intenciones de nuestro gobierno, entonces le surgiría el interrogante sobre con qué grado y anticipación llegaron a conocer los británicos la decisión argentina de recuperar las islas Malvinas.



## CAPÍTULO III

### LA APRECIACIÓN DE LA SITUACIÓN DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

#### Circunstancias preliminares

A mediados de enero del año 1982 el brigadier mayor Sigfrido Martín Plessl y el comodoro Knud Erik Andreassen recibieron, por separado, la orden de trasladarse a Puerto Belgrano.<sup>1</sup>

Arribaron casi simultáneamente a la base aeronaval Comandante Espora.

Allí los esperaba un oficial superior de la Armada, quien los condujo a Puerto Belgrano, donde fueron atendidos con la proverbial cortesía de los hombres de mar.

Al día siguiente muy temprano fueron trasladados a una de las dependencias del Estado Mayor del Comando de Operaciones Navales. En ese lugar se enteraron que el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea los había designado para integrar una Comisión de Trabajo (CT) constituida además, por dos oficiales superiores de la ARA y del EA.

Los dos oficiales de la FAA habían participado, con anterioridad, en numerosas comisiones de trabajo con oficiales de otras FFAA sobre temas de interés conjunto tales como responsabilidades primarias y secundarias en los distintos ámbitos operativos y en la preparación y conducción de ejercicios de gabinete relacionados con las hipótesis de conflicto. Por lo tanto, se sentían cómodos y preparados para la tarea que imaginaban de estudio de algún asunto importante para la defensa nacional. Solamente esperaban, con cierta impaciencia, conocer el asunto específico del que se trataba.

Sin preámbulos, el almirante que presidía la CT, leyó un documento que tituló: **La Orientación del Comandante**. Se trataba de la directiva de la Junta Militar (JM), como máxima autoridad nacional, disponiendo preparar un plan para una eventual recuperación de las islas Malvinas.

Creyendo aún que se trataba de un análisis de gabinete, mientras avanzaba

<sup>1</sup> El Brig My Sigfrido Martín Plessl se desempeñaba como comandante de Instrucción y el Com Knud Erik Andreassen como jefe del departamento Planes y Programas del Comando de Operaciones Aéreas.

la lectura de la "orientación" comenzaron a advertir detalles que evidenciaban la realidad de algunas circunstancias, difíciles de confundir. La JM estaba ordenando a la CT la elaboración de un plan esquemático de nivel estratégico operacional para la recuperación de las islas Malvinas.

Para los miembros de la CT este plan era único y excluyente. No tenían acceso a la información de los niveles superiores, quienes les ordenaban prever una alternativa militar, para el supuesto caso que fallasen todos los intentos diplomáticos.

Un oficial de estado mayor sabe que, para planificar una operación armada cuyo efecto perjudicará los intereses de otra nación, es indispensable considerar a ésta como opositor activo capaz de desarrollar acciones de todo tipo en salvaguardia de sus propios intereses en peligro.

Sabe que debe analizar todas las opciones posibles; desde la aceptación del hecho consumado, hasta el empeño de la totalidad de su poder nacional e incluso de sus posibles aliados para neutralizar las acciones realizadas en su contra. No es siquiera imaginable suponer, a priori, una **no reacción militar** o que ésta será **limitada** y no tomar las medidas indispensables para adecuar el propio poder militar, en forma tal que pueda oponerse con alguna posibilidad de éxito frente a las opciones factibles del adversario, sin perjuicio de la preparación cuidadosa de las acciones políticas y especialmente diplomáticas para lograr el consenso y apoyo internacional suficiente y, por supuesto, restárselo al enemigo.

Por eso, cuando el representante del COA fue enterado de que la Junta Militar había considerado la posibilidad de recuperar Malvinas no dudó en considerar al Reino Unido como enemigo inminente y, por consiguiente, de esa reunión de la CT, surgirían directivas de cómo efectuar requerimientos de medios, para un alistamiento apropiado de las FFAA.

También se delimitarían las responsabilidades de cada fuerza para no duplicar los esfuerzos y las correspondientes medidas de coordinación en inteligencia, operaciones y logística.

La pregunta surgió casi impensadamente por su obviedad:

*Si ocupamos las islas, habrá guerra con seguridad. ¿Cuándo y cómo preparamos la fuerza para ese evento ?...*

*No será así -fue la respuesta- Esta CT ha sido creada para planificar la recuperación de las islas Malvinas. El Poder Ejecutivo con el ministerio de Relaciones Exteriores cuentan con elementos de juicio suficientes como para desestimar toda posibilidad de una guerra; por consiguiente, solamente debemos planificar la recuperación.*

En rigor ya existía un documento elaborado que contenía un proceso de planeamiento completo.

De acuerdo con lo ordenado se procedió a insertar en las acciones previstas en el **desarrollo del plan** algunas que podrían estar a cargo del EA y de la FAA y se propuso que la toma del aeródromo se ejecutara mediante una operación a cargo del Grupo de Operaciones Especiales (GOE), transportados en un **C-130**, realizando una operación de **asalto aéreo** en la pista de Stanley.

Se trataba de una acción sumamente expuesta y vulnerable ante sencillas medidas de defensa, por lo cual debía contarse con una alternativa de simple ejecución. En rigor, tenía poco sentido arriesgar una aeronave de imposible reposición, vital para otras operaciones, en una tarea perfectamente factible de realizar por parte de las unidades anfibas que desembarcarían en las cercanías.

Al EA se le asignó una operación que realizaría con una sección de Tiradores del RI 25. En efecto, luego de desembarcar con los efectivos del BIM 2 en la playa York, al norte del AD, se trasladaría en un helicóptero Puma de aquella fuerza hasta un sector al oeste de la casa de gobierno y bloquearía el camino que la comunica con el cuartel de los *marines*, en Moody Brook. De inmediato se dirigiría a la sede gubernamental, con la tarea de capturar al gobernador.

Durante la travesía marítima y a raíz de una tormenta se soltaron las amarras del helicóptero, quedando éste inutilizado lo que obligó a una replanificación. Por esta razón, pocas horas antes del desembarco se le reasignó el objetivo al RI 25, siendo ahora el AD ya que las obstrucciones colocadas sobre la pista y el despliegue defensivo de los *marines*, impedían el asalto aéreo con el Grupo de Operaciones Especiales de la Fuerza Aérea.

La FAA participaría, además, trasladando el personal que permanecería en las islas, evacuando rápidamente el de las unidades ejecutantes de la recuperación, manteniendo el enlace con sus medios aéreos, proporcionando personal para la administración en el gobierno de las islas y para el Componente Aéreo del Comando del Teatro de Operaciones Malvinas, creando una base aérea con los servicios concurrentes para el funcionamiento del aeródromo y obviamente, ejerciendo el control del espacio aéreo circundante.

El plan estaba casi completo; sólo faltaba fijar con exactitud la oportunidad.

A los fines del planeamiento, se autorizó considerar el 15 de mayo como la fecha más oportuna.<sup>2</sup> Se ordenó a todos los integrantes de la CT, el estricto mantenimiento del secreto.

<sup>2</sup> Informe Rattembach pag 45

Para la JM el Plan de Recuperación era solo una alternativa. Sin embargo, la CT debía considerarlo como la única opción.

Era difícil para ambos oficiales de la Fuerza Aérea, aceptar las seguridades que les habían dado, de que tales circunstancias sucederían de esa manera. Por lo tanto, pensaban, había que prepararse para enfrentar la alternativa menos favorable.

Tenían entonces, dos problemas militares operativos (PMO) para resolver:

1. La recuperación de las islas, de acuerdo con el plan elaborado en Pto Belgrano.
2. El autoimpuesto, enfrentar una reacción armada del Reino Unido.

El primero de ellos (recuperación) parecía sencillo; bastaría con calcular el personal y el material a transportar para la operación en sí misma y para establecer una base aérea militar en el AD de Stanley, dotándola de los medios necesarios para asistir a un puente aéreo desde el continente.

Debería organizarse un Componente Aéreo del Teatro de Operaciones Malvinas, con su correspondiente organismo de control aerotáctico, incluyendo escuadrones de vigilancia y control aéreo, de defensa aérea y alguna unidad aérea con capacidad para ejecutar operaciones efectivas en el espacio aéreo del TOM. Todo ello con su correspondiente apoyo técnico y sostén logístico.

En ese momento las unidades de la FAA estaban organizadas, desde el punto de vista operativo, en escuadrones aeromóviles de rápido despliegue con capacidad autónoma por un corto lapso luego del cual debían ser apoyados por otros medios de desplazamiento más lento (terrestre) que demandaban de tres a cinco días para su instalación, dependiendo de la distancia.

En cuanto al segundo problema operativo, el derivado de una reacción armada del Reino Unido, imponía el despliegue de casi toda la FAA para adoptar posiciones relativas favorables en ubicaciones que permitieran alcanzar, desde el continente, el área en la que probablemente se realizarían las principales acciones de combate. Ello no era posible desde sus asientos normales de paz.

Como todas las unidades tenían amplia experiencia en despliegues y operaciones en distintos puntos del país, sólo era necesario seleccionarlas, proporcionar los datos al Grupo 1 de Transporte y ordenar a éste el planeamiento detallado de la operación específica de traslado del personal y el material.

La decisión y ejecución de un despliegue de tal magnitud escapaba totalmente a su autoridad.

En la mente de ambos oficiales, estaba presente el tipo de tarea a realizar: operaciones aeromárítimas.

La FAA no había desarrollado medios adecuados para tal fin, por cuanto la responsabilidad primaria había sido asignada a otra Fuerza y sólo a ella le estaba permitido hacerlo.

Los medios de combate que enviaría el Reino Unido rápidamente lograrían el dominio del mar y la FAA tendría que prever la defensa aérea, debería mantener abierta la ruta para el puente aéreo a MLV y apoyar a la guarnición militar en las islas, en su esfuerzo por retener el objetivo reconquistado.

Las tareas que surgían de estas razonables conclusiones incluirían: la exploración y reconocimiento cercano y lejano en el Atlántico Sur para conocer la ubicación y composición de las formaciones enemigas; el ataque a objetivos navales de combate y de transporte o logísticos, todo ello como operaciones aeromárítimas de responsabilidad colateral (primaria de la ARA); además, como de responsabilidad primaria las de defensa de los centros de poder, de las unidades desplegadas en el continente, de transporte en el continente, del puente aéreo a MLV, de reabastecimiento en vuelo de las escuadrillas de combate, de cobertura, de velo y engaño y de rescate.

Todo ello demandaría prever y trasladar los medios necesarios para poner en funcionamiento las BBAAMM con capacidad para alojamiento, racionamiento, asistencia sanitaria, religiosa, abastecimiento de combustible y armamento, defensa aérea y antiaérea, seguridad y defensa de los aeródromos, etc.

Se repasó el planeamiento vigente que las unidades habían practicado tantas veces, y se lo encontró adaptable para un despliegue preventivo.

Los aviones de combate estarían en condiciones de alcanzar operativamente las Malvinas, en el límite de sus radios de acción. Se confiaba en la aptitud y la actitud de los pilotos; empero, preocupaba la falta de preparación y del armamento adecuado para enfrentar a un adversario naval tan desarrollado tecnológicamente, su letal armamento y su probado adiestramiento.

Se reconocieron inmediatamente algunas falencias de gran importancia:

- Escasez de material aéreo de gran autonomía.
- Falta de radares de exploración adecuados.
- Falta de capacidad de reabastecimiento en vuelo en los aviones **M-5 y M-III**.
- Limitada cantidad de tanques de combustible expulsables.
- Existencia de sólo dos aviones reabastecedores.
- Falta de capacidad aire-aire de los **Pucará**.

- Limitado armamento de los helicópteros.
- Falta de equipos de detección de radares de tiro y de defensa contra misiles.
- Limitada longitud de la pista de Puerto Stanley y su reducida plataforma.
- Falta de trajes antiexposición para las tripulaciones.
- Falta de elementos de visión nocturna.
- Falta de armamento adecuado para la lucha aeromarítima.

Solucionar algunas de estas deficiencias podía salvar muchas vidas. Así lo entendieron el Cte de Operaciones Aéreas, brigadier mayor Hellmut Weber y el Cte de Defensa, brigadier mayor Jorge Augusto Hughes.

Ambos coincidieron en lo esencial: si el conflicto no se manejaba con mucha habilidad, habría guerra. El brigadier Weber no dudó un instante y ordenó al jefe del Departamento Planes iniciar la apreciación de situación para una guerra en el Atlántico Sur con el Reino Unido y establecer los contactos a fin de intentar obtener los elementos necesarios para un conflicto de esa naturaleza. No ignoraba que daba una orden de cumplimiento difícil ya que, sobre todo el equipamiento para el material aéreo, requiere períodos de obtención muy superiores al disponible en ese momento.

El tiempo apremiaba. De acuerdo con lo especificado en el Plan Esquemático de Campaña elaborado por la Comisión de Trabajo, el día «D», no sería antes del 15 de mayo de 1982.

Por lo tanto, la FAA debería elaborar dos planeamientos: El derivado de la orden de la JM con el objetivo de recuperar para negociar, contribuyente del esquemático de la Comisión de Trabajo, y el autoimpuesto, derivado de la entonces suposición que el Reino Unido enviaría una fuerza naval para recuperar su colonia.

## **El planeamiento de la Fuerza Aérea para la recuperación**

***Objetivo inmediato: Recuperar***

***Objetivo ulterior: Negociar***

El Plan Esquemático de Campaña elaborado por la CT y aprobado por el Comité Militar (CM) dejó expresamente aclarado que la factibilidad y aceptabilidad de las operaciones previstas en el documento, para la fecha tentativa del 15 de mayo de 1982, estaban condicionadas a la sorpresa estratégica. Si el Reino Unido recibía información de preparativos que le hicieran deducir una posible invasión a las islas, podría ordenar un refuerzo militar y adoptar medidas especiales de defensa.



Con ese estado de cosas, pero aún pensando en el día 15 de mayo de 1982, la FAA tenía entre manos la tarea de preparar acciones específicas para:

#### **Antes del día «D»**

- Efectuar reconocimiento fotográfico del objetivo material.
- Infiltrar personal para obtener información para el Comando Conjunto y para asegurar las operaciones de asalto anfibio y aéreo.

#### **Durante el día «D»**

- Ocupar, en forma sorpresiva, a la hora **H**, el AD de Puerto Stanley (ALFIL) mediante acciones encubiertas y coordinadas con las de asalto anfibio y aéreo.
- Ejecutar una operación aerotransportada y establecer un puente aéreo entre la isla Soledad y el continente para satisfacer los requerimientos emergentes de la situación.
- Ejecutar el control del espacio aéreo, a partir del despliegue de sus medios.

#### **Después del día «D»**

- Organizar y operar el aeródromo de Puerto Stanley, para posibilitar las operaciones aéreas, sin solución de continuidad.
- Satisfacer todos los requerimientos de transporte por modo aéreo del comando conjunto.
- Ejecutar el control del espacio aéreo, en su jurisdicción.
- Desactivar los medios asignados al comando conjunto, de acuerdo con lo que disponga el comandante.

A esta instancia del planeamiento contribuyente inicial, debe considerarse que el Plan de Campaña Esquemático que le da origen, contemplaba como fuerzas en oposición, solamente a las existentes en las Malvinas (por la suposición de no reacción) y que una vez ocupada la isla por la Fuerza de Tareas Conjunta Argentina, se mantendría una guarnición mínima suficiente para apoyar el gobierno militar.

En consecuencia, la FAA previó una dotación reducida (120 a 130 hombres) para asegurar el establecimiento de los servicios en el aeródromo: jefatura, comunicaciones, contraincendio, abastecimiento, seguridad y defensa, terminal aérea de cargas, vigilancia y control aéreo, una escuadrilla de **Pucará** y de helicópteros con mínimo apoyo técnico y el Grupo de Operaciones Especiales (GOE).

Asimismo, previó la ejecución de vuelos de reconocimiento fotográfico para obtener un relevamiento detallado del área donde se realizarían las operaciones para la recuperación. Para esta tarea, se utilizaron aviones del mismo tipo de los que habitualmente efectuaban los procedimientos de verificación de la radioayuda instalada en el aeródromo.

Después de efectuado el vuelo se simuló una falla en el tren de aterrizaje para evitar el aterrizaje y que los «marines» pudieran notar el equipamiento fotográfico. Con bastante anticipación se contó, entonces, con excelentes y detalladas fotografías de las costas y terreno de los alrededores de Puerto Stanley.

Con el objeto de transmitir información, se previó el envío del vicecomodoro Héctor Gilobert, recientemente relevado por el vicecomodoro Roberto Manuel Gamen, como representante en las islas de la empresa aérea estatal Líneas Aéreas del Estado, LADE (Anexo I "Peripecias de un Argentino en Malvinas"). Aquél debía informar sobre posibles desplazamientos preventivos de los marines y facilitar, desde tierra, la operación de asalto aéreo que estaría a cargo del GOE.

Dicho oficial había establecido estrechas y amigables relaciones con las autoridades locales y colaborado para solucionar problemas sanitarios y educativos de isleños. Fue trasladado en oportunidad y, ante la pérdida del secreto de la operación, fue puesto bajo estricta vigilancia de las autoridades inglesas con el resto del personal argentino en las islas, aspecto que no le impidió transmitir al Comando Aéreo Estratégico sobre obstáculos en la pista.<sup>3</sup>

A él acudió el gobernador Hunt y le pidió su apoyo, cuando decidió establecer contacto con el comandante de la fuerza de desembarco, para parlamentar. Posteriormente, se incorporó a la plana mayor del Componente Aéreo del TO Malvinas.

El Comando de Operaciones Aéreas seleccionó las unidades y elementos que deberían ser trasladados para la Recuperación y para el establecimiento de la BAM MLV y el comandante ordenó al jefe de la I Brigada Aérea la elaboración del planeamiento contribuyente.

El plan se denominó **ARIES 82** y previó los movimientos aéreos de transporte «predispuestos» necesarios. Incluyó también los destinados al transporte de personal y material requeridos por el Ejército para el traslado de las unidades de apoyo al gobierno militar en las islas y los necesarios para el repliegue de las unidades de la Armada, luego de finalizada la operación de recuperación.

<sup>3</sup> Radioconversación con Malvinas: en ella se emplean las palabras "obstáculos" y "alojados", "confortablemente alojados", de acuerdo a lo registrado en el Diario de Guerra del CAE (No de orden 11, GHO 011810 abr 82)

## **El Planeamiento autoimpuesto por la Fuerza Aérea**

**Objetivo inmediato:** Alistar los medios propios para evitar improvisaciones operativas y logísticas, ante una reacción militar de envergadura del Reino Unido.

**Objetivo ulterior:** Contribuir a la disuasión, estar en la mejor aptitud posible para desgastar el poder aeronaval británico y proporcionar tiempo y argumentos de fuerza al Poder Ejecutivo, en su objetivo de negociación.

Aparentemente, el CAE disponía hasta mediados de mayo, para alistar la FAA sin romper el secreto impuesto. Sin embargo, se debía hacer algo más que planificar la recuperación. Era imperioso pensar en el después, como lo apreciaban claramente los oficiales superiores de la FAA que conocieron inicialmente el asunto, y los que, producida la operación, se enteraron más tarde.

Las unidades de la FAA estaban desplegadas en sus asientos habituales de paz. De estos lugares podía considerarse posiciones relativas favorables, respecto de las islas Malvinas y del Teatro de Operaciones Marítimo, sólo a Comodoro Rivadavia y Río Gallegos.

Por esa razón, sería necesario disponer un redespliegue de casi toda la Fuerza Aérea. Tal movimiento debería realizarse lo antes posible (pero no antes de la recuperación), dada la importancia del mantenimiento del secreto. Además, por no estar previsto en el Plan de Campaña Esquemático de la CT, debía ser autorizado por el CM.

Desde hacía más de quince años, la FAA había preparado aeródromos seleccionados para el despliegue de las unidades, en función de las exigencias que surgían de las hipótesis de conflicto en el marco regional. Se había estudiado la capacidad de soporte de sus instalaciones y subsanado sus principales deficiencias, examinado la capacidad de alojamiento, racionamiento, sanidad, abastecimiento, depósitos de combustible, facilidades de comunicaciones, infraestructura de transporte, posibles puestos de comando, seguridad, etc. Se habían considerado también las demandas de la unidad en operaciones y las normales de la población local, ya que ésta podía quedar desabastecida ante los requerimientos de cantidades desproporcionadas, en relación con su promedio habitual.

Cada unidad se había trasladado muchas veces a distintos aeródromos por vía aérea y terrestre y operado en ellos, llevando consigo el personal y los elementos necesarios de acuerdo con el lugar específico, el tipo de adiestramiento y el tiempo previsto de permanencia. Conocían qué llevar, en qué cantidad y en qué medio, a cada lugar indicado en los planes.

Algunos de esos aeródromos resultaban adecuados para la ejecución de las

operaciones que se avizoraba habría que desarrollar en el Atlántico Sur.

Faltaba la autorización de la JM; por ello, el comandante de Operaciones Aéreas durante la paz y luego, comandante Aéreo Estratégico, previa consulta con el brigadier general Lami Dozo, solicitó al entonces presidente de la Nación e integrante de la JM el despliegue de la FAA al sur del país.

El teniente general Galtieri no veía mayor razón para un despliegue de la FAA al sur patagónico, aunque admitió su justificación como un posible efecto disuasivo. Su opinión, sostenida con convencimiento, era que no habría guerra. El CAE insistió, utilizando argumentos relacionados con el marco regional y la responsabilidad de adoptar todas las medidas preventivas que pudieran evitar sorpresas injustificables. Agregó también que de ser necesaria la intervención de la FAA, en una eventual circunstancia desfavorable, encontrándose aún en sus asientos naturales, la reacción sería lenta, difícil e ineficaz.

El CAE comenzó de inmediato a desarrollar el planeamiento que subsanaba, en parte, el vacío de previsiones de la suposición adoptada por la Junta.

El resultado fue, en los hechos, que poco después de la recuperación de las Malvinas, la FAA se ubicaba en los AADD que ofrecían posiciones relativas favorables para operar en el TOAS.

El CAE, responsable durante la paz del Planeamiento Estratégico Operacional, incluyó en sus planes todos los medios de la FAA, e incluso, parte del poder aéreo nacional. El esfuerzo principal recaería sobre el Comando Aéreo de Transporte, constituido sobre la base de la I Brigada Aérea de El Palomar, reforzada con aviones civiles, y sobre la FAS, a quien se le asignaba la mayoría de las unidades de combate (aviones y artillería antiaérea) y de apoyo operativo (comunicaciones, fotografía, vigilancia y control aéreo, etc).

Los Comandos de Material, Regiones Aéreas e Instrucción conformarían el Comando Logístico de la FAA que apoyaría con todos los medios disponibles y de adquisición cierta a: Comando Aéreo de Defensa (CAD), Comando Aéreo Estratégico (CAE), Comando de la Fuerza Aérea Sur (FAS) y Comando Aéreo de Transporte (CAT) en primera prioridad, y a otras Fuerzas (FAO, FANO) si se extendía la hipótesis de guerra.

Se trataría de no agregar nueva doctrina a la sustentada por la institución. Tampoco se incorporarían nuevos procedimientos a los normales practicados en ejercicios de gabinete o en el terreno, excepto para la ejecución de las operaciones aeromárítimas, aspecto que desde el principio del planeamiento, se convirtió en una obsesión.

Para estudiar procedimientos de ataque a objetivos navales modernos, con el material y armamento disponible y apto para otros fines, se efectuaron numerosos ejercicios de prueba y ensayo, buscando aquellas formas de aproximación que admitieran una razonable probabilidad de penetrar las defensas y seleccionando el armamento que tal procedimiento permitiría utilizar.

Todo proceso de planeamiento tiene un fin preciso e incluye las tareas necesarias a ejecutar para lograr los efectos deseados. En el ámbito militar, los efectos a lograr están representados por la neutralización de los medios de combate del adversario, impidiendo un uso efectivo de ellos y de sus medios de apoyo. En definitiva, en el caso de la FAA, es la bomba o el misil, colocado por el piloto sobre el blanco designado, el que logrará el efecto buscado.

Por lo tanto, se hacía imprescindible estudiar todos los factores que influyen al ordenar una operación determinada. Por citar algunos: la disponibilidad del avión, del armamento adecuado y del piloto calificado, situación de la ruta y del área del blanco (distancia, meteorología, perfiles de vuelo, ayudas a la navegación, áreas defendidas, etc), características del blanco en sí mismo. También técnicas de aproximación y ataque, salida, escape y navegación de regreso, si requiere o no reabastecimiento en vuelo, etc. Todo fue considerado en el planeamiento y verificado en el cálculo del esfuerzo requerido estableciéndose los porcentajes probables de fallas, de derribos, de impactos en el blanco, etc.

En el caso Malvinas, el efecto a lograr tenía particularidades específicas, que se preveían extremadamente difíciles. En efecto, la distancia ofrecía graves limitaciones por varios factores: precisión requerida en la navegación, excesivo consumo de combustible, escaso tiempo disponible para encontrar, identificar el blanco y combatir, probabilidad de meteorología adversa en alguno o en varios de los segmentos de la navegación y especialmente en el blanco; la fatiga propia de la travesía sumada a la tensión; mayor probabilidad de fallas, etc.

Por ello, el factor distancia pesaría en forma significativa, no sólo en las probabilidades de causar efectos en cada operación de ataque, sino también en la cantidad de misiones que se podrían disponer.

La superioridad aérea se mide en función de la libertad de acción que se logra para realizar operaciones en el aire, en determinado sector del espacio aéreo, basándose en el tiempo que cada una de las partes lo utiliza para la ejecución de operaciones efectivas y por el costo en pérdidas que su uso le demanda.

Durante el planeamiento del CAE, se percibió con claridad que la distancia impediría una permanencia constante de aviones de combate sobre las islas, de modo que la defensa de las unidades militares en Malvinas debería limitarse a la Artillería Antiaérea.

El **M-III**, solamente podría permanecer entre cinco y diez minutos, siempre que lo hiciera en altura. Si se empeñaba en combate y descendía, ya no tendría combustible para el regreso. Además, la pista era demasiado corta para cualquier avión a reacción y el **Pucará** carecía del equipamiento adecuado (mira, radar y misiles).

Esta situación originó un requerimiento de traslado a las islas de cajones de planchas de aluminio y del equipamiento de construcción necesario para prolongar la pista de Stanley. Embarcados los elementos en un buque de transporte, finalmente, no pudieron llegar a las islas por la restricción a la navegación marítima que impuso el Reino Unido.<sup>4</sup>

Para los problemas de distancia, se consideró el apoyo de aviones para facilitar la navegación, el refuerzo de estaciones para la información meteorológica y se previó el reabastecimiento en vuelo con dos **KC-130** para los **A-4B** y **A-4C**, lo que permitiría mejores alternativas de aproximación a los objetivos y mayor tiempo de sobrevuelo de los blancos. Asimismo, coordinó con la Armada el adiestramiento de sus pilotos para el reabastecimiento en vuelo de los Super Etendard. Considerando insuficientes dos aviones reabastecedores, se intentó la adquisición de, al menos, un tercero.<sup>5</sup>

Los estudios de los factores anteriores, permitieron apreciar las circunstancias que se presentarían en el proceso de colocar el avión de combate frente al objetivo material sobre el que debería lanzar su armamento. La preocupación se centró en los buques de la Royal Navy.

Para ello, la FAA acudió a la ARA y se realizó, en forma coordinada, una serie de ejercicios con la intervención de los destructores misilísticos Santísima Trinidad y Hércules del tipo 42, similares a las que las fuerzas navales del Reino Unido enviarían, si no se cumplía la suposición del Poder Ejecutivo Nacional. De esos ensayos surgió un procedimiento que era el único que posibilitaba penetrar las defensas misilísticas, descargar el armamento y obtener posibilidades de escape exitoso.

El procedimiento se basaba en una aproximación en vuelo rasante, el armamento estaría constituido por bombas, con el correspondiente retardo para

4 El requerimiento al EMC se realizó el día 3 de abril de 1982, para ejecutarse por vía marítima dado el volumen de las máquinas viales necesarias. Las demoras en el embarque, por indisponibilidad de bodega, hicieron que el buque que las transportaba no efectuara el cruce a tiempo, antes del anuncio por parte del Reino Unido de la zona de navegación restringida. La carga fue desembarcada en Puerto Deseado. De allí llevada por tierra a Comodoro Rivadavia. Luego nuevamente a Deseado y reembarcada. El buque finalmente no cruzó.

5 Se establecieron contactos, en distintos países, para la obtención de aviones reabastecedores; especialmente del tipo B707 cuyos motores, de alto nivel de ruido, no eran permitidos en los países desarrollados. Por ello, era factible conseguirlos, a un relativo bajo costo. Los aviones eran obtenibles, pero la oportunidad de entrega, por el tiempo que demandaría la construcción de los tanques de combustible y la adaptación de la aeronave, excedía el tiempo previsible de duración de las operaciones, por lo que se desistió. Podrían haber sido entregados hacia fines de junio, lo que se consideró una fecha tardía.

que no abatiera al propio avión atacante y el escape también sería en vuelo rasante, hasta fuera del alcance de las armas del buque.

No se ignoraba que rara vez el blanco naval estaría solo y que entonces, el peligro y la probabilidad de derribo sería mayor. El cálculo de probabilidades de derribo no era muy alentador: oscilaba en el 25% siendo la probabilidad de impacto en el blanco, aceptable (55%, por avión en posición de lanzamiento).

Todas las unidades de la FAA tenían adecuado adiestramiento en procedimientos de tiro y bombardeo, y el correspondiente a bombardeo rasante era el más sencillo y el de mayor porcentaje de impactos. De todos modos, después del 2 de abril de 1982 se realizaron numerosos vuelos de bombardeo con el procedimiento seleccionado. Luego de una navegación baja sobre el mar, se concluía con el lanzamiento de bombas contra acantilados de la costa patagónica, elegidos por su altura. Todas ellas explotaron. Faltaba experiencia sobre un blanco real, construido con material blando, como el que resultó ser el material de los cascos de los buques.

De todas formas, aunque la FAA hubiese destruido una mayor cantidad de buques entre los cuales no se hallasen alguno de los dos portaaviones, el Canberra o los transportes, el esfuerzo no hubiese sido suficiente para evitar la caída de la guarnición, cuya suerte quedó sellada por el enfrentamiento librado casi exclusivamente entre ambos poderes terrestres.

Para poder ordenar cualquier tipo de ataque a las fuerzas enemigas, sería imprescindible contar con la información sobre su ubicación, composición de la formación, rumbo, velocidad y hora de la detección. Con tales datos, se podría intentar el cálculo de su probable ubicación futura, dimensionar una fuerza de ataque adecuada y realizar la operación ofensiva.

La FAA, como ya se mencionó, estaba inhibida para desarrollar medios específicos para las operaciones aeromárítimas y no contaba con aeronaves capaces de realizar una exploración aérea eficaz sobre el mar. Como se sabía que le sería requerido hacerlo y por propia necesidad, se intentó adquirir un equipamiento de radar de largo alcance apto para esa función y adaptable a los aviones de gran autonomía disponibles. Todo parecía marchar bien pero, sorpresivamente, el equipamiento citado fue detenido en el país de origen, justo antes de su embarque.

Por ello, se debió acudir a los **C-130** y **B-707**, que tan sólo disponían de sus radares meteorológicos, con lo que debieron confirmar las detecciones en forma visual, con elevadísimo riesgo. En los hechos presentaron, inermes, un fácil blanco. Un **B-707** escapó milagrosamente de varios misiles en medio del Atlántico, a la altura de las costas del sur del Brasil y un **C-130** fue abatido por aviones *Sea Harrier*, cerca de MLV al norte del estrecho de San Carlos.

Contra un adversario tecnológicamente más avanzado, sería necesario disponer de algún aviso que advirtiera al piloto sobre la presencia de radares que lo pudiese estar iluminando; ello le permitiría realizar las maniobras evasivas indispensables para evitar los misiles que seguramente, serían lanzados en su búsqueda.

Como ningún avión de la FAA disponía de tales equipos, habría que obtenerlos o prever los procedimientos adecuados para reducir la probabilidad de pérdidas. Otros medios, como equipamiento para el lanzamiento de chaffs (para saturar las pantallas de los radares) y lanzadores de bengalas (para atraer a los misiles con sensores de calor), fueron adquiridos en parte y construidos, en su mayoría, por la industria local.

Asimismo era necesario, dada la baja temperatura de las aguas en el Atlántico Sur, la provisión de trajes antiexposición para las tripulaciones que deberían volar largas horas y combatir sobre el mar. Sin ellos sólo podrían sobrevivir minutos, en caso de eyecciones. Estas vestimentas fueron adquiridas y provistas a las tripulaciones, a medida que se recibieron. Salvaron efectivamente, muchas vidas.

Las ubicaciones previstas en el planeamiento para las unidades de la FAA fueron: Comodoro Rivadavia, Río Gallegos, Río Grande, San Julián, Santa Cruz y Trelew.

La fecha tentativa prevista inicialmente (15 de mayo de 1982) para el supuesto de ordenar la ejecución de la alternativa militar, fue adelantada por la JM para el 1º de abril.

Según el brigadier general Lami Dozo, la fecha se adelantó por una serie de circunstancias político estratégicas.<sup>6</sup>

El día 25 de marzo, el Plan Azul y Blanco del CAE estaba completo, pero manuscrito. No fue pasado en limpio, ni fotocopiado, ni distribuido. Ese mismo día (fecha en que se anunció la decisión de recuperar las islas Malvinas el 1º de abril), el comandante de operaciones aéreas personalmente ordenó a todos los involucrados en el plan el cumplimiento de las tareas que figuraban en él, asegurándose de esta manera el mantenimiento del secreto y el cumplimiento de sus órdenes en tiempo y forma.

De acuerdo con la DEMIL 1 y el Plan Esquemático de la CT, una vez recuperadas las islas Malvinas finalizaba la tarea. Sin embargo la FAA con el pretexto de asegurar el puente aéreo y prevenir una acción por parte de Chile, consiguió autorización para trasladarse al sur.

<sup>6</sup> Informe Rattembach.



Consecuentemente elaboró el plan Mantenimiento de la Soberanía, que también estaba prácticamente completo, manuscrito antes del 1º de abril y con fotocopias firmadas distribuidas a partir del 7 de abril.

Utilizando el mismo procedimiento empleado en el plan Azul y Blanco, el Comandante de Operaciones Aéreas, antes del día 7, fue impartiendo las órdenes de adiestramiento y despliegue, por mensaje y de manera verbal, indistintamente. Dispuso crear en CRV la FAS para que condujera la casi totalidad de las operaciones aéreas que se realizarían en el sur.

Con ese propósito a fines del mes de marzo en la IV Brigada Aérea le informó al brigadier Crespo que sería designado comandante de la FAS.

El 2 de abril, el Brig Crespo se constituyó en CRV. El 5 de abril, el CAE creó formalmente la FAS. A partir de ese momento, el CAE estableció una comunicación directa y fluida con el EM de la FAS, para intercambiar información y posibilitar al Cte de ésta, emitir sus directivas en tiempo y forma.

Se aplicó lo aconsejado por la experiencia acumulada durante la ejecución de los ejercicios de gabinete; y en el terreno colocar todos los medios aéreos ofensivos bajo el control operacional de un solo comando, aunque esto no se pudo lograr.

Después del 7 de abril la FAS supervisada únicamente por el CAE organizó su comando, sus bases y sus escuadrones aéreos, preparándolos para la guerra.

## ANEXO 1

### Peripencias de un argentino en Malvinas

#### La recuperación de Malvinas - Etapa de planificación

A mediados de enero de 1982 y a pocos días de finalizar su gestión, el Vcom Gilbert recibió un Mje del EMG ordenando su presentación, al Comandante en Jefe de la FAA el día 3 de febrero a la 17:00 hs. Sin llegar a imaginar de qué se trataba esperó ese momento con suma inquietud, puesto que no encontraba ninguna razón para tan inesperada orden.

Llegado el día y efectuada la presentación, el Brig Gral Lami Doso, después de breves saludos y sin ninguna explicación previa le ordenó que se presentara al Brig May Plessl, de quien recibiría instrucciones.

Éste, después de la protocolar bienvenida, le informó de la decisión adoptada por la JM de recuperar Malvinas, le comunicó que debía ponerse a órdenes del Com Andreasen y le recomendó muy especialmente el mantenimiento del secreto, destacando que en la FA el tema era conocido sólo por las cuatro personas ya mencionadas.

A partir de esta presentación Gilbert participó de una serie de reuniones en las que aportaba información sobre Malvinas y su apreciación respecto a distintos aspectos, sobre la base de su experiencia y conocimiento de la población y el terreno.

La primera reunión a la que asistió se llevó a cabo con el Cte de Operaciones Navales y unos pocos oficiales superiores de ARA, pero a medida que transcurría el tiempo los integrantes eran cada vez más numerosos y provenientes de diversos ámbitos.

Se recuerda especialmente un par de reuniones realizadas en Bahía Blanca, una en el Cdo del 5° Cuerpo de EA y otra en el Cdo de Operaciones Navales, donde llamaba la atención la gran cantidad de personal que participaba de la planificación, en la que el secreto debía ser el principal factor a preservar.

Como los detalles de la planificación y la descripción de las circunstancias que hicieron adelantar la operación están minuciosamente relatadas en el capítulo correspondiente, pasaremos a las acciones previas al 2 de abril.

La planificación establecía que el Vcom Gilbert debía adelantarse y llegar

a Stanley, en el que sería el último vuelo de LADE, antes del asalto.

En Malvinas tendría las siguientes tareas:

- 1) Mantener informado al EM sobre la situación en MLV, efectivos, apresto, actitud de la población y todo aquello que resultara útil antes del desembarco.
- 2) Comunicarse con la FTN, en vísperas del desembarco, para aportar la información reunida.
- 3) Organizar con el personal argentino una patrulla a fin de infiltrarse en la zona del AD y desde allí apoyar el asalto aéreo mediante el señalamiento y guiado.

Antes de cruzar a Malvinas, se reunió con la Sra Cecilia Gooch, que se encontraba internada en el hospital zonal de CRV: Ella, juntamente con su esposo, residían en Stanley y habían cultivado una auténtica amistad con todos los argentinos. A través de su conversación tuvo las primeras sospechas de que la población malvinense estaba más informada de lo que se suponía.

El día 30 de marzo, Gilbert arribó a Stanley. La FTN ya se habría hecho a la mar.

Los acontecimientos en Georgias habían desatado la reacción de los miembros más activos del UKFIC, que en una acción de represalia invadieron la oficina de LADE para cometer una serie de desmanes. Esta acción causó gran conmoción entre los pobladores y señalaba el grado de tensión que iba alcanzando la situación.

Sin embargo una vez en Stanley todo parecía normal. Como si no existiera ninguna sospecha. Era saludado con la cordialidad habitual por todos, pero bastaba escuchar por un instante la radio para darse cuenta que estaban en total conocimiento de la gravedad de la situación.

En ese clima de incertidumbre se realizó en la casa del Vcom Gamen la instalación de un sofisticado equipamiento de comunicaciones, llevado especialmente en ese vuelo para estar en capacidad de cursar mensajes codificados. Esta tarea debió hacerse a la vista de todos, ya que no hubo forma de ocultar, tanto el traslado de los bultos hasta la casa como la labor de los técnicos instalando las antenas, pese a que se emplearon algunas horas de la noche.

El **F-28** que como de costumbre pernoctó en Stanley, fue custodiado por soldados armados desde su mismo arribo, quizás pensando que podría esconder

personal con intenciones de infiltrarse, aunque la justificación dada era evitar que algún exaltado pudiera cometer un atentado.

A su arribo el Vcom Gilbert solicitó audiencia con las autoridades para presentarle los saludos y justificar su presencia. La excusa fue que había concurrido para evaluar la situación, después del atentado contra la oficina de LADE y fundamentalmente para tratar de apaciguar los ánimos.

La audiencia le fue concedida para el día siguiente, 31 de marzo y a ella concurrió en compañía del Vcom Gamen, quien hasta entonces ignoraba totalmente lo que se avecinaba. Cuando ingresaron al despacho del gobernador se encontraron que se estaba realizando una reunión de gabinete, con la presencia de Baker, otros secretarios y el nuevo jefe del destacamento de los Royal Marines. Había un mapa de la península desplegado sobre la mesa.

Después de los saludos de rigor, escucharon con rostros endurecidos las explicaciones con que Gilbert trataba en vano de justificar su visita. Cuando finalizó, el gobernador Hunt, como si no lo hubiera escuchado, expresó que estaban sumamente preocupados por la escalada y le pidió que recordara lo dicho en su despedida, en clara alusión a aquella conversación en la que le confesara su pesimismo respecto al desarrollo del conflicto.

A la salida de la reunión Gamen estaba intrigado y alarmado por el tenor de la conversación cuyo verdadero significado no alcanzaba a comprender. Fue entonces cuando Gilbert lo puso en conocimiento de los eventos de los que serían protagonistas en las próximas horas.

Gamen, aunque sorprendido, reaccionó inmediatamente con entusiasmo y suma entereza, teniendo en cuenta que su familia estaría sometida a todos los riesgos de las acciones bélicas.

Las horas siguientes transcurrieron en aparente normalidad, la población tratando de disimular la tensión y angustia y el resto de los argentinos, todavía ignorantes de lo que ocurría, desarrollaban sus tareas habituales discretamente vigilados por miembros de las Falkland Islands Defence Force (FIDF)

Alrededor de las 19:00 hs difundieron por la radio la noticia de que la flota de navíos argentinos que navegaba con rumbo a Stanley había sido demorada por una tormenta en alta mar por lo que estimaban que el contacto se postergaría por veinticuatro horas.

Esto despejaba toda duda. Los británicos no sólo tenían conocimiento acabado de la situación sino que también tenían ubicada a la flota con toda precisión. Todo esto era permanentemente informado al comando mediante radioconversación

con LADE central o CRV utilizando palabras claves previamente acordadas.

A esta altura, los dos vicecomodoros ya habían evaluado la misión que debían cumplir en el aeropuerto para apoyar el asalto aéreo y habían apreciado que no era conveniente involucrar al personal de LADE. Cuanto menos gente se desplazara, mayores serían las probabilidades de alcanzar el objetivo sin ser demasiado evidentes.

Decidieron entonces ejecutar la tarea entre los dos. Para ello realizaron una planificación breve que preveía la aproximación a pie a campo traviesa y en forma separada, con lugar de reunión en proximidades del aeropuerto.

El 1° de abril transcurrió sintiéndose el peso de la tensión reinante, aunque en Stanley la actividad era normal, con negocios y oficinas públicas abiertas. Cerca de medio día, Mr Danny Borland invitó a ambos vicecomodoros para que fueran esa noche a cenar a su casa. Esto era grave, porque significaba la pérdida de la libertad de acción necesaria para poder iniciar la aproximación al aeropuerto con el suficiente tiempo para poder cubrir los diez kilómetros que los separaban de Stanley.

De esta forma, los británicos pudieron ejercer, en forma disimulada, perfecto control de los dos oficiales argentinos sin necesidad de privarlos de la libertad, como hicieron con el resto de los compatriotas.

Alrededor de las 14:00 hs, el Sr R Reid (anglo-argentino de larga residencia en Stanley), informó a Gamen que la pista estaba siendo bloqueada con vehículos para evitar el aterrizaje sorpresivo de aviones argentinos. Solamente estaba habilitado un pequeño tramo, necesario para la operación del avión *Islander* que estaba realizando patrullaje sobre el mar.

Cerca de las 17:00 se difundió por radio que el *Islander* había hecho contacto con la FTN y que esperaban la invasión a partir de las 22:00 hs. También se convocaba a los efectivos de la FIDF a ocupar sus puestos.

Antes de las 19:00, como es costumbre entre los británicos, ya estaban cenando en la casa de Borland. Además de los vicecomodoros, participaba la Sra. de Gamen.

La cena se desarrolló en un clima de gran tensión. Borland hablaba sin cesar contando viejas anécdotas que nadie atendía, mientras los argentinos trataban de entender la información y órdenes que se transmitían por la radio, la que en muy bajo volumen se sentía en la habitación contigua.

Para la trasmisión de las órdenes empleaban un inglés deformado, quizás

una mezcla de *cockney* y *gaélico*, que resultaba imposible de entender. En algún momento difundieron un par de trozos de una grabación en castellano que anunciaban como pertenecientes a la arenga de despedida a los navíos argentinos en Puerto Belgrano.

A las 21:00 finalizó la cena y en el corto camino hasta la residencia de Gamen, pudieron observar que estaba custodiada por cuatro hombres armados de la FIDF, que impedirían todo movimiento.

Esta circunstancia, el hecho de que la pista ya se encontrara bloqueada, el grado de apresto y el despliegue de las tropas hacía imposible el asalto aéreo. Por lo tanto se abortó la tarea de aproximación al aeropuerto.

A partir de las 22:00 se trató sin éxito de establecer contacto con la FTN en los horarios que habían sido preestablecidos. Los intentos se repitieron cada dos horas hasta que comenzó a escucharse el fuego de las armas.

Más temprano, policías y soldados del FIDF pasaron por el hotel y los domicilios del resto de los argentinos procediendo a detener a los varones mayores de edad, los que fueron recludos bajo vigilancia armada en el Town Hall.

De esta medida fue exceptuado un reportero gráfico argentino que, junto con muchos otros colegas extranjeros, se encontraban desde varios días atrás esperando en Stanley para cubrir los acontecimientos que ocurrirían. A ellos, los británicos los ubicaron esa noche en dependencias de la gobernación, desde donde pudieron tomar fotografías privilegiadas de escenas previas y posteriores a la rendición.

Como el desarrollo de las acciones bélicas de esa noche está detalladamente relatado en el capítulo correspondiente, pasamos a referirnos a las negociaciones que permitieron el cese del fuego y la capitulación de las fuerzas británicas.

### **El cese del fuego y la rendición**

Confinados en la residencia argentina los vicecomodoros Gamen y Gilbert siguieron la evolución de las acciones a través de la radio de Stanley que transmitió durante toda la noche. Cerca de las 09:00 de la mañana, cuando el fuego se había concentrado sobre la gobernación, Mr Hunt pidió por teléfono hablar con Gilbert y con tono casi imperativo le dijo algo así: ***Héctor es hora de que esto termine. Hable con su jefe para parar esto.***

Como Gilbert no tenía forma para entrar en contacto con las fuerzas argentinas, convinieron en que se llegaría hasta la gobernación para discutir la

forma de encontrar una solución.

Portando una bandera blanca Gilobert recorrió los trescientos metros que lo separaban de la casa de gobierno. Los británicos desde sus posiciones de defensa observaban con gesto de alivio y le daban ánimo para que siguiera avanzando. Las tropas argentinas no cesaban de hacer fuego, ajenas a lo que se estaba tratando de hacer.

Sorteados los obstáculos, fue recibido en el vestíbulo en forma cordial por el jefe de los marines quien lo llevó hasta donde estaban Hunt y Baker. A su paso pudo observar que se había estado quemando documentación y varias máquinas cifradoras estaban destruidas en el suelo.

Una vez frente a frente, Hunt sin mediar palabra le dijo algo así: ***-Héctor tome contacto con su comandante y dígame que en nombre de la corona que exijo el inmediato cese del fuego y el retiro de las tropas invasoras, etc.-***. Aunque lo decía como una fórmula, Gilobert no podía creer lo que escuchaba.

Entonces Gilobert le recordó lo desproporcionado de las fuerzas, que la situación para ellos se veía insostenible, de la decisión de no producir bajas en los efectivos británicos, el compromiso de tratar con todo respeto al personal militar y civil británico, etc.

Por supuesto, no fueron los argumentos del Vcom lo que convencieron a Hunt de aceptar la capitulación de inmediato, sino el peso de la realidad. El asedio sobre la gobernación no disminuía así que se decidió salir al encuentro del Cte de la fuerza de desembarco.

Gilobert y Baker caminaron hasta los estudios de la radio con el propósito de enviar un mensaje radial al Cte argentino, suponiendo que como todos en las islas, estaban siguiendo el relato de la contienda por ese medio.

Llegados a la radio se le pidió al Vcom que antes de dirigirse al Cte argentino explicara a la población los pasos que se iban a dar. Cumplido ese requisito, que seguramente debió llevar alivio a todos, lanzó al aire el mensaje para el almirante Busser, informándole sobre las tratativas realizadas y la disposición del gobernador a formalizar la rendición. Para ello era necesaria su presencia y lo invitó a que se encontrasen frente a la iglesia católica de Saint Mary's para luego concurrir juntos a reunirse con Hunt.

Mientras esperaban, con la esperanza de que Busser hubiera recibido el mensaje, se tuvo información de que los anfibios estaban a las puertas de Stanley y simultáneamente se pudo observar el **C-130** aterrizando en la pista, entonces se le sintió decir al jefe de policía que estaba junto a ellos: ***-Todo está terminado-***.

Pocos minutos después llegaba Busser desarmado y acompañado por sus ayudantes.

Camino a la casa de gobierno se le explicó los detalles de la reunión sostenida previamente y mientras esto ocurría debió ordenar con su propia voz la suspensión del fuego a sus efectivos, que seguían disparando contra todo aquello que se moviera.

Una vez frente a Busser, el gobernador empezó casi mecánicamente a repetir la fórmula de exigencia de retiro de las tropas a lo que Busser le contestó requiriéndole la deposición de las armas. Acto seguido Hunt ordenó al jefe de los Marines organizar la entrega de las armas. En ese momento el almirante Busser le dijo a Hunt: **-¿Puedo tener el honor de estrechar su mano en reconocimiento del desempeño valiente de sus hombres?-,** Hunt sorprendido accedió.

De inmediato, en un clima de total confusión, Hunt dirigiéndose a Gilbert le dijo **-Vamos a socorrer a los heridos-** y todos salieron hacia atrás de la casa donde estaban caídos los cuerpos de algunos combatientes argentinos. A todo esto bajaban las tropas de la colina y se mezclaban con los soldados ingleses sin saber qué hacer ni entender lo que pasaba.

Gilbert con el mayor de los Marines, cargaron a uno de los heridos en un vehículo y partieron velozmente hacia el hospital. Posteriormente se enteraría de que se trataba del CF Giachino, quien falleció pocos minutos después.

En esos momentos la confusión era alarmante: desde todas direcciones convergían hacia la casa de gobierno tropas argentinas y británicas, sin tener en claro cuál era la situación. Agotados y muy nerviosos se cruzaban con sus armas cargadas y amenazantes.

Alrededor de media mañana arribaron en helicóptero, procedentes del buque, el general García, el almirante Allara y los miembros del EM. Se procedió al izamiento oficial de la bandera nacional en el mástil de la casa de gobierno. Era un día esplendoroso de sol como pocas veces se pueden ver en Malvinas.

Minutos después el Vcom Gilbert recibió la orden de buscar a Mr Hunt y Mr Baker y conducirlos hasta el salón del Town Hall. Allí se realizaría la ceremonia oficial de rendición del ex gobernador británico ante el general García, con la presencia de personal de todas las fuerzas y del periodismo.

En el viaje hacia allí, Hunt, ya en conocimiento de que esa misma tarde sería deportado, le pidió que intercediera ante las autoridades militares argentinas para que se le permita retirarse de las islas con dignidad, vistiendo el uniforme de gobernador colonial y a bordo de su automóvil oficial, aquel viejo y tradicional *Austin*.



Al llegar al recinto y encontrarse frente a frente el general García, en actitud cordial, le tendió la mano y Hunt, cruzando las suyas por detrás de la espalda le dijo: *Lo siento general, pero me temo que dadas las presentes circunstancias me resulta imposible estrechar su mano.*

Hunt fue comunicado que esa misma tarde sería deportado junto con las tropas hacia Montevideo y que se accedía a que su retiro se hiciera de la forma que lo había solicitado. Baker debía permanecer temporariamente en Stanley para facilitar la transferencia de la administración.

A partir de ese momento, el Vcom Gilbert fue designado acompañante custodio de Hunt hasta su alejamiento de las islas, por lo que estuvo cerca de él y su familia el resto del día.

En el viaje de regreso de la ceremonia, Hunt le pidió que en algún momento le explicara al general García, quien había quedado muy contrariado, que no había habido nada personal en negarse a darle la mano y comprendiera que en circunstancias como las que atravesaban no era propio tener manifestaciones públicas de confraternidad.

También le pidió como favor personal que se interesara por el cuidado del avión particular que acababa de comprar y que estaba guardado en un hangar del aeropuerto, esperando la llegada del barco que regularmente traía los abastecimientos, para ser trasladado a Inglaterra.

La promesa fue cumplida con celo y la colaboración del personal de la FAA que luego estaría a cargo de las instalaciones del AD. Así fue que el pequeño avión gozó de cuidado preferencial y se mantuvo en perfectas condiciones hasta que una de las bombas del *Vulcan* que atacó en la madrugada del 1º de mayo le dio de lleno.

Alrededor de las 16:00 hs, vistiendo su vistoso y colorido uniforme colonial, Hunt, su esposa e hijos, mientras subían al automóvil para dirigirse al aeropuerto, recibían los saludos de varios malvinenses que se habían acercado. A lo largo de la calle se veía al resto de la población dispuesta a despedirlo a su paso.

Entonces, Gilbert consideró caballeresco permitir que ese último viaje lo hicieran en total intimidad, se despidió y descendió del automóvil. El momento era sumamente tocante. Hunt agradeció emocionado, su esposa, quizás advirtiendo en el rostro del Vcom algún gesto de pesar, le dijo: *No te preocupes Héctor, esta es la tercera vez que nos echan de algún lado.*

Al llegar al aeropuerto fueron sometidos por parte de la inteligencia naval a una rigurosa revisión de sus personas y pertenencias, en busca de las claves

criptográficas de la Royal Navy.

Desde entonces, Hunt, quien no olvidó la humillación a la que fue sometido él y su familia, se volvió enemigo acérrimo de la Argentina. Se puso al frente de los grupos más radicalizados. Incluso él, que siempre fue una persona ecuánime, llegó, en su campaña, a cambiar hechos de la historia con el propósito de menoscabar la imagen argentina.

Los días inmediatamente posteriores transcurrieron entre la confusión y la incertidumbre. Confusión porque Stanley quedó prácticamente invadida por la llegada incesante de autoridades gubernamentales, militares, personalidades políticas, eclesiásticas, gremialistas y gente de prensa.

La incertidumbre se generaba, por los rumores que corrían en el sentido de que se cambiaban los planes y no se evacuarían los efectivos militares que habían intervenido.

Ahora en lugar de dejar una pequeña guarnición militar se empezaría a reforzar las posiciones. De pronto, parecía que se había decidido entrar en guerra.

Y así, Stanley, que pensaba recuperar la tranquilidad en pocos días, empezó a recibir día y noche cuantiosos efectivos y armamentos provenientes de todo el país.

Sólo cumplieron con el repliegue previsto en los planes, los buques de ARA, completando la evacuación de la zona de operaciones el día 4 de abril con el alejamiento de la corbeta Grandville.

En los días que siguieron al 2 de abril y hasta la llegada del Com Bloomer Reeve, el Vcom Gilbert debió asumir el rol de enlace entre la población malvinense y las autoridades argentinas, debido a que acudían a él para evacuar sus inquietudes, presentar sus quejas o buscar solución a los múltiples problemas que se presentaban.

### **Nota de la redacción**

El relato de los acontecimientos militares que siguieron a aquel histórico 2 de abril, están detalladamente descriptos en los capítulos siguientes. Durante la contienda el Vcom Gilbert integró el EM del Brig Castellano, desempeñando alternativamente los turnos del departamento Operaciones junto con su titular el Vcom Alberto Alegría.

El Vcom Gamen, evacuó su familia a Buenos Aires y se integró a los efectivos de la BAM Malvinas a órdenes del Com Destri. Todos ellos integraron el

grupo de oficiales argentinos, que como prisioneros de guerra fueron llevados a San Carlos y finalmente repatriados el 15 de julio de 1982 en el último contingente que fue liberado.

Durante 1983 Y 84, Gilbert, ya con el grado de comodoro, fue titular del departamento Políticas del EMGFA y responsable de la ejecución de la tradicional política de la FAA en apoyo al esfuerzo nacional por Malvinas.

En ese sentido colaboró estrechamente con la cancillería y tuvo decidida participación en la organización del primer grupo de malvinenses que concurrieron a las Naciones Unidas en respaldo de la posición de nuestro país ante el Comité de Descolonización.

Entre otros, integraron ese grupo el Sr Alex Betts y R Reid, quienes finalizado el conflicto debieron abandonar Malvinas y radicarse con sus respectivas familias en la Argentina.

Reid falleció en Buenos Aires en 1984, dejando su numerosa familia en difícil situación económica, pese al apoyo que le brindaba el gobierno nacional por instancias de la cancillería.

Betts, actualmente vive en Agua de Oro (sierras de Córdoba), con su familia. Es empleado de la FAA y sigue cooperando activamente con la cancillería.

En 1992 el canciller Di Tella en sus continuas gestiones relacionadas con Malvinas, escuchó con frecuencia a la contraparte británica, hacer referencias al Vcom Gilbert. Interesado en conocer su opinión lo hizo citar.



# CAPÍTULO IV

## LA RECUPERACIÓN - EL REPLIEGUE LA CONTRAORDEN

El 1° de abril a las 19:00 hs, el jefe de la I Brigada Aérea, brigadier Enrique Ramón Valenzuela y el jefe del Grupo 1 de Transporte Aéreo, comodoro Jorge Francisco Martínez, citaron a los pilotos de la unidad y les informaron que, en pocas horas más, debían despegar hacia la ciudad de Comodoro Rivadavia.

**El motivo:** el país estaba a punto de recuperar las islas Malvinas, Georgias, y Sandwich del Sur y la FAA debía colaborar en el logro de ese objetivo.

**La tarea:** el Grupo 1 de Transporte Aéreo debía ejecutar una operación aerotransportada, para participar en la ocupación del aeródromo de Puerto Stanley y establecer un puente aéreo entre el continente y la isla Soledad, a los efectos de satisfacer los requerimientos emergentes de la situación.

En esencia, se trataba de una operación aerotransportada, con entrega por aterrizaje, de personal y material, a realizarse a partir de las primeras horas del día 2 de abril de 1982, en el aeródromo de las islas Malvinas. Para su ejecución se elaboró un Plan de Operaciones que se denominó **Aries 82**.

Estaba concebida en cuatro fases: alistamiento, despliegue, asalto aéreo y sostenimiento. Fue elaborada unos días antes, en base a la información, criterios y concepto de la operación que, discretamente, el Cte de Operaciones Aéreas suministró a la principal brigada de transporte de la Fuerza Aérea Argentina.

El material aéreo previsto estaba constituido por cuatro aviones **Hércules C-130**, para el traslado de personal y material; cinco **Fokker F-28**, para el traslado de personal; un **IA-50**, para tareas de enlace y un **Fokker F-27**, para tareas de búsqueda y salvamento.

Los medios a transportar, de acuerdo con lo ordenado por el COA, respondían a las necesidades del objetivo político de: **ocupar para negociar** y fueron expresamente previstos en el **Plan Aries 82**, como **tareas predispuestas**<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Se denominan tareas predispuestas aquellas previstas con una anticipación tal, que permite efectuar un planeamiento detallado para su alistamiento (movimientos previos de la carga, coordinaciones anticipadas, avión, tripulación, horarios, rutas, etc.).

Los más importantes fueron:

- Grupo de Operaciones Especiales (GOE)
- Estado Mayor del Componente Aéreo del Teatro de Operaciones Malvinas. (EMCATO)
- Regimiento de Infantería 25 (RI 25)
- Compañía de Ingenieros de Combate 9
- Estado Mayor del Comando de la IX Brigada de Infantería
- Un radar móvil
- Un equipo de control de transporte aéreo. (ECTA)
- Una terminal aérea de cargas
- Cajones con planchas de aluminio (ampliación de la plataforma de estacionamiento en el aeródromo de Malvinas)<sup>2</sup>
- Un escuadrón de Vigilancia y Control Aéreo.
- Servicios generales y especiales de la Base Aérea Militar, a establecerse en el AD MLV:

Ello implicaba el transporte del personal de esas unidades y su material (armamento, munición, vehículos, grupos electrógenos, antenas, equipos de comunicaciones, de contraincendio, de manipulación de cargas, de alojamiento y racionamiento de campaña, abastecedoras y tanques portátiles, combustibles y lubricantes, etc)

Luego de la reunión, los asistentes concurren a sus respectivos escuadrones para tomar conocimiento de la constitución de las tripulaciones, avión asignado, horarios y tarea particular a ejecutar. Las tripulaciones retiraron la documentación ya preparada para el caso, efectuaron la reunión previa y, poco después, comenzaba el despegue de los aviones hacia CRV; para cumplimentar el despliegue previsto en el plan **Aries 82**.

<sup>2</sup> El inicio de los requerimientos para el transporte de ochenta cajones conteniendo placas de aluminio para la prolongación de la pista de MLV, consta en el diario de guerra del CAE, con el número de orden 82 del 2 de abril de 1982, a las 23: 15 hs. Dado su peso y volumen (incluía: una cargadora frontal, una topadora, una motoniveladora, dos camiones volcadores y un camión taller. especificados en No de orden 88, del 030100 de abril de 1982), el requerimiento era por vía marítima, necesariamente.

Como ya hemos relatado, el AD MLV no era ajeno a la presencia de la FAA y, en especial, para las tripulaciones de la 1 Brigada. El último vuelo regular se había realizado el 31 de marzo de 1982, el día anterior.

La sorpresa de las tripulaciones había sido enorme y la emoción por el suceso les provocaba profundos sentimientos, pero la tarea ordenada les había exigido actuar con rapidez y lo hicieron casi mecánicamente, como si se tratara de un vuelo más, de esos que suelen surgir imprevistamente.

Ahora mientras volaban hacia CRV con el avión nivelado, el rumbo correcto y los instrumentos en orden, pudieron sentir la intensidad del entusiasmo que los colmaba.

*Esta vez, -pensaban- cuando posemos las ruedas de nuestros aviones en la pista, será diferente; no estarán los marine por los alrededores, entre prudentes y desconfiados por nuestra presencia. Ejecutaremos la tarea operativa y después, continuaremos como en el resto del país, llevando lo que la población necesite y procurando su integración. Les haremos sentir que la FAA estaba y estará al servicio de la comunidad, sin importar su raza, origen e idiosincrasia.* <sup>3</sup>

No imaginaban entonces, los arriesgados vuelos nocturnos, al ras de las aguas, que deberían realizar como único nexo y esperanza de las fuerzas argentinas en las islas bajo bloqueo.

#### **Comenta el Brig My Palazzi:**

*Tanto las tripulaciones de F-27 como las de F-28, conocían muy bien la zona de operación a raíz de los vuelos semanales que se realizaban cumpliendo el servicio de LADE.*

*En el Escuadrón 1 no ocurría lo mismo, ya que pocas tripulaciones de Hércules, habían aterrizado en las islas Malvinas. Durante 1981, se habían realizado varios vuelos de C-130H trasladando cargas a las islas y pocas semanas antes del 2 de abril, un KC-130, que realizaba tareas de Exploración y Reconocimiento Aéreo Lejano, regresando desde la vertical de la isla Pájaro (Georgias del Sur), se había visto obligado a efectuar un aterrizaje en Puerto Stanley, para subsanar un problema técnico. Sin embargo, aunque eran pocos los C-130 que habían operado en la isla, todos sin excepción las conocían desde el aire, ya por los vuelos de Exploración y Reconocimiento Aéreo Lejano que se realizaban*

<sup>3</sup> La Guerra de las Malvinas. Editada por J J Fernandez Reguera (Luis Garasino y otros) El Com Roberto Federico Mela comentaba al respecto: - ."Aparte de lo que uno pudiera pensar política o estratégicamente, todos estábamos muy emocionados... Pág. 407, versión argentina.

*normalmente hasta las Georgias del Sur y Sandwich del Sur y los que partiendo de El Palomar unían directamente la Base Marambio en Antártida, por cuanto todos esos vuelos pasaban de ida o de regreso por la vertical de las islas Malvinas.*<sup>4</sup>

Todos estos vuelos habían contribuido para que las tripulaciones estuvieran adiestradas, en largos vuelos sobre el Atlántico Sur y las islas australes.

Pocas horas antes, el jefe del departamento Planes del COA, comodoro Knud Erik Andreasen, había citado al jefe del GOE de la FAA, vicecomodoro Esteban Correa, y luego de informarle decisión de la junta, le impuso su tarea:

- Ocupar el AD de Puerto Stanley, en coordinación con las operaciones de asalto anfibio del Batallón de Infantería de Marina 2 (BIM 2) y la Compañía C del RI 25 del Ejército. Posteriormente, inspeccionar la pista e instalaciones, entregarlas al personal que establecería los servicios del aeródromo y de control del tránsito aéreo y proporcionar, temporariamente, la seguridad y defensa de la BAM MLV a organizarse en el área.
- La modalidad de la ocupación dependería de la situación en el sector. Su medio de transporte: el primer **C-130** que aterrizaría en MLV al comando del comodoro Carlos Beltramone.

El relevamiento fotográfico del área, ejecutado por el Escuadrón Fotográfico de la II Brigada Aérea de Paraná, resultó un elemento invaluable para el planeamiento y ejecución de las acciones de recuperación de las islas.

El resto de las unidades de la FAA no fueron informadas del destino y propósito verdadero de sus medios, hasta que el desarrollo de los acontecimientos lo hizo evidente.

Los movimientos preparatorios no trascendieron a los medios de comunicación, ni fueron advertidos por la inteligencia británica. Más aún, muy pocas autoridades de la propia institución atribuyeron a tales aprestos razones distintas a las habituales para el desarrollo de tareas normales de despliegue del COA.

Por resolución de la JM del 26 de marzo de 1982 quedó establecido como día D el 1° de abril, con alternativas los días 2/3 de abril, según las condiciones del ámbito operacional.

La misión de la FT 40, que había zarpado el domingo 28 de marzo al mando

<sup>4</sup> Rubén Oscar Palazzi. Puente Aéreo a Malvinas, pág 17. Ediciones Aeroespacio. Buenos Aires 1997.



del contraalmirante Walter Allara, establecía la neutralización de los *marines* del Destacamento Naval 8901, la ocupación de Puerto Stanley, la toma del AD (como alternativa de la operación aerotransportada) y el control de las autoridades y la población, a fin de recuperar las islas Malvinas y reponer un gobierno militar argentino.

Para el día D+5, debía transferir el mando al nuevo gobernador militar, Gral de Brig Mario B Menéndez, cargo para el que fuera designado por el Tte Gral Galtieri. Por razones políticas, la misión debía realizarse sin producir bajas de personal, tanto en las tropas británicas como en la población.

## **El desembarco**

La FT 40 entró en acción, previa redistribución de las tareas de sus elementos de combate, por la evidente pérdida de la sorpresa ante la detección de los movimientos navales, la destrucción de un helicóptero Puma del Ejército al romperse las trincas que lo sujetaban en el rompehielos ARA Almirante Irizar y las previsiones de defensa del AD, mediante obstrucciones en la pista e instalación de ametralladoras en el sector.

A las 07:00 hs fue ocupado el AD, que se encontraba obstruido para el aterrizaje con máquinas viales y vehículos volcados. El proceso de remoción pudo hacerse sin oposición activa, por el mencionado retiro de los defensores. La tarea, realizada por una Sección de la Compañía C del RI 25, con el apoyo de una Compañía del BIM 2, fue esforzada y, a las 07:30 estaba finalizada.

Por la situación táctica, sólo se autorizó el aterrizaje del primer Hércules, de la FAA a las 08:30 el que, con el GOE a bordo, aterrizó a las 08:45 hs, un puente aéreo que finalizó con la salida desde MLV del último avión de la FAA, a las 21:10 del 13 de junio de 1982.

Horas antes, en las primeras de la madrugada del 2 de abril, la IX Brigada Aérea de CRV; tenía un movimiento inusitado. En la plataforma de la unidad se hallaban estacionados tres **C-130H** y dos **F-28**. Poco después de la 01:00 arribaron otro **C-130H** y un **KC-130**.

A las 00:00 hs comenzaron a ingresar a la unidad aérea los efectivos del Ejército que serían transportados a MLV: el RI 25, a cargo del coronel Seineldin, 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 el material. Se iniciaba así, la ejecución de la fase Asalto de la Orden de Operaciones **Aries 82**.

La hora prevista originalmente para iniciar la operación fue demorada por los ya citados obstáculos sobre la pista de Stanley y la redistribución de tareas en la operación de recuperación de las islas. Por lo tanto, el **C-130H**, **TC-68**, comandado por el comodoro Beltramone, despegó hacia Malvinas a las 05:15, trasladando al GOE, al EMCATO MLV: un ECTA y el material para establecer una terminal de cargas en la nueva unidad aérea de combate.

El **TC-68** se mantuvo en vuelo por espacio de una hora, orbitando al este de la pista de Stanley, mientras ésta era despejada de los obstáculos y, previo aviso, aterrizó a las 08:45, con los elementos que constituían el embrión de la BAM MLV que, pese a haber sido el primer blanco seleccionado por el enemigo, reconociendo su importancia vital para el sostenimiento de la guarnición argentina en las islas, resistiría cuarenta y cinco días bajo el fuego aéreo y naval y mantendría su capacidad operativa hasta el último día.

El GOE ocupó el AD y procedió a revisar sus distintas instalaciones. Verificada la ausencia de elementos que pudieran constituir riesgos para el personal y material, fue entregando las dependencias a los encargados de establecer los servicios generales para el funcionamiento del AD y los especiales que permitirían el control del espacio aéreo y de las aeronaves en operación en el ámbito de MLV. El GOE permaneció en la base para proporcionarle seguridad y defensa, hasta que fue relevado por una compañía específica, destacada al efecto desde la I Brigada Aérea.

Siguiendo escalonadamente al primer **Hércules**, se trasladó desde CRV al Estado Mayor de la IX Brigada de Infantería, la masa del RI 25, y la Compañía de Ingenieros 9, con el resto de los **C-130 H** y los **F-28**, ese mismo 2 de abril, antes del mediodía.

De acuerdo con lo planificado por la conducción política, evacuó en los vuelos de regreso al continente al personal del BIM 2, relevado a las 14:00 por el RI 25, el que quedó a cargo de la seguridad en MLV: actividad que cumplió hasta que fue relevado, a su vez, el 7 de abril de 1982.

Asimismo, se trasladó a CRV al gobernador Rex Hunt, su familia y comitiva y a los *Royal Marines* británicos, todos los cuales fueron reembarcados en un **B-707** que despegó de CRV a las 23:40, con destino al aeropuerto de Carrasco en la República Oriental del Uruguay.

El CAE ordenó el 2 de abril el despliegue a MLV de una escuadrilla de Pucará, de la III Brigada, que había arribado el día anterior a GAL. A las 16:00 hs, aterrizaron en Puerto Argentino los primeros aviones de combate: cuatro Pucará despegados de GAL a las 14:00 hs. Su tarea: ejecutar las operaciones aéreas que le fueran ordenadas por el comandante del CATO MLV: en el área de las islas.

La seguridad de Puerto Argentino quedó a cargo de la Compañía de Policía Militar 181 que arribó el día 3 de abril de 1982, transportada en el **C-130 TC-64**.

Las operaciones predispuestas en el plan **Aries 82** se estaban cumpliendo sin mayores dificultades y para el día 6 de abril, estaban completadas. Pero la situación político-estratégica había variado y los requerimientos que se sucedieron, incrementaron el esfuerzo del transporte aéreo en una magnitud insospechada al inicio de las operaciones.

La resolución de la junta ahora era disuadir al gobierno británico de intentar la recuperación de las islas por la fuerza, ante el posible costo económico, político y militar que la empresa le podría ocasionar. Pero esta alternativa había sido expresamente descartada sin ser evaluada por ningún organismo especializado de planificación, de modo que las órdenes provinieron directamente del máximo nivel de conducción nacional.

Sin embargo, a esta altura de los acontecimientos la FAA ya había elaborado dos planes que esperaban la firma de sus comandantes: el plan **Mantenimiento de la Soberanía** y el **Caburé Azul y Blanco**; además tenía en borrador la apreciación de situación del transporte aéreo. Era imposible avanzar en este plan porque, si bien se intuía cuál sería la reacción de la Junta de Comandantes en Jefe en el caso de que Inglaterra no aceptara el hecho consumado de territorio en disputa ocupado por la Argentina, no se podía cuantificar los medios que ordenaría trasladar a MLV. Por esta razón se previó la creación del Comando Conjunto de Transporte y del Comando Aéreo de Transporte, los que tendrían la enorme responsabilidad de planificar sobre la marcha.

## **La disuasión**

Claramente la Argentina, al ordenar interrumpir el repliegue de fuerzas e iniciar el refuerzo militar de la Guarnición Malvinas, perseguía la utópica intención de disuadir a Gran Bretaña del uso de la fuerza.

*...en momentos en que la primer ministro había decidido, el 31 de marzo, la recuperación violenta, no negociada del archipiélago. Ello fue inducido al Gabinete de Guerra reunido de emergencia en esa fecha en el Parlamento por el primer lord del Almirantazgo, Sir Henry Leach, al asegurar que la Royal Navy podía organizar una poderosa fuerza naval precedida por los portaaviones *Hermes e Invencible*, que estaría lista para zarpar en sólo cuarenta y ocho horas, para luego expulsar a los argentinos de las Falkland y restablecer el gobierno británico<sup>5</sup>.*

<sup>5</sup> Thatcher, Margareth, en el prólogo del libro del almirante Woodward *One Hundred Days*, pág 11-12

Asimismo el envío de la Task Force para desalojar a los argentinos y reimplantar la administración británica en las islas también perseguía la intención de disuadir al gobierno argentino de presentar batalla y en todo caso después de un acto demostrativo de fuerza por parte de Gran Bretaña y un acto de defensa simbólica, para salvar el honor, por parte de la Argentina se lograría recuperar el control de las islas.

Los hechos fueron distintos, la disuasión no funcionó para ninguna de las partes.

El intento de **reforzar para disuadir** había fallado. Pero igual, analizaremos cómo se materializó el despliegue de medios a MLV para equilibrar fuerzas y disuadir.

El 4 de abril de 1982 se toma la decisión de interrumpir el redespliegue que se estaba concretando desde el 2 de abril e iniciar el reforzamiento de las islas.

### **El planeamiento inmediato**

Hasta el 4 de abril todos los vuelos realizados por la FAA respondían a órdenes de operaciones predispuestas, vale decir pensadas y ordenadas con bastante antelación.

A partir del 4 de abril todos los movimientos aéreos pasaron a responder a órdenes fragmentarias no predispuestas vale decir inmediatas y de cumplimiento obligatorio si se contaba con el material aéreo.

Para cumplir con la orden de **reforzar para disuadir** Argentina contaba con una importante flota de buques y aviones cargueros. Sin embargo el día 8 de abril Gran Bretaña declaró como zona de guerra un área con un radio de 200 millas (370 Km) alrededor de las Malvinas advirtiendo que serían hundidos los buques de guerra que se encontraran en la zona a partir de la madrugada del 12 de abril de ese mismo año.

El Comité Militar previendo el empleo masivo de la flota de mar había creado el *COATLANSUR* a cargo de la Armada, sin embargo el día 10 de abril el embajador argentino ante la OEA dijo: ***la Armada Argentina no romperá el bloqueo a fin de evitar confrontación con la flota inglesa y permitir al Gral Haig hacer nueva ronda de conversaciones.***

Esta decisión de la Junta de Comandantes en Jefe transfirió toda la responsabilidad del despliegue a la FAA que habiendo creado el CAT, de inmediato estableció un puente aéreo con Malvinas de cuya importancia nos hablan los

números. Durante el mes de abril trasladó 5.500 Tn de carga y 9.800 hombres, realizando 420 aterrizajes.

## **Extracto del informe del Brig Castellano**

### *El comando del componente aéreo en Malvinas*

*Quién ha tenido el honor de comandar hombres cuyo valor y coraje sobradas muestras tuvo el enemigo, no necesita ya lograr nada profesional en la vida, porque en ese aspecto ya se le ha brindado todo.*

*Como uno de los que tuvo ese raro privilegio, con sincero orgullo dedico estas reflexiones a los camaradas de la Fuerza Aérea que sin distinción de cargo o jerarquía me acompañaron a las islas y en reconocimiento al profesionalismo, lealtad, coraje y espíritu de sacrificio puesto de manifiesto en toda circunstancia y en aquellas oportunidades en que los avatares de la contienda, me permitieron compartir con ellos los momentos de éxito y dolor, como simples soldados en el cumplimiento de su deber en la epopeya del Atlántico Sur.*

*Cuando el 26 de marzo de 1982, me presenté al Cte de Operaciones Aéreas, en el edificio "Cóndor", cuán lejos estaba de imaginar la orden que iba a recibir y la enorme tarea, trascendencia, y responsabilidad que el cumplimiento de la misma implicaba.*

*En efecto, el Brig My Weber me informa lacónicamente que la conducción superior (Junta Militar) había decidido la ocupación transitoria de las islas Malvinas, que la misma se realizaría ello de abril y yo había sido designado comandante del componente aéreo en dicho operativo.*

*Recuperado del impacto emocional del primer momento, me informó que la operación estaba prevista para el 15 de mayo pero que circunstancias no evaluadas anteriormente, aconsejaban adelantar la fecha, no obstante, había conversaciones entre la cancillería y el Poder Ejecutivo (Junta Militar) incluso con acuerdo de los EEUU, quienes se mantendrían neutrales aconsejando a Inglaterra negociar para minimizar el conflicto, además, nuestra permanencia se limitaría a cinco días como máximo, lapso después del cual, se dejaría una pequeña fuerza conjunta de ocupación para dar apoyo al gobierno militar a constituirse, replegándose el grueso de los efectivos al continente dando por finalizada nuestra participación.*

*Inmediatamente me hizo entrega de una copia del "Plan Contribuyente de*

*la Fuerza Aérea" al Plan Esquemático elaborado por una Comisión de Trabajo Conjunta. Constaba de seis o siete hojas escritas de puño y letra por el jefe del departamento Planes del COA y en esencia, poco y nada aclaraba con respecto a nuestra tarea en la oportunidad de la ocupación.*

*Deseo dejar explícitamente aclarado, que éste fue el único documento recibido por nuestro comando, durante todo el conflicto Malvinas.*

*Me reuní a continuación con el Com Andreasen (departamento Planes) y Com Ferraris (departamento Personal) manifestándoles mi inquietud ante la certeza de que este asunto derivaría en un conflicto muy grave, reiterándome los nombrados lo ya dicho por el comandante en cuanto a que todo estaba arreglado; no obstante les requerí la designación nominal del personal superior para integrar el comando a mi cargo, seleccionando entre aquéllos que ya conocía por haber intervenido en otros operativos, o que reunían sólidos conocimientos específicos en distintas especialidades (inteligencia, comunicaciones, logística, etc) debiendo dicho personal presentarse al suscrito en Comodoro Rivadavia el día domingo 28 a más tardar para planificar y preparar todo lo atinente a la operación en marcha.*

*De esa reunión surgió la siguiente organización tentativa, que luego se mantuvo con un brillante desempeño durante el conflicto.*

#### ESTADO MAYOR

|                           |                                   |
|---------------------------|-----------------------------------|
| <i>A1-Personal:</i>       | <i>Vcom García de Diego</i>       |
| <i>Auxiliar:</i>          | <i>My Fernández Jorge</i>         |
| <i>A2-Inteligencia:</i>   | <i>Com Mendiberri</i>             |
| <i>Auxiliar:</i>          | <i>a designar por jefatura II</i> |
| <i>A3-Operaciones:</i>    | <i>Vcom Alegría</i>               |
| <i>Auxiliar:</i>          | <i>Vcom Gilobert</i>              |
|                           | <i>My Oliva Gilberto</i>          |
| <i>A4-Material:</i>       | <i>Vcom Giannattasio</i>          |
| <i>Auxiliar:</i>          | <i>My Maiorano Raúl</i>           |
| <i>A5-Comunicaciones:</i> | <i>My Gonzalez Iturbe</i>         |
| <i>Auxiliar:</i>          | <i>My Módica</i>                  |

#### CIC

*Jefe:* *Vcom Aranda*

*Auxiliar:*                    *My Kajihara*  
*My Catalá*  
*My Pergolini*

*BAM MALVINAS* (a crearse de acuerdo a las circunstancias)

*Jefe:*                            *Com Destri*  
*Reemplazante:*            *Vcom Gamen*

*Jefe Operaciones:*        *Vcom Zeoli*  
*Auxiliar:*                    *My Ianariello*

*Esc Aéreo:*                    *My Navarro (Pucará)*  
*My Posse (Helicópteros)*

*Esc Base:*                    *My Rusticcini*  
*My Guerrero*

*Esc Técnico:*                *My Argente*

*Esc Servicios Grales:*    *Vcom Gimenez Ortiz*

*Jefe GOE:*                    *Vcom Correa*

*Jefe VYCA:*                   *My Silva*

*Jefe AAe:*                    *My Maiorano Hugo*

*Jefe Terminal Aérea:*    *My Cardetti*

*Jefe C<sup>a</sup> Tropa:*                *Cap Mena*  
*Cap Rivarola*

***A partir del día 28 de marzo, reunidos en la IX Brig Aérea, procedimos al alistamiento de los medios con la celeridad que el poco tiempo disponible nos permitió.***

***En horas de la tarde, recibimos un mensaje del Vcom Gilbert desde Puerto Stanley, quien había viajado el 29 en el último vuelo de LADE, con instrucciones precisas para mantenernos informados de la situación táctica en las islas. Lo esencial de dicho mensaje, era que la guarnición de R marines no había incrementado en forma significativa sus efectivos.***

### *El despliegue*

*El 2 de abril a las 05:30 horas iniciamos el vuelo tan esperado, arribando a la zona de las islas a las 07:30, luego de permanecer orbitando por más de una hora, en espera de que se despejara de obstáculos la pista. Reemplazamos en el mástil del aeropuerto la bandera británica por la celeste y blanca que nos acompañaría en toda la contienda, haciendo realidad el sueño de muchas generaciones de argentinos que a lo largo de 149 años, vivieron y murieron pensando en este histórico momento.*

*Luego de que el GOE verificara la normalidad en todos los edificios circundantes, procedimos a instalar nuestro puesto de comando y el estado mayor en el edificio de la torre de vuelo.*

*Siendo las 10:45 horas aproximadamente, me dirigí al poblado a tomar contacto con el general García y contraalmirante Busser a efectos de dar novedades y recibir alguna orden. En esas circunstancias, me entero que la Armada y el Ejército estaban preparando la ceremonia de izamiento oficial de la bandera en la casa del ex gobernador, acto al cual la Fuerza Aérea sugestivamente no había sido invitada.*

*De inmediato, ordené que el personal disponible se dirigiese al sector donde estaba el mástil, forzando la participación un poco simbólica de nuestra fuerza, ya que no había tiempo para organizar otra cosa.*



## CAPÍTULO V

### LOS SUCESOS DEL MES DE ABRIL

**Las previsiones de la Junta Militar de "recuperar para negociar" no se concretaron.**

Apenas producida la recuperación, llegaron informaciones de Inglaterra y de Europa en general que no dejaron dudas acerca de las intenciones del gobierno inglés.

Los primeros movimientos de efectivos británicos fueron realizados por la Royal Air Force (RAF) el 3 de abril, cuando despegó de la base de *Brise Norton* un avión *VC 10* del Escuadrón 10 de Transporte Aéreo, para dirigirse a Montevideo a replegar al gobernador depuesto Rex Hunt y sus acompañantes, mientras ocho *C-130* despegaron con destino a la isla Ascensión, prácticamente antes de haber solicitado autorización para ello a EEUU, transportando elementos esenciales para preparar el aeropuerto de Wideawake para la operación que se avecinaba.<sup>1</sup>

En estos primeros vuelos se trasladaron un sistema de alarma *Martello*, para prevenir algún ataque argentino, facilidades para los servicios de comunicaciones y meteorología provistos por el ala de comunicaciones tácticas, medios del Regimiento 30 de Comunicaciones y la Unidad Meteorológica Móvil del Grupo 38.

Ante el giro de las circunstancias el gobierno argentino tomó la decisión de suspender el repliegue de los efectivos que habían intervenido en la recuperación y ordenó un nuevo despliegue de fuerzas con la intención de reforzar la defensa de las islas ya recuperadas, para disuadir a Gran Bretaña del uso de la fuerza; pero para este objetivo no se habían adoptado las previsiones necesarias en el orden diplomático y militar.

#### **Reforzar para disuadir**

Por Decreto 681, el Poder Ejecutivo Nacional constituyó la gobernación militar de las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur.

1 Si bien la isla Ascensión pertenece al Reino Unido, el aeropuerto de Wideawake es una facilidad construida y operada por los EEUU bajo la figura de un contrato de arriendo, cuya utilización requiere, contractualmente, coordinación y autorización de Washington.

El 4 de abril la FAA desplegó seis aviones **IA-58 Pucará** a las islas.

Los escuadrones aéreos de transporte que habían comenzado a funcionar desde las 08:45 hs del 2 de abril, transportando elementos para una reducida guarnición, vieron bruscamente incrementada su misión. Durante los días 2, 3 y 4 las salidas fueron predispuestas, pero a partir de esa fecha dejaron de serlo.

En el aeropuerto se creó la Base Aérea Militar Malvinas (BAM MLV), que comenzó a brindar seguridad y los servicios esenciales para apoyo a las aeronaves que comenzaron a llegar ininterrumpidamente a partir de la decisión de reforzar las islas.

Para aumentar las dimensiones de la reducida plataforma, existente para carga y descarga de los aviones, se le agregaron planchas de aluminio. Así, al incrementar la capacidad de estacionamiento, tres aeronaves podían trabajar en forma simultánea. Además se habilitó una terminal de carga aérea.

Se utilizaron aviones **C-130** y **F-28** de la FAA y también B-737 de Aerolíneas Argentinas y BAC-111 de Austral. Se sumó a la tarea la Aviación Naval, transportando sus fuerzas en aviones Electra y F-28.

El esfuerzo del transporte aéreo no sólo se centró en Malvinas, también fue requerido en el continente. Había que desplegar unidades íntegras desde sus asientos de paz. Brigadas de EA completas y escuadrones aéreos de combate de la FAA deberían ser trasladados al sur.

Para satisfacer adecuadamente la demanda de transporte aéreo, la FAA creó el Comando Aéreo de Transporte que adquirió importancia vital.

### **El bloqueo británico**

El día 12 de abril a las 04:40 comenzó a hacerse efectivo el bloqueo británico. El mismo día, el buque Córdoba de ELMA, que debía trasladar material estratégico desde ADO a MLV: en una mala maniobra de atraque embistió el muelle de dicho puerto, sufriendo algunos daños que le impidieron momentáneamente cumplir con su tarea.

Dado que los submarinos ingleses podrían hallarse en aguas del mar argentino y que en sus bodegas alojaba unas 2.000 toneladas entre munición, artillería de defensa y planchas de aluminio para prolongar la pista de Malvinas, el Comité Militar, (CM) con el asesoramiento del TOAS, resolvió que el Córdoba no cruzara. De esta manera se perdió la posibilidad de alargar la pista de MLV y con ello de operar con aviones interceptores.

En lo sucesivo, sólo se autorizaría el cruce de buques con carga reemplazable, tales como víveres, vestuario, combustible, etc.

Los primeros en burlar el bloqueo marítimo fueron dos embarcaciones de la Prefectura Naval Argentina, los guardacostas GC 82 Islas Malvinas y GC 83 Río Iguazú, que llegaron el 13 de mayo. Estas embarcaciones, tendrían durante el conflicto una importancia singular ante la ausencia de buques armados propios, aunque su único armamento (una ametralladora 12,7 mm) no era de significación, teniendo en cuenta la envergadura de sus rivales. Estaban diseñados para operar en aguas protegidas y uno de ellos llegó a remolque de otro por falta de combustible, luego de una durísima travesía en mar abierto.

Pero los guardacostas no fueron los únicos en burlar el bloqueo naval. El 20 de abril, la Marina Mercante se hacía presente en MLV con el ELMA Formosa y el 26 del mismo mes llegaba el Río Carcarañá, con tripulación militar. Finalmente, el 1º de mayo a las 19:20 horas, arribaba el remolcador Bridas Yehuín desde Ushuaia.

### **Se crean nuevos comandos**

Cambiada la decisión estratégica militar al reforzar las islas, el CM resolvió la creación de varios comandos operacionales.

De esta forma se estableció el Comando del Teatro de Operaciones (CTO) del Atlántico Sur, del cual dependía la Guarnición Militar Malvinas, la Flota de Mar y la Fuerza de Submarinos.

Simultáneamente se había creado el Comando Aéreo Estratégico (CAE), con medios exclusivos de la FAA; fue su comandante el Brig My Helmut Conrado Weber.

El CAE a su vez creó la Fuerza Aérea Sur (FAS), que debería ejecutar aquellas misiones de orden táctico que fuesen necesarias. Fue designado comandante el Brig Ernesto Horacio Crespo, quien estableció su puesto de comando y su estado mayor en CRV.

Como se mencionó anteriormente, también se constituyó el Comando Aéreo de Transporte (CAT), cuyo comandante fue el Brig Enrique Ramón Valenzuela.

La defensa aérea continental fue responsabilidad del Comando Aéreo de Defensa (CAD), cuyo titular fue el Brig My Augusto Jorge Hughes, cargo que ya tenía desde la paz.

La Guarnición Militar Malvinas formó un Comando Conjunto, integrado

por tres componentes, uno por cada fuerza armada. El más significativo era el Componente Terrestre que disponía de tres Brigadas de Infantería: la III al mando del Gral Omar Edgardo Parada, la IX con el Gral Américo Daher y la X con el Gral Oscar Luis Jofre.

El Componente Aéreo fue comandado por el Brig Luis Guillermo Castellano.

El Componente Naval fue comandado por el contraalmirante Edgardo A Otero.

Para actuar en el continente en caso de ser necesario se constituyó el TO Sur, al comando del Gral Div Osvaldo Jorge García, quien se había desempeñado como titular del TO Malvinas hasta el 7 de abril.

### **El desafío de la Fuerza Aérea Argentina. El poder relativo**

Para la FAA la posibilidad de un enfrentamiento era un tremendo desafío, ya que no se hallaba preparada específicamente para ese particular teatro de operaciones eminentemente naval; por lo tanto, ni los sistemas de armas que disponía, ni el adiestramiento de su personal estaban previstos para un conflicto de la naturaleza del que se avecinaba.

Se realizó una práctica de ataque a una fragata tipo 42 de ARA, similar a las de la armada inglesa.

Hasta ese momento, según el informe de la Armada, para una formación de aviones atacante s las posibilidades de derribo por parte de las defensas antiaéreas del buque era de un 90%.

Una vez finalizada la última práctica de ataque, el jefe de escuadrilla decidió efectuar con su avión un saludo de despedida. Para ello sobrevoló la fragata a muy baja altura. En el puesto de comando de la fragata, el jefe de escuadrón de los aviones que intervenían en las prácticas, Vcom Sapolski observó que el pasaje de despedida no fue advertido electrónicamente. Naturalmente para la Fuerza Aérea Argentina esa circunstancia no pasó inadvertida. De las prácticas de ataque y del pasaje de despedida se extrajeron enseñanzas y conclusiones, que más tarde permitirían a las escuadrillas de ataque lanzar su armamento a muy baja altura.

Además, las 400 millas náuticas que separaban a los aeródromos más próximos a las islas traían consigo una seria penalización: para los aviones **Dagger M-5** significaba que escasamente podrían permanecer entre dos y tres minutos en la zona del blanco, y para los **M-III** significaba que sólo podrían llegar a la vertical

de Malvinas sin poder descender. Ninguno de estos dos sistemas permitía su reaprovisionamiento de combustible en vuelo.

Por su parte los **Skyhawk**, debían casi necesariamente hacer reaprovisionamiento en vuelo para tener mayores posibilidades de llegar al blanco, atacar y regresar. El problema consistía en que sólo se contaba con dos aviones reabastecedores y, además, ante cualquier inconveniente en el reabastecimiento los pilotos debían, en el mejor de los casos, abortar la misión, y en el peor, eyectarse sobre el mar.

El sistema de armas Super Etendard - Exocet de la Armada Argentina, había comenzado a llegar a nuestro país, pero el embargo impuesto por Francia sorprendió al sesenta por ciento del material encajonado en el puerto de Marsella, y de los doce aviones comprados sólo había cinco con misiles, restando además calibrarlos.

Planteada así la situación, la principal ventaja argentina era la de operar desde bases en tierra, pero lo que primaba para establecer una superioridad aérea eran las armas que podían ser colocadas sobre los objetivos, que serían afectadas en función del tiempo de permanencia sobre los mismos. Esta premisa depende de tres parámetros fundamentales: cantidad de aviones, autonomía de vuelo y número de salidas que puede realizar cada avión por día, además de la carga bélica portante.

Comparativamente, los aviones de la flota inglesa disponían de una apreciable ventaja: la menor distancia desde sus bases (los portaaviones) a la zona de blancos.

Estacionados los portaaviones entre 90 y 120 millas, los *Harrier* estaban en aptitud de realizar, no sólo varias salidas, sino también de permanecer un mayor tiempo sobre los objetivos (entre diez y veinte minutos).

Respecto de la situación táctica, la FAA poseía la ventaja al atacar, de elegir el lugar, momento y procedimiento que más le convinieran para obtener sorpresa y el máximo de efectividad. Quien se defiende debe montar guardia, lo que en términos aéreos es sumamente desgastante y llegó a constituir en la fuerza de tareas inglesa una deficiencia, ya que los aviones de alerta temprana no podían ser alojados en los portaaviones. Esta carencia fue de trascendental importancia para la suerte de numerosos buques de la armada inglesa.

De cualquier forma, los pilotos de la FAA sabían que se hallaban ante la más crucial alternativa de la historia. Informalmente, entre los aviadores existía la presunción de que nuestro poder aéreo podría realizar hasta dos misiones con todos sus aviones. En la primera se perdería la mitad de la fuerza y en la segunda, el resto.

Ya no habría posibilidades de volver a salir, pero si en una de estas dos salidas se llegase a hundir una sola fragata, con ello se habría de tener suficiente recompensa. Y no se trataba de un cálculo exagerado o tremendista; nunca antes había existido un enfrentamiento aeronaval como el que se planteaba en nuestros mares. Al fin y al cabo, el grueso de nuestra aviación, los **Skyhawk**, databan de 1962, de diseño obsoleto, para enfrentar a una flota cuya unidad más vieja era más joven que nuestros aviones y dotadas de los más recientes adelantos de la técnica aeronaval misilística.

Así, con respeto por el enemigo, pero con enorme sentido de responsabilidad para el cumplimiento de su deber y sabiendo que se aprestaba a escribir su capítulo en la historia de la patria, la Fuerza Aérea Argentina desplegó sus comandos y unidades para combatir.

### **El orden de batalla argentino**

Podría decirse entonces que las fuerzas argentinas tuvieron dos despliegues: el primero, más reducido, para lograr la recuperación de las islas el 2 de abril; el segundo, para disuadir a Gran Bretaña del empleo de la fuerza y obligada a negociar.

### **En Puerto Argentino**

#### **Componente Aéreo:**

- 1) Comandante y su estado mayor.<sup>2</sup>
- 2) Base Aérea Militar Malvinas. (BAM MLV)
- 3) Escuadrón del Grupo 2 de Vigilancia y Control Aéreo con el radar Westinghouse AN/TPS-43F.
- 4) Centro de Información y Control (CIC).
- 5) Compañía de la BAM MLV.
- 6) Escuadrón de Artillería Antiaérea MLV.
- 7) Grupo de Operaciones Especiales (GOE).

<sup>2</sup> Ver Cap Operaciones Aéreas

- 8) Central de Comunicaciones de la FAA.
- 9) Escuadrón Sanidad en BAM MLV y Hospital Puerto Argentino.
- 10) Red de Observadores del Aire (ROA).

### **En Darwin: Goose Green**

#### **Componente Aéreo:**

- 1) Base Aérea Militar Cóndor (BAM Cóndor)
- 2) Escuadrón de aviones **IA-58**, doce **Pucará**.
- 3) Batería de Artillería Antiaérea, reforzada con elementos del Gada 601

### **En el continente**

La FAS: Con su estado mayor en Comodoro Rivadavia, comandaba las siguientes unidades operativas:

- 1) BAM Trelew: Escuadrón **MK 62**.
- 2) IX Brigada Aérea en CRV: Escuadrón **C-130**, Escuadrón Fénix y Escuadrón **M-III**.
- 3) BAM San Julián: Escuadrón **A-4B** y Escuadrón **M-5**.
- 4) BAM Santa Cruz: Escuadrón **IA-58**.
- 5) BAM Río Gallegos: Escuadrón **A-4B** y Escuadrón **M-III**.
- 6) BAM Río Grande: Escuadrón **M-5**.

Este despliegue significó un total de ochenta y cuatro aviones de combate.

Habiendo recibido su misión, la FAS tendría la responsabilidad de cumplir operaciones aéreas estratégicas, defensivas, tácticas y de transporte sobre el TOS y el TOAS; mientras que la tarea de exploración quedaría inicialmente bajo la responsabilidad del CAE y del comandante del TOAS.

## **La Fuerza Aérea Sur**

### **Antecedentes**

A fines del año 1981, el CAE había finalizado la actualización del planeamiento de la FAA para el marco regional. El mencionado planeamiento no contemplaba el caso Malvinas, pues la FAA desconocía (diciembre 1981) totalmente la existencia de una alternativa militar para este conflicto.

Con el propósito de motorizar el planeamiento contribuyente, el CAE elaboró entonces una Directiva que establecía la: constitución de los comandos de FAA y BBAAMM creados para la defensa aérea del país.

El Brig Crespo después de analizar la aptitud del personal asignado para los distintos cargos del EM y de las BBAAMM de la FAS, elevó un expediente al CAE en febrero de 1982 con la propuesta de reemplazos tanto en el EM de la FAS como en las jefaturas y planas mayores de algunas de sus bases aéreas. El expediente fue aprobado verbalmente por el CAE. A fines de marzo de 1982 aun no había sido oficializado.

El 26 de marzo 1982 el JEMGFAA informó a sus mandos superiores de las intenciones del gobierno nacional de recuperar las islas Malvinas.

El 31 de marzo de 1982 se informó al Cte de la FAS lo que había decidido el CM y se le ordenó trasladarse a CRV para desde allí organizar y conducir la FAS.

El 2 de abril de 1982 el EM de la FAS en CRV estaba constituido por cinco oficiales: el Cte, el A-3, el SOTA, el A-4 y un auxiliar. Carecían de planes, facilidades de comunicaciones y conocimiento profundo de la situación. Ante este hecho comenzaron a hacerse los primeros requerimientos de medios empezando por el personal, que fue solicitado en base al conocimiento que los oficiales superiores presentes tenían del resto de la fuerza.

Simultáneamente con la creación de la FAS, se implementó el CAT (Comando aéreo de Transporte) y el CAD (Comando Aéreo de Defensa). Además, el Brig Castellano, designado jefe de Estado Mayor de la FAS, debió ser reemplazado, porque el CAE lo designó jefe del Componente Aéreo Malvinas. Por esta causa el Brig Crespo decidió que su A-3 (jefe Dpto Operaciones) asumiera



también las funciones de JEM de la FAS.

Por los conceptos expuestos, se fue conformando el EM de la FAS complementado con los oficiales superiores y jefes del Comando Aéreo de Defensa que arribaron para organizar el CODAZSUR y que se integraron a la FAS para constituir un solo comando, porque así lo exigía la situación y el sentido común.

El Brig Camblor, jefe del Cdo de Defensa Aérea Sur, analizada la situación de personal, rápidamente autorizó la integración, asumiendo él mismo las funciones de 2do Cte de la FAS y jefe del CODAZSUR.

Poco a poco y en el término de treinta días se completó el esquema orgánico, y se lo adaptó a las necesidades del conflicto.

El 1º de mayo, la FAS estaba en funcionamiento al 100% y sus unidades dependientes organizadas. Casi todas las tripulaciones adiestradas y en conocimiento del teatro de operaciones.

Ello costó un esfuerzo intenso y una planificación y ejecución sobre la marcha, que sólo fue posible porque el enemigo demoró su ataque en casi treinta días. De no ser así, la situación hubiera sido sumamente difícil de controlar.

Definitivamente, el EM de las FAS se organizó como lo establece la doctrina de la fuerza, modificándose el Dpto Operaciones para adaptarlo al tipo de conflicto. Se solicitó la asignación del comodoro Juan Manuel Correa Cuenca, para hacerse cargo de la coordinación general del EM, integrando el Departamento Operaciones.

De tal manera, el trabajo se centralizó en el Dpto-3. Funcionó con la presencia permanente:

- 2º Comandante: Brig Camblor
- JEM y A-3: Com Juliá
- Coordinador General: Com Correa Cuenca y el A-3 de Defensa y Jefe de la SOSAI Com Rodriguez.

De ellos dependían en forma directa:

- SOER: Com Ferri (Sección Operativa de Exploración y Reconocimiento)
- SOOE: Com Ferri (Sección Operativa de Operaciones Electrónicas)

- SOBYS: My Barozza (Sección Operativa de Búsqueda y Salvamento).
- SOAEO: Vcom Torres (Sección Operativa de Análisis y Evaluación de las Operaciones)
- SOVYCA: Com Saavedra (Sección Operativa de Vigilancia y Control Aéreo)
- SOTA: My Oréfice (Sección Operativa de Transporte Aéreo)
- SOSAI: Com Rodríguez (Sección Operativa de Seguridad Aérea e Interceptación)
- SOSS: Vcom Aguirre (Sección Seguridad y Servicios)
- Sección Meteorología: lerTen Viotti

Allí se planificaron y analizaron las operaciones, para la toma final de decisiones.

De lo expuesto, pueden inferirse las siguientes conclusiones:

- 1) Las falencias del EM de la FAS, al 2 de abril de 1982, eran importantes.
- 2) La definición y constitución del EM fue realizada en base a las necesidades previsibles por la FAS. Los resultados del trabajo realizado fueron más que aceptables, en cuanto a la idoneidad y coherencia del equipo constituido.
- 3) Este modo de acción difícilmente pueda concretarse en próximos enfrentamientos, por cuanto el enemigo no dará tanto tiempo para organizarse, si se tiene en cuenta la distancia geográfica que había entre las fuerzas enfrentadas.
- 4) La orgánica adoptada resultó correcta y afín al tipo de conflicto que se desarrollaba, producto de la predisposición del personal superior de otros comandos (CODAZSUR-CAT), que se avinieron a integrarse y subordinarse desde el primer momento, en beneficio del mantenimiento del principio de la unidad de mando.
- 5) Es fundamental que desde la paz y con suficiente antelación, se

organicen los comandos de fuerzas aéreas, coordinados y cohesionados para entrar en funciones en forma inmediata, desde el primer momento, y con los hombres que por su idoneidad, experiencia y capacidad profesional estén en aptitud para integrarlos.

- 6) Para cualquier operación que se planifique en el futuro, deberá primar el concepto de unidad de mando sobre todos los medios asignados.

Los temas y problemas principales eran puestos en conocimiento del comandante en una reunión diaria, donde cada uno de los A (jefes de cada una de las áreas del estado mayor) exponía las novedades de su área, en presencia del oficial coordinador de operaciones.

Allí, el comandante tomaba sus decisiones y las mismas llegaban a las unidades por los canales que correspondían, habiendo tomado conocimiento de ellas la totalidad de los niveles responsables del estado mayor. Con ello se lograron los siguientes resultados:

- 1) No hubo órdenes transmitidas en forma repetitiva, ni por personal que no correspondía que las diera.
- 2) Se estableció un nexo entre los jefes de los respectivos departamentos y los responsables de cada área específica de las BBAAMM dependientes, lo que eliminó a interlocutores no válidos.
- 3) Se centralizó el control del accionar general del EM en el departamento Operaciones, con lo cual el comandante, a través de un solo oficial podía tener el panorama general de lo que estaba ocurriendo.

### **Departamento Operaciones A-3**

Jefe: Com José A Juliá

Constituyó el motor y centro productor de acciones del EM. Su personal fue elegido por el propio comandante, logrando establecer una relación de confianza mutua permitiendo trabajo coherente y eficaz que a su vez se transmitió a las unidades.

La organización que se adoptó, fue la exigida por la propia dinámica de las operaciones. Lo práctico siempre tuvo prioridad sobre lo teórico y la planificación fue permanentemente fluida, volcándose en papeles sólo lo estrictamente necesario. Las decisiones verbales eran prontamente transmitidas a las unidades, para que adelantaran el alistamiento de sus medios y de esta manera se fueron acortando los

tiempos de reacción a niveles aceptables.

Los pasos que se siguieron; en lo que hace a operaciones aéreas, fueron:

- 1) A primera hora de la mañana estaban programados los **paquetes de aviones** (material aéreo previsto para la primera misión, por unidades), con la configuración y versión que correspondía a los probables objetivos materiales. Ellos eran adelantados la noche anterior a las unidades.
- 2) La información sobre OOMM de las diversas y escasas fuentes, determinaba la reunión de la SOSAI, con la presencia del 2º Comandante, el A-3, el analista del departamento y miembros de la citada sección, quienes en definitiva establecían:
  - a) AFA del OM.
  - b) Cantidad y tipo de aviones a emplear.
  - c) Posibilidades de intervención de aviones de diversión. Determinada la conveniencia se agregaba a la reunión, el jefe de la SOER.
  - d) Alerta de medios de Búsqueda y Rescate, con la intervención del jefe de la SOBYS.
  - e) Determinación y necesidad del empleo del OCAA
  - f) Determinación de empleo de reabastecedores y fijación de puntos de encuentro, con intervención del jefe de la SOTA.
  - g) Propuesta al comandante de la operación planificada.
  - h) Confección y transmisión de las órdenes fragmentarias, por parte de cada sección operativa.  
(Este proceso demoraba entre veinte a noventa minutos, de acuerdo con la complejidad del tema.)
- 3) Control de la operación, mientras se desarrollaba, por medios radioeléctricos, por un oficial jefe de la SOSAI, lo que permitía la actualización permanente al Dpto 3.
- 4) Recepción y primeros análisis de la misión, en base a los informes adelantados en vuelo por las tripulaciones.
- 5) Interrogatorio de las tripulaciones al aterrizaje, realizado por personal

especializado de las unidades. Previo a ello, cuando era posible por la importancia del OM, por la SOSAI.

- 6) Análisis detallado de la operación por parte del Dpto 3, con los informes individuales completos de las misiones.
- 7) Conclusiones extraídas de las misiones, que eran asentadas por la sección Análisis Operativo del Dpto 3.
- 8) A última hora, reunión de todos los antecedentes del día, análisis de las misiones y a la luz de las conclusiones extraídas, planificación de paquetes de aviones para el día siguiente.

Este proceso también se siguió en las operaciones de diversión, puente aéreo, búsqueda y salvamento, exploración y reconocimiento, etc.

En estos casos el criterio se fijaba en la SOSAI y se transmitía a la sección que correspondiera para su desarrollo y planificación. Concluida ésta, era propuesta al A-3 para su presentación al comandante y puesta en ejecución en forma inmediata, si era aprobada.

## **Departamento Personal (A-1)**

Jefe: Com Manuel R Rivero

Al ordenar el CODAZSUR su integración al Cdo de la FAS se formó en CRV un solo Dpto Personal.

## **Registro e Informes**

A los efectos de evitar omisiones, se instaló en la IX Brigada Aérea una oficina de personal dependiente del A-1 de la FAS, con la tarea de efectuar un relevamiento de todo el personal que viajara a la isla, como así también el que regresaba. Esta medida, permitió mantener totalmente actualizados los efectivos en MLV.

En los casos de las bajas, la novedad del no regreso de un avión, era prácticamente conocida de inmediato vía teléfono punto a punto por el A-3 que ponía en conocimiento de esta situación, como así también del nombre de los tripulantes al A-1, para la confección del informe preliminar. Este informe se cursaba al instante al A-1 del CAE. Posteriormente, se ratificaba mediante la confección

de la planilla correspondiente y se enviaba por medio del correo aéreo.

Es oportuno destacar la necesidad y conveniencia de prever en el planeamiento las rotaciones del personal, tanto en tripulaciones como personal de apoyo a las operaciones y tropa.

### **Mantenimiento de la salud**

Se constató un excelente estado sanitario en la totalidad del personal. La organización respondió a las previsiones establecidas en el plan correspondiente.

### **Servicio postal**

Se cumplió utilizando los servicios normales de ENCOTEL y además, el funcionamiento de un avión correo entre las unidades desplegadas con su lugar de origen. Con ambos recursos se tramitó sin problemas la totalidad de la correspondencia.

Con relación al aspecto particular del TO, la FAS debió tramitar la totalidad de la correspondencia de MLV tanto de la propia fuerza como de EA y parte de la Armada. A tal efecto, se constituyó como mesa de entradas y salidas la oficina propia de la IX Brigada Aérea, con sus medios y personal. Esto fue insuficiente cuando se suspendieron los vuelos comerciales en el TO, momento en el que la cantidad de correspondencia y encomiendas, se quintuplicó.

Se dio el caso de llegar a tener treinta y cuatro toneladas de correspondencia y encomiendas.

Esta situación trajo como consecuencia la imposibilidad de efectuar una censura adecuada, en particular a la correspondencia proveniente de MLV; centrándose el esfuerzo en la correspondencia de los *kelpers*, a la cual se le efectuó censura en un cien por ciento.

Es necesario tener presente que una unidad desplegada carece prácticamente de recursos para efectuar una censura adecuada.

Por lo tanto, al poner en funcionamiento el avión correo, se confeccionó una directiva en la cual se responsabilizó a las unidades de origen el realizar la censura, previo a la tramitación normal por ENCOTEL.

## **Disciplina ley y orden**

Estado disciplinario:

- 1) Las situaciones de falta de disciplina fueron sancionadas con rigor, lo que evidentemente trajo una repercusión favorable en el resto del personal.
- 2) Debe acotarse como excelente el estado disciplinario en general y además, una generosa entrega al servicio por parte del personal.
- 3) No se dieron casos de formación de consejos de guerra.

## **Donaciones**

Los elementos que la población dona para las fuerzas en operaciones rara vez tiene destino fijo. Simplemente se dona genéricamente. Estas donaciones fueron cuantiosas y variadas y, en determinados momentos, significaron un valioso aporte, en particular los elementos de abrigo, cigarrillos y chocolate. Ocurrió en este caso que las distancias no ofrecían mayores posibilidades de abastecimiento, toda vez que las provisiones venían masivamente desde el norte.

Al ser el Centro de Comercio el órgano coordinador en CRV: se llegó a un acuerdo para que parte de esas donaciones y conforme a un listado, fueran destinados a la FAS. De esa manera se pudo abastecer a algunas unidades de cigarrillos, chocolates y elementos de higiene.

## **Departamento Inteligencia (A-2)**

Jefe: Com Jorge Alberto Espina

Bajo condiciones similares, el comandante que tiene la mejor y más reciente información, gana la batalla. Con lo dicho se sintetiza la importancia que tienen los datos de inteligencia para quienes deben conducir las operaciones. El caso que nos ocupa, totalmente atípico, se inició con un planeamiento que no daba pie a la posibilidad de considerar a Inglaterra como enemigo, excepto la exigua guarnición de *Marines* en las islas. Al establecer la JCJ la obligatoriedad del mantenimiento del secreto se convocó a muy pocas personas y con ello se excluyó a los especialistas de inteligencia durante la elaboración del Plan Esquemático.

Hasta el 4 de abril de 1982 la FAA intervenía en el caso MLV solamente

con su unidad de transporte y con personal para administrar las islas. No existía ningún documento que la obligara a prever otras actividades.

El 4 de abril de 1982 en una reunión en el edificio Libertad se le fijaron a la FAA las siguientes tareas:

- a) Mantener el puente aéreo entre el continente y Malvinas aún en el caso de concretarse el bloqueo naval.
- b) Realizar tareas de exploración y reconocimiento lejano en aviones C-130 al E de las islas en coordinación con los medios aeronavales.
- c) Realizar interdicción estratégica a la flota enemiga.
- d) Realizar operaciones aéreas tácticas.

Inmediatamente el EM del CAE elaboró el **Plan Mantenimiento de la Soberanía**, emitido el 7 de abril de 1982. Según el Informe Rattenbach ... *en un grado de detalle y oportunidad correctos lo que permitió la planificación de su comando subordinado sin inconvenientes...*

Así, el 16 de abril de 1982 la FAS emitió el **Plan de Operaciones Esquemático 1/82**, sencillo, pero que instrumentó debidamente las previsiones del CAE, estableciendo pautas generales para el empleo de los medios aéreos disponibles en forma efectiva.

Existieron problemas. El A-3 exigía información sobre el enemigo. El responsable de suministrarla, el A-2, no la tenía. No la tenía porque quienes teóricamente deberían poseerla tampoco la habían conseguido. El secreto perjudicó a las propias fuerzas. Al respecto dice el informe Rattenbach: <sup>3</sup>

## ***I INTELIGENCIA ESTRATEGICA NACIONAL***

### ***b) Conclusiones***

#### ***1. De acuerdo con la finalidad:***

***no se contó con su conocimiento desde la paz y sólo pudo obtenerse parcialmente durante la guerra por las capacidades y debilidades del enemigo, y sus posibles aliados. No se tuvo un conocimiento suficiente de los ambientes geográficos de interés, lo cual se tradujo en un empleo inconveniente de los medios.***

<sup>3</sup> Informe Rattenbach. El drama de Malvinas. Ediciones Espartaco Serie Documentos Históricas. BsAs 1988 Pag 231 y 232



*Existieron filtraciones en lo relativo a seguridad nacional (contrainteligencia).*

- 2. De acuerdo a los objetivos:  
no se proporcionó inteligencia adecuada.*
- 3. De acuerdo con la conducción a la que sirve:  
la conducción estratégica nacional se ejerció sin contar con IEN (Inteligencia Estratégica Nacional) eficiente y oportuna.*
- 4. De acuerdo con la autoridad que la usa:  
el PEN no requirió oportunamente la IEN y luego decidió sin ella.*
- 5. De acuerdo con la responsabilidad de producción:  
los organismos competentes no fueron utilizados.*
- 6. De acuerdo con la oportunidad de producción:  
se inició su producción inmediatamente antes de la iniciación del conflicto.*

## **II INTELIGENCIA ESTRATÉGICA MILITAR**

### *a) Conclusiones*

- 1. De acuerdo con la finalidad:  
mismo criterio expresado en I b) 1.*
- 2. De acuerdo con los objetivos:  
se desconoció el potencial de guerra del enemigo y sus aliados.*
- 3. De acuerdo con la conducción a la que sirve:  
la conducción estratégica militar no contó con IEN suficiente y oportuna.*
- 4. De acuerdo con la autoridad que la usa:  
el COMIL no requirió inteligencia oportunamente.*
- 5. De acuerdo con la responsabilidad de producción:  
los EMG de las FFAA aportaron toda la IEN disponible aunque parcializada según su especialidad, el órgano de Inteligencia Estratégica Militar conjunto, -la Jefatura 2 Inteligencia del Estado Mayor Conjunto-, no estuvo preparado para la eventualidad.*

**6. De acuerdo con la oportunidad de producción:  
rige lo indicado en 1 b) 6.**

Los departamentos de Inteligencia, de los niveles estratégicos operacionales y tácticos superiores, hicieron lo que pudieron con los escasos medios puestos a su disposición, pero en general, en este conflicto, el esfuerzo de reunión lo dirigía quien tenía los interrogantes. La búsqueda la manipulaba quien tenía los medios, y la información era consumida tal cual se recepcionaba, o se analizaba de acuerdo con las necesidades del usuario mismo.

Los graves problemas, que se plantearon a la conducción cuando sus EEI no fueron contestados adecuada y oportunamente, motivaron que en su memorándum del 17 de mayo de 1982, el CFAS, dijera refiriéndose a Inteligencia: *No satisfizo en el más mínimo grado las necesidades básicas de las operaciones.*

## **Departamento Material A-4**

Jefe: Com José D Marcantoni

### **Situación inicial**

Al no existir un planeamiento logístico que determinara las provisiones necesarias en cantidad, tipo y oportunidad adecuados al lugar donde se iba a operar, se desarrolló un planeamiento inmediato, basándose en el plan AIKE 82 que no satisfacía en su totalidad el empleo de los medios aéreos desde el continente.

Esta situación se planteó porque si bien el lugar de asiento era similar al del plan AIKE 82 (BAM SJU, SCZ, GAL, CRY: TRE) con el agregado de GRA, el tipo de armamento a utilizar no era el mismo. Se presentaron deficiencias de elementos de supervivencia en el mar, falta de experiencia en la utilización de tanques portantes como los de 1700 litros en avión **M-5**, que obligaron a realizar modificaciones sin las suficientes comprobaciones.

Cabe agregar, que si bien la Guarnición Militar MLV no pertenecía orgánicamente a la FAS, sí llegó a tener dependencia casi total del sostén logístico que tuvo que ser realizado mayoritariamente por medio aéreo, sin un planeamiento previo.

La situación, permanentemente variable, trajo aparejado un sinnúmero de requerimientos nuevos e imprevistos que se trató de obtener por cualquier modo, sin reparar costos para satisfacerlos en cantidad y oportunidad, no así en calidad.

## Situación durante el conflicto

### Material aéreo:

El material aéreo superó ampliamente las expectativas de rendimiento a pesar de operar en la mayoría de los casos en condiciones límites y exigidos al máximo en su capacidad.

Salvo algunos porcentajes de fallas consideradas aceptables, se puede afirmar que el desempeño del personal de mantenimiento y el rendimiento de los aviones fue óptimo.

No obstante es necesario resaltar las deficiencias encontradas, los errores cometidos y los aciertos que puedan ser utilizados como elementos de juicio en el futuro.

### Deficiencias:

1. No contar con suficiente equipamiento de apoyo que permitiera la operación de los sistemas de armas desde diferentes BAM.
2. Falta de equipamiento del sistema de navegación Omega en los aviones **A-4B** que obligó a su instalación en el Área de Material Río IV durante las operaciones, ya que el mismo era de fundamental importancia para las misiones que se desarrollaban.
3. Insuficiente cantidad de tanques lanzables en aviones **M-5** y **M-III**, en aviones **A-4C** y **A-4B** Y en aviones **MK-62**, necesarios para aumentar la autonomía.
4. En los aviones **MK-62** no disponer de codificador de altura y radar meteorológico similar al instalado en sólo uno de ellos.
5. En los aviones **M-5** no tener el arrancador autónomo, lo que trajo aparejado una servidumbre de equipos de arranque a aire, no disponibles en cantidad.
6. Falta de contramedidas electrónicas y contramisiles en todos los aviones que operaron y que hizo aumentar la cantidad de derribos.
7. No tener perfectamente definido los procedimientos y no contar con los medios suficientes para el tratamiento anticorrosivo de los aviones cuando se opera a baja altura sobre el mar.

- 8) Tener adiestrado un escuadrón aeromóvil no es suficiente para la operación de un sistema de armas, y si bien ha resultado en operativos de corta duración, en periodos de más de dos meses demostró que es insuficiente.
- 9) El cambio de un sistema de armas de una BAM a otra después de dos meses, trajo aparejado una disminución del mantenimiento de aviones, un mayor porcentaje de fallas y mayor tiempo de preparación, ya que se sumó el problema del traslado de material, instalación y adecuación del mismo como también el del personal.

### **Armamento:**

Este fue uno de los problemas más importantes que hubo que resolver debido a la total ineptitud del armamento de que se disponía para operar contra buques.

Esto trajo aparejado que se buscaran soluciones variando los tiempos de armado de espoletas y retardos para mejorar la aptitud del material de que se disponía.

La falta de conocimiento del tema y la ausencia de ensayos hizo que las modificaciones efectuadas no dieran el resultado que se esperaba.

Posteriormente, con elementos aptos provistos por el fabricante y analizados con mayor profundidad, se comenzaron a obtener resultados satisfactorios, pero siempre con un porcentaje elevado de fallas que en el futuro se deberá analizar.

### **Infraestructura:**

Una de las soluciones fue la utilización de las planchas de aluminio disponibles para efectuar prolongación de pistas, ampliación de plataformas, refugios, caminos y zonas de configuración de armamento de los diferentes sistemas de armas.

## **Departamento Comunicaciones A-5**

Jefe: V com Antonio Maldonado

### **Personal**

El personal de radiooperadores asignados al CFAS provino de los distintos ámbitos de la FAA; por lo tanto, presentaba un espectro de conocimientos muy dispares entre sí.

Debido a esta situación, se impartió instrucción teniendo en cuenta los siguientes puntos:

- 1) Normas y procedimientos de comunicaciones a emplear en el campo táctico.
- 2) Operación del equipamiento Grinel.

Por lo expresado, las redes de la FAS no funcionaron a su máximo nivel de eficiencia desde el primer día de su instalación.

Cabe destacar la voluntad del personal de operadores para integrarse al sistema y asimilar los nuevos conocimientos.

## **Material**

La Red de Comando y Administración se instaló y operó de acuerdo con lo previsto en el **Plan de Campaña Básico** PC-CAE 82, excepto la BAM MLV:

El material para el resto de las redes fue distribuido de acuerdo con los requerimientos de los usuarios. Esto se debió fundamentalmente a:

- 1) En el CAE (Dpto Com) no se conocían los requerimientos de comunicaciones de los medios a desplegar por el CAD y CAT en el CFAS (especialmente se ignoraba el apoyo a brindar a los CIC y reabastecedores en vuelo).
- 2) El desarrollo de las operaciones impuso necesidades de comunicaciones no previstas.

Los requerimientos de último momento fueron satisfechos empleando el material previsto para el CFANO, al esfuerzo que realizó el departamento Comunicaciones del CAE para obtener el material solicitado y a la extraordinaria labor realizada por ENTEL.

El memorándum producido por el CFAS detalla una cantidad de deficiencias de material y procedimientos que afectaron al comando y control y que fueron el producto de la falta de coordinaciones, trabajo conjunto y doctrina adecuada.

## SECCIONES OPERATIVAS

### Sección Operativa de Superioridad Aérea e Interceptación (SOSAI)

Jefe: Com Tomás Rodríguez

Desde el inicio del EM de la FAS, y partiendo del tipo de confrontación que se avizoraba, la SOSAI ocupó un lugar destacado en el asesoramiento para tomar decisiones. Quedó a su cargo directo, la instalación, equipamiento y funcionamiento del puesto de comando y finalmente la planificación total de las operaciones ofensivas y defensivas.

Por la misma causa, absorbió algunas tareas inherentes a la SOAD, (Sección Operativa de Apoyo Directo), la cual no se llegó a constituir, dado que la escasez de medios aéreos determinó conveniente no dividir la unidad de control sobre los mismos. El posterior desarrollo de las operaciones confirmó esta apreciación, por lo entremezcladas y sin solución de continuidad de las misiones que podrían haber sido atribuidas a una u otra de estas secciones operativas, reafirmando así la conveniencia de unificarlas con el fin de mantener una visión general y constante de una situación en extremo fluctuante.

La carencia de una apreciación previa de las consecuencias que podrían derivarse de la ocupación de las islas; hizo que, a medida que la situación se fue agravando se produjeran sucesivos cambios de emplazamiento del puesto comando; provocados por la necesidad de integrar a los elementos del Comando de Defensa o por el crecimiento de los requerimientos del propio EM.

### Organización

Las necesidades emergentes de las operaciones hicieron que las responsabilidades de la SOSAI fueran progresivamente creciendo y asumiendo a la SOAD y algunas de la SODA. Ello se tradujo en una amplísima libertad de acción y rapidez de reacción en la utilización de los medios a disposición, acercándose sensiblemente al ideal de **flexibilidad y versatilidad** de una fuerza aérea.

No fue así desde el comienzo ya que al 2 de abril contaba con un solo oficial jefe y fue lenta y trabajosamente integrando sus cuadros, teniendo en varias oportunidades que desprenderse de algunos de sus miembros para cubrir necesidades de las BBAAMM.

## **Funcionamiento**

Esta sección operativa trabajó escalonando responsabilidades en dos niveles, uno planificador y otro de apoyo a las planificaciones.

Al nivel de planificación le correspondía directamente el análisis de aptitud y factibilidad de una operación o requerimiento operativo, así como la previsión de aviones a emplear tanto en tipo como en número, según el efecto que se deseaba lograr. Tal análisis, acompañado de la proposición resultante, de ser aprobado por el A-3, era presentado al comandante para, en base a su aceptabilidad, ser modificado o aprobado.

Al ser aprobado se transformaba en una misión que era puesta en funcionamiento por el nivel de apoyo a la planificación, el cual la volcaba en los formularios correspondientes y en los gráficos de misiones en ejecución, los transmitía a la BBAAMM que correspondiera, recibía el comprendido o los inconvenientes que éstas tenían para su ejecución y una vez confirmada transmitía tal información a MLV para su conocimiento y/o control de la operación.

Este mismo nivel de apoyo, mantenía el enlace constante con la isla o proveía el personal que desde la función de OCAT supervisaba, coordinaba o modificaba en última instancia la operación ya en plena realización.

El tiempo y la experiencia consiguiente determinaron la conveniencia que sea un número muy reducido y constante de personal el que entrara en contacto con las BBAAMM, y se desempeñara como OCAT. Ello eliminaba, por superfluas, las instrucciones y recomendaciones de forma, y facilitaba, dando confianza, el contacto entre las partes.

La creación de una sección operativa de análisis de las operaciones resultó de gran valor en cuanto permitía, al nivel planificador, desentenderse de tal actividad y sólo dedicarle un breve tiempo a escuchar las conclusiones ya alcanzadas por la mencionada sección, también dependiente del A-3 y en estrecho contacto de trabajo con la SOSAI.

La carencia de una adecuada inteligencia, tanto estratégica como táctica, y las necesidades surgidas de las operaciones hizo que esto fuera realizado por la SOSAI, restándole valioso tiempo para la planificación de las operaciones. Los interrogantes (EEI) que requerían respuesta eran de tal tipo que poco a poco, fue surgiendo el convencimiento, nacido de la experiencia, que la inteligencia de una fuerza aérea en operaciones debe estar en manos de personal del mismo nivel de conocimientos, experiencia operativa y capacidad analítica que el integrante de la SOSAI.

Las complicaciones iniciales en cuanto al manejo y utilización de los escuadrones aeromóviles, fueron rápida y felizmente superadas, gracias a la ágil comprensión del tema por el CODAZSUR que subordinó los medios a la FAS.

No fue tan fácil concretar el mismo esquema en cuanto al CAT, lo cual dificultó e hizo perder un valioso tiempo en los inicios del puente aéreo, llegándose posteriormente a una solución de compromiso que mejoró las operaciones de transporte. Se toca este tema debido a que cuando se dispuso de medios de transporte, sus operaciones eran coordinadas por la SOTA con la SOSAI para no entorpecer o dificultar las mismas.

De la experiencia recogida durante la ejecución de las OF de la FAS y específicamente en este TO se puede aseverar que:

- 1) Las tripulaciones deben estar adiestradas para poder operar en todo tiempo como asimismo realizar reabastecimiento aéreo nocturno.
- 2) Para dar mayor flexibilidad a una escuadrilla en operaciones contra buques y/o en vuelo a muy baja altura y a gran velocidad, debe adoptarse el empleo de tres aviones en lugar de la tradicional escuadrilla de cuatro.

Hasta aquí hemos visto los aspectos más importantes de la FAS pero para tener un panorama completo de su funcionamiento durante el conflicto, haremos someramente una incursión en cada uno de los departamentos de su EM y en las secciones operativas dependientes del A-3.

### **Sección Operativa de Exploración y Reconocimiento y Operaciones Aéreas Especiales.**

Jefe: Com Ronaldo Ferri

Surgió como consecuencia de la necesidad de contar con especialistas en E y R, fotografía y diversión. Del mismo modo se desarrollaron misiones de guiado de escuadrillas, retransmisores, transporte de tripulantes, carga, correo y sanitario.

Con fecha 14 de mayo de 1982 el CAE emite la OOP N° 04/82 creando el GERA 1 (Grupo de Exploración y Reconocimiento Aéreo 1) siendo unidad alojada de la IX Brigada Aérea y se le asignó responsabilidades en el TOAS hasta 300 MN de la costa desde el paralelo 39° S hasta el 56° S y contando para realizar su tarea con tres **F-27** facilitados por el CAT.

Siendo tan extensa el área y al ser afectado el jefe del GERA 1 al Cdo de las FAS, se utilizó material del Escuadrón Fénix para crear las áreas focales de



TRE, CRV; SCZ, SJU, GAL y con tres LR 35 destacados en GRA se cubrieron cuatro zonas dentro de las 200 MN Y hasta el paralelo 56° S.

Conforme a las necesidades de TO, se realizaron las siguientes tareas:

- 1°) Diversión.
- 2°) Guiado de Ellas.
- 3°) Exploración y Reconocimiento
- 4°) Retransmisor
- 5°) Transporte Aéreo:
  - a) Carga
  - b) Correo
  - c) Pax
  - d) Sanitario.
- 6°) Colaboración en B y S

Con el objetivo de lograr mayor comprensión en los resultados de las tareas, se pasa a continuación a analizar en detalle cada una de ellas.

### **Diversión**

En función del TO, el material de combate que disponía la FAS, su velocidad, autonomía y tamaño del eco que dicha aeronave producía en los radares enemigos, el **LR-35** resultó la aeronave civil más apta para esta tarea.

Procedimiento: luego de estudiar el lóbulo radar del enemigo, se ubicaban las coordenadas hasta donde se debía penetrar con el mismo nivel que utilizarían los aviones de combate. Desde allí se descendía hasta 1000 pies para luego realizar el regreso al mismo nivel hasta salir del alcance enemigo.

### **Guiado de Ellas**

Teniendo en cuenta que las Ellas de **A-4B** y **M-5** no disponían de ayudas tipo VLF/INS, los **LR-35** cumplían funciones de guía y en el caso del **IA-58** desarrollaban idéntica función los aviones Mitsubishi, ya que sus velocidades eran compatibles.

### **Exploración y reconocimiento**

En función de la amplitud de las áreas, se emplearon aviones **B-707**, **KC-130**, **C-130 H**, **F-27**, **LR-35**, **AC 690**, **TS 60**, **DHC-6** e inclusive **IA-58**.

Procedimiento: Se realizaron exploraciones sobre las rutas marítimas por las que navegaba el apoyo logístico del enemigo y en zonas costeras hasta 300 MN con circuitos acorde con la autonomía del material.

### **Retransmisor**

Por la distancia a la que se hallaban los blancos a atacar se debieron emplear aviones retransmisores con un OCAT a bordo. Se utilizaron para ello aviones **HS-125, LR-36A** y **F-27**. Las tareas de OCAT fueron realizadas por los vicecomodoros César Alejandro Torres y Arturo Enrique Pereyra, y el My Amando Nicolás Medina, totalizando entre todos noventa y dos horas de vuelo.

Procedimiento: en función de la ubicación estimada de los piquetes radar del enemigo y las zonas a atacar, se elegían las coordenadas para ubicar al retransmisor. Este recibía en VHF y transmitía en HF al A-3; e inversamente si era necesario cambiar el OM.

### **Transporte Aéreo**

El disponer de aeronaves rápidas y de la capacidad del **LR-35, AC-690**, etc, facilitó en gran medida una ajustada utilización de los otros medios de mayor porte (**F-27, F-28**, etc) redundando en una real economía de medios y con gran flexibilidad.

### **Sección Operativa de Búsqueda y Salvamento (SOBYS)**

Jefe: My Norberto Héctor Barozza

La sección se organizó a partir del 5 de abril 1982.

### **Organización**

El CFAS emitió el 8 de abril de 1982 una Directiva para todas las unidades dependientes. En la misma establecía claramente la organización, funcionamiento y tareas a realizar para la búsqueda, asistencia, y salvamento del personal y material en peligro (Directiva 01/82 - CFAS - Sistema de búsqueda y salvamento).

El 16 de abril el CFAS emitió el Plan de Operaciones y en el Apéndice N° 2 Búsqueda y Salvamento, del Anexo Delta Operaciones, actualizaba y reafirmaba

el contenido de la Directiva mencionada.

En el citado documento se previó la implementación de un sub centro para MLV, Ello no fue posible de concretar, por cuanto MLV ya contaba con su propio órgano en la materia, dependiente de otro comando. No obstante se trabajó en coordinación.

Por su favorable ubicación en cuanto a la distancia a las islas e infraestructura, el 10 de mayo de 1982 se creó el Subcentro Coordinador de Búsqueda y Salvamento ADO. Allí se destinaron dos helicópteros **S-61** con capacidad de rescate en el mar y tres aviones **MU-2/60** para búsqueda.

La SOBYS se organizó en base a una jefatura y a una sala de situación, a cargo de un oficial jefe y un oficial subalterno como auxiliar.

Para la asistencia de B y S en el mar, sobre las rutas de aproximación y retorno a los OOMM, se coordinó con la ARA la puesta a disposición de dos embarcaciones, en las cuales la FAA había instalado un radio faro y un VHF multicanal. Finalmente estas embarcaciones no se pudieron utilizar.

Por este motivo se estimó conveniente la instalación fija de dichos elementos en buques de búsqueda y salvamento, y el establecimiento de mejores canales de comunicación.

## **Desarrollo de las operaciones**

El seguimiento de las operaciones en desarrollo se realizó utilizando los mismos elementos con que contó el puesto de comando, con el agregado de algunos canales de comunicación propios y algunas graficaciones particulares.

Se emitieron treinta y seis órdenes fragmentarias que reflejaron la actividad realizada por la SOBYS, destacándose que cada misión de este tipo normalmente incluye varias salidas.

El detalle de las principales salidas fue:

30 de abril - Búsqueda de un helicóptero UH-IH del EA desaparecido al sur de Caleta Olivia, se lo encontró a las 14:10 horas del mismo día frente a puerto Nava a unos 200 metros de la costa. Tripulación y pasajeros fallecidos.

4 de mayo - Búsqueda del ARA Sobral, atacado en alta mar por helicópteros enemigos mientras buscaba la tripulación de un **MK-62**. Se destacó un **F-**

**27**, un **DHC-6** y un **Bell 212**. Se lo encontró el 15 de mayo a las 09:55 horas a 82,30 MN al sur de ADO, rescatándose dos heridos graves; se trasladó un nuevo capitán al mismo y se lo acompañó hasta la entrada de puerto. Luego se trasladó a ocho fallecidos a EPO, en **F-27**.

13 de mayo - Requiere Ejército colaboración para la identificación de posibles balsas a la deriva entre Mazaredo y cabo Blanco. En el lugar se identificaron lobos de mar y peñascos que parecían balsas, el 14 de mayo se verificó que las posibles balsas avistadas por el EA eran pequeñas embarcaciones de pesca con bandera argentina.

24/27 de mayo - Búsqueda del alférez Valko desaparecido con **IA-58** a las 15:30 horas en CRV: Se lo encontró a diez kilómetros al sur de Caleta Olivia sobre el mar a dos kilómetros de la costa. Había fallecido.

24 de mayo - Informa EA que el Subteniente Abraham se internó en la playa en la bajamar y al crecer el mar lo habría aislado de la costa. Se realizaron dos salidas de **S-61** y no se lo encontró. Al día siguiente se lo recuperó cerca de la playa, en proximidades de ADO.

28 de mayo - MLV solicitó rescatar de la base Calderón en la isla Borbón a dos tripulantes de **M-5** eyectados y cuatro tripulantes de ARA que no estaban en buenas condiciones físicas. Se envió sobre el crepúsculo un **DHC-6** y un **F-27** de apoyo, pero al llegar al OM no visualizaron la pista y no hicieron contacto con VHF. Regresan sin novedad.

29 de mayo - Se repitió la operación anterior tomando la previsión de llegar al OM diurno. Se evacuaron: oficiales de la Fuerza Aérea y de ARA. Además se trasladaron los restos del teniente Volponi.

6 de junio - En nueve vuelos de asistencia se evacuaron en helicóptero 131 heridos desde el buque ARA Bahía Paraíso a la BAM SCZ, mientras el barco navegaba de MLV a Punta Quilla (FAA-5, EA-68, ARA-58).

### **Rescate de tripulaciones**

En esta materia se pueden mencionar los siguientes hechos:

Cincuenta y siete tripulantes que no regresaron de su misión.

Dieciocho eyecciones.

De los pilotos no eyectados, cuatro llegaron por sus propios medios a

posiciones argentinas y siete fueron rescatados sin vida.

El enemigo rescató a tres pilotos argentinos.

Los helicópteros de MLV rescataron siete pilotos.

Las patrullas terrestres rescataron tres pilotos.

Todos los rescates planificados se concretaron con éxito.

### **Apoyo de otras fuerzas armadas**

La organización de B y S se estructuró teniendo en cuenta el cumplimiento de la responsabilidad de la FAA en la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves en todo el TO y las aguas jurisdiccionales.

A tal efecto se coordinó con la fuerza EA y con la ARA a fin de lograr la participación eficiente de otros medios de superficie en la realización de las tareas.

Se logró una adecuada coordinación y empleo que satisfizo los requerimientos formulados por la SOBYS. Se destacó el envío de patrullas terrestres en MLV hacia lugares de probable eyección de pilotos cuando no se pudo realizar la búsqueda con medios aéreos.

Se destacó la búsqueda de superficie efectuada por el Aviso Sobral a los tripulantes de **MK-62**, la del buque "Bahía Paraíso" al desaparecer el **C-130 TC-63** y la asistencia brindada a los pilotos eyectados en la zona de bahía Elefante por personal de la Base Aeronaval Calderón en la isla Borbón.

### **Tácticas empleadas durante las operaciones**

Con los medios asignados a B y S la única táctica posible para los aviones fue el vuelo bajo acompañado de un casi absoluto silencio de radio y para los helicópteros el vuelo de contorno, en lo posible en horas de poca luz (crepúsculos) o visibilidad reducida.

### **Sección Operativa de Transporte Aéreo (SOTA)**

Jefe: My Horacio A Oréfica

Durante el periodo comprendido entre el 2 de abril de 1982 al 30 de abril se

destacaron las siguientes actividades:

Del 2 al 4 de abril se determinaron las rutas de aproximación para el asalto aéreo a MLV Se realizó entrega, por desembarco, en el lugar seleccionado (AD MLV), proveyendo los ECTA y los ECCO.

Entre los días 4 y 17 de abril fueron asignados como medios de transporte a la FAS:

Dos **C-130 H**  
Dos **F-28**  
Un **IA-50 GII**  
Un **Merlin** sanitario

La circunstancia de no entrar en Puerto Argentino los buques de transporte, ELMA Córdoba y Formosa, en dos oportunidades, hizo que parte de la carga prioritaria de ambos tuviese que ser embarcada en los aviones que hacían el puente aéreo a MLV A efectos de agilizar dicha tarea los medios aéreos tuvieron dependencia directa del A-3, a través de la SOTA de la FAS, que:

Se constituyó en POTA (Puesto Operaciones de Transporte Aéreo).

Tuvo bajo control operacional a la terminal de carga de la IX Brigada Aérea.

Tuvo bajo control operacional al escalón de mantenimiento del GT 1.

Tuvo autoridad de coordinación con la MITA de CRV y con el COC de la BI IX.

La operación aérea de transporte se realizó durante las veinticuatro horas.

El alojamiento fue proporcionado por la IX Brigada Aérea aunque debido a los horarios de los vuelos y a la proximidad de los casinos con la pista y plataformas, el descanso en dicho alojamiento se consideró inadecuado para los tripulantes, por lo que el CAT gestionó los fondos necesarios para que ese personal se alojara en la ciudad de CRV.

Debido a la infraestructura del AD MLV y a su terminal de carga dicha tarea debió ser coordinada, siendo la SOTA de la FAS la autoridad que reguló los despegues y los tiempos en plataforma de MLV.

La magnitud de la carga que llegó al AD CRV hizo que amplios espacios

fueran utilizados como terminal aérea para palletizar y acondicionar los distintos elementos y si bien se llegó a trasladar entre CRV y MLV 120 toneladas diarias, la carga que arribaba a CRV superaba en cantidad a la que se podía trasladar a MLV.

El 13 de abril había acumulada en la terminal de carga 600 toneladas y el 15 de abril llegó a 900 toneladas. Se solicitó al CAT el traslado de la misma, cosa que fue realizada entre el día 18 y el 29 de abril. El 29 de abril no quedó material y equipamiento para ser trasladado a MLV: motivo por el cual los medios de CAT destacados en CRV replegaron a PAL.

El 30 de abril arribaron a CRV los **KC-130 H** asignados a la FAS.

El 10 de mayo de 1982 se constituyó el Grupo 1 de Transporte Aéreo como unidad alojada dentro de la IX Brigada Aérea con material **C-130** en número variable que a partir de esa fecha hasta el día 13 de junio de 1982 satisfizo los requerimientos de:

Vuelos en el continente relativos al despliegue y/o redespliegue de los escuadrones aeromóviles de la FAS.

Vuelos de traslado de personal y carga en el puente aéreo CRV-MLV

El material **KC-130** tuvo dependencia directa del comandante de la FAS a través de los organismos operaciones de cada una de las unidades desde las cuales operaban.

El material mencionado estuvo basado en GAL, SCZ, SJU Y CRV no obstante haber sido dispersado por razones de seguridad a PAL, TRE y NEU en distintas ocasiones.

Las misiones de dicho material fueron inmediatas. Dado su sistema de comunicaciones, el A-3, a través de la SOTA de la FAS, ordenó misiones de reabastecimiento sucesivas manteniendo a las aeronaves citadas en vuelo hasta nueve horas.

## **Sección Operativa de Vigilancia y Control Aéreo (VYCA)**

Jefe: Com Enrique Saavedra

En general la actividad de radar en la FAS se realizó a través de los medios pertenecientes al Grupo 2 de Vigilancia y Control Aéreo que fueron asignados de la siguiente manera:

Un radar móvil en los siguientes sectores de defensa aérea (material Westinghouse AN/TPS 43 - W 430):

CRV  
GAL  
GRA  
MLV

Posteriormente se agregaron, bajo control operacional de la FAS y operados por personal de FAA, cuatro radares Cardion MK II Alert pertenecientes al EA, los que fueron instalados en las siguientes bases aéreas:

BAM Malvinas  
BAM San Julián  
BAM Santa Cruz  
IX Brigada Aérea - Como repuesto y pañol del de MLV

Así distribuidos permitieron el control de los vuelos, prácticamente en toda la costa y zona de responsabilidad y el apoyo para el cruce entre las islas y el continente. A media y baja altura permitieron llevar actualizada la situación aérea en general y particular en cada base, dentro de sus respectivos alcances.

El uso dado al radar, en general fue de detección, identificación, apoyo al control del tránsito aéreo y apoyo a las misiones de combate. El radar de MLV sumó a esas tareas las de guiado táctico, apoyo en combate aire-aire y en una función atípica, detectando buques enemigos.

### **Despliegue de las unidades de combate en el continente**

En el Plan de Operaciones N° 2/82 "Mantenimiento de la Soberanía", Anexo Charlie, originalmente los medios de combate desplegarían a:

A la BAM Trelew (Chubut) se trasladaron seis aviones **MK-62 Canberra**, provenientes de la II Brigada Aérea de Paraná.

En la IX Brigada Aérea, ubicada en Comodoro Rivadavia (Chubut), se concentraron el escuadrón de transporte integrado por siete aviones **C-130H** y dos **KC-130**, el Escuadrón Fénix con cinco aviones **Lear Jet LR-35**; el escuadrón de búsqueda y salvamento con aviones **F-27**, **DHC-6** y helicópteros y un escuadrón de caza interceptora compuesto por cuatro aviones **Mirage M-III E** y cuatro **M-5**.

En la BAM San Julián (Santa Cruz), un escuadrón de caza y bombardeo, formado por quince aviones **A-4C Skyhawk**.



A la BAM Santa Cruz, fue trasladado un escuadrón de ataque, con ocho aviones **IA-58 Pucará**, proveniente de la III Brigada Aérea de Reconquista.

En la BAM. Río Gallegos, (Santa Cruz), se concentraron dos escuadrones de caza y bombardeo, conformada por diez aviones **A-4B** y seis **M-III**.

A la BAM Río Grande (Tierra del Fuego), fueron trasladados ocho aviones **M-5 Dagger**, de la VI Brigada Aérea.

A la BAM Malvinas doce **IA-58 Pucará**.

A lo largo del conflicto se fueron sucediendo modificaciones en la distribución y cantidad de aviones de acuerdo a la evolución de los acontecimientos.

### **Desde el norte**

Aviones de transporte B-737 de la empresa Aerolíneas Argentinas operando desde la base de EZE.

Aviones BAC-111 de la empresa Austral, operando desde Aeroparque.

Ambas compañías participaron hasta el 1º de mayo con vuelos de cabotaje al TOS.

### **Extracto del Informe del Brig Castellano**

*Ante la certeza de una inminente confrontación y con el objeto de preservar el material aéreo Pucará, decidimos establecer una base de redespiegue, en el interior de la isla para lo cual, procedimos al reconocimiento en helicóptero de las pequeñas pistas existentes, seleccionando la ubicada en la zona de Darwin - Goose Green por estar próximas a Puerto Argentino y a su vez retiradas de la costa, dificultando el posible ataque vía marítima.*

*Es designando como jefe de la misma el Vcom Pedrozo, quien de inmediato se abocó a la organización y emplazamiento de los medios disponibles, realizando todo el despliegue por medio de helicópteros, dado que no se contaba con caminos adecuados.*

*Promediando el mes de abril, el Gral Menéndez, acepta la sugerencia de formar un Comando Conjunto, para lo cual asignó a las tres fuerzas un edificio en la localidad de Puerto Argentino que en tiempos de paz servía de alojamiento al personal de alumnos del interior de las islas.*

*A la Fuerza Aérea se le asigna la planta alta, donde se contaba con locales que nos permitieron instalar con cierta comodidad y funcionalidad el Puesto de Comando, el Estado Mayor, el CIC y la Central de Comunicaciones, disponiendo además de dos pequeñas habitaciones para alojamiento.*

*A partir de ese momento, nuestra dependencia administrativa y funcional era con el comandante conjunto, aunque operativamente, manteníamos una fluida comunicación con el Comando de la FAS a efectos de canalizar los requerimientos.*

*De acuerdo con la evolución de la situación la Fuerza Aérea dispuso para mayor seguridad, trasladar el radar Westinghouse a un nuevo emplazamiento en el pueblo, dejando en las inmediaciones del aeródromo un señuelo, que pronto fue destruido por el viento.*

*Como desde el primer momento la conducción terrestre tomó conciencia de la importancia que tendría mantener operativa la pista, aceptó la sugerencia de asignar efectivos calificados del Ejército para que se encargaran de la defensa de la zona.*

*Asimismo se ordenó la creación de la Central de Operaciones de AAe Conjunta(única arma que operó realmente en forma conjunta) asignándose prácticamente casi todos los medios de artillería antiaérea a la defensa de la BAM Malvinas.*

*Esta decisión fue clave para disuadir al enemigo, dada la efectividad del formidable anillo de fuego constituido, que nos permitió mantener el aeródromo operativo hasta el último día.*

*El 19 de abril, arribó un grupo humano singular, eran diecinueve civiles acompañados por el My Rubén Fernández, el SM Ocampos y un selecto núcleo de suboficiales. Se trataba de los radioaficionados pertenecientes al Radio Club Córdoba y Carlos Paz.*

*A partir del 7 de mayo, por razones obvias, el personal civil desplegado fue reemplazado por personal militar superior y subalterno, quienes continuaron desempeñándose brillantemente hasta el final del conflicto.*

*A medida que pasaban los días, la situación logística se ponía más comprometida particularmente porque el bloqueo impuesto por el enemigo era cada vez más severo, consecuencia de ello, nuestra guarnición era abastecida prácticamente por modo aéreo ya que el marítimo resultaba muy riesgoso y había desaparecido.*

*Los vuelos de adaptación y reconocimiento del objetivo: - La FAS,*

*creriosamente previó y ejecutó durante el mes de abril, vuelos de navegación oceánica y reconocimiento de la zona por parte de los pilotos de combate, a efectos de familiarizarlos con el futuro teatro de operaciones.*

*Gracias a esta disposición, casi diariamente éramos visitados por los aviones A4-B/C y los M-5 Dagger, los cuales en una pasada baja a modo de saludo, nos alentaban preanunciando que a la hora de la verdad no estaríamos solos.*

*A fines de abril, se presentó en Puerto Argentino el comandante de la FAS, Brig Crespo, para desde aquí seguir las alternativas de un ataque previsto a buques enemigos, en las inmediaciones de Georgias.*

*La operación iba a ser realizada por una Ella de Canberra apoyada por un C-130, que se adelantaría como explorador meteorológico. Dicha Ella al regreso debía aterrizar en Puerto Argentino.*

*Por encontrarse las Georgias con condiciones meteorológicas adversas, la misión no se pudo cumplir, regresando los bombarderos en vuelo directo al continente.*

## **El despliegue y las actividades de la Artillería Antiaérea**

El personal y medios más importantes de la AAe estaban en su asiento de paz: BAM MDP.

El Escuadrón 1 de AAe disponía de las siguientes baterías:

2ª Batería de 35mm Superfledermaus con cañones Oe 35mm

3ª Batería de 35mm Superfledermaus con cañones Oe 35mm

4ª Batería TCM 20mm

5ª Batería de 35mm disminuida a sólo dos cañones

El día 2 de abril de 1982, a las 20:00 hs, antes de recibir la orden de despliegue, las baterías y su personal estaban en condiciones de iniciar el movimiento con repuestos, municiones y equipos personales.

Se completaron las dotaciones de personal ordenando la presentación de los oficiales y suboficiales que estaban afectados al curso de operadores del sistema de armas Roland. El personal técnico trabajó intensamente durante toda la jornada y aproximadamente a las 19:00 hs se terminó con los ajustes y calibraciones de la central de tiro Superfledermaus de la 2ª Batería.

El 4 de abril a las 12:00 la BAM MDP recibió la orden de operaciones del Comando Aéreo de Defensa. El jefe de unidad comodoro Luis Fabián Tolaba, convocó a los jefes de subunidades a una reunión inmediata, concurriendo:

- Jefe del I Escuadrón, mayor Hugo Alberto Maiorano
- Jefe 5ª Batería, capitán Luis Guillermo Martínez
- Auxiliar 2ª Batería, 1er Ten Edgardo Gibaeaud
- Jefe 3ª Batería, 1er Ten Oscar Humberto Spath

La orden de operaciones disponía el siguiente movimiento de baterías:

- Una batería Superfledermaus con cañones Oerlikon 35mm al aeropuerto Puerto Argentino procedente de la 1ª Batería.
- Una batería Superfledermaus con cañones Oerlikon 35mm a la BAM GAL.
- Dos cañones Oerlikon de 35mm a la BAM GAL procedente de la 1ª Batería.
- Una batería TCM de 20mm a la IX Brigada Aérea CRV.

El jefe de la BAM MDP dispuso que la 3ª Batería, con el personal que había realizado el curso de Roland, se destine a Puerto Argentino por ser la dotación con mayor experiencia. Con estas disposiciones no era necesario recurrir a reservas.

Pese a que en los planes no se disponía que el jefe de escuadrón participara en el despliegue, a su pedido, el My Maiorano fue designado jefe del contingente. En la reunión se analizó a fondo el Anexo a la Orden de Operaciones que trataba la capacidad aérea del enemigo, en especial el *British Aerospace Sea Harrier*.

El día 4 a las 20:00 hs se recibió el mensaje que fijó el día 5 como fecha de despliegue. Se elaboró un plan de embarque en aviones **C-130**. Para ello se debió tener en cuenta: el armamento, centrales de tiro, generadores, munición, vehículos, carpas, enmascaramiento, motogeneradores, compresores, equipos de mantenimiento, abrigo extra, elementos de primeros auxilios, etc. Se completó la asignación de armas de puño, fusiles FAL, pistolas de señales y granadas antipersonal.

El 5 de abril a las 13:00 hs aterrizaron dos **C-130** y comenzó el despliegue, decolando ambos a las 13:40, uno con destino a Malvinas y el otro a Río Gallegos. En el que tenía por destino a Puerto Argentino se cargaron los dos cañones Oerlikon de 35mm, cuarenta cajones de municiones, carpas, lona tapa carga y ocho hombres con equipos. El personal se distribuyó sobre el material, dado el escaso espacio disponible. Un típico traslado de guerra.

Al arribo, en MLV se comenzó la descarga del material. El día era poco ventoso, con sol y baja temperatura. El material quedó inicialmente acomodado sobre la plataforma, próximo a la torre de vuelo, colocándose la munición sobre un parche de pasto.

Se analizó la corrida probable de ataque, la proveniente del sector Este, coincidente con el sentido de la orientación de la pista y se fijó como punto de referencia el faro náutico Penbroke.

El análisis determinó que ese sector debía ser defendido por la batería con mayor potencia de fuego, la 3ª, y completar el dispositivo con la batería de 20mm Rheinmetal (RH), proveniente de Río Gallegos, que estaba emplazada desde el día 2 de abril al mando del 1er teniente Alberto Dalves.

Se reconoció terreno blando y húmedo al punto de encontrar sectores intransitables. El trayecto (guiados por un baqueano y el 1er Ten Dalves en un Land Rover alquilado), terminó con un empantanamiento que obligó a continuar el reconocimiento a pie. A consecuencia de ello, se decidió ubicar zonas más elevadas y secas. Se encontró un sector apto de 300 por 200 m, con visibilidad en los 360 grados, quedando el problema reducido a buscar el camino de acceso más fácil. La ruta fue a través de la pista, accediendo por la cabecera 27.

No se disponía de alojamiento, de modo que la batería se acomodó en carpas próximas a la terminal aérea.

Se decidió poner en posición a las piezas de tal manera que no produjera superposición con las armas de otras fuerzas y que los sectores asignados cubrieran los 360 grados.

La munición asignada fue de 15.000 disparos para las armas de 35 mm, y una cantidad similar para las de 20 mm (a la batería emplazada en Darwin se le asignaron 20.000 disparos).

El Puesto Comando (PC) de la batería RH, desde donde se operaba el radar ELTA de vigilancia local, se ubicó en un viejo bunker, depósito de munición de la artillería de costa que quedaba de la II GM.

La terminal aérea dispuso un local elemental, para las comidas de los oficiales y suboficiales, improvisado en una barraca de madera. Contaba con una cocina, despensa y dos pequeños comedores. Esa fue una solución durante las primeras cuarenta y ocho horas, compartiendo las facilidades con el personal de la terminal y del GOE. El personal de tropa recibía los mismos alimentos, pero racionaba en una carpa.

Esa misma noche se enfrentó el primer hostigamiento ambiental, descendiendo la temperatura abruptamente al caer el sol, el viento era fuerte y la sensación térmica muy baja. La carpa de alojamiento de la Armada se desplomó, no siendo posible rearmarla esa noche. Sirvió como refugio, permaneciendo el personal aferrado a la tela toda la noche para impedir que se volara. Ver salir el sol el día 6 de abril fue un alivio.

El 6 a las 08:45 hs aterrizó el segundo **C-130** trasladando la central de fuego, generadores, piezas de artillería y munición. Se transportaron 500 litros de agua potable envasada, alimentos y otras bebidas.

Se procedió de inmediato a ubicar las piezas. Las posiciones elegidas fueron en algunos casos soluciones de compromiso, pero no había otra posibilidad por falta de tiempo y de maquinaria para desarrollar una infraestructura ideal.

El mismo 6 a las 15:00 hs se completó el emplazamiento de la central de fuego, fijándose la posición definitiva a 300 m de la cabecera 27, 1.500 m al oeste del faro Penbroke, a 300 m del mar del Norte y 300 m del mar del Sur.

Se debió al armar una carpa refugio para el servicio de las armas, se reforzaron las entradas y se calafateo toda abertura para evitar que el viento se embolsase y quebrase la tela.

Ese día se dio la última prioridad a las necesidades alimenticias, de modo que se racionó al anochecer alimento que correspondía al desayuno.

El 7 de abril se mejoraron las posiciones, y a las 11:45 hs aterrizó el tercer vuelo de **C-130** con más cañones, víveres y un imprescindible jeep.

Las temperaturas nocturnas eran cada día más bajas. Antes de acostarse se preparaban las camas de todo el personal, sin distinción de jerarquías. Como método para no perder calor, se colocaban una bolsa de residuos para envolverse los pies. Al amanecer, la helada que traspasaba el techo y sobretecho de la carpa, blanqueaba las mantas gruperas que cobijaban a los artilleros. El jefe de batería llegó a la conclusión que era imprescindible construir un refugio. En la aldea capital se surtieron de durmientes de quebracho (de la planta de Gas del Estado), tablones de pino, chapas galvanizadas y caños. Al regreso fueron interceptados por el general Menéndez, quien increpó al grupo y los instó a reponer el material. Al cabo de varias confusiones, el grupo terminó llegando a la batería apoyado por un Unimog de EA conducido por un subteniente, con todo el material.

La batería estaba en una península angosta rodeada por playas, siendo fácil aislarla de Puerto Argentino. Se tomaron medidas para disponer una defensa de las posiciones hasta tanto se recibieran refuerzos.

El 9 de abril, se aprovechó para fortificar las posiciones construyendo parapetos con troncos y bolsas de arena. Se continuaron los reconocimientos del sector, incluyendo el faro, que contaba con equipos de radio, comunicaciones y teletipo.

La tensión eléctrica no era la adecuada y se decidió restringir el uso de la energía.

El jefe de escuadrón dispuso una reunión en la sala de situación de la terminal aérea, analizándose los siguientes puntos:

- a) posiciones seleccionadas para las baterías, ventajas y desventajas.
- b) mejora de las posiciones
- c) adecuación del alojamiento, refugios de personal, depósitos de racionamiento y organización del descanso
- d) adiestramiento de los operadores a los ecos fijos
- e) mantenimiento de piezas de artillería
- f) alternativas para evitar AMICIDE<sup>4</sup> (blue on blue) o fuego propio o amigo sobre aviones propios

El cuadro de situación había sido analizado con el jefe del Componente de la Fuerza Aérea. La pista era primordial para el abastecimiento de la guarnición, puerta de entrada al movimiento logístico.

Desde que se declaró la zona de exclusión cada aterrizaje de una aeronave implicaba darle una cobertura antiaérea hasta el momento del despegue. Posteriormente los aviones se pegaban a la superficie del mar para evitar ser detectados.

Estos factores obligaron a tomar conciencia del enorme peso que caía sobre el rendimiento de las baterías antiaéreas.

Una de las falencias que se sufría era la falta de cartografía, la que se suplió de manera rápida requiriendo a la Secretaría General de Gobierno cartas planimétricas de origen británico.

El 11 de abril la jornada se dedicó a mejorar las condiciones de los refugios: el personal superior y suboficiales antiguos pusieron especial cuidado en atender las necesidades del personal de tropa, dieciséis soldados de dieciocho a diecinueve años, sin experiencia de despliegue y actividad en campañas, implican un cierto riesgo si decaía su moral. Para evitar situaciones no deseadas, por expresa disposición, las actividades del personal de tropa debían ser en equipo con

<sup>4</sup> AMICIDE Derribo avión propio

suboficiales y oficiales.

Se encontró una solución a la forma de construir refugios-alojamiento para el personal. Se perforó una duna de arena con una topadora, preparándose un piso con durmientes de punta y tablones atravesados. La entrada se hizo hacia el oeste, mirando a la torre de vuelo; el techo se improvisó de tablones con chapas de zinc agregándosele otras sobrantes de la pista provisoria (panal de abejas, de aluminio). Finalmente se les adicionó una capa de arena que lo mimetizaba con las dunas circundantes. Se consideró esto como un diseño que garantizaba aislamiento térmico, carente de excesiva humedad y donde se podía cocinar. El límite fue la obtención de los materiales.

El 12 de abril se continuó con el ajuste de los cañones, arribando los últimos componentes. Se hizo tiro con radar sobre un globo y con Tracker, constatándose la velocidad de los tubos.

Para solucionar los problemas de higiene se construyó una habitación de reducidas dimensiones (tres por dos metros) vecina al refugio, para bañarse y lavar la ropa. El lava-secarropas fue encontrado en el faro.

El 13 de abril, el jefe de escuadrón ordenó una reunión para actualizar la situación. La sensación de que se produciría el combate se acentuaba. La orden recibida del brigadier Castellano era asegurar la operación las veinticuatro horas.

El 14 de abril se observó, en el aeropuerto, un embarque de pasajeros locales en aviones de la FAA hacia el continente.

Mientras el clima continuaba desmejorando, fuertes vientos arrachados y temperaturas bajo cero, obligó a reponer la arena sobre los techos de los refugios.

En esa fecha se combinó con la artillería de campaña de EA (cañones Otto Melara) la posibilidad de que ante un desembarco en el sector, éstos cubrieran las posiciones y se facilitara una operación de retirada hacia el aeropuerto.

Se armó una tienda para alojar el radar; éste era el centro de operaciones de la batería. También servía de alojamiento para el jefe y los operadores. Se lo protegió con bolsas de arena hasta una altura de dos metros. Esta mejora permitió a los operadores de radar y computador estar más protegidos contra las inclemencias del tiempo, y estar durante las veinticuatro horas en condiciones de operar.

El personal de sanidad que hizo una visita para constatar el estado de salud de los efectivos, nos comunicó que una mina antipersonal, enterrada en la playa, estalló causando la amputación de una pierna a un cabo de ARA, prohibiéndose el acceso a la playa. Asimismo durante la visita se evaluaron las instalaciones para



anexar un puesto de socorro, medida conveniente por el aislamiento que se produciría durante cada ataque aéreo.

El 17 de abril arribaron seis secciones de proyectiles Tigercat y nueve Skyguard de Ejército. Dos secciones Tigercat y una Skyguard tomaron posición en la zona del aeródromo para completar la protección del sector.

El brigadier Castellano mandó informar la técnica de ataque británico para tenerlo en cuenta en los planes de fuego -un avión guía con un misil antirradar es seguido por los aviones caza bombardero- se debía programar **no enganchar** al avión guía hasta que no estuviera a distancia de fuego. La misma operación se mantendría ante un ataque de helicópteros.

El 18 se asignó el corredor de entrada y salida (20 Km x 1800 m de altura). Para cumplimentar los turnos de operaciones en la batería se fijaron las siguientes pautas: el radar debía funcionar las veinticuatro horas y entrar a mantenimiento cada cuarenta y ocho. Los cañones debían estar siempre con los generadores calientes y con el abastecimiento de munición completo. La información meteorológica debía actualizarse en forma horaria. En caso de alarmas, el total de la dotación pasaba a servicio operativo. Durante las horas nocturnas, en cada cañón permanecía un **imaginaria** atento a las comunicaciones y responsable de mantener en temperatura los generadores.

El 19 de abril se inició una prueba de enganche con aviones **Canberra**, ajustándose en dicha operación el desplazamiento de los sensores. Se cerró el día con una práctica de tiro hacia un globo, y tiro terrestre sobre una isla; con resultados satisfactorios.

El 20 de abril la batería realizó un nuevo ejercicio de tiro con excelente resultado.

A las 17:00 hs el brigadier general Basilio Lami Dozo, acompañado por el comodoro Tolaba, recorrieron las posiciones y recibieron los requerimientos urgentes del escuadrón.

El 21 de abril se continuó ejercitando al personal, practicándose enganche visual con la mira XABA.

El 22 de abril se preparó un nuevo refugio, dada la experiencia adquirida, el trabajo se hizo más fácil y rápido. El refugio era similar al anterior, pero de mayores dimensiones (ocho por ocho metros) adosándosele en la parte superior un mirador tipo mangrullo, accesible desde el interior, con capacidad para que dos hombre hicieran vigilancia hacia el exterior. .

Misiles Tigercat del EA se emplazaron a 200 m al sudeste de la batería.

El 24 de abril, durante una operación, se quemó un transformador del director de tiro Superfledermaus, por cuya causa sus dos cañones quedaron reducidos a armas autónomas. El SP Ledesma detectó que el elemento fallado no tenía repuestos. Se dispuso que el transformador fuera removido y que el suboficial lo trasladase al continente para su reparación. La intranquilidad de dejar un equipo fuera de servicio motivó al SP a buscar soluciones no ortodoxas, junto al jefe de Batería y al SA Alasino. Se desarmó parte del equipo, tomándose energía de distintos transformadores para equilibrar la faltante, consiguiendo poner en actividad la central de fuego. La limitación se producía en el momento de energizar, ya que se quemaban los fusibles; al reemplazarlos se normalizaba el funcionamiento. Fue una solución de emergencia.

El 25 de abril el viento voló una carpa, rajando la tela de otra. Se recuperaron los elementos pero se perdió confianza en el material.

El 26 de abril se incorporaron a la posición dos enfermeros y dos camilleros, se siguió mejorando los refugios y el puesto comando. Como novedad se incorporó una mira de calor residual. En este mismo día, hubo dos alarmas rojas.

El 27 de abril a la 01:00 hs se produjo otra alarma roja. Se comunicó que se sospechaba que habían desembarcado sesenta comandos en gomones, posiblemente con fines de sabotaje. Los cañones Otto Melara del EA hicieron fuego sobre las playas ubicadas al sur de la posición. La incursión no fue confirmada.

A las 23:30 hs el operador de radar, CP Cardoso, dio la alarma de dos ecos a cinco kilómetros de distancia y un tercero fuera de alcance de fuego. Se ordenó a los jefes de piezas 303 y 304 que cargaran, quitaran seguro y pasaran a tiro automático. El jefe de batería esperó que el blanco se acercara a distancia de tiro y se encendiera la luz **Target on Range** para oprimir el botón de **fuego**.

El CP Molina desde la batería, el vicecomodoro Zeoli y el 1er teniente Luis Paris desde la torre de vuelo, observaron una bola de fuego caer en la dirección del tiro sobre el mar.

El 28 de abril se recibió una alarma roja (ataque aéreo). El sistema Skyguard de Ejército informó que tenía ecos en el sector sur. La batería enganchó un eco alejándose a cincuenta metros/segundo, hizo fuego el cañón 304 del CP Molina sin efecto.

A las 05:00 hs se declaró una falla en el radar en su función de director de tiro, siendo el rendimiento normal en la función de vigilancia, girando **loco** en el movimiento azimutal sin poder operarlo manualmente. El viento era fuerte, 81

km/h.

El jefe de escuadrón informó que se observaban lanchas de desembarco y catorce móviles aéreos (probablemente en el radar VYCA). A las 21:00 hs se alertó sobre un desembarco de Comandos.

A las 15:00 hs se informó que las operaciones de **F-28** quedaban suspendidas y los vuelos reducidos a los tácticos de **C-130**.

A las 19:00 hs se observaron luces en el islote norte, lo que obligó a la batería a poner en práctica las medidas de defensa previstas: tres sectores para las piezas y un pelotón de choque al mando del alférez Iraizoz, con el cabo Martínez como auxiliar para contrarrestar una incursión.

Cada cañón tenía un sector de defensa propio que cubría posibles avances del enemigo desde las playas y un sector compartido entre los 60° y 120° O en dirección al faro (pieza 303 entre los 330° O y los 60° O y la pieza 304 entre los 120° O y los 200° O).

Así se entró al 30 de abril, en un estado permanente de alerta. La posibilidad de entrar en acción era bienvenida, las tensiones iban disminuyendo. Se repasaron todos los procedimientos, inclusive los de evacuación de heridos. No había movimientos imprevistos.

La motivación se había incrementado al máximo. Al declararse la zona de exclusión se dio una relevancia absoluta a la pista para la supervivencia de la guarnición. Siendo las 04:00 hs se observó un helicóptero en el sector norte, adquiriéndoselo visualmente por falla del radar, sin hacer fuego por hallarse fuera del alcance.

A las 10:00, se produjo el primer riesgo de abatir un avión por fuego propio. Una sección de Aermacchi 339 de la Aviación Naval aterrizó sin preaviso, quedamos preocupados por el riesgo de AMICIDE (derribo de avión amigo). El jefe de escuadrón lo señaló al CIC. Hay mucho escrito sobre este peligro que costó tantas tripulaciones desde la Primera Guerra Mundial. Enfrentó mandos, creó desconfianza y comprometió operaciones.

Dichas aeronaves no fueron abatidas porque la velocidad no los confirmaba como aviones *Harrier*, observándose en la aproximación final que tenía el tren de aterrizaje desplegado. Se los mantuvo enganchados hasta el contacto con la pista por los Skyguard y los cañones de 20mm. y 35mm. El puesto comando que era ocupado por el mayor Maiorano y el capitán Savoia, fue destinado al estado mayor del brigadier Castellano.

Al atardecer se recibió la visita del jefe de la BAM MLV comodoro Destri, acompañado por el periodista Nicolás Kaszansew, le otorgaron alojamiento para el reportero por las horas subsiguientes. Al oscurecer, se informó que quedaba prohibido el ingreso y egreso al AD de vehículos y tropa. Y durante la noche, no se registraría ningún movimiento de aviones, se consideraría toda aeronave que se acercara como enemiga.<sup>5</sup>

## **El orden de batalla inglés**

### **Los objetivos del Almirantazgo**

Si bien las fuerzas armadas británicas no habían sido empleadas independientemente desde la crisis de Suez, en el año 1956 se encontraban preparadas debido a sus obligaciones en la Alianza Atlántica ya su propio conflicto en Irlanda del Norte.

Sin embargo, el rol que la Royal Navy tenía en la OTAN había ido en detrimento de las aspiraciones del Almirantazgo. Como bien es sabido, la concepción estratégica de las fuerzas de Europa Occidental es defensiva y a Gran Bretaña se le había asignado la responsabilidad de la disuasión estratégica con los sistemas de armas Polaris y Trident, idea en la cual los portaaviones no tenían mucho sentido.

Pese a todo la Royal Navy defendió la existencia de los portaaviones, justificándolos en la guerra antisubmarina como portahelicópteros, hasta que tanto el avance de la técnica como las limitaciones presupuestarias, dieron auge como arma más disuasiva al submarino nuclear. Por esta razón, el portaaviones *HMS Invincible* estaba próximo a ser vendido a Australia. Con respecto al *HMS Hermes*, se tenía previsto su desguace, y dos naves gemelas se desprogramaban en los astilleros británicos. Junto con los portaaviones, un número significativo de buques de superficies serían alcanzados por la reducción, pasando de sesenta y seis a mediados de 1981, a cuarenta y cuatro en 1985.

El primer buque afectado por esta política fue el *Endurance* (nave de patrulla polar al servicio de las bases antárticas e islas del Atlántico Sur), cuyo retiro había sido confirmado por el Parlamento, el 30 de junio de 1981.

En estas condiciones, el conflicto irrumpió en el momento ideal para las aspiraciones institucionales del Almirantazgo británico. Ante un problema militar operativo de este tipo, necesariamente se debía contar con los portaaviones y los buques desprogramados si se deseaba tener alguna esperanza de éxito al enfrentarse

<sup>5</sup> Para la actividad de la AAe durante los meses de mayo y junio ver Cap Operaciones Aéreas.

a una fuerza aérea basada en tierra.

Asimismo, cuando la Argentina recuperaba sus islas, parte de la flota se encontraba en maniobras anuales en el mar Mediterráneo (ejercicio Springtrain), significando esta posición no solo 1.200 millas menos de travesía, sino que tales unidades (buques y submarinos) se hallaban disponibles, entrenadas y en servicio para su empleo inmediato.

## **El preaviso**

Para analizar el grado de preaviso con que contaba el Reino Unido para prepararse, es necesario diferenciar, dentro de sus esferas oficiales, dos entes bien separados: el gobierno y el Almirantazgo.

Los informes de inteligencia disponibles en el almirantazgo y los informes de inteligencia en el gobierno, apreciaban que la acción militar argentina no sería aplicada en un futuro inmediato, aunque el día 10 de marzo, un funcionario de inteligencia de defensa informaba al *Foreign Office* que los recientes comentarios agresivos publicados en la prensa de Buenos Aires se hallaban inspirados por la Armada Argentina, la cual presionaba para lanzar una ofensiva diplomática: ***Romper relaciones diplomáticas con Gran Bretaña y emprender una acción militar contra las islas***, y finalizaba estimando, ***que otras esferas del gobierno de Buenos Aires eran proclives a una solución negociada.***<sup>6</sup>

## **El alerta**

Respecto al preaviso de la armada británica, las fuentes disponibles indicaban que era mayor que el de su gobierno. El periodista chileno *Raúl Shor*, radicado en Gran Bretaña, ha publicado trabajos en los cuales expresaba que la Armada Real era la mejor informada sobre el tema, al tiempo que desarrollaba su propia batalla contra el gobierno debido a que la reducción del gasto público exigía desprenderse del 40% de la flota de superficie, la fuerza anfibia, y reducir los efectivos en 50.000 hombres, dejando sólo un portaaviones en función de portahelicópteros.

Resulta interesante además, la afirmación de *Virginia Gamba*, quien expresaba que la Royal Navy siempre supo defenderse convenientemente cuando sufrió alguna amenaza a su razón de ser, protegiendo la supuesta utilidad de sus portaaviones. Así fueron defendidos como fuerza de choque en 1957, como

<sup>6</sup> Informe Franks, párrafos 149 y 151.

antisubmarino en 1966 y finalmente como medio de llevar el viejo brazo armado imperial al rescate de una colonia en 1982.<sup>7</sup>

## **El alistamiento**

El grado de alistamiento de la Royal Navy, ha sido expresado por el comandante *Nick Kerr*, de la Central de Operaciones del ministerio de Defensa Británico en los siguientes términos:<sup>8</sup>

*...Sólo por casualidad los dos portaaviones livianos estaban disponibles. El HMS Hermes y el HMS Invencible justo habían concluido ejercitaciones y estaban por dar licencia a sus tripulaciones en sus apostaderos navales.*

*Un grupo de buques, también luego de completar un ejercicio en la OTAN, estaba a punto de abandonar Gibraltar. Otros buques se habían dirigido a sus apostaderos normales para comenzar el periodo de licencia de Pascuas. Veinticuatro horas más tarde esos tripulantes se habrían dispersado a través de todo el Reino Unido y muchos de ellos al exterior para ese periodo de licencia.*

*Pero la formación de las Fuerzas de Tareas en el jueves y viernes de esa semana (1 y 2 de abril), los tomó antes de iniciar su licencia, como fue el caso de la Brigada 3 de Comandos de Infantería de Marina Real, quienes fueron reunidos en su base de asiento en Plymouth.*

*... Todos los records (de alistamiento) fueron superados, se prepararon los aviones, se completaron los depósitos y los hombres fueron enviados a sus buques en tiempo record...*

Refiriéndose al mismo tema, el parlamentario británico *Tom Dalyell* escribió:<sup>9</sup>

*...la marina quería ir al Atlántico Sur, entre otras cosas, para justificar su creencia de que había un futuro para barcos de importancia capital como el Invencible, que el gobierno deseaba vender....*

Lo que los hechos prueban de la reacción británica, es que el día 3 de abril el gobierno decidió el envío de una gran fuerza de tareas, la cual el día 5 zarpó de Portsmouth para operar a 8.000 millas de distancia, liderada por un portaaviones que se encontraba próximo a su desguace.

7 Virginia Gamba. El peón de la reina

8 Comandante Nick Kerr. Naval War College Review de Nov-Dic 1982, pago 14/15, USA

9 Tom Dalyell. One Mans Falkland

## Los medios disponibles

Al iniciarse el conflicto, la Royal Navy contaba con un total de dos portaaviones, dieciséis destructores, cuarenta y cuatro fragatas, y treinta y un submarinos, de los cuales aproximadamente una docena de fragatas y otros tantos submarinos se hallaban en dique seco, en reparaciones o modificaciones.

La flota de asalto anfibio contaba con dos buques de asalto, seis buques de desembarco logístico y unas sesenta lanchas de desembarco.

Los primeros buques desplazados fueron aquellos afectados por el incidente de las islas Georgias del Sur: el *Endurance* que zarpó de puerto Stanley el 21 de marzo a las 8:30 horas, con veintidós *Marines* a bordo, con la misión de evacuar a los obreros argentinos de Puerto Leith lo que no pudo concretar por haberse adelantado el ARA Bahía Paraíso.

Luego, el 24 de marzo, el RRS (Royal Research Service) *John Biscoe*, que se hallaba en Montevideo con el relevo del destacamento de Infantería de Marina 8902, partió hacia las islas Malvinas, al igual que el RRS *Bransfield*, que zarpó de Punta Arenas el 25 de marzo.

También en esta fecha se anunció el envío de un submarino nuclear (el *Superb*) desde Gibraltar, aunque posteriormente otros informes indicaban que días más tarde se lo vio navegando en las costas de Escocia.

Poco después, el 30 de marzo, el Times de Londres anunció el envío de dos submarinos nucleares al Atlántico Sur, sin especificar sus nombres y uno de los cuales habría partido desde Gibraltar el 25 de marzo. También por esos días (30 de marzo), se anunció el desplazamiento de la fragata tipo 42 *Exeter* desde Bécice y al día siguiente, el envío de un buque auxiliar de la flota.

El 31 de marzo, antes del desembarco argentino, el gobierno británico ya había decidido el envío de una fuerza naval considerable: se dieron orden de alistar los dos portaaviones y se adoptaron medidas para la requisición de barcos mercantes.

La movilización se completaría el 1º de mayo, al comprobar el Reino Unido que el esfuerzo bélico sería mucho mayor que lo previsto inicialmente. El portaaviones *Invincible* llegó al TO el 25 de abril y el *Hermes* el 29 del mismo mes.

### **Destructores:**

La Fuerza de Destructores estuvo constituida por el *Antrim* y el *Glamorgan* de la clase tipo *County*. El primero llegó al TO el 17 de abril y el segundo el día 25.

Además, el destructor tipo 82 *Bristol*, que llegó al TO el 23 de mayo y los destructores livianos tipo 42 *Sheffield*, *Glasgow*, *Exeter*, *Cardiff* y *Coventry*. Los destructores *Coventry*, *Exeter*, *Sheffield* y *Glasgow* llegaron a la zona el 20 de abril, el *Exeter* el 18 de mayo y el *Cardiff* el 23 de mayo.

### **Fragatas:**

La Fuerza de Fragatas se constituyó con las tipo 22 *Brilliant* y *Broadsword*, que llegaron el 20 de abril. La *Arrow* y la *Alacrity* el 25 de abril, tipo 21 clase *Amazon* que participaron en el conflicto junto a la *Ardent* arribada el 13 de mayo, la *Antelope* y la *Ambuscade*, que llegaron al TO el 18 de mayo, y la *Active* y *Avenger*, llegadas el 23 de mayo.

También integraron esta fuerza las fragatas tipo *Leander*, *Andromeda* y *Argonaut*. Existen dudas respecto a la participación de la fragata *Bacchante*. La clase *Leander* modificadas *Minerva* y *Penelope*, que llegaron al TO el 23 de mayo.

Finalmente se sumaron dos fragatas clase *Rothesay*, la *Plymouth* y la *Yarmouth*, las cuales arribaron a la ZET el 17 y 24 de abril, respectivamente.

### **Submarinos:**

La Fuerza de Submarinos estuvo constituida por dos de la clase *Churchill*: el *Conqueror* y el *Courageous* y uno de la clase *Valiant*, que arribaron el día 16 y 19 de abril, y el 30 de mayo respectivamente. Además, dos submarinos clase *Swiftsure*: *Spartan* y *Splendid*. El *Spartan* llegó a la ZET el 12 de abril y el *Splendid* el 16 de mayo. Si bien se mencionó en aquella oportunidad al *Superb*, perteneciente a la clase *Churchill*, como integrante de esta fuerza, luego se comprobó lo contrario. Estos submarinos están propulsados por energía nuclear. Finalmente, se agregó un submarino clase *Oberon* propulsado por motores diesel, el *Onyx*, que arribó a la ZET el 28 de mayo.

### **Fuerza de Tareas Anfibia:**

La Fuerza de Tareas Anfibia se constituyó inicialmente con los buques de asalto *Fearless* e *Intrepid*; los buques logísticos de desembarco *Sir Bedivere*, *Sir Galahad*, *Sir Lancelot*, *Sir Percivale* y *Sir Tristram*, que llegaron al TO el 8 de mayo a excepción del *Sir Bedivere* que arribó el 18 de mayo.



### **Otras naves de apoyo:**

Se sumaron a la Task Force otras naves para la realización de tareas específicas, entre ellas: los barreminas clase *Hunt*, *Brecon* y *Ledbury*, patrulleros *Leeds Castle* y *Dumbaston Castle*, el patrullero polar *Endurance* y buques hospitales *Herald*, *Hecla* e *Hydra*.

Buques tanques (Royal Fleet Auxiliary) *Olmeda*, *Olna*, *Tidespring*, *Tidepool* y *Blue Rover*. Buques tanques de apoyo *Appleleaf*, *Bayleaf*, *Brambleleaf*, *Pearleaf*, y *Plumleaf*. Buques de reaprovisionamiento de flota *Fort Austin*, *Ford Grange*, *Resource* y *Regent*, buque frigorífico *Stromness*. Buque de mantenimiento de helicópteros *Engadine*. Buque de amarre y salvataje *Goosander* y remolcador *Typhoon*.

### **Naves requisadas:**

Asimismo, se alistaron las siguientes naves que fueron requisadas:

- Transatlánticos SS (*Steam Ship*) *Canberra* y RMS (*Royal Mail Ship*) *Queen Elizabeth II* como transporte de tropas y el SS *Uganda* como hospital.
- Ferry de pasajeros y carga general MV (Motonave) *Norland*, *Rangatira* y *Saint Edmund*.
- Barco de pasajeros y carga *RMS Saint Helena*.
- Portacontenedores SS *Atlantic Conveyor* y *Atlantic Causeway*.
- Cargueros *Baltic Ferry*, *Nordic Ferry*, *Contender* *Bezant* *Elk* y *Tor Caledonia*.
- Barco de pasajeros y carga *Europic Ferry*.
- Portacontenedores *Astronomer*
- Buque de carga general *Avelona Star*, *Geestport*, *Leartes*, *Lycaon*, *Saxonia* y *Strathwe*.
- Buques tanques *British Avon*, *British Dart*, *British Esk*, *British Tamar*, *British Tay*, *British Trent*, *British Wye*, *Alvega*, *Anco Charger*, *Balder London*, *Fort Toronto*, *Scottish Eagle*, *Shell Edurna* y *G A Walker*.
- Buques *Offshore* de apoyo *British Enterprise III* *Stena Inspector*, *Stena Seaspread* y *Wimpey Sea Horse*.

- Remolcadores MT (Motortug) *Irishman*, *Salvagman* y *Yorkshireman*

- Buque de tendido de cables *Iris*.

-Pesqueros *Cordella*, *Fernella*, *Yunella*, *Northella* y *Piet*, empleados como barreminas.

Además existen evidencias del buque de apoyo a submarinos *British Enterprise III* si bien no figura en el informe del ministerio de Defensa británico como los anteriores.

La mayoría de estas naves comenzaron a desplegar a partir del 5 de abril, desde Gran Bretaña y al llegar a Gibraltar se unieron los buques que estaban afectados a las maniobras navales en el Mediterráneo.

Los primeros buques en zarpar fueron los portaaviones y varias naves de escolta, el 5 de abril. Les siguió el buque SS *Canberra*. El Batallón de Paracaidistas lo hizo en el *Europic Ferry* y en la motonave *Norland*, mientras los *Blues* y *Royals* lo hacían en el *Elk*, junto con dos tanques livianos *Scorpion* y cuatro vehículos blindados *Scimitar*. Los trasatlánticos *Canberra* y *Uganda* recibieron la orden de dar por terminados sus viajes, regresando el primero a Gran Bretaña y el segundo a Gibraltar.

Varios transbordadores de línea utilizados en el canal de la Mancha fueron también requisados e inmediatamente puestos en operación, ya que en sus especificaciones de diseño se habían considerado requerimientos técnico militares.

El 1º de mayo fue requisado el *Queen Elizabeth II* y una vez modificado para transporte de tropas y agregada una plataforma para helicópteros, zarpó el 12 de mayo con la 5a Brigada de Infantería, en la que se incluían los Guardias Galeses, Escoceses y los fusileros Gurkhas.

La Task Force se dividió en dos grupos, dirigiéndose el primero y más adelantado hacia las islas Georgias, donde ya se encontraba de patrulla el submarino *Onyx*. El 20 de abril un avión *Victor* sobrevoló la isla San Pedro en misión fotográfica ya que los planes preveían en primer término recuperar Grytviken, a efectos de levantar la moral propia y disponer de un apostadero natural para los buques.

El 23 de abril el *portacontenedores Atlantic Conveyor* zarpó con una valiosa carga. Entre los elementos que llevaba se encontraba un escuadrón completo de helicópteros *Wessex* y tres helicópteros pesados *Chinook*, además de repuestos y pertrechos de todo tipo.

El 24 de abril, el segundo grupo de naves de la Task Force se hallaba listo

para zarpar de la isla Ascensión y ese mismo día aviones *Nimrod* comenzaron a realizar tareas de reconocimiento para ubicar los buques de la Armada Argentina.

Las fuerzas de desembarco británicas que se dirigían a Grytviken estaban constituidas por ciento ochenta expertos pertenecientes a los marines, al SAS y al SBS; transportados en el *Endurance*, veintidós infantes de marina del Destacamento NP 8901; en el *Antrim*, el Escuadrón D del SAS y en el *Tidespring* la Compañía M del Escuadrón de Comandos 42.

Además de los buques mencionados, la flotilla estaba integrada por la Fragata *Plymouth* y la Fragata *Brillant*, que se unió el 24 de abril.

El 25 de abril el Reino Unido continuaba trasladando personal y material a la isla Ascensión, con cuatro aviones *B-747* requisados y aviones de la RAF.

El 29 de abril, cinco *Avro Vulcan* aterrizaron en Ascensión en lo que sería la avanzada de la operación *Black Buck*, planificada para destruir la pista de Puerto Argentino.

Posteriormente y después de las pérdidas sufridas el 10 de mayo a causa de los ataques de la FAA, se sumaron a la Task Force diez buques de guerra adicionales.

También se sumaron buques de los EEUU que transportaron combustible y pertrechos hasta la isla Ascensión y la cesión por parte de EEUU de la estación aérea de Wideawake en dicha isla a partir del 4 de abril.

Durante las operaciones en el Atlántico Sur, la flota inglesa desguarneció casi totalmente el despliegue normal determinado por la OTAN.

### **El total naval**

En total, incluyendo las tres naves que se hallaban en la zona de operaciones al iniciarse el conflicto, se movilizaron 121 buques. (Referencia del historiador de la RN).

### **El arma aérea de la flota**

En lo referente al arma aérea de la Task Force, el avión *Sea Harrier* se constituyó no sólo en el avión ideal, sino en el único disponible para operar desde los portaaviones livianos de la Royal Navy. Así fueron asignados al *Hermes* los escuadrones 800 y 899, con seis aviones cada uno y al *Invincible* los escuadrones

801 y 899, con cinco aviones cada uno.

Durante las operaciones y debido a las pérdidas sufridas, el escuadrón 800 del *Hermes* fue reforzado por el Escuadrón 1 (F) de *Harrier* GR 3 de la RAF.

Por su parte, el 801 del *Invincible* también se vio reforzado por el escuadrón 809.

Considerando que cada escuadrón tiene doce aviones; entre los cinco totalizaban sesenta aviones *Harrier* y *Sea Harrier*.

El envío de los *Harrier* fue completado con una partida importante de misiles Aire/Aire Sidewinder AIM 9L, desde la base aeronaval de Yeovilton, para colocarlos en pilones externos bajo las alas. Esta arma fue sin duda, la mayor sorpresa técnica ocurrida en el conflicto. Se trata de un misil de alto rendimiento, que hasta esa oportunidad era un secreto militar NATO.

### **La fuerza de helicópteros**

La fuerza de helicópteros de la Royal Navy estuvo constituida por aeronaves de tipo *Sea King*, *Wessex*, *Lynx*, *Wasp*, *Scout* y *Gazelle* y la RAF movilizó también *Sea King* pertenecientes al Escuadrón de Búsqueda y Salvamento y los *Chinook* del Escuadrón 18.

El detalle de los helicópteros por escuadrones es el siguiente:

- RN Esc 737, dos *Wessex* MK 3, uno en el *Antrim* y uno en el *Glamorgan*.
- RN Esc 815, veintidós *Lynx* MK 2, distribuidos en destructores tipo 42, fragatas tipo 21 clase *Leander* (excepto en la *Active*), fragatas tipo 22 y en los dos portaaviones.
- RN Esc 820, nueve *Sea King* MK 2 en el *Hermes*.
  
- RN Esc 824, cinco *Sea King* MK 2, en el *Atlantic Causeway* y *Queen Elizabeth II*.
  
- RN Esc 826, diez *Sea King* MK 5 (*Hermes* y *Fort Austin*. Posteriormente se enviaron tres más para reemplazar pérdidas en el *Atlantic Causeway* y *Contender Bezan*).
  
- RN Esc 829, once *Wasp* (*Active*, *Endurance*, *Plymouth*, *Yarmouth* y *Contender Bezan*).
  
- RN Esc 845, diez *Wessex* MK 5 (en *Ascencion*, *Invincible*, *Intrepid*, *Fort*

*Austin, Resource, Tidepool y Tidespring*).

- RN Esc 846, catorce *Sea King* MK 4 (*Hermes, Fearless, Intrepid, Canberra y Elk*).
- RN Esc 847, doce *Wessex* MK 5 (*Engadin y Atlantic Causeway*).
- RN Esc 848, doce *Wessex* MK 5 (*Olna, Regent y Atlantic Conveyor*).
- RN Esc Aéreo de la V Brigada de Comandos 3, (seis *Scout* y nueve *Gazelle* de la Royal Army).
- RA Esc 656 del Cuerpo Aéreo, seis *Gazelle* y seis *Scout*.
- RAF Esc 202 de Búsqueda y Salvamento, doce *Sea King* (cantidad no confirmada).

Un total de ciento sesenta y cinco helicópteros fueron utilizados en tareas de ataque a buques, antisubmarinas, búsqueda y salvamento, apoyo logístico, transporte de tropas, reglaje de tiro de artillería, operaciones de comandos, sanitarios, apoyo terrestre, etc.

Para operar en los buques requisados, diecinueve de éstos fueron reformados con plataformas especiales.

### **La Fuerza Aérea británica (RAF)**

Por su parte, la RAF, desarrolló una significativa actividad y además de los Escuadrones 1 de *Harrier* GR 3 y 202 de Búsqueda y Rescate ya mencionados movilizó las siguientes unidades:

- Esc 10 de VC 10 MK 1, de transporte.
- Esc 24, 30, 47, y 70 de *C-130*.
- Esc 29 de *Phantom* FG R 2 de caza-bombardeo, desplegados a *Wideawake*.
- Esc 42 de *Nimrod* MK 1 de reconocimiento
- Esc 44, 50 y 101 de *Vulcan* B 2 de bombardeo.
- Esc 55 y 57 de *Víctor* K 2 de reaprovisionamiento de combustible en vuelo.
- Esc 102, 201 y 206 de *Nimrod* MK 2 de reconocimiento.

Si bien no existe certeza de la cantidad total de aviones utilizados por la RAF, se estima que fueron empleados entre noventa y ciento veinte aviones en forma directa e indirecta.

El transporte aéreo entre Gran Bretaña y Ascensión permitió trasladar 5.537 hombres.

Además de los escuadrones mencionados, también intervinieron las siguientes unidades de la RAF:

- Regimiento 3, Ala de Comando.
- Regimiento 15, Destacamento del Esc de Campo
- Regimiento 63, Esc de misiles S/A *Rapier*
- Ala de Comunicaciones Tácticas
- Ala de Apoyo Táctico
- Equipo de Armeros y Munición explosiva

Para solucionar diversos problemas técnicos y operativos, la RAF encaró con celeridad las siguientes modificaciones:

En helicópteros *Gazelle*: instalación de coheteras *Matra* 69 mm para cortinas de humo, blindajes, instalación de radioaltímetros y equipos IFF y rotores plegables. Se modificaron dieciséis helicópteros y a otros se les agregó una ametralladora de propósitos generales.

En aviones *Sea Harrier*: puesta a punto de misiles *Sidewinder* modelos G, H Y L, adaptación de un nuevo computador a la mira de tiro, instalación de tanques de combustible de 1.500 litros, tomas para las bombas *Beluga* BL 755 (prohibidas por la Convención de Ginebra) y lanzadores de cohetes de cinco centímetros. Además un avión fue homologado para un mayor peso de despegue y sistema de contramedidas de origen norteamericano.

En los *Harrier* GR 3: modificaciones para Aire/Aire y operación en portaaviones. Tomas para bombas de 1000 libras y reemplazo del sistema de navegación Ferranti por otras de alineado rápido Finrae para operar desde portaaviones.

En los *Vulcan*: seis fueron convertidos en aviones tanques y uno (matricula XM 597) reformado para portar el misil antirradiación estadounidense *Shrike*.

En los *Nimrod*: trece fueron preparados para ser reaprovisionados de combustible en vuelo y varios de ellos para lanzar el misil *Sidewinder*.

En los *C-130*: siete con los tanques de combustibles adicionales y mangueras de reaprovisionamiento y cuatro convertidos en avión tanque.

En los *Victor*: además de reaprovisionadores de combustible fueron convertidos en aviones de reconocimiento marítimo con un nuevo radar, cámaras fotográficas y sistemas de navegación *Omega*.

### **Las fuerzas terrestres**

En lo referente a las fuerzas terrestres, éstas estuvieron integradas por la Real Infantería de Marina (Royal Marines) y el Ejército (British Army).

La Infantería de Marina estuvo representada por la 3a Brigada de Comandos, al mando del Brig Thompson, con las siguientes unidades:

- Batallones de Comandos 40, 42, y 45.
- Escuadrón Aéreo de Comandos, ya mencionado.
- Regimiento Logístico.
- Escuadrón Anfibia Especial (Special Boat Squadron, SBS).
- Destacamento de embarcaciones de desembarco.
- Unidades de Defensa Aérea.
- 1er Escuadrón de Ataque.
- Unidad de Guerra en montaña y zona ártica.
- Escuadrón de Comunicaciones y Comando.
- Tropas de Comunicaciones "Y" y Destacamento de Comunicaciones Satelitarias.
- Bandas de los Marines de su Majestad y de la 3a Flotilla.

El Ejército participó con las siguientes unidades:

- 3er Batallón del Regimiento de Paracaidistas (agregado a la 3a Brigada de Infantería de Marina).

- Tropas de Exploración del Escuadrón B de los *Blues and Royals* (agregados a la 3a Brigada de Infantería de Marina).
- Regimiento 12 de Defensa Aérea (disminuido en una batería y agregado a la 3a Brigada de Infantería de Marina).
- Regimiento 4 de Artillería de Campaña (reducido en una batería y agregado a la 3a Brigada de Infantería de marina).
- Elementos del Regimiento 30 de Comunicaciones (agregados a la 3ª Brigada de Infantería de Marina).
- Elementos de 190 Cuerpo Médico de Ambulancia de Campaña (agregado a la 3a. Brigada de Infantería de marina).
- 5a Brigada de Infantería, al mando del Gral Antony Wilson, con su Escuadrón Comando y Comunicaciones.
- Regimiento de Artillería de Comando.
- Elementos de la Batería de Defensa Aérea 43 (Regimiento 32 de Artillería Real con armas guiadas).
- Elementos del Regimiento de Artillería 49.
- Elementos del Regimiento Escuela de Apoyo de Artillería.
- Elementos del Regimiento 33 de Ingenieros.
- Regimiento 36 de Ingenieros (disminuido en Escuadrón).
- Elementos del Regimiento 38 de Ingenieros.
- Escuadrón 59 de Comandos.
- Elementos del Regimiento 14 de Comunicaciones.
- Elementos de Tropas de Comunicaciones 602.
- Segundo Batallón de Guardias Escoceses.
- Primer Batallón de Guardias Escoceses.
- Primer Batallón de Fusileros Gurkhas del Duque de Edimburgo.



- 2do Batallón del Regimiento de Paracaidistas.
- Elementos del Regimiento 22 de Servicios Aéreos Especiales.
- Escuadrón 656 del Cuerpo Aéreo del Ejército (ya mencionado) y elementos de mantenimiento.
- Elementos de los Regimientos 17,29 Y 47 del Cuerpo de Transportes.
- Tropas del Cuerpo de Transporte 407.
- Equipo de Control de Combate (Controladores Aéreos Adelantados) de las unidades 601, 602 Y 603.
- Elementos varios de Mantenimiento, Correos, Servicio Médico, Polvorines, Policía Militar, Lavandería y Administrativos.

La tarea de disponer de una fuerza tan numerosa no fue sencilla ya que el primer inconveniente fue suspender las licencias acordadas y a medida que se iba reuniendo al personal, se lo alistaba y enviaba a la zona de operaciones en naves militares o requisadas o bien vía aérea hasta Ascensión, desde donde eran transportados a sus buques de destino.



## CAPITULO VI

### GOBIERNO ARGENTINO EN MALVINAS

#### Designación del gobernador

La Directiva Estratégica Militar N° 01/82 (DEMIL 01/82) especificaba que, a partir del día **D+5**, el TO quedaría desactivado. Se designaría, entonces, a un jefe militar a cargo de las funciones administrativas de gobierno de las islas recuperadas y del control operacional de todos los efectivos que permanecerían en ellas, en respaldo de ese gobierno argentino.

Esta designación recayó sobre el Jefe III-Operaciones del EMG del EA, general de brigada Mario Benjamín Menéndez, con el cargo de gobernador militar. Ya el 2 de marzo de 1982, Galtieri le había comunicado a Menéndez sobre esta decisión de la Junta y aclarado que lo asistirían en sus tareas otros oficiales superiores de ARA y de la FAA. Además, le había adelantado que su permanencia en Malvinas no se prolongaría más allá de noviembre o diciembre, no se esperaban complicaciones, y luego retornaría a su cargo anterior en la jefatura de Operaciones.

En consecuencia, Menéndez se apresuró a organizar el gabinete del gobierno requiriendo a los estados mayores de ARA y de FAA la designación de oficiales para conformarlo.

#### Experiencia argentina en Malvinas

Residían en las islas aproximadamente 1900 personas: 1420 nativos, 450 ciudadanos británico residentes y unos 30 extranjeros (argentinos, canadienses, uruguayos, estadounidenses, israelíes, etc).

Las estructuras locales de gobierno, aún las informales, eran estudiadas constantemente por la dirección general de Antártida y Malvinas del ministerio de RREE y C. Pero, en la práctica, la única experiencia **in situ**, había sido atesorada por la FAA, a través del desempeño de los oficiales destinados en puerto Stanley como miembros de la Junta Consultiva Especial Residentes, que atendía las relaciones entre el gobierno británico local y la comunidad malvinense, y como jefes de la agencia de la empresa estatal LADE y responsables locales de todas las agencias nacionales que actuaban en las islas: YPF, Gas del Estado y Transportes Navales cuando no acudía el coordinador del ministerio de RREE y C.

Una década de convivencia con la población permitió a la FAA el conocimiento íntimo de la realidad local y la comprensión de la compleja relación: población - gobierno de administración británica - gobierno argentino.

### **El gabinete**

Inicialmente, los estados mayores de las FFAA pusieron a disposición del general Menéndez para organizar su gabinete, al siguiente personal:

- **CN Barry Melbourne Hussey**, aviador naval de amplia cultura inglesa.
- **Cnl Manuel Dorrego**, ingeniero militar, ex-ministro de Obras Públicas en Tucumán.
- **Com Carlos Bloomer Reeve**, ex-jefe de LADE en Malvinas, ex jefe de gabinete del ministro de RREE y C (participó en las rondas de conversaciones formales e informales entre 1979 y marzo de 1980). A la fecha de su designación para este gabinete se desempeñaba como agregado aeronáutico a la embajada argentina en la República Federal Alemana. Fue el integrante del gabinete que más y mejor conocía la realidad malvinense.
- **Coronel Francisco Machinandarena**, especialista en comunicaciones

### **El representante de la FAA en el gabinete**

El día 27 de marzo de 1982, el Com Bloomer Reeve se encontraba en Bonn (RFA), cuando, a las siete de la mañana, recibió la orden de trasladarse a Buenos Aires de inmediato supuestamente para la firma de un contrato con la firma Dornier de Friedshafen, en relación con el diseño del avión de instrucción IA-63 Pampa.

Arribó al aeropuerto internacional de Ezeiza el día 28 de marzo de 1982, a las nueve de la mañana, donde el jefe del aeropuerto le informó que debía presentarse ante el brigadier general Lami Dozo. Este, a su vez, le ordenó comunicarse con el brigadier mayor Sigfrido Plessl, a las 09:00 hs de la mañana del día siguiente, 29 de marzo de 1982.

El brigadier Plessl lo puso al tanto de las previsiones de la Junta respecto de las Malvinas y del desarrollo de los acontecimientos hasta ese momento. Luego, le expresó la confianza de la FAA en su experiencia, tanto en Malvinas, como durante su desempeño en RREE y C, precisamente en ese tema y le ordenó

presentarse al general Menéndez, a las 11:00, en el edificio Libertador sede del EMG de ARA. Recomendó, especialmente, la más absoluta reserva y le advirtió que ningún mando conocía los planes.

Ambos oficiales coincidieron en la debilidad de la apreciación de la Junta y del canciller, y de sus deducciones derivadas, respecto de la actitud del gobierno británico y de la capacidad de reacción militar del Reino Unido. Sin embargo, mantuvieron su esperanza que una acción diplomática inteligente y madura evitara un enfrentamiento militar cuyo resultado no podía estimarse favorable. Bloomer, agregó que el apoyo sería para el socio de la OTAN, en todo sentido.

### **La primera reunión de gabinete**

La presidió el general Menéndez y su carácter fue informativo. Concurrieron el Cn Hussey, el Cnl Dorrego, el Com Bloomer y el Cnl Machinandarena. Explicó Menéndez que se consideraría a las islas como una provincia, él sería nombrado gobernador, ellos formarían parte de su gabinete y tendrían la responsabilidad directa de la población civil. Todos quedaron sorprendidos cuando les comunicó que la recuperación de las islas estaba prevista para el 1º o 2 de abril de 1982. Sólo uno de ellos había percibido cierta inquietud en su comando, por el movimiento de buques.

La oportunidad fue propicia para establecer un conocimiento personal mutuo y evaluar experiencias personales. Solamente Bloomer conocía Malvinas, su organización de gobierno, costumbres, organización social, necesidades económicas, etc, aunque requeriría una conveniente actualización. Pero ello debería esperar; el mantenimiento del secreto les impedía consultar al ministerio de RREE y C y el último oficial de FAA destinado en Malvinas, el Vcom Gilbert, se encontraba en las islas, asesorando a su reciente relevo.

### **Las primeras decisiones. Organización.**

En sucesivas reuniones, aprovechando la experiencia de Bloomer Reeve, se decidió montar el sistema de gobierno sobre la estructura en funcionamiento. Se apreciaba práctico, porque la población residente respondía a ella, por costumbre y por idiosincracia (adaptada y subordinada, por años, a la administración colonial británica). Ello permitiría aprehender a la comunidad en su totalidad y utilizar beneficiosamente las redes de comunicaciones existentes y al personal local en funciones; éste agradecería la posibilidad de mantener un empleo (y un sueldo), sin muchas alternativas de conseguir otro. Sus reservas patrióticas y su temor a ser tildado de colaboracionista, deberían mitigarse con la figura de servicio a sus propios ciudadanos. Podía esperarse así, cierta eficacia administrativa.

Era necesario, sin embargo, completar el gabinete con oficiales, particularmente, en las especialidades de justicia, contabilidad y finanzas. El tema de la ley y el orden, debería asegurarse, inicialmente, con efectivos de policía militar.

El gobierno colonial estaba encabezado por un gobernador (Rex Hunt), secundado por un secretario jefe (Dick Baker), del que dependían superintendencias que constituían los organismos administrativos básicos. La tesorería dependía directamente del gobernador, excepto para algunas funciones, en las que respondía al secretario jefe.

Existían además, dos consejos electivos, con funciones legislativas el primero y ejecutivas el segundo. Ambos, presididos por el gobernador, asistido por el secretario jefe y el tesorero.

Menéndez solicitó la participación del Cnl de Intendencia Oscar Chinni, con experiencia en contabilidad pública, para desempeñarse en el área de economía y finanzas, al que, posteriormente se le agregarían dos auxiliares: mayor de Intendencia del EA Juan Chidalgo y el CC Rodolfo Angelo de ARA, también de la especialidad contable.

Para cubrir el área jurídica, la FAA designó al vicecomodoro Eugenio Miari, de esa especialidad y ARA a su auxiliar, el CC Leopoldo Vinelli.

Para avanzar con más precisión en el análisis, se consideró imprescindible una actualización de la situación general en las islas y se decidió buscar alguna forma de consulta a RREE y C. En consecuencia, se resolvió citar al Cnl (R) Luis Gonzalez Balcarce, asesor de la dirección general Antártida y Malvinas desde 1970.

El coronel apreció de inmediato el tenor de la consulta, al constatar la presencia de Bloomer Reeve en la reunión y, además de actualizar la situación, facilitó documentación disponible. Advirtió que Pto Stanley se estaba agitando y que la información provenía del vicecomodoro Gilobert, que se encontraba en las islas.

Como consecuencia de lo analizado en las reuniones, el futuro gobernador distribuyó los cargos a cubrir a partir del día 5 de abril de 1982, si se mantenían las previsiones del plan. El gabinete quedó así conformado:

- **Secretario General de Gobierno:** comodoro Bloomer Reeve.
- **Secretario de Educación y Salud Pública:** capitán de navío Barry M Hussey.

- **Secretario de Obras Públicas:** coronel Manuel Dorrego.
- **Secretario de Economía y Finanzas:** coronel Oscar Chinni.
- **Secretario de Comunicaciones** (sin equivalente en superintendencias): coronel Francisco Machinandearena.
- **Secretario de Justicia:** vicecomodoro Eugenio Miari.

### **El compromiso de la Fuerza Aérea.**

Para la FAA, la participación en el gobierno militar implicaba una responsabilidad especial; en cierta forma, ya había convivido con la población de las islas; había realizado por sí misma o colaborado en el desarrollo de infraestructura en Malvinas y cooperado en aspectos que hacían al bienestar social de la población local (atención sanitaria, educación, etc), a través de la consideración de requerimientos concretos solicitados al oficial destinado en las islas. Su esfuerzo de diez años de servicios permanentes y su participación en casi todos los proyectos, la comprometían íntimamente con el éxito del gobierno argentino en las islas.

No es de extrañar entonces, que el 3 de abril, el Com Bloomer Reeve fuera citado por el secretario general de la FAA brigadier mayor Jorge Aquilino Guerra y por el brigadier mayor Sigfrido Plessl, para que les informara acerca de la situación relacionada con la tarea asignada. Le adelantaron que la colaboración de la FAA sería sin restricciones y que su permanencia en Stanley no tenía fecha de finalización; sobre ambos aspectos debía informar al Vcom Eugenio Miari. Sin embargo, le anticiparon que habían previsto el reintegro a su misión en Bonn, oportunamente.

Durante la reunión, el Com Bloomer Reeve expresó su apreciación de una evolución negativa de los acontecimientos, destacando la posición del Reino Unido en la OTAN y la desconfianza al país desde la segunda guerra mundial. Señaló la vigencia de la enmienda Humprey-Kennedy-Brooks, a pesar del TIAR y finalmente, que la opinión en Europa sobre la diplomacia argentina era desfavorable

### **El gabinete se hace cargo del gobierno militar en Malvinas.**

En una postrer reunión de gabinete, a última hora del 3 de abril, Menéndez destacó la preocupación que debería mantenerse por la protección del estilo de vida de la población local, el respeto a la propiedad privada, el incremento del nivel de vida del poblador nativo o radicado y la búsqueda de una integración gradual.

El 4 de abril de, a las 10:00 hs, despegó del aeroparque Jorge Newbery un avión **Fokker F-28** de la FAA, con el gabinete, el secretario del Com Bloomer Reeve (Sr Mora) y personal civil para funciones de enlace. Luego de una escala en CRV: aterrizó en la BAM MLV: a las 15:00 hs.

Ya en MLV: se recibió la noticia de que la ciudad capital de las islas sería llamada Gaucho Rivero. Con alarma, se le hizo presente al general Menéndez, que los antecedentes históricos no justificaban la denominación, al menos de la población más importante de las islas y sede del gobierno. Comunicación mediante con la cancillería, se obtuvo la cancelación del proyecto. Pensadas otras posibles nominaciones, tales como: Vernet, Mestiver, etc, RREE y C optó por el ya conocido de Puerto Argentino. Tuvo significado sólo para argentinos y no parecía muy ingenioso; sobre todo, en función de una deseable integración futura de la población local.

Al arribo a Stanley (después Puerto Argentino), almorzaron en el ex alojamiento de los marines, en Moody Brook. El grupo de gobierno fue actualizado por el general Américo Daher. Ya se habían replegado casi todos los efectivos de ARA empeñados en la operación de recuperación de las islas y el BIM 2, había sido reemplazado por el BIM 5, que comandaba el capitán de fragata Robaccio.

A las 19:00 hs, se alojó al personal en el hotel Upland Goose, cuyos dueños (familia King) eran conocidos del Com Bloomer Reeve. El general Menéndez y sus ayudantes se instalaron en la residencia del gobernador.

### **Los componentes de la guarnición militar.**

Las fuerzas dependientes del gobernador militar, general Menéndez que ejercía también como Comandante del teatro MLV: estaban constituidas por tres componentes: el Comando Terrestre (CTTO) del EA, el Comando Naval (CNTO) de ARA y el Comando Aéreo (CATO) de la FAA. Los comandantes respectivos fueron:

**General Américo Daher**, comandante del CTTO.

**Contraalmirante Edgardo Otero**, comandante del CNTO.

**Brigadier Luis Castellano**, comandante del CATO.

Posteriormente, se agregarían elementos de la Gendarmería Nacional (GN) y de la Prefectura Naval Argentina (PNA), bajo control operacional de los comandantes de los Componentes.



Además, el CATO instaló un Centro de Información y Control (CIC) que se constituyó en el núcleo neurálgico de la información para la situación táctica de la guarnición, como el único sistema organizado y equipado para concentrar, registrar, evaluar y distribuir datos con rapidez. Allí se integraron oficiales de enlace del CTTO y del CNTO, para transmitir las alarmas, colaborar en los ploteos actualizando la ubicación de sus unidades y conformar un equipo conjunto.

El Componente Naval disponía del BIM 5 que operó bajo el control operacional del CTTO e incautó el buque *Forrest* del gobierno británico, las embarcaciones *Montsumen* y *Penélope* de la FIC, tres pequeños remolcadores y una lancha privada, el *Yeguin*. Contaba también con dos lanchas guardacostas de la PNA y tres buques de Transportes Navales: el Islas de los Estados, el Bahía Buen Suceso y el Río Carcarañá. Además se hizo cargo de la administración del puerto y sus instalaciones.

La Sanidad central se organizó con la participación de oficiales de sanidad de las tres fuerzas, a cargo del My Mariano Ceballos, médico del EA.

### **Las primeras medidas de gobierno.**

La primera dificultad estribó en la necesidad de limitar la afluencia excesiva de ciudadanos a las secretarías, pero sin desalentarlos, solo demorar un poco su concurrencia para poder iniciar el trabajo y entrar en ritmo. Se consiguió en parte con la intervención de la esposa del dueño del hotel, Sra Pitaluga de King, que se desempeñaba en el Consejo Legislativo.

El 7 de abril se realizó una ceremonia para establecer protocolarmente el gobierno militar, en el Town Hall. A este acto concurrieron autoridades nacionales y militares y personalidades de los partidos políticos y de instituciones gremiales y culturales que se trasladaron en un avión **F-28** de la FAA. La ceremonia fue austera; se entonó el himno nacional y se tomó el juramento de estilo, todo en escasa media hora. La comitiva se trasladó al hotel y se ofreció una copa en el bar, en honor del acontecimiento. El hotelero King tuvo un beneficio extra, si bien no muy satisfecho por la ocasión. (King era veterano de la II Guerra Mundial, sargento, ex **rata del desierto** en la batalla de El Alamein).

Entre los concurrentes estuvo el Dr René Favalaro quien fue invitado a visitar el hospital de la comunidad. Lo recibió su director, Dr Heins. (Heins era mayor de reserva del ejército y fue posteriormente internado en Fox Bay East por alentar posturas de intolerancia).

Con la comitiva arribaron grupos de periodistas y equipos de filmación de noticieros de TV. Los conductores de los equipos adquirirían popularidad creciente.

Kasanzew, Rotondo y otros, permanecieron en las islas y arriesgaron sus vidas en procura de información para el público. Ello resultó un problema nuevo para el gobierno. El secretario general asumió la responsabilidad de su seguridad y se asignó al Cap Rodriguez Mayo del EA, la coordinación de las actividades periodísticas y, en especial, la tarea de limitar la adopción de riesgos injustificados.

En los días subsiguientes, el gabinete intentó el inicio del plan ya elaborado, pero su desarrollo resultó imposible por la situación que provocaba el conflicto y la escasa experiencia del gobierno. Por lo tanto, se trabajó casi siempre sobre asuntos coyunturales.

Las medidas adoptadas se disponían por medio de decretos. La coordinación se realizaba en reunión del gabinete, día por medio; al mismo tiempo se mantenía actualizado al gobernador, se firmaban los decretos, se discutían tareas y el gabinete se informaba sobre la situación política y operativa. Una vez por semana, se compartía un almuerzo (una sopa espesa y una fruta o dulce de membrillo) en la residencia del gobernador.

## CAPÍTULO VII

### LAS OPERACIONES AÉREAS

#### La Fuerza Aérea en Malvinas. Su Sistema de Control Aerotáctico.

El comandante del Componente Aéreo del Comando Conjunto en las islas, brigadier Castellano, contaba, dentro de su organización, con un Sistema de Control Aerotáctico,<sup>1</sup> (SCAT). Su núcleo nervioso era el Centro de Información y Control, (CIC), a cargo del Vcom Aranda, auxiliado por los mayores Alberto Kajihara y Héctor Pergolini; los tres eran expertos pilotos de combate en aviones Skyhawk y Mirage. La eficacia del funcionamiento del CIC se vio facilitada luego de su instalación en el mismo edificio de los tres comandos de las fuerzas. Ello permitió la conformación de un comando conjunto, y la integración de los órganos del CIC con oficiales del EA y ARA. Se logró un aceptable intercambio de datos con las unidades operativas, y una evaluación rápida y segura de la información.

Una de las funciones principales del CIC era la de coordinar la defensa aérea, que, en esencia, debía *detectar, identificar, interceptar y destruir* todo incursor enemigo.<sup>2</sup>

Para ejecutar la tarea de *destruir* incursores enemigos, los únicos medios permanentes en MLV estarían constituidos por las unidades de Artillería de Defensa Aérea, (ADA)<sup>3</sup>, de las tres fuerzas. Los aviones de caza interceptora solamente podrían concurrir desde sus bases en el continente y su presencia sobre las islas, sería *eventual* y por *lapsos cortos*, con tareas de cobertura a otras operaciones

1 Es un sistema, (conjunto de organismos y elementos), que le permite al comandante, por medio de comunicaciones eficientes, conducir y controlar todos los medios puestos a su mando. Además, su organismo *Inteligencia* debería informarle todo lo relacionado con el enemigo. Por medio de los radares, complementados con la ROA, (observación del aire, del mar y del terreno distribuidos en los lugares donde el radar no ve), detecta la presencia de aviones, buques o tropa enemiga. Los medios de comunicaciones le permiten ordenar a la propia aviación interceptora y a la AAE y misilística, el derribo de aviones enemigos o el ataque a buques o tropa enemiga. Para ello, controla el guiado de la propia aviación interceptora hacia los aviones incursores, a la de ataque hacia el invasor naval o terrestre, y a todos los aviones, en general, les informa de la presencia de aviones enemigos, en el área. Asimismo, informa a las autoridades civiles la posibilidad de un ataque aéreo o terrestre, para que se adopten las medidas preventivas, (refugios, oscurecimiento, alarmas, bomberos, equipos de reconocimiento de escombros, sanidad, etc).

2 Detectar: Ver cualquier móvil aéreo, por medios electrónicos o visuales, y ubicarlo en el espacio, (lugar, altitud, rumbo, velocidad, etc.).

Identificar: tipo de aeronave y si es amigo o enemigo.

Interceptar: guiar los aviones propios hasta el móvil detectado.

Destruir: Si así se ordena. Estas dos últimas tareas son activas.

3 Constituidos por baterías de cañones de 20, 30 y 35mm o de misiles tierra-aire. La denominación en mm indica el diámetro interno del cañón.

aéreas, ofensivas o de diversión:

La tarea de *detección* se basó principalmente en el escuadrón de Vigilancia y Control Aéreo (VYCA), conducido por el My Miguel Silva quien desplegó su radar Westinghouse AN/TPS 43 F, de 300 Km de alcance, de la FAA <sup>4</sup>. Ese estupendo radar móvil fue complementado por un radar Alert MK 2 del EA <sup>5</sup>. Juntos conformaron un sistema de alerta temprana coordinado en el CIC de la FAA.

En la central operativa del CIC se recibía y procesaba la información sobre:

- la ubicación de aeronaves en el aire y buques en superficie;
- los datos procedentes de otros radares de menor alcance de las unidades de AAe;
- la visualización realizada por la Red de Observadores del Aire, (ROA);
- y las comunicaciones de los mandos de las tres fuerzas, acerca de los movimientos de sus respectivos medios. <sup>6</sup>

Con todo esto se procedía a realizar una aceptable ubicación e identificación de los móviles aéreos y navales en el área, aunque severamente limitada, hacia el oeste de Puerto Argentino.

Con el cuadro de situación aérea general, la central estaba en posición de alertar a las unidades de defensa antiaérea y al resto de las unidades, sobre la aproximación de incursores aéreos, para que cada mando pudiera adoptar las medidas activas y pasivas correspondientes. Asimismo, podía dirigir a los aviones interceptores hacia las aeronaves enemigas, y advertir a los tripulantes de aviones propios en vuelo, sobre la presencia de patrullas aéreas, de la *Task Force* (PAC) y guiados para evitar sus derribos.

Si bien la acción conjunta no ha sido una de las virtudes de las FFAA argentinas, en el caso de la Defensa Aérea (DA) se logró una aceptable integración operativa de las tres fuerzas. Por primera vez se conformó un Centro Coordinador de Fuego Conjunto de AAe, (CCAAe), enlazado con el CIC. Ello permitió la conducción y control funcional de todas las unidades de AAe. <sup>7</sup>

4 En la detección de móviles, este radar permitió un buen cubrimiento, hasta 6° en elevación. No obstante, la discriminación en proximidades del radar, (6/10 millas), no era factible por ecos del terreno, y limitada a baja altura, hacia el oeste. En el caso de móviles navales de superficie, se obtuvo detección permanente entre el N/NE y el S/SE, en ocasiones hasta 130 millas. Esto permitió graficar y evaluar la situación de los buques de la Task Force, en ese sector.

5 El Westinghouse proporcionaba datos de distancia, azimut y altura, (tridimensional), y el Alert solamente en distancia y azimut, (bidimensional).

6 Los medios aéreos de las tres fuerzas en las islas, mantuvieron un accionar independiente, no coordinado por un órgano conjunto.

7 Este centro conjunto se organizó sobre la base del Centro de Operaciones Antiaéreas, perteneciente a la Infantería de Marina que contaba con personal idóneo. Reforzado con oficiales y suboficiales del EA y FAA, operó las veinticuatro horas durante todo el conflicto, permanentemente enlazado con el CIC, de FAA.

Existía una motivación importante para lograr la máxima coordinación. La concentración de unidades, los puestos de comando, la sede del gobierno y la pista de la BAM MLV; eran puntos vitales para la supervivencia de la guarnición militar. Con seguridad la fuerza de tareas británica intentaría destruir esos blancos como primer objetivo.

Con esa apreciación ya desde la primera semana de abril, la FAA había desplegado el Escuadrón 1 de ADA, al mando del mayor Maiorano<sup>8</sup>, para protección de la BAM MLV. Además, entre los días 15 y 17 de abril, el Tte Cnel Arias, jefe del Grupo de ADA del EA, (GADA 601), ubicó importantes armas de su unidad en el área del aeródromo para completar un escudo, que resguardaría con éxito la pista, única puerta de enlace con el continente.<sup>9</sup>

En la BAM Cóndor, en DWN, la defensa AAe era mucho más modesta y contaba solamente con cañones de 20 mm, con un radar de vigilancia de la FAA y una sección de cañones de 35 mm, con un director de tiro del EA.<sup>10</sup> Recién el 9 de mayo, se agregaron dos lanzadores de misiles SAM 7 Strela.<sup>11</sup>

A partir del 30 de abril, el Escuadrón Conjunto Antiaéreo estaba en situación de alerta permanente. A las 10:00 hs, una sección de Aeromacchi MB 325 de ARA aterrizó sin previo aviso; la AAe no actuó, pero los aviones estuvieron en la mira de los artilleros, que expresaron su grave preocupación por una actitud autónoma imprudente, que podía originar indecisiones y comprometer la seguridad de la defensa. Remarcaron la abundante experiencia de guerra sobre esta peligrosa conducta, que costó muchas tripulaciones, enfrentó mandos, creó desconfianza y comprometió operaciones. Se calmaron los ánimos y, al oscurecer, se informó que se prohibía el ingreso y egreso de vehículos y tropas al aeródromo y que, durante la noche, no estaba previsto ningún movimiento aéreo propio. Por lo tanto, toda aeronave que se acercara **debía ser considerada enemiga**.

Doce aviones Pucará fueron desplegados a la BAM Cóndor, el 29 de abril, en previsión de un probable ataque masivo a la BAM Malvinas; se mantenían a la orden del CIC, para tareas de reconocimiento ofensivo, (ROF), y ataque a objetivos terrestres, (AOT), especialmente, para repeler cualquier intento de desembarco

8 Una batería de nueve cañones Rheinmetall de 20mm se emplazó en Malvinas el 2 de abril, al mando del 1erTen Alberto Dalves. El mismo día se ordenó el alistamiento de los medios del Escuadrón 1 de AAe, con sede en MDP, y su despliegue a las bases del sur previstas, en el plan del CAE. El 5 de abril, se emplazó en la BAM MLV un radar de vigilancia Elta y una batería de cañones de 35 mm Oerlikon, con director de tiro Superfledermaus.

9 El GADA 601 ubicó dos secciones de misiles superficie-aire Tiger Cat y una central de tiro Skyguard, con cañones Oerlikon de 35 mm. Algunos radares de corto alcance pueden ser solamente de vigilancia o estar integrados con los cañones, conformando un sistema o central de dirección de tiro. El control se realiza desde una cabina móvil.

10 La FAA emplazó seis cañones de 20 mm Rheinmetall, con un radar Elta y el EA una batería de cañones Oerlikon de 35 mm con sistema Skyguard de dirección de tiro.

11 Dos naciones amigas contribuyeron con elementos para la defensa de las bases aéreas: Ecuador proporcionó munición de 35mm y Perú facilitó lanzadores y misiles SAM 7, los que fueron operados por personal de la FAA.

por parte de las fuerzas de asalto de la *Task Force*.

## La Fuerza Aérea en el continente

En el sur del continente, el comandante de Defensa Aérea, Brig My Hughes, había establecido los sectores de defensa y desplegado radares móviles, de alerta temprana, con sus respectivos CIC, en las bases aéreas de CRV SJU, GAL y GRA, (ARA), estableciendo la correspondiente integración con las unidades de la FAS, ubicadas en el área dependiente del CAE. En todas ellas se mantenían tripulaciones en situación de alerta en tierra, con los aviones configurados para misiones de interceptación, con misiles aire-aire, Shaffrir, Matra o Magic.

En las bases de despliegue, no se descartaba una posible incursión aérea o la más probable de comandos, contra instalaciones y material de vuelo. Por lo tanto, se reforzaron las medidas preventivas, y, parte de los aviones se dispersaban durante las horas nocturnas.<sup>12</sup>

En el estado mayor del Brig Crespo, comandante de la FAS, ya se había descartado la posibilidad de disputar la superioridad aérea a baja altura, sobre las islas, enfrentando a los aviones *Harrier* con los Mirage. El problema era simple: si los Mirage descendían, consumirían mayor cantidad de combustible y ya no podrían regresar<sup>13</sup>. Los pilotos tendrían de unos diez minutos de permanencia sobre las islas, si mantenían su altitud. En consecuencia, habría combate sólo si los *Harrier* ascendían, siempre que el enfrentamiento se iniciara a los pocos minutos del arribo de los Mirage, sobre las islas. Por lo tanto, la defensa de las unidades propias en MLV estaría limitada a lo que podría oponer la AAe, sin conocer todavía su eficacia, porque no se contaba con verdadera experiencia.<sup>14</sup>

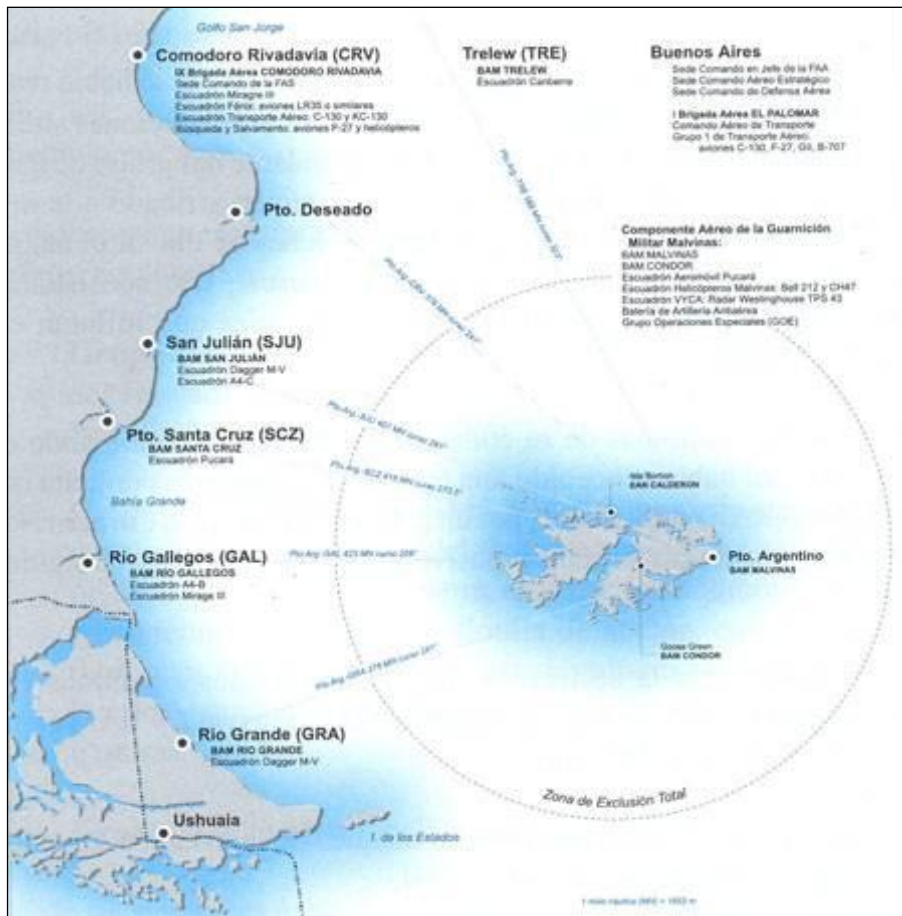
Asimismo, las escuadrillas propias que arribaran a la zona de MLV en misiones de ataque a los objetivos navales o terrestres, no contarían con protección aérea real. La principal ayuda disponible, sería la advertencia de los controladores de radar, sobre la aproximación de interceptores *Harrier*. Se enviarían aviones de cobertura, pero éstos poco podrían hacer, en verdad, por su escaso radio de acción; salvo la diversión, que podrían ejercer al ser dirigidos hacia los *Harrier*, manteniendo su altitud. Un recurso que dio resultado en muchas ocasiones.

12 Sir Michael Beetham, comandante de la RAF, había descartado por logística, un bombardeo efectivo a las bases del sur argentino, pero informó al gabinete de guerra que era factible su realización, en el norte y sobre la pista de Malvinas, en el Atlántico Sur, por sus pequeñas dimensiones.

13 El consumo de combustible disminuye significativamente con la densidad del aire. A mayor altura, menor consumo. Además, un aterrizaje en la corta pista de la BAM MLV era demasiado riesgoso y el avión sería irrecuperable.

14 Las prácticas con munición de combate se realizaban sobre blancos remolcados por un viejo DC-3, de velocidad tres veces inferior a la de los *Harrier*.

Disposición de los medios de la FAA al 1° de mayo de 1982



Archipiélago de las Malvinas



## Sábado 1º de mayo

### La situación de la Fuerza de Tareas inglesa (Task Force)

El 30 de abril el grueso de la Fuerza de Tareas inglesa se había reunido en la zona TRALA de retaguardia, (área de remolque y reparaciones situada a unos 400 Km al NE de Puerto Argentino). El comandante del grupo de batalla, (Carrier Battle Group), vicealmirante Woodward, recién arribado a la misma en su buque insignia, (el HMS *Hermes*), tenía órdenes de iniciar el ataque al día siguiente, a fin de cumplir la operación *Corporate*, que consistía en la recuperación de las islas. Entre los *factores principales* que influían en su apreciación figuraban:

- 1) Las órdenes recibidas de su comando en Northwood, (comando de la Task Force), el cual había concebido una operación estratégica conjunta con la Royal Air Force, (RAF), consistente, por un lado, en la operación Carnero Negro, (Black Buck), y por el otro, el ataque masivo de la Task Force con los siguientes objetivos:
  - a) completar la destrucción de los aeródromos argentinos en las islas, (BAM Malvinas, en la península de Fresynet, y BAM Cóndor, en el istmo de Darwin).
  - b) impedir todos los probables ataques de la aviación argentina y lograr la superioridad aérea local.
  - c) consolidar una pequeña cabecera de playa, en las proximidades de Puerto Argentino, mediante desembarcos anfibios y/o helicópteros.
  - d) infiltrar elementos de fuerzas especiales, en distintos puntos costeros o isleños, a efectos de obtener información táctica del despliegue argentino.
- 2) La experiencia obtenida en la operación anterior, por algunas de sus unidades en Georgias, que habían logrado cumplir su misión: la recuperación de la isla.
- 3) La amenaza de la flota de mar argentina que se suponía debía hallarse en el área.
- 4) La posibilidad de que, ante el despliegue de fuerzas y contundencia de



los ataques, el comandante de la guarnición argentina en las islas aceptara, ante su ofrecimiento, la rendición inmediata.

5) Las previsiones meteorológicas, (sobre todo en el continente), donde existirían techos bajo mínimo en los AADD de despliegue de la FAS, que dificultarían la operación de los aviones de combate argentinos.

Fue así, que emitió sus órdenes de operaciones para el 1º de mayo, cuyos lineamientos eran:

Accionar con tres grupos aeronavales con las siguientes tareas terrestres defensivas costeras:

**Grupo 1:** compuesto por HMS *Invincible*, ocho *Sea Harrier* (SH), del Escuadrón 801, con escolta para misiones de defensa aérea, Patrulla Aérea de Combate, (PAC).

**Grupo 2:** compuesto por HMS *Hermes*, buque insignia y escolta, doce aviones *Sea Harrier* del Escuadrón 800 para ataque aéreo al objetivo material (OM) en tierra, en especial aeródromos, y posterior reconocimiento; además la flotilla de ataque, compuesto por un destructor *D 42 Y* dos fragatas para bombardeo naval al aeródromo Puerto Argentino, BAM Malvinas y posiciones terrestres defensivas costeras.

**Grupo 3:** transporte y helidesembarco anfibio.

Desde las siguientes áreas marítimas:

Para el **Grupo 1**, cien millas al NE/N de Puerto Argentino.

Para el **Grupo 2**, noventa y cinco millas al E/NE de Puerto Argentino.

Para el **Grupo 3**, en zona TRALA, en espera de la confirmación de avanzar, helidesembarco y posterior asalto anfibio, en base a órdenes del Comando.

### **La Operación Black Buck (Carnero Negro)**

El comandante aéreo estratégico de la RAF, Marshall Benthon, puso en ejecución la operación Black Buck, cuando a las 19:30, hora argentina, del 30 de abril, despegaron del aeródromo Wideawake, (isla Ascensión), dos *Vulcan*

matrículas XM 598, (My Reeve), y XM 607 ,(Cap Withers), cargados, cada uno, con veintiún bombas de 1.000 lb. Debían reabastecerse cinco veces, (como mínimo, en el vuelo de ida), de los *Victor*, aviones tanque, desplegados a lo largo de su ruta al objetivo material. A las 19:50, despegaron once *Victor* de los Escuadrones 57 y 58. Un *Vulcan* y un *Victor* eran reservas. A poco de navegar, se volvió el XM 598, asumiendo la ejecución de la misión el avión reserva: XM 607. A unas 243 millas de Puerto Argentino, Withers inició el descenso, alcanzando 2.000 pies de altura, (700 metros), a 193 millas de Malvinas, y luego fue descendiendo paulatinamente hasta 300 pies (100 metros).

Encendió el radar de bombardeo cincuenta millas antes. Cada diez segundos sonaba la alerta temprana, (radar warning), indicando que había sido captado por el radar argentino. Ascendió cuarenta millas antes a 10.000 pies (3.300 metros). El plan previsto se cumplió bien; el XM 607, alcanzó su objetivo material a las 04:40. Su recorrida final, con rumbo 235, fue realizada a baja altitud y sólo una de las bombas impactó al borde de la pista, (a cuarenta metros de la cabecera 08), sin neutralizar el aeródromo. La tripulación completa de ese vuelo fue: piloto, Cap Martín Withers; copiloto, Cap Peter Taylor; navegador, Cap Gordon Graham; reabastecimiento aéreo, Cap Dick Russell; operador de radar, Cap Bob Wright y oficial de electrónica, Cap Hug Prior.

Esta operación fue apoyada aparentemente desde tierra, en Malvinas, por comandos ingleses; el ataque contó con la ayuda de luces rojas (podrían ser guiado láser) que brindaron a los pilotos la dirección de ataque y/o el punto de lanzamiento.

Siendo las 04:43, la FAS en el continente, impartió la orden de máxima alerta a sus unidades de combate desplegadas.

### **La apreciación operativa de la FAS**

El comando de la FAS, informado del ataque inicial enemigo, apreciaba, correctamente, que se producirían nuevas incursiones aéreas, sobre objetivos terrestres en Malvinas, (radares y otras posiciones defensivas en Puerto Argentino), por parte de la Task Force, pero siempre lanzados desde una distancia lo suficientemente al E, como para que los buques no entraran dentro del radio de acción de nuestros cazabombarderos. Por ello, se había concebido el empleo inicial de nuestros interceptores, (M-III/5), que darían cobertura a los objetivos, mediante el combate aéreo con las aeronaves incursoras.

Es así que en los aeródromos de GAL, GRA y SJU, las secciones interceptoras, en distintos grados de apresto, (armadas con misiles aire-aire Magic / Matra / Shaffrir y cañones), esperaban las órdenes para entrar en acción.

NOTA:

En el presente capítulo, la transcripción de las tripulaciones, se ha hecho en base al orden de la planilla de vuelo, sin otra mención de función a bordo.

## La primera orden de ataque

La primer orden fragmentaria (OF) que se transmitió, fue la **N° 1090**: dos **M-III**, indicativo **FIERA**. Misión cobertura Puerto Argentino, **armamento** dos misiles Magic - ruta GAL-MLV-GAL. Esta Ella despegó a las 06:40 hs. Tripulantes: My José Sánchez, Cap Marcos Czerwinski, preludiando nuestro bautismo de fuego. Pasadas las 07:30, sobrevolaban Puerto Argentino, sin encontrar actividad aérea enemiga. En realidad, había dos aviones del portaaviones *Invincible* en el aire, en PAC (E y NE de Puerto Argentino), pero no se advirtieron mutuamente. Aterrizaron en GAL, a las 08:38 hs

## El requerimiento a la Armada

El Comando de Operaciones de la FAA emitió el mensaje JB-4854 GHO 302017abr a COATLANSUR <sup>15</sup> donde solicitaba que aviones Super Etendard operaran bajo control operacional de la FAS, a partir del 10 de mayo de 1982.

## Opera la Task Force

Contrariamente a lo supuesto por la FAS, el contraalmirante Woodward había dispuesto avanzar algunos de sus buques, a posiciones muy próximas a las islas, a fin de efectuar cañoneo naval, sobre el área del desembarco. Por su parte, la Royal Navy Aviation operó de la siguiente manera:

*Grupo 2* (Hermes): en área centrada 95 MN al NE de Puerto Argentino, lanzó a las 07:50, tres Ellas de *Sea Harrier*, doce aviones del Escuadrón Naval 800, que atacaron de la siguiente manera:

### 08:30 Puerto Argentino (BAM MLV)

- La primera Ella de cuatro aviones, indicativo **Red**: LtCdr Ogilvy; LtCdr Batt, LtCdrThomas, Lt Morell. Atacó desde el NO en "Toss Bombing" <sup>16</sup>,

<sup>15</sup> Archivo Malvinas; Dirección de Estudios Históricos.

<sup>16</sup> Aproximación rasante del avión, con un brusco ascenso a 30° y el lanzamiento de la bomba, seguido de una inversión del rumbo de la aeronave para alejarse del área de impacto.

posiciones de AAe tres bombas de 1.000 lb cada una.

- La segunda Ella de cuatro aviones, indicativo **Black**, compuesta por Lt Andy Auld, LtCdr Mike Blisset, FltLt (RAF) Dave Morgan, FltLt (RAF) Ball y FltLt (RAF) Penfold,(nótese tres aviadores RAF de numerales en una escuadrilla de la RN), dividida en dos secciones atacó rasante desde el N y NO las instalaciones del aeródromo y la pista, con bombas Beluga (bomba racimo) y de 1.000 lb, (BRP retardadas con paracaídas). La AAe propia derribó un *Sea Harrier* y averió a otro, el cual, aparentemente, no alcanzó a llegar a su buque.

### **08:31 hs a BAM Cóndor (Goose Green)**

- La tercera Ella de tres aviones, indicativo **Tartan**: LtCdr Frederiksen, Lt Hale y Lt Mc Hars, atacó en rasante con bombas de 1.000 lb y "Beluga", sobre la pista y aviones en tierra, en el aeródromo. Como consecuencia de este eficaz ataque, un **IA-58** fue destruido; en su interior murió el Ten Daniel Jukic. Fueron alcanzados por una explosión y fallecieron los siguientes suboficiales: CP Juan Rodríguez, CP Mario Duarte, C1° José Maldonado, C1° Agustín Montaña, C1° Andrés Brashich, C1° Miguel Carrizo y C1° José Luis Peralta.

- Posteriormente, hacia las 09:50, reemplazaron sus aviones, ahora en PAC, realizando incursiones de exploración y reconocimiento fotográfico.

### **El Grupo 2 (Invincible)**

Tomó posición con su escolta y ocho *Sea Harrier* a bordo, en el área centrada a cien MN, al NE de Puerto Argentino

Destacó una flotilla naval de ataque a tierra, compuesta por un destructor, (D 42), y, según versiones in esas, las fragatas F 21 HMS *Arrow* y HMS *Glamorgan*, que se ubicaron a 10/20 MN al SE de Puerto Argentino, para bombardear el aeródromo. Esto se realizó a partir de las 13:00 hs

Desde las 06:00 el HMS *Invincible* comenzó a lanzar PAC, que interceptarían a los cazas argentinos que arribaran al área.

## El bautismo de fuego de la FAA

### Entra en acción la FAS

A medida que el comando de la FAS iba recibiendo información de los ataques en Malvinas, y detectaba o deducía la presencia de portaaviones en aguas adyacentes, confirmaba su apreciación inicial, respecto a que el combate se entablaría en el aire.

Por ello lanzó desde GRA a las 07:45 la **OF 1091** dos **M-5**, indicativo **TORO** armados con misiles A/A Shaffrir, **tripulación:** Cap Carlos Moreno; Ten Ricardo Volponi, que esta vez hicieron contacto con dos *Sea Harrier* del *Invincible*, (LtCdr RN Robin Kent y Lt Brian Haigh). **Arribó** a GRA, a las 09:45 hs

### Relato del Cap Moreno

*A las 7:30 hs llegó orden fragmentaria.*

*Debíamos despegar a las 7:45 hs (todavía nocturno), para una misión de cobertura aérea sobre Malvinas; la configuración (cosas que penden del avión) era de tres tanques de combustible y dos misiles aire - aire, más cañones.*

*Nuestro principal problema era el despegue, pues con ese peso (máximo de nuestro avión), teníamos mucha carrera de decolaje, la pista muy corta y además, era de noche.*

*A las 7:45, estábamos en cabecera con el Ten Volponi y largamos frenos, para nuestra primera misión de combate; la meteorología era bastante mala, estaba lloviendo y los techos bajos. Nuestro indicativo para esta misión era TORO.*

*Aproximadamente a las 08:25 estuvimos en contacto con el radar de Malvinas, encontrándonos a unas cincuenta millas de Puerto Argentino.*

*El operador de radar nos informó que estaban atacando en ese momento el aeropuerto, y que caía un Harrier en llamas en el puerto.*

*Al mismo tiempo que nos informaban lo anterior, nos dijo que tenía dos pichones (aviones enemigos), para nosotros.*

*Le pregunté cuál era la posición y nos contestó que estaban a 120 MN de nosotros – 020° firme - contesté, y ordené pleno gas seco (dar toda la potencia sin usar post quemador) al teniente. Él venía formando a mi izquierda, a unos 500 metros laterales y 10° atrás.*

*-¡Rumbo 030° - ordenó el radar -los enemigos se encuentran a treinta millas en recíproco!. - Le pregunté qué era recíproco, pues no lo había escuchado nunca o en ese momento no me acordaba lo que era -¡"de frente pibe, están de frente!" - dijo. Ahora sí entendí. Le pedí al radar que me ponga de costado, pues sabíamos que ellos al misil Sidewinder AIM-9L lo podían tirar de frente y nosotros, al que llevábamos, no.*

*-¡Ahora los tienen a nueve millas, de frente y a una milla al costado derecho!- Ordené eyectar los tanques externos de alas, y nos quedamos con el central externo para aprovechar el combustible que nos quedaba en ese tanque. Le pedí al operador que durante el combate nos fuera preguntando por el combustible, pues dudaba recordarlo en tales circunstancias, para poder volver al continente.*

*Cuando dijo que estábamos cruzándonos, eyectamos el último tanque, pusimos post combustión (potencia adicional que da un rápido aumento de la velocidad en detrimento del consumo) y cerramos fuerte hacia el lado de cruce.*

*Nosotros teníamos 22.000 pies de altura y ellos 18.000, según nos decía el radar.*

*Comenzamos a evolucionar en círculos para tratar de verlos y le pedí al radar que nos dijera dónde estaban.*

*Nos contestó - ¡En un círculo, los cuatro juntos y no podría diferenciarlos!*

*Buscábamos con desesperación a los Sea Harrier, pero no los podíamos ver; en ese momento Ricardo me preguntó si yo había tirado un misil, le contesté que no y me dijo que vio pasar un misil blanco entre su avión y el mío.*

*Mientras tanto, el radar nos preguntaba a cada ratito por nuestro combustible, y en un momento nos dijo que estábamos nosotros atrás de ellos, pero al segundo siguiente ya estaban de frente; evolucionaban muy rápido y casi se paraban en el aire para dar vuelta, pues pueden cambiar la posición de sus toberas (componente del motor por donde se fugan los gases de escape).*

*No sé cuánto tiempo había pasado, pero no creo que más de dos minutos, aunque me pareció una eternidad, cuando tuvimos 2.450 litros (mínimo para volver), ordené que con post combustión ascendiéramos con rumbo a casa y en viraje fuerte.*

*El operador del radar nos dijo que también ellos se alejaban en ese momento.*

*Ascendimos a 37.000 pies el Ten Volponi y a 36.000 yo, pues no nos teníamos a la vista.*

*El radar nos daba nuestra posición con respecto a Puerto Argentino, del que estábamos a cinco millas de distancia.*

*Comenzamos a hacer cálculos pues estábamos lejos de nuestra base y con mínimo combustible.*

*Afortunadamente, no había mucho viento en contra, así que, casi en el límite íbamos a llegar.*

*Una vez en contacto con el radar del continente, nos informó que la meteorología estaba mala pero con ILS (instrumento que reúne al localizador y al haz de planeo para el aterrizaje) lograríamos entrar bien.*

*Teníamos dos kilómetros de visibilidad y cien metros de techo.*

*El radar nos dejó en el localizador y en el haz de planeo del ILS, con cinco millas de diferencia entre aviones.*

*Aterrizamos sin novedad.*

*El Ten Volponi realizó tres misiones más y el 23 de mayo falleció, al ser alcanzado por un misil de un Harrier en una misión de ataque a buques. Se destacó siempre por su espíritu y su "garra". Fue un ejemplo. No lo olvidaremos.*

El Sea Harrier tenía ventaja por su mayor maniobrabilidad a bajas cotas, mayor performance de su armamento misilístico, el AIM 9L, (Sidewinder), y mayor tiempo de permanencia en la zona de objetivos.

El combate a bajas cotas aumentaba, considerablemente, el consumo de combustible de los **M-III / M-5**, quienes, al no tener capacidad para el

reabastecimiento, quedaban sin la posibilidad de regresar al continente.

### Salidas prematuras

El ataque de los *Sea Harrier* sobre la BAM MLV y Cóndor y las primeras detecciones electrónicas y visuales de buques y helicópteros, (especialmente en las áreas Goose Green y Puerto Argentino), produjeron la emisión de informes apresurados y sin mayor confirmación. Esto, sumado al grado de alerta y tensión del comando y unidades de la FAS, provocó el lanzamiento prematuro de algunas Ellas de ataque y de interceptores sin objetivos, (OM), bien claros. Así salieron:

**OF N° 1092**, cuatro aviones **A-4B**, indicativo **TOPO**, **armamento**: cañones y tres BRP; **misión**: AON. **Tripulación**: Cap Hugo Palaver, matrícula **C-244**, Ten Daniel Gálvez **C-206**, 1erTen Luciano Guadagnini **C-221**, Alf Hugo Gómez **C-225**. **Despegó** de GAL, a las 08:30; **ruta**: GAL - (REV) - MLV - GAL, donde **arribaron** a las 12:00 hs;

Esta Ella fue confundida, por el CIC MLV, con interceptores propios y fue enviada a interceptar a una PAC británica, indicándole rumbo y distancia al objetivo. Cuando les dieron el parámetro altura descubrieron el error, y regresaron a su base perseguidos por los *Harrier*. Esta escuadrilla fue salvada por la oportuna intervención de los **Mirage** del Cap García Cuerva y el 1erTen Perona, (relato que se encuentra más adelante). **Arribó** a GAL a las 12:00 hs

**OF 1093**, dos **M-III**, indicativo **TABLÓN**, **armamento**: misiles Shaffrir, **misión**: cobertura aérea en MLV. **Tripulación**: Cap Gustavo García Cuerva y 1erTen Carlos Perona. **Despegaron** a las 08:59 de GAL; **atterizaron** a las 10:58 hs. **Resultado de la misión**: con su oportuna intervención se interponen, entre una PAC de aviones *Harrier* y la escuadrilla **TOPO**, e hicieron regresar a los primeros, salvando la vida de los pilotos de **A-4B**.

**OF 1095**, cuatro **A-4C**, indicativo **OSO**, **ruta**: SJU - (REV) - MLV, **armamento**: BRP, **misión**: AON. **Tripulación**: Cap Fernando Castellano, Ten Daniel Alberto Paredi, Cap Mario Caffaratti, Ten Ricardo Lucero. **Despegaron** de SJU a las 11:00; **arribaron** a las 13:30 hs

**OF 1098**, dos **M-III**, indicativo **FOCO**, **armamento**: misiles Magic, **misión**: cobertura a MLV. **Tripulación**: 1erTen Roberto Yebra, 1erTen



Marcelo Puig. **Despegaron** a las 10:23 hs, de GAL, **arribaron** a las 12:13 hs

**OF 1099**, dos **M-5**, indicativo **LIMON**, **ruta:** GRA-MLV-GRA, **armamento:** misiles Shaffrir, **misión:** cobertura MLV **Tripulación:** My Napoleón Martínez, lerTen Héctor Luna. **Despegaron** de GRA a las 10:00; **arribaron** a las 12:15 hs

Debido a los ataques, llegaba al Cdo de la FAS, gran cúmulo de informaciones, entre las que se destacaban las siguientes:

**09:40** hs. MLV informó que el Cte británico de la Task Force había pedido la rendición al Cte del TOM, (enérgicamente rechazado).

Hubo innumerables avistajes de helicópteros que se acercaban a la isla Soledad, (lo que fue confirmado por el radar).

Al mediodía, se comenzó a perfilar el dispositivo naval enemigo, con sus buques dentro del radio de acción argentino.

A partir de entonces la FAS comenzó a mostrar sus garras para asombro y respeto del enemigo, que había subestimado sus capacidades reales.

Aparte de las acciones de nuestros aviones tácticos, basados en las islas, y que habían soportado el ataque a sus aeródromos en Goose Green, (BAM Cónдор), desde el continente comenzaron a partir oleadas de aviones, (interceptores y cazabombarderos), en la siguiente sucesión:

**OF 1100**, dos **M-5**, indicativo **CICLON**, **ruta:** MLV - GRA, **misión:** cobertura, **armamento:** misiles Shaffrir. **Tripulación:** Cap Horacio Mir González, Ten Juan Bernhardt. **Despegaron** de GRA, a las 12:30, **arribaron** a las 14:30 hs. Fueron interceptados por cuatro *Harrier*, y se observó gran maniobrabilidad en las máquinas enemigas.

**OF 1101**, **M-5**, indicativo **FIERRO**, **despegó** de SJU a las 16:00 hs, **misión:** cobertura, **arribó:** a las 18:40 hs Originalmente esta OF fue ordenada para una sección constituida por el Cap Raúl Díaz y el Ten Aguirre Faget, pero falló la puesta en marcha del numeral pese a que hizo varios intentos. Luego, lo pudo poner en marcha, pero con fuego en la zona del tubo de chorro.

Mientras se solucionaba esta novedad, el Cap Díaz recibió directamente del comando de la FAS, la orden de cumplir esta misión de cobertura; fue el primer piloto que despegó solo, para cumplir una misión de combate, con una aeronave de características propias de *cazabombardero*, que no contaba con radar de adquisición.

**OF 1103**, dos **A-4C**, indicativo **PAMPA**, **armamento**: misiles Shaffrir, **misión**: cobertura- sombrilla aérea. **Tripulación**: 1er Ten José Vázquez, Ten Atilio Zattara. **Despegaron** a las 13:30, de SJU, **ruta**: (REV) - MLV - SJU; **arribó**: 16:10 hs.

### **Relato del Capitán Raúl A Díaz**

*El Orden de Batalla de la FAA presentaba, en las primeras horas del 10 de mayo, una leve diferencia de lo previsto inicialmente. La variación: uno de los escuadrones aeromóviles M-5 Dagger todavía se encontraba en Tandil; no había podido retornar a la BAM SJU por meteorología. Había salido de allí la oscura noche del 29 de abril, ante la suposición de que el enemigo incursionaría con un grupo comando contra nuestras bases continentales, con la finalidad de destruir los aviones en tierra.*

*El regreso del escuadrón a su asiento de operaciones, en la memorable mañana del 10 de mayo, se efectuó en condiciones meteorológicas marginales en toda la ruta, principalmente, en el AD de destino.*

*Llegamos, estando el aeródromo bajo una capa de nubes compactas y muy bajas con lluvia moderada, aún así el escuadrón aterrizó sin problemas.*

*Allí estaban esperándonos las primeras Ordenes Fragmentarias, tendientes a rechazar el ataque inglés a Puerto Argentino.*

*Como oficial de operaciones, responsable de la confección del plan de vuelo, cumplí la primera misión, la OF N° 1101 con el indicativo FIERRO; se ordenaba una sección con dos misiles Shaffrir y 250 proyectiles de 30 mm por avión. Mi numeral sería el Ten Aguirre Faget.*

*Nos preparamos para esta tarea en escaso tiempo y fuimos a los aviones, todavía sin asumir cabalmente lo que estaba ocurriendo. Era difícil entender que estábamos por cumplir nuestra primera misión real de combate. Puse en marcha mi avión, y cuando debía hacerlo el Ten Aguirre Faget, tuvo fallas en su avión, imposibles de solucionar en poco*

*tiempo.*

*Me sentía tranquilo, pese a evaluar que las posibilidades de éxito se habían reducido; rodé hacia la cabecera de pista y en la misma pregunté a Operaciones si podía ir solo para cumplir la misión, me respondieron con firmeza que sí.*

*Eso ayudó, pero no dejaba de pensar que ante cualquier falla del avión o entrada en combate, me encontraría imposibilitado de contar con el necesario apoyo del numeral. Despegué a las 16:00 hs.*

*En el vuelo hacia las islas traté de ir repasando cada uno de los procedimientos del combate aéreo. También estuve atento a cada indicación y alteración del sonido del motor, porque el volar solo y sobre el agua hace que la concentración se duplique.*

*El estado meteorológico se presentaba con nubes bajas y medias, dificultando a veces, visualizar la encrespada superficie marítima.*

*Próximo a las islas, tomé contacto con el CIC de Puerto Argentino, quien me dirigió hacia un incursor a sesenta millas náuticas al este de las islas.*

*Armé el panel de misiles y cañones, giré al rumbo de intercepción ordenado (090°) y seguí automáticamente las indicaciones del CIC. Me informó que el incursor se encontraba a unos 6.000 pies más abajo, el controlador del radar seguía indicando el rumbo de intercepción y la distancia, nos acercábamos de frente. Cuando nos separaba una distancia de doce millas, el incursor descendió bruscamente y lo suficiente como para que nuestro radar lo perdiera totalmente. Esto me animó a pensar que, el oponente no quería presentar combate aéreo.*

*El operador me hizo colocar rumbo oeste para regresar sobre las islas de las cuales me estaba alejando unas millas al este. Había una capa de nubes que dificultaba la visualización de navíos enemigos. En un momento determinado, el controlador reportó que estaba sobrevolando un eco, (señal reflejada en la pantalla del radar), que podía ser una fragata misilística, sugiriéndome que extremara la vigilancia ante la posibilidad de ser atacado por misiles superficie-aire; ello no ocurrió.*

*Cuando me encontraba nuevamente sobre las islas, a las que pude distinguir a través de un orificio en las nubes, (vi el canal San Carlos y la zona de Darwin,) el operador me informó de un ataque aéreo que estaban realizando aviones SH, sobre las instalaciones de Puerto*

*Argentino.*

*Le pregunté si me dirigía hacia allí. Respondió negativamente, porque los incursores se encontraban dentro del sector de nuestra defensa antiaérea.*

*Seguidamente me alertó sobre la presencia de un eco que se dirigía hacia mí desde el sudeste, a gran velocidad y tomando altura. El mismo fue detectado cuando se encontraba a dieciocho millas, giré hacia el sur para adoptar un rumbo de colisión y mantuve una altitud de 26.000 pies, acelerando para 450 nudos; me dediqué a observar los instrumentos, por última vez antes del cruce, y con aprehensión descubrí que no quedaban más de cinco minutos de combustible, para llegar al mínimo nivel requerido para el largo regreso.*

*Cuando me separaban, del incursor o los incursores, unas ocho millas y me encontraba unos 3.000 pies más arriba que él, éste decidió abandonar la entrada en combate, probablemente porque no tenía una posición ventajosa. Lo cierto es que descendió rápidamente, hasta que nuestro radar perdió su eco. Me esforcé en tratar de visualizarlo, sin perder mi ventajosa altura, pero no lo logré; en eso escuché la voz del controlador que me preguntaba cuánto tiempo más podría permanecer sobre las islas, contestándole que había llegado el momento de regresar por falta de combustible.*

*Me deseó buena suerte y me dio el rumbo a "casa", ascendí hasta el nivel óptimo para el regreso y concebí durante el largo retorno ésta equivocada idea: "los ingleses rehuían el combate aéreo". Algunos días más adelante sufriría la propia experiencia de ser derribado, junto a toda mi Ella, por dos aviones SH, cuando estábamos por atacar la cabeza de playa a puerto San Carlos. .*

Estas misiones interceptoras, (y las que se intercalarán más adelante), tenían por objeto atraer las PAC británicas, para poder infiltrar nuestras misiones de ataque a objetivos navales.

### **Las misiones de ataque**

**OF 1105**, indicativo **TORNO**, tres **M-5**, **armamento**: BRP y cañones. **Despegaron** de SJU a las 15:45 hs, **ruta**: SJU - MLV - SJU, **misión**: AON. **Tripulación**: Cap Norberto Dimeglio, (C-432 arribó a las 17:25), Ten Gustavo Aguirre Faget (C-412 arribó a las 17:25), 1erTen César Román (C-421 arribó a las 18:25). Atacaron a un destructor D-42 y a dos

fragatas F-21. Esta salida, fue la de mayor rédito de toda esta .batalla, porque atacó y averió, seriamente, a un destructor D-42, clase *Sheffield*.

El informe de esta misión dice:

*...observan tres buques que cambian constantemente el rumbo, formando un triángulo, se dispararon dos bombas sobre el de la derecha y cañones sobre el del centro y a la izquierda, lográndose comprobar impactos únicamente sobre el barco del centro. Se apreció intención de encerrarse en el círculo con grandes cambios de rumbo, distancias entre 1. 000 y 3.000 metros. Únicamente se recibió intenso fuego (de AAe) lo que un numeral logró evitar disminuyendo el nivel de vuelo.*

De acuerdo a las publicaciones inglesas, los buques que atacaron Puerto Argentino eran el destructor *Glamorgan*, y las fragatas *Arrow* y *Alacrity*; reconocieron los siguientes daños:

*Glamorgan*: (destructor clase County) daños menores.

*Alacrity*: (fragata tipo 21 clase Amazon), rumbo abierto por una bomba, que estalló muy cerca, pudo ser reparado.

*Arrow*: (fragata tipo 21 clase Amazon), ocho impactos de cañón de 30 mm y un hombre herido.



Cuatro de los nueve impactos de proyectiles de 30 mm que sufrió la fragata *Arrow* durante un ataque de aviones *Dagger* el 1 de mayo de 1982.

De acuerdo con los testimonios de quienes observaron desde la costa, de los buques atacados por la *Ella TORNO*, el de mayor tamaño, estimaron era un destructor Clase 22, del tipo *Sheffield*, (por sus domos característicos: cubiertas protectoras del radar). Después del ataque comenzó a alejarse, aparentemente averiado, porque de su cubierta salía mucho humo. Además, durante la noche se visualizó una gran explosión hacia el rumbo en que se

habían alejado.

**A-4C. Misión:** sombrilla aérea. **Tripulación:** Ten Néstor López, (C-303), 1erTen Daniel Manzotti, (C-310). **Despegó** de SJU, a las 14:00, **arribó** a las 15:00 hs.

**OF 1106:** dos **A-4C**, indicativo **PAMPA**; ruta: isla Borbón - SJU; **misión:** ROF - sombrilla aérea. **Tripulación:** Cap Eduardo Almoño, (C-322), Alf Carlos Codrington, C-325); **armamento:** misiles Shaffrir. **Despegaron** de SJU, a las 15:20 hs; El guía, con fallas del equipo VHF y trasvase del tanque izquierdo, fue informado de la presencia y persecución de PAC; abortó y regresó. **Arribaron** a las 17:20 hs.

**OF 1107:** dos **M-5**, indicativo **FORTÍN**; ruta: MLV - SJU; **misión:** sombrilla aérea; **armamento:** misiles Shaffrir. **Tripulación:** Cap Guillermo Donadille, (C-403), 1erTen Jorge Senn, (C-421). **Despegaron** de SJU, a las 16:00, **arribaron:** a las 18:40 hs.

La tarea de los **FORTÍN** consistió en efectuar una cobertura del escape de la escuadrilla **TORNO**, luego de atacar ésta a los buques británicos que amenazaban a la BAM MLV: El despegue se ejecutó normalmente, sobre el mar y con rumbo hacia las islas. El jefe de sección, Cap Donadille, ordenó efectuar el control de los cañones mediante una breve ráfaga; los del guía no funcionaban. Evaluada la situación se decidió continuar con el vuelo. Se realizó la navegación normalmente. Arribó a la zona asignada por el control radar MLV: e hizo espera sobre la Gran Malvina, a nivel 300, (en términos aeronáuticos esta cifra corresponde a 30.000 pies, 9.000 m).

Mientras esperaban escucharon las comunicaciones de la sección **DARDO**, el Cap García Cuerva y 1erTen Perona; luego de unos quince minutos escucharon a los **TORNO** regresando en forma individual, el numeral **TORNO 2**, comenzó a tener problemas de recepción, por lo que no pudo saber que dos aviones ingleses se dirigían a interceptarlos. Mientras sus compañeros buscaban el rasante, él continuó alejándose con nivel 250 (7.500 mts).

El operador argentino envió a la sección **FORTÍN**, a interponerse entre los **Dagger** y los *Harrier*. Los **FORTÍN** eyectaron los tanques suplementarios, de 1.300 litros, y aceleraron a 1.4 de macho Así se formó una columna, en donde el primero era el **TORNO 2**, tres millas detrás venía una sección de *Harrier*, y a dos millas los **FORTÍN**. El último rumbo de interceptación que recordó el Cap Donadille, fue 320°, que los ubicaba con el sol totalmente de frente, razón por la cual sus misiles Shaffrir quedaron enganchados en él, lo que agregó preocupación al **FORTÍN 1**, por no tener los cañones en servicio. Sin embargo, todos estos inconvenientes no los conocían los británicos, que

abandonaron la persecución, advertidos, seguramente, de la presencia de interceptores argentinos, a través del radar que guiaba su interceptación. Otra acción de combate aérea sin derribos.

**OF 1108:** dos **M-III**, indicativo **BUITRE**; **ruta:** MLV - GAL; **armamento:** misiles Magic; **misión:** cobertura - sombrilla aérea. **Tripulación:** Cap Raúl Gambandé, (I-016), 1erTen Roberto Yebra, (I-014). **Despegaron** de GAL, a las 15:50; **arribaron** a las 17:40 hs.

**OF 1109:** dos **M-III**, indicativo **DARDO**; **ruta:** GAL - MLV; **misión:** cobertura; **armamento:** misiles Magic. **Tripulación:** Cap Gustavo García Cuerva, (I-015), 1erTen Carlos Perona, (I-019). **Despegaron** de GAL, a las 15:45 hs.

Esta tripulación cumplía la segunda salida del día, y fue la que, por primera vez, recibió fuego de una PAC británica. Ambos aviones eyectaron tanques y se trabaron en combate sobre la isla Borbón.

El Cap García Cuerva, vio el misil arrojado sobre su numeral, (Perona) y le gritó: ***Le lanzaron un misil, ¡cierre, cierre!***, pero el misil alcanzó al N° 2 y éste se eyectó. Posteriormente, fue recuperado.

El Cap García Cuerva, sin combustible para regresar al continente tenía dos alternativas: eyectarse sobre las islas y perder el avión o intentar el aterrizaje en la pista de Malvinas y salvar su máquina. Esto último suponía una excelente coordinación con el comando de la defensa aérea de MLV; (CIC AAe). Lamentablemente, esta coordinación aún no ocurría, porque no se había alcanzado el nivel de confianza de la defensa y, aún peor, subsistía el grado de desorganización producido por los ataques aéreos y fuego naval enemigo, sobre la zona.

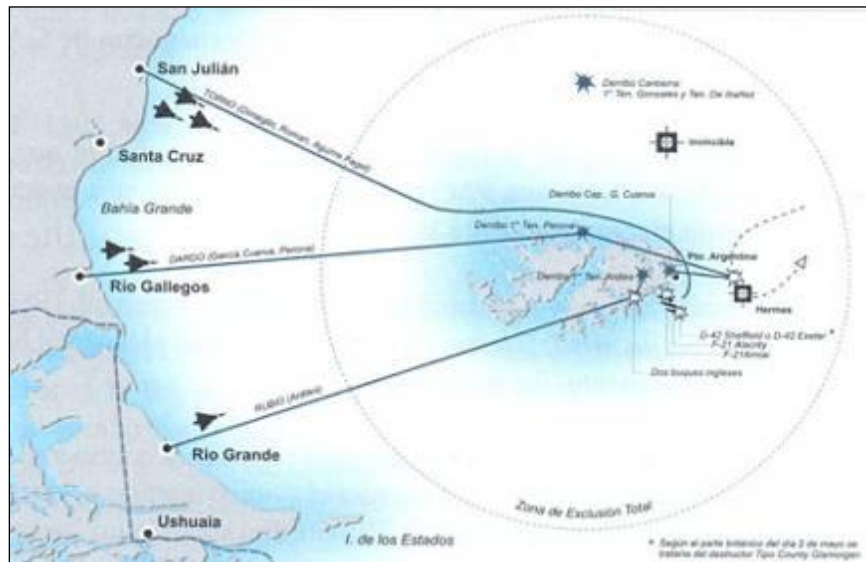
García Cuerva decidió aterrizar y lo comunicó por VHF. El "alto el fuego" fue ordenado, reiteradamente, por el CIC. El **M-III** se dirigió hacia la pista y procedió a eyectar sus cargas externas, para facilitar la maniobra de aterrizaje. Esa acción, (eyección de cargas), confundió a la tropa, que de inmediato comenzó a disparar sus armas largas, (fusiles), contra el avión. La psicosis creada por el *Vulcan* y los *Harrier*, pudo, en los artilleros, más que la orden del CIC, y las baterías antiaéreas del Ejército y la Armada abrieron fuego, lo que dio como resultado el derribo del **M-III**.

El piloto inglés que derribó al 1er Ten Perona fue el Fl Lt RAF Paul Barton; y el que combatió contra el Cap García Cuerva, el Lt RN Steve Thomas.

Respecto del accionar del Cap García Cuerva, durante los quince minutos

transcurridos entre el combate relatado y su solicitud de aterrizaje, en BAM MLV existen versiones, (Pierre Clostermann), que afirman lo siguiente: García Cuerva avistó al *Hermes*, en el momento en que un avión *Sea Harrier* estaba próximo al aterrizaje; se lanzó sobre el mismo y lo ametralló haciendo que, luego de rebotar dos veces sobre la pista del portaaviones, rompiera el elevador y cayera al mar. Luego ametralló el puente causando averías menores, (*Le grand Cirque des Malouines* Document Paris Match).

**Ataques a buques de la Task Force  
1° de mayo**



**OF 1113:** dos **M-5**, indicativo **RUBIO**; **ruta:** MLV - buques en bahía Anunciación; **armamento:** cañón de 30 mm y dos misiles Shaffrir. **Despegaron** de GRA a las 15:54. Tripulación: 1er Ten José Ardiles, despegó con el Cap Carlos Rohde, como jefe de sección. Éste se quedó por fallas y Ardiles continuó solo, hacia Malvinas. Al llegar al área ordenada, efectuó ataques a una fragata, que se dirigía en ataque a DWN, y desbarató la misión. Posteriormente, estableció enlace con el CIC MLV, y fue vectoreado para interceptar un eco, (*Harrier*); pero el eco se transformó en dos aviones, una PAC, integrada por el Fl Lt, (RAF) Tony Penfold y Lt Cdr, (RN) Martin Hale, y fue derribado por un misil Sidewinder AIM 9L, del primero. Fueron testigos oculares los capitanes; Ricardo Grünert, Roberto Vila y el 1er Ten Ricardo Fasani, tripulantes del **Pucará** en la BAM Cóndor. Era el cuarto piloto caído, el día del bautismo de fuego de la FAA.



Veamos el relato británico del Libro: FAW de la RN

*Aproximadamente a las 16:30 hs, Penfold, piloto del Harrier matrícula X 2425, y Martin Hale fueron lanzados desde el Hermes para interceptar dos ecos rumbo E NE sobre la isla Soledad y sin dudas fueron detectados por el radar de Puerto Argentino. Ambos, fueron vectoreados por sus respectivos radares para interceptarse mutuamente. Unos pocos minutos después los Sea Harrier se trabaron en combate con los Dagger (era un Dagger) que incluía al C-433 piloteado por el 1er Ten José Ardiles.*

*Hale y Penfold estaban a 20.000 pies con los Dagger alrededor de 13.000 pies arriba y a cinco millas de distancia cuando un misil A/A (seguramente un Shaffrir) fue disparado de uno de los aviones argentinos (se cree que era el de Ardiles). El misil estaba dirigido al avión de Hale y éste lo evadió maniobrando y lanzando Chaff (material metálico que se arroja al aire como papel picado para confundir al misil) y buscando las nubes a un nivel de 5.000 pies. Afortunadamente, justo antes que entrara en la nube, el misil se desvió, tal vez debido a que perdió potencia o engañado por el Chaff. Había errado su blanco, pero no por mucho; y fue ciertamente una emocionante experiencia para Hale Mientras tanto, alrededor de las 16:41 hs, Penfold se había colocado a la cola del avión enemigo y a una distancia de cerca de tres millas disparó el AIM 9L el cual impactó en el Dagger de Ardiles. El caza explotó matando a su piloto. No se vio que Ardiles se eyectara. Posteriormente se encontraron partes de su avión, aunque no el piloto, en la isla Livel, y en una posición no esperada, a treinta millas al SO de Puerto Argentino y bien distante de la zona del combate.*

Alrededor de las 15:00, la FAS había clarificado su carta de situación respecto de la ubicación del enemigo, (con unidades dentro de su radio de acción), y sus ambiciosas intenciones, (desembarco y fuego de ablande sobre nuestras fuerzas terrestres). Entonces, lanzó todos sus aviones disponibles, incluyendo sus bombarderos livianos Canberra MK 62 desde el aeródromo TRE.

**OF 1111:** tres **MK-62**, indicativo **RUTA**; **misión:** buques bahía Anunciación; **armamento:** bombas MK 17. **Tripulación:** Cap Juan Nogueira, Cap Raúl Sánchez, Cap Gabriel Rodino, 1er Ten Armando Dubroca, 1er Ten Ernesto Lozano, Ten Ernesto Cooke. **Despegaron** de TRE, a las 16:05 hs

Fueron interceptados, próximos a su ON, (avistaron al *Invincible*), por dos *Sea Harrier*. Evadieron y **regresaron**, uno a ADO a las 17:30, con averías; los otros dos a TRE a las 18:57

**OF 1117:** tres **MK-62**, indicativo **RIFLE**; **misión:** buques bahía Anunciación; **armamento:** cuatro bombas de 1.000 lb cada una. **Tripulación** N° 1: Cap Alberto Baigorri, My Enrique Rodeyro; N° 2: 1er Ten Mario González, 1er Ten Eduardo De Ibáñez; N° 3: Cap Eduardo García Puebla, 1er Ten Jorge Segat. **Despegaron** de TRE, a las 16:20 hs.

Esta Ella, que seguía inmediatamente a la anterior, también fue interceptada por los *Sea Harrier* de CC Broadwater y Tn Curtiss. Este último, impactó con un misil Sidewinder, en el N° 2. El **Canberra** se estrelló en el océano. Sus tripulantes se eyectaron, pero no pudieron ser rescatados. Los dos aviones restantes regresaron, dada su imposibilidad técnica de combatir en el aire; aterrizaron en TRE a las 19:20 hs.

**OF 1110:** cuatro **A-4B**, indicativo **TRUENO**; **ruta:** GAL - (REV) MLV - GAL; **misión:** AON; **armamento:** tres bombas BRP. **Tripulación:** Cap Pablo Carballo, C-215; Ten Carlos Rinke, C-212; 1er Ten Carlos Cachón, C-225 y Alf Leonardo Carmona, C-240. **Despegaron** de GAL, a las 16:00.

Esta Ella, después de reabastecerse en vuelo, siguió rasante a MLV: donde atacó a un buque, al sur de bahía Enriqueta, entre Puerto Argentino y la isla de Bouganville, con bombas y cañones. No reparó que se trataba de un buque argentino, el ELMA Formosa. Afortunadamente, esa bomba no explotó. **Aterrizó** a las 19:30.

**OF 1112:** dos **A-4B**, indicativo **FOCA**; **ruta:** GAL - (REV) - MLV GAL; **misión:** AON; **armamento:** tres bombas BRP. **Tripulación:** Cap Carlos Varela, Ten Mario Roca. **Despegaron** de GAL, a las 16:29; **regresaron** al ser interceptados por una PAC británica, porque no iban con el armamento apto para el combate A/A.

Tres A-4B, tripulación: C-206 1er Ten Mariano Velasco; C-246 Ten Carlos Ossés; C-209 1er Ten Héctor Sánchez. Despegaron de GAL, a las 16:30; arribaron a las 18:00. (El último, regresó por desperfectos, a las 17:00 hs).

**OF 1114:** tres **A-4C**, indicativo **LANA**; **ruta:** SJU - (REV) - MLV; **armamento:** dos bombas BRP; **misión:** buques bahía Anunciación. **Tripulación:** Cap Jorge García, Ten Jorge Casco, Alf Gerardo Isaac, Ten Jorge Farías. **Despegaron** de SJU, a las 16:30. Fue dificultoso el enlace con el radar MLV: por el intenso tráfico aéreo. El radar les informó que tenían interceptores a la cola y ordenó abortar la misión. **Aterrizaron** a las 18:30 hs.

## Otros medios aéreos empleados por la FAS

### Los reabastecedores

Se utilizaron dos **KC-130**, matrículas **TC-69** y **TC-70**.

**TC-70**, indicativo **PERRO**. **Tripulación:** Vcom Enrique Pessana, 1er Ten Gerardo Vaccaro, My Eduardo Gómez, CP Luis Martínez, SAux Oscar Ardizzoni, SAux Mario Amengual, SAux Manuel Lombino, CP Ramón Suárez, CP Mario Cemino. **Despegó** de GAL, a las 8:40; **arribó** a las 12:30 hs. Reabasteció a la Ella **TOPO**, de cuatro **A-4B**.

**TC-70**, indicativo **LOCO**. **Tripulación:** Com Carlos Beltramone, Cap Carlos Krause, Vcom Hugo Meisner, CP Miguel Angel Cardone, CP Carlos Cantezano, SAux Oscar Gatto, SAux Marío Amengual, SP Roberto Caravaca, SAux Carlos Guerra. **Despegó** de GAL a las 15:30; **arribó** a las 19:00. Reabasteció a la Ella **TRUENO**, de cuatro **A-4B**, y la Ella **FOCA**, de dos **A-4B**.

**TC-69**. **Tripulación:** Vcom Luis Litrenta, Cap Guillermo Destéfanis, My Francisco Mensi, CP Juan Perón, CP Juan Tello, SAux Hugo González, SAux Vicente Reynoso, SAux Andrés Manyszyn, C1° Barrionuevo. **Despegó** de SCZ a las 13:00; **arribó** a las 18:45 hs.

### Los aviones del Escuadrón Fénix

Las misiones que cumplió el escuadrón fueron las de: *guiado de escuadrillas, retransmisores, diversión, desgaste, exploración y reconocimiento, y fotografía aérea*, lo que obligó a los ingleses a vivir en un estado de permanente tensión.

Por **OF 1096** entró en acción y recibió su bautismo de fuego. A las 11:03, **despegó** de CRV el **MU 2**, indicativo **VERSO**, con la misión de retransmisor, a 100 MN de la costa entre CRV y MLV: **Tripulación:** Alf Mayor, Alf Ortega.

Con la misma **OF 1096**, a las 11:15, **despegó** de CRV la primera Ella de aviones civiles y militares, con indicativo **PUA**, con la misión de *diversión*; posición OM 70 MN al NO del estrecho San Carlos. **Aterrizó** a las 13:55 hs.

**PUA 2: HS 125**. **Tripulación:** Ten Aníbal Poggi, Alf Hipólito Mariani, SP Miguel Acosta.

**PUA 3: Tripulación:** Alf Harvey, Alf Quarleri; **misión:** diversión al Grupo

de Tarea 3.

A las 15:48 **despegó** el **MU 2**, indicativo **BRAVO 1**, con la **misión** de búsqueda y salvamento en CRV - bahía. Nazareno - CRV; **tripulación**: Alf Gonzalo Gil. **Arribó** a las 17:00 hs.

A las 15:35, **LR- 35**, indicativo **CARDO** con la **misión** de diversión.; **ruta**: GRA - MLV - GRA. **Tripulación**: Cap Antonio Buirra y C1° Dardo Rocha. **Despegó** de GRA, **arribó** a las 17:00 hs.

**LR-35**, matrícula **T-22**. **Tripulación**: 1er Ten Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera. **Despegó** de GRA, a las 15:30, por MLV **arribó** a las 17:05 hs.

### **Exploración y reconocimiento**

**LR-35**, matrícula **LV-ONN**. Indicativo: **RÓTULO**. **Tripulación**: Jorge Mac Intire, Armando López. **Despegó** de EPO a las 11:57; **arribó** a las 12:45 hs.

**C-500**, matrícula **LV-MZG**. Indicativo **CASERO II**. **Tripulación**: Vicente Collerone, Adrián González. **Despegó** de EPO, a las 14:35, **arribó** a las 21:05.

**MU-2B**, matrícula **LV-ODZ**. Indicativo: **BRAVO**. **Tripulación**: Carlos Quiroga, Eduardo Meyer. **Despegó** de CRV a las 15:00; **arribó** a las 16:20.

**C-130**, matrícula **TC-69**. **Tripulación**: Vcom Luis Litrenta, Cap Guillermo Destefanis, My Francisco Mensi, CP Juan Domingo Perón, CP Juan Tello, SAux Hugo González, SAux Vicente Reynoso, SAux Andrés Manyszyn, C1° Barrionuevo. **Despegó** de CRV a las 08:50, **arribó** a SCZ, a las 1 0:50.

### **Los helicópteros en Malvinas**

Cumplieron las siguientes salidas:

**CH-47**, matrícula **H-91**; **tripulación**: 1erTen Julio Brouwer, 1erTen Horacio Giaigischia, SAux Orlando Ruiz, CP Raúl Fernández, SA Juan Cantón y C1° Luis Villareal. **Misión** evacuar heridos a Puerto Argentino, alcanzados por las bombas en racimo lanzadas por los *Harrier*. De los trece heridos, uno falleció durante el vuelo, (los helicópteros, que hasta ese día habían operado desde la pista, minutos antes del primer ataque inglés se habían ubicado entre las casas del pueblo). **Despegó** de DWN, a las 09:10, y **arribó** a las 11:00 hs.

## **Relato del SA José Antonio Álvarez (tripulante del Chinook)**

**Misión:** remolque con un tractor, de un cañón Oerlikon, de 35 mm, perteneciente al GADA 601, de MDP.

*A las 21:30 del 1º de mayo, recibimos la orden del My Pose, de trasladar un cañón desde el extremo sureste de la pista de Pradera del Ganso, hasta las afueras del pequeño poblado que había en las proximidades. Para hacerlo, iban a emplear un tractor de los kelpers de doble rueda trasera, el que no podía ser puesto en marcha por personal del Ejército. Luego de algunos intentos, se lo logró, con la ayuda del Cap Manuel Fernández, de la FAA, quien, además, hizo las veces de guía, ante la imposibilidad de encender las luces, parado en la parte trasera del vehículo... Cruzamos la pista de aterrizaje en toda su extensión, tratando de evitar los restos de aviones, bombas, cohetes y demás elementos diseminados a sus costados, como consecuencia de los ataques ingleses efectuados esa mañana. Luego de embestir involuntariamente un alambrado, un centenar de metros más adelante se localizó al cañón y su personal. Se procedió a trasladarlo hacia la pista, sorteando nuevamente los obstáculos anteriormente mencionados. Al comentarlo con algunos hombres pertenecientes al grupo de demoliciones de Infantería de Marina, dos días después, me palmearon la espalda y comenzaron a reír estruendosamente; al preguntarles cuál era el motivo del festejo me contestaron que al día siguiente del traslado del cañón, ellos habían desactivado en ese lugar, cerca de ciento cincuenta bombas "Beluga" que habían quedado sin explotar.*

### **Balance operativo de la FAS**

Del material de vuelo que la FAS tenía disponible, y las tripulaciones previstas, se planificaron sesenta salidas de combate. Estas fueron:

Cinco salidas - regresan por problemas técnicos.

Ocho salidas - regresan por orden superior.

Diez salidas - no llegan al OM por ser interceptadas. - (Tres derribos)

Treinta y cinco salidas - llegan al OM.

Dos no salieron.

El componente aéreo del Comando Conjunto Malvinas, (al mando del

Brig Castellano), había sobrellevado también un intenso día de operaciones, participando así del bautismo de fuego de la Fuerza Aérea Argentina.

## **Análisis de las operaciones**

### **Respecto al accionar enemigo**

Si observamos los objetivos operacionales que se había fijado el mando británico para esta batalla, y analizamos los que realmente se alcanzaron, podemos afirmar que:

-El **comando aéreo** estratégico de la RAF, no logró la inutilización del AD MLV, (ataque *Vulcan*), aunque sí dañó el edificio del aeropuerto y destruyó un galpón de la Aviación Naval, además de afectar la pista con los impactos de dos bombas MK 17, que produjeron un orificio de quince metros de diámetro, en el borde sur.

-El **comando operacional** de la Task Force, Alte Woodward:

-no pudo inutilizar los aeródromos, aunque sí destruyó algunos aviones en tierra, (un **IA 58**, un MB 339, un Skyvan);

-no pudo repeler todos los ataques de la aviación argentina, (el 58 % de los nuestros alcanzaron su OM), si bien logró derribar tres aviones, mediante el misil AIM 9L;



El destructor HMS Sheffield, después del ataque argentino, navegando en mar calmo y con un orificio en la banda de estribor, presumiblemente de salida del proyectil.

- no logró la superioridad aérea local;
- fue disuadido de intentar un desembarco anfibio o helitransportado. Sólo logró infiltrar elementos de comando en las islas; que le sería de invalorable utilidad para el planeamiento de las futuras operaciones de desembarco, y posteriores movimientos terrestres.

### **Pérdidas sufridas por el enemigo**

En este largo e intenso día, la Task Force sufrió las siguientes pérdidas:

- Un buque clase *Sheffield* D 42, (HMS *Exeter* ó HMS *Sheffield*) seriamente dañado, (probablemente hundido en la noche).
- Dos fragatas clase *Amazon*, (tipo 21), HMS *Arrow* y HMS *Glamorgan* dañadas.
- Un *Sea Harrier* derribado, (probablemente Lt Cdr G W Batt), y otro averiado.

### **Decisión emergente del enemigo**

Las acciones que el enemigo había desarrollado contra nuestras posiciones en Malvinas, habían demostrado a su conducción los siguientes hechos principales:

- que las fuerzas del TOM, (en las islas), y la FAS, (desde el continente), estaban decididas a luchar enérgicamente, para defender el objetivo;
- que las defensas argentinas, (especialmente en Puerto Argentino BAM Malvinas), eran poderosas, sobre todo la AAe y la aviación táctica, (IA 58 y MB 339), con base en las islas;
- que las unidades aéreas interceptoras / cazabombarderos de la FAS, habían penetrado, desde el continente, su sofisticado y confiable sistema antiaéreo defensivo, en un porcentaje muy alto, no previsto por su comando.

Dice: *El Economista* (*The Economist*- Londres) del 16 de marzo de 1984:

***El almirante Woodward reconoció estar arrepentido de haber subestimado al enemigo, al recordar acontecimientos de la guerra....***

*Lo que pasó, dijo, es que desconocía el potencial de la FAA; "mejor dicho, jamás pensé que sus pilotos hicieran lo que hicieron. No fue un error mío; cualquiera en mi lugar 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..."*

Ante estos sucesos el mando británico tomó las siguientes resoluciones:

- retirar su grupo de batalla y demás buques principales de la flota, hacia el E, a una distancia tal que le asegurara estar fuera del alcance diurno de nuestros cazabombarderos;
- aproximar en horas de la noche, (cuando la FAS no podía atacar objetivos navales), buques de ataque para hostigar nuestras defensas, con fuego naval;
- permitir a los elementos infiltrados reunir vital información del dispositivo defensivo argentino, para la planificación de futuras operaciones;
- requerir refuerzo de unidades navales, aeronavales, (incluidas las unidades de la RAF) y terrestres a su comando superior, (Northwood), cuya satisfacción era requisito prioritario para la ejecución de futuras operaciones de envergadura.

### **Respecto del accionar de la FAA**

La FAA, pese a operar al límite de su radio de acción, y con malas condiciones meteorológicas en sus bases continentales:

- había negado al enemigo su objetivo de lograr la superioridad aérea local,
- había efectuado interdicción táctica aeromarítima real en nuestras MLV sobre una poderosa flota naval poseedora de la elevada tecnología militar de la OTAN,
- y por otro lado había detectado, agudamente, las debilidades del enemigo especialmente su deficiente alerta temprana, que aprovecharía en futuras batallas.



## Sus pérdidas

Pero, al mismo tiempo, la FAA cobraba conciencia de sus deficiencias operativas y contabilizaba:

- cuatro pilotos fallecidos, (uno en tierra);
- un navegador fallecido;
- ocho suboficiales fallecidos;
- cuatro aviones derribados;
- dos aviones de combate destruidos en DWN;
- destrucción de un vehículo utilizado como ECA en Sapper Hill, por fuego británico.

Así fue como aquel 1º de mayo de 1982, la FAA hizo retroceder a la poderosa flota británica.

## Extracto del Informe del Brig Castellano

*En la madrugada del 1ro de mayo, nos encontrábamos descansando al lado de nuestro puesto de comando, cuando un trueno ensordecedor nos levantó en vilo. Me comuniqué de inmediato con el Com Destri, quién lacónicamente me informó que un Vulcan nos había bombardeado la pista.*

*Luego de superar la sorpresa inicial, percibiendo aún el olor acre y penetrante de los explosivos que aún permanecía en el ambiente, el personal comenzó a reaccionar positiva y hasta algunos temerariamente, a tal punto que hubo que hacer esfuerzos para controlar el contagio de heroísmo en los hombres, que se exponían en plena oscuridad, para auxiliar a los camaradas heridos, guiándose sólo por los lamentos y exponiéndose a las explosiones por retardo.*

*La intención del enemigo de quebrar la voluntad de lucha de nuestras fuerzas fue muy clara; pero evidentemente no lo logró.*

*Se alertó a la BAM Cóndor y se ordenó con las primarias luces la dispersión de los Pucará, previendo un segundo ataque. Hubo ansiedad, hasta que se comprobó que sólo una bomba tocó la pista, manteniendo*

*en consecuencia su operatividad*

*Luego comprobamos que en el ataque fueron utilizadas diecisiete bombas de 1000 libras y que erraron a la pista, pero alcanzaron de lleno el vivac donde hasta la noche anterior dormía la tropa, pereciendo sólo los dos soldados de guardia.*

*A las 08:15 hs se produjo el segundo ataque simultáneo a las dos BAM con aviones Sea Harrier en vuelo bajo. Esta vez la AAe estaba alerta y les hizo pagar caro su osadía y no se aproximaron más a los blancos medianamente defendidos.*

*A partir del mediodía, se acercó a Puerto Argentino parte de la flota y comenzó el ataque en pleno día, contra nuestras posiciones. En nuestro CIC la situación se puso caótica, peor aún cuando comenzaron a llegar las Ellas de combate y los enlaces radioléctricos fueron ineficientes. Esta grave falencia fue subsanada por la eficiencia e idoneidad de los controladores y operadores del VYCA, quienes asumieron la responsabilidad de guiar con seguridad y eficacia a nuestros pilotos.*

*Estaban allí a la vista, los tres buques que nos cañoneaban cada quince segundos, cuando sorpresivamente vimos aparecer los M-5 de la FAS, que guiados por el radar de Puerto Argentino atacaron a los buques haciéndoles interrumpir el fuego.*

*Al ver que desde uno de ellos (el más grande) se desprendía una densa columna de humo y que los tres se alejaban presurosos, todo el ambiente se conmovió con los gritos de júbilo que nuestras tropas lanzaban al aire desde todas las colinas que rodean Puerto Argentino, celebrando la pericia y valentía de nuestros pilotos que habían terminado con la impunidad de los atacantes.*

*Lamentablemente, el dios de la guerra aún no estaba satisfecho con nuestros heroicos muertos de esa mañana; nos faltaba un castigo mayor; quiso la fatalidad que el Cap García Cuerva con su M-III, no teniendo combustible suficiente para el regreso, en lugar de eyectarse como se le ordenó, pretendió "salvar" el avión intentando un aterrizaje de emergencia en Puerto Argentino. El nerviosismo, la falta de coordinación y la inexperiencia hizo que nuestra propia AAe, al eyectar el piloto sus cargas externas (tanques suplementarios) lo confundieron con un enemigo y lo derribaron.*

*La brutalidad de la guerra, nos daba el último cachetazo ese inolvidable día en que las lágrimas nuevamente surcaron nuestro rostro.*

*Fue una sorpresa incluso para nosotros, la eficacia de la AAe propia. Aquí quisiera destacar la presencia de los soldados aeronáuticos que tan valientemente integraron las dotaciones de las piezas, los cuales desde su puesto de combate, tuvieron el privilegio de compartir el glorioso bautismo de fuego de las Alas de la Patria, y quienes en un derroche de coraje y patriotismo, lucharon codo a codo aliado de sus superiores.*

*Al finalizar la primera jornada, las fuerzas propias se habían limitado a defenderse de los ataques aéreos mediante el uso eficiente de la artillería antiaérea y del bombardeo naval, atacando y poniendo en fuga a los buques enemigos por medio de los aviones de la FAS.*

*De estas acciones quedaban claras dos conclusiones: que los intentos de helidesembarco del enemigo habían fracasado y que la flota inglesa, no era invulnerable.*

*Nuestra falencia más grave sin lugar a dudas, fue la mala coordinación de las comunicaciones y procedimientos entre el CIC MLV, el VYCA y la FAS. Este hecho como ya dijimos, fue en parte solucionado por el VYCA, no obstante motivó adoptar urgentes medidas correctivas que en adelante mejoraron en forma significativa nuestro accionar.*

## **La Artillería Antiaérea**

La noche era estrellada, con luna llena. El primer aviso se dio a las 04:40, desde la batería Skyguard, la unidad de turno que detectó y enganchó un blanco. El subteniente Barri, director de tiro, pidió abrir fuego. Las comunicaciones se hacían a través de la línea de la batería de 35 mm, hasta el puesto de comando donde estaba su jefe directo. Éste recomendó tranquilidad al jefe de batería.

El jefe de la 3° Brigada, avisó a su personal que se estaba bajo un ataque aéreo, con el blanco a 8 Km, mientras el subteniente Barri reclamaba libertad de fuego. Pasó un bombardero enemigo, (luego identificado como un *Hawker Siddeley Vulcan*, de una capacidad superior a los 10000 kg en bombas). Se sintió el efecto de las bombas; el personal perdía el equilibrio ante cada impacto. Se comprobaron las novedades telefónicamente, y se constató que los efectivos estaban sin novedad. El contacto con el puesto de comando se interrumpió.

El subteniente Barri continuaba solicitando *fuego libre*, que no se implementó, a causa del corte de las comunicaciones con el PC, (puesto de comando). Los F, (fierros - cañones) 3, 4, 5 y 6 llamaron al jefe, inclusive con

equipos VHF, pero no hubo respuesta. El jefe de la 3° batería habló luego con el subteniente Barri, quien explicó que el blanco había sido adquirido perfectamente, percibiéndose un desánimo en la voz del oficial. Se le recordó que toda operación de aeronaves, en horas nocturnas, era considerada vuelo enemigo, y que podría haber disparado.

Los sistemas de enlace continuaban defectuosos. El jefe de batería decidió recordar a los F3, 4, 5 y 6 lo que comentó el subteniente Barri, recalcando que el fuego libre era constante. Con las piezas 1, 2 7 Y 8 no se pudo hacer contacto, por la distancia.

Comenzaron a caer bombas. Todo se iluminó; a pesar de no haber salido el sol, se observaban nítidamente los aviones Aermacchi, estacionados próximos a la cabecera. El cabo Bartis observó que el subteniente Barri, del GADA 601, hacía una ráfaga con una pieza de 35 mm, haciendo lo mismo el Fierro 8, y el cabo Remorino con el Fierro 7, guiándose por las trayectorias de la munición trazante de 35 mm, recurso imprescindible, ya que los tubos de 20 mm no son aptos para tiro nocturno.

El soldado Vianno optó por preparar café para los que despertaban, hecho que luego no recordó.

Siendo las 06:00 el jefe, mayor Maiorano, confirmó que el PC estaba sin novedad, con comunicaciones distorsionadas. Ordenó poner en servicio el radar y proceder con las operaciones. El equipo sólo podía ser utilizado en posición de vigilancia, ya que fallaba el sistema control de tiro por bloqueo en el mecanismo azimutal.

El radar dio una sorpresa. Funcionaba con buena ganancia en todas las funciones. A las 06:15, coincidió con una nueva alarma roja. Se detectaron blancos provenientes del sector E, y se ordenó fuego libre a los Fierros 303 y 304. La cota de vuelo era muy alta, seguramente en vuelos de reconocimiento. El primer cañón en abrir fuego fue el 303, con una ráfaga de 109 disparos.

Hubo un impase hasta las 08:00, hasta que se recibió la alerta de incursiones por el E. El cabo Ruiz, del Fierro 6, gritó por Motorola: *!sobre el faro!*. La reacción fue inmediata: ubicar al enemigo.

Se distinguieron dos grupos de aviones oscuros, individualizándolos con claridad con la mira P-56, la cual contaba con gran aumento, (cinco lentes).

En total, diez máquinas. Aunque lejos del alcance de los 20 mm, se los siguió hasta que se perdieron tras unas lomas. Sorpresivamente, apareció uno en el sector del Fierro 9, a cargo del cabo Pinelli, Bartis le hizo fuego. Apareció otra aeronave sobre el Fierro 2, a cargo del cabo Chazarreta, quien le disparó dos

ráfagas. Suspendió el tiro al desaparecer el avión, tras las ondulaciones del terreno. En ese instante, el soldado Vianno informó que tras el hangar aparecían dos *Harrier*.

Bartis abandonó los blancos en expectativa y dirigió los tubos al borde del techo, hasta que aparecieron. Recuerda repetirse: **-Debo largarla antes del punto de cambio-**, momento en que la mira lo computaba como blanco negativo. .

El avión estaba tan cerca que ocupó totalmente el retículo de la mira, estimando que la altura de dicha aeronave no pasaba de cincuenta pies, (aproximadamente quince metros); oprimió luego el pedal disparador. Cuando abandonó el primer blanco para batir el segundo, vio que éste llevaba un pedazo de plano colgando y despedía mucho humo negro.

Le hizo fuego al segundo *Harrier* a ojo, mientras observaba como ametrallaba la superficie y se desplazaba a su izquierda; le pareció que los proyectiles del avión hacían impacto muy cerca. Todo transcurrió en segundos.

Terminada la acción, mientras observaba que los helicópteros ingleses buscaban un piloto en el mar, apareció por todos los flancos personal de Ejército y Fuerza Aérea para felicitar al artillero por el derribo del primer *Harrier*. Los nervios aparecieron después de las felicitaciones, y la satisfacción fue tanto del cabo Gustavo Bartis como el soldado auxiliar de pieza, y eventual cafetero Vianno.

A las 08:30, se dio una nueva alarma roja. El radar detectó varios aviones procedentes del sector N, los cuales atacaron las instalaciones del aeródromo. Todos los Fierros del sector repelieron el fuego, los F2, 3, 4, 5 y 303. Éste disparó una ráfaga corta a un *Harrier*, que sobrevoló el radar a 50 m de altura, pudiendo distinguirse el color del casco de vuelo del piloto. En la acción, el cañón se trabó, y fue puesto en servicio de inmediato por el cabo P Cardozo y el cabo 1º Pedernera.

El Fierro 304, a cargo del CP Rivarola, hizo fuego contra un *Harrier* que se desplazaba de O a E, trabándose. Solucionó el problema el cabo Repizzo, pero quedó aprisionada su mano al reiniciarse el fuego.

Se escucharon explosiones en todos los ángulos. La AAe no dejaba de hacer fuego, pasando los *Harrier* muy próximos a la terminal aérea. Esto favoreció la acción de las piezas de 20 mm. Todo era observado por el 1er teniente Eduardo González desde el Mte Kent, donde realizaba funciones de OCAA y expresó: **. .es impresionante como disparaba la Artillería Antiaérea.**

El Fierro 6 solicitó la adjudicación de un derribo, el cual fue, posteriormente, reclamado por las piezas 3 y 8, que también habían enganchado el blanco.

Con los anteojos seguidor óptico (SO1), se observó la terminal aérea... un espectáculo lamentable. Parecía que todo estaba en ruinas, un hangar destruido y abundancia de humo, presumiendo la posibilidad de muchas bajas.

Se pasaba constantemente de alarma roja a amarilla. Se sacaron novedades: una mano seriamente golpeada, (C Repizzo) y un suboficial con un golpe en los riñones, (CP Mansilla).

A las 13:55, se observaron naves enemigas, en el sector sudeste, que se desplazaban de E a O. La información no coincidía con la del PC, que estimaba la flota a no menos de un día de navegación; pero el avistaje no era discutible. El jefe de batería 1erTen Spath, ordenó dismantelar todas las carpas para dificultar la observación enemiga y dispuso repartir los víveres entre los refugios.

De una de las naves decoló un helicóptero, con rumbo N, al E del faro náutico de Penbroke, y descendió personal a unos 8 Km. Otro helicóptero *Sea King*, se instaló detrás del faro a unos seis kilómetros. Se pasó la novedad a la batería Tigercat, de Ejército, quienes los tenían a la vista, pero fuera de alcance. Finalmente, hicieron fuego perdiéndose el proyectil, aunque la acción sirvió como fuego disuasivo.

A las 13:15, se recibió alarma gris, que era una novedad, (alarma contra cañoneo naval). El jefe de batería dispuso cubierta completa. Los buques se veían nítidamente. Tres naves estaban en una formación oblicua, proa al aeródromo. La Royal Navy comenzó un cañoneo rumbo a la terminal aérea, y orientó luego sus piezas hacia la posición de la batería. La situación era, psicológicamente, difícil. Se estaba en actitud pasiva, no había cómo responder. Se recomendó cubrirse en los refugios.

A las 15:00, finalizó el cañoneo. Las naves se retiraron con rumbo 180°. Una de ellas, escorada a estribor, despedía denso humo. Habían sido atacadas por tres **M-5**.

Los efectos del ataque a la terminal aérea: dos soldados muertos, un suboficial de Armada herido, prácticamente todos los vehículos que estaban en la terminal fuera de servicio. El SM Gómez, mecánico de las piezas de artillería, debió ser, prácticamente, desenterrado de los escombros, muy golpeado.

Se verificaron las condiciones de la batería y sus dependencias: el PC, que estaba ubicado en la corrida de bombardeo, sufrió la destrucción del radar

ELTA y de la línea telefónica. El PC fue trasladado.

El escuadrón había pasado la prueba de fuego, y, demostró que tenía el temple para enfrentar a un enemigo con los medios a él confiados. Las decisiones que se tomaron en el combate fueron profesionales, y no afectadas por emotividad; la coordinación y la colaboración con las otras armas fue adecuada. Los cuadros estaban tranquilos, motivados y satisfechos, inclusive hasta el nivel de soldado.

De haber existido resolución cuando el *Vulcan* atacó, el efecto podría haber sido grande, pero no se había previsto una alerta antiaérea ajena a la proveniente de la Task Force.

## **Domingo 2 de mayo**

### **El parte meteorológico**

Hasta las 9:00, las condiciones del tiempo fueron similares a las del día precedente, de acuerdo a la foto del satélite. A partir de esa hora, comenzó a aumentar la nubosidad media y alta, con vientos leves del sector N. Hacia el fin del día, se observó nubosidad en varias capas.

### **La decisión del comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (CTOAS)**

Al finalizar el día anterior, la actitud de la flota enemiga, de evidente abandono del objetivo *desembarco*, hacía suponer una mayor libertad de movimientos, por parte de las unidades aeronavales británicas, (no aferradas a un desembarco), y por lo tanto, la posibilidad (dentro de la estrategia naval), de usar esos medios para el ataque a la flota de mar argentina, (dividida en tres grupos de tareas), que se encontraba avanzando hacia la ZET. Esto, hizo apreciar al CTOAS una situación táctica desventajosa para la misma y, por lo tanto, ordenó la suspensión del avance y retirada a posiciones defensivas, más cercanas al continente. Fue así que, a partir de las 12:30, los tres grupos de tareas, por orden del Cte de la flota de mar, invirtieron su rumbo y comenzaron a navegar hacia las nuevas posiciones ordenadas.

### **El ataque al ARA *Gral. Belgrano***

En esta tarea se encontraba la FT, integrada por el crucero *Gral Belgrano* y los destructores *Bouchard* y *Piedrabuena*, (Pos: 55°18' S /61°47' O), cuando a las 16:24 hs, fueron atacados, fuera de la ZET, por el submarino nuclear *HMS Conqueror*, que impactó dos torpedos MK 8 en el crucero argentino, causándole bajas y averías de gran magnitud, que provocaron su hundimiento.

### **Apreciación de la FAA respecto al ARA *Gral Belgrano***

La FAA mantiene su convicción de que esta operación militar enemiga, fuera de toda justificación honorable de las leyes y costumbres de la guerra, obedeció a una decisión eminentemente política, del más alto nivel del gobierno británico, cuyas causas pueden encontrarse en los siguientes factores:



- El interés político estratégico del gobierno británico, de entorpecer las negociaciones de paz, que en esos momentos llevaba, con grandes posibilidades de éxito, el presidente del Perú Arq Belaunde Terry, con el auspicio (aunque tácitamente encubierto), del gobierno de los EEUU.
  
- La necesidad de provocar un hecho militar, psicológicamente auspicioso, ante la opinión pública internacional y ,especialmente, británica, antes que las noticias del revés militar del 10 de mayo, desencadenaran actitudes, (oficiales y privadas), desfavorables a la conducción política en el Reino Unido. En realidad, la acción psicológica del gobierno británico, presentando al hundimiento del Belgrano sin relacionado con las acciones inmediatamente anteriores, fue mantenida por mucho tiempo después como un objetivo permanente, tendiente a ocultar una verdad histórica que, analizada serenamente, demuestra la importancia que en el conflicto tuvo la batalla del 10 de mayo, donde, podemos afirmar, el saldo para Gran Bretaña fue:

- pérdida de un destructor *D-42 clase Sheffield* -dos fragatas tipo *F 21* averiadas
- dos *Sea Harrier* derribados
- dos intentos de desembarco rechazados -casi ningún objetivo operacional alcanzado.

En síntesis, el ataque al crucero era una consecuencia del revés operativo que sufrió la Task Force el 1º de mayo. Estos son los factores que, a su juicio, la FAA asigna mayor porcentaje de peso, para que se haya adoptado esta resolución por parte del gobierno británico.

### **Las actividades aéreas**

Durante la noche del 1 / 2 de mayo, el Cdo de la FAS trabajó febrilmente, para alistar las unidades, porque preveía que sería una nueva e intensa jornada; aún estimaba que el enemigo intentaría alcanzar los objetivos que no había logrado el día anterior. Asimismo, se suponía que, podría haber desembarcado, incluso esa noche, mayor cantidad de efectivos, y estar consolidando una cabecera de playa.

Por ello, al amanecer, las unidades de la FAS habían recibido las órdenes preparatorias para las siguientes operaciones predispuestas, que se pondrían en ejecución al confirmarse la información sobre los blancos enemigos.

## **BAM GAL:**

- Cuatro Ellas, doce **A4-B** para AON / T en MLV: con REV. Tres BRP y cañones por avión.
- Cuatro Ellas, doce **A-4B** para ataque cabecera de playa en MLV; REV. Tres BRP y cañones.
- Cuatro secciones, ocho **A-4C** para AON / T en MLV: con REV: cañones, BRP

## **BAM SJU:**

- Dos Ellas, cinco **M-5** para AON / T en MLV: con cañones, dos BRP.
- El escuadrón **Dagger M-5** recibió dos **OF N° 1129** y **1130** con OM asignado, las que fueron aprestadas; para ser finalmente anuladas. La Ella estaba constituida por el My Juan Sapolsky, el 1erTen Jorge Senn, el Cap Raúl Díaz y el 1erTen Mario Callejo.

## **BAM GRA:**

- Tres Ellas, siete **M-5** para AON / T en MLV: con cañones, dos BRP.

## **BAM TRE:**

- Dos secciones, de cuatro **MK-62** para AON /T en MLV: con cañones, cuatro BRP.

## **BAM SCZ:**

- Dos secciones, (seis **IA-58**) para AON /T en MLV: con cañones y bombas Napalm.

Pero el enemigo no se acercó a las islas, interesado en los movimientos de nuestra flota de mar, y favorecido, además, por la situación meteorológica en el TOAS y el continente, que dificultaría casi todo movimiento aéreo de nuestra parte.

## **Escuadrón Fénix**

Sin embargo el Escuadrón Fénix cumplió varias salidas desde CRV y GRA.

Dos **LR-35**, indicativo **SANTO**; **Misión**: diversión, E y R. **Tripulación 1**: My Rafael González Osterode, Cap Ricardo Ceaglio, CP Javier Moi. **Tripulación 2**: Cap Miguel Arques, Ten Alfredo Caballero y C1° Jorge Bazán. Esta sección **despegó** de CRVI, a las 18:40, se dirigió a un punto ubicado a 70 MN, antes de Puerto Argentino, luego regresó rasante a SJU, y desde allí a CRV; **arribó** a las 20:00 hs.

**LR-35**, matrícula **T-22**. **Misión**: E y R. **Tripulación**: 1er Ten Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera, C1° Dardo Rocha. **Despegó** de GRA a las 12:05; **arribó** a las 12:30 hs.

**LR-35**, matrícula **LV-OFV**. Indicativo: **PINCHO**. **Tripulación**: Cap Antonio Buirra, Cap Carlos Alberto Pane, C1° Dardo Rocha. **Despegó** de GRA, a las 06:55, **arribó** a las 07:55.

### Exploración y reconocimiento

**F-27**, matrícula **TC-78**, indicativo **TITÁN**. **Tripulación**: My Osvaldo Botto, Cap Julio Mirgone, Cap Carlos Filippi, SM José Altamiranda, SAux Rubén Seguí, SA Esteban Godoy. **Despegó** de EPO, a las 08:00; **arribó** a VIE, a las 12:50. **Despegó** a las 14:00; **arribó** a EPO, a las 17:00 hs.

**F-27**, matrícula **T-44**, indicativo **BOLSA**. **Tripulación**: My Roberto Montaldo, My Roberto Salvarredi, Vcom Luis Ronconi, C1° José Alberto Brandana, C1° Orlando Domínguez, SA Mauricio Ceballos. **Despegó** de CRV, a las 13:05; **arribó** a EPO, a las 16:45. **Despegó** a las 18:15; **arribó** a CRV, a las 21:15 hs.

**F-27**, matrícula **T-43**, indicativo **TITÁN 1**. **Tripulación**: Vcom Juan Agnoletti, Vcom Jorge Novais, My Adolfo Rodríguez, CP Misael Lombardo, C1° Guillermo Lamas, SAux Alberto Lorenzi. **Despegó** de TRE, a las 09:10, **arribó** a CRV, a las 10:10. **Despegó** a las 13:10; **arribó** a las 16:20. **Despegó** a las 19:40; **arribó** a TRE, a las 20:40 hs.

**C-500**, matrícula **LQ-MRM**, indicativo **CASERO III**. **Tripulante**: Oficial Ppal Cancrini. **Despegó** de EPO a las 07:30; **arribó** a las 14:44 hs.

**C-500**, matrícula **LV-LZR**, indicativo **CASERO IV**. **Tripulante**: Hugo Silvio Mercante, Alfredo Garatte. **Despegó** de EPO, a las 13:47; **arribó** a las 20:43 hs.

**C-500**, matrícula **LV-MZG**, indicativo **CASERO II**. **Tripulante**: Vicente Collerone. **Despegó** de EPO, a las 20:04, **arribó** a las 22:28 hs.

## **Las actividades del Componente Aéreo del Teatro de Operaciones Malvinas (CATOM)**

Los hombres del CATOM, (distribuidos en Puerto Argentino, BBAAMM MLV y Cóndor, sistema VYCA), restañaban las heridas, analizando y poniendo en práctica las lecciones del día anterior. Así en:

### **BAM MALVINAS**

**16:07/16:17** hs el AD estuvo bajo alarma roja, por aproximación de aviones, detectados por el radar. El ataque no se produjo.

**14:43** hs se detectó aproximación, (parte N de la isla Soledad, península San Luis), de helicópteros británicos, que luego se retiraron, aparentemente, sin aterrizar.

**21:00/00:30** hs, (3 de mayo), el AD sufrió bombardeo naval.

### **BAM CÓNDOR**

Regresó a esta base desde bahía Elefante, (EAN Calderón), el 1erTen Héctor Furios, en un **IA 58**, para recabar órdenes.

Se modificó la posición del PC y de la AAe y radar.

Por orden del Cte del CATOM se enterró a las muertos de BAM Cóndor, en el hipódromo de DWN.

Se comenzó a reparar el A-502, (a cargo del My Carlos Tomba), la cabina se emparchó con plexiglass de otra cabina y con tornillos; se arreglaron las perforaciones de chapas, con parches y remaches.

## **Los helicópteros en Malvinas**

Cumplieron ese día las siguientes salidas:

**Bell 212**, matrícula **H-83**; **tripulación**: Ten Marcelo Pinto, Ten Héctor Ludueña, CP Alberto López y C1° Alejandro Montaldo. **Despegó** de la BAM Cóndor, a las 11:00, con destino a Puerto Argentino, para trasladar personal y material; realizó apoyo a la ROA MLV y **regresó** a BAM Cóndor, a las 14:00.

**Bell 212**, matrícula **H-85**; **tripulación**: Ten Luis Longar, Ten Alejandro Vergara, C1° Ernesto Palacios, C1° Sergio Quiñónez y C1° Santos Vega.

**Despegó** de BAM Cóndor a las 08:15, con la tarea de efectuar. E y R sobre el canal que entra hasta DWN, en busca de naves enemigas; **arribó** a la BAM Cóndor, a las 09:15.

**Bell 212**, matrícula **H-85**; **tripulación**: Ten Saturnino Sánchez, Ten Luis Longar, C1° Ernesto. Palacios, C1° Sergio Quiñónez y C1° Santos Vega. **Decoló** desde la BAM Cóndor, a las 10:30. **Misión**: E y R en los alrededores de la misma; **arribó** a las 11:30 hs.

**CH 47**, matrícula **H-91**; **tripulación**: 1erTen Juan Grifol, 1erTen Manuel Fernández, SA Hugo White, SAux Orlando Ruiz, CP Hugo Herrera y C1° Rubén Lavorato. **Despegó** de la BAM Cóndor a las 14:30; **arribó** a bahía Elefante, a las 15:05 hs. **Decoló** a las 17:00, **arribó** a DWN, a las 17:40. Transportó equipos y personal, (cinco Pax y combustible; 5.000 Kg), para permitir la operación del Escuadrón Pucará, en ese AD.

**CH 47**, matrícula **H-93**; **tripulación**: 1erTen Manuel. Fernández, 1erTen Juan Grifol, SA Roberto Prats, SAux José Álvarez, CP Atilio Pistoni y C1° Mario Vera. **Decoló** de la BAM Cóndor a las 10:00, realizó E y R en las proximidades; **regresó** a las 10:20 hs.

**CH 47**, matrícula **H-93**; **tripulación**: My Oscar Pose, 1erTen Alberto Beltrame, SA Roberto Prats, SAux José Álvarez, CP Atilio Pistoni y C1° Mario Vera. **Despegó** de la BAM Cóndor, a las 16:50, hacia Puerto Argentino, para continuar el puente aéreo entre ambos lugares, transportó 5.000 Kg de carga para Pucará tropas del RI 12. **Arribó** a las 17:50 hs.



## Lunes 3 de mayo

### La situación meteorológica

El día comenzó con el pasaje de un frente caliente, con cielo cubierto y precipitaciones aisladas, con mejoramiento temporario. Luego empeoró, por la presencia de UN frente frío, con reducción de visibilidad. Vientos del sector SO, moderados, con ráfagas.

### El ataque al Sobral

Este buque de la Armada había sido destacado para que explorara la zona marítima, a fin de localizar los posibles sobrevivientes del MK 62, derribado el día 1º de mayo. Se encontraba navegando en posición 49°59' S / 58°37' O, a las 00:26 hs, cuando fue atacado por helicópteros *Sea King* / *Sea Lynx*, de los destructores *Coventry* y *Glasgow*, que impactaron sus misiles *Sea Skua*.

El Sobral se defendió con sus cañones y ametralladoras de a bordo, quedando severamente averiado. Su capitán y siete tripulantes fallecieron. Así dañado navegó, dificultosamente y sin comunicaciones, con rumbo al continente, hasta que un helicóptero de la FAA, al mando del 1er Ten Miguel Lucero, lo encontró, a la altura de ADO, y posibilitó el rescate de muertos y heridos, y su traslado a puerto. Los tripulantes del Canberra nunca fueron hallados.

### El relato británico del libro de la FAW de la RN

*Alrededor de las 04:00 hora Z<sup>17</sup>, del 3 de mayo, cerca de 70 millas al N de Malvinas, una tripulación del Escuadrón 826, en el Sea King, matrícula ZA 129 estaba tratando de identificar a un buque pequeño, cuando éste les abrió fuego. Era, obviamente, argentino. El Sea King se retiró a una distancia segura y pidió ayuda. Dos helicópteros Sea Linx, (del Coventry y Glasgow), con un par de misiles Sea Skua cada uno, fueron despachados al lugar. El helicóptero de la Glasgow sufrió falla de UHF, y se mantuvo en espera, mientras que el Linx del Coventry fue guiado por el Sea King, habiendo enganchado al blanco, se acercó a ocho millas y disparó sus dos misiles en rápida sucesión. Ambos misiles impactaron en el buque y detonaron. Se vieron las explosiones y la nave pareció desaparecer sin dejar rastros. Aparentemente se hundió.*

<sup>17</sup> Hora Zulu corresponde a la hora del meridiano de Greenwich

## Los helicópteros en Malvinas

Cumplieron este día las siguientes misiones:

**CH-47**, matrícula **H-93**. **Tripulación:** My Oscar Pose, 1erTen Alberto Beltrame, SA Roberto Prats, SAux Luis Capra, SA Juan Carlos Cantón y C1° Mario Vera. **Misión:** búsqueda y rescate sobre tierra. **Despegó** de DWN, a las 10:30; luego de una búsqueda de 30 min, localizó el avión del 1erTen Ardiles, en las coordenadas 52°04' S y 58°26' O. Se revisaron los restos, empleando picos y palas, pero no se encontraron evidencias del piloto, asiento o cabina. **Arribó** a las 13:15 hs.

**CH -47**, matrícula **H-93**. **Tripulación:** 1erTen Horacio Giaigischia, 1erTen Julio Brouwer, SA Roberto Prats, SAux Luis Capra, SA Juan Cantón, SAux José Álvarez. **Misión:** transporte. **Despegó** de DWN, a las 16:45, **arribó** a las 17:45 hs, (por MLV).



Chinook C-47 despegando del hipódromo de Pto.Argentino, con personal de inteligencia en búsqueda de equipamientos electrónicos del Harrier del Ten. Taylor abatido en Darwin.

**CH-47**, matrícula **H-91**; **misión:** transporte. **Tripulación:** 1erTen Manuel Fernández, 1erTen Juan Grifol, CP Raúl Fernández, CP Hugo Herrera, C1° Rubén Lavorato y C1° Luis Villareal. **Despegó** de DWN, a las 15:55, **arribó** a MLV, a las 16:15. Se continuó con el puente MLV - DWN, transportó tropas de RI 12 y 5.200 Kg de carga. **Despegó** de ML V, a las 16:55; **arribó** a DWN, a las 17:35 hs.

**CH-47**, matrícula **H-83**, **misión:** transporte de material. **Tripulación:** Ten Marcelo Pinto, Ten Saturnino Sánchez, CP Alberto López, C1° Alejandro Montaldo, C1° Roberto López. **Despegó** de DWN, a las 16:00, **arribó** a

las 17:00 hs.

**CH-47**, matrícula **H-85**, **misión:** patrulla aérea. **Tripulación:** Ten Luis Longar, Ten Gustavo Brea, C1° Ernesto Palacios, C1° Sergio Quiñónez, C1° Santos Vega. **Despegó** de DWN, a las 14:15, **arribó** a las 15:00 hs.

**Bell 212**, matrícula H 83; **tripulación:** Ten Marcelo Pinto, Ten Saturnino Sánchez, CP Alberto López, C1° Montaldo y C1° Roberto López. **Despegó** de DWN, a las 16:00; **arribó** a las 17:00.

## **La FAS**

La FAS, atesorando su experiencia, había detectado algunas vulnerabilidades del enemigo. Así, en estos momentos comprendía que:

- Nuestros aviones eran detectados a pocas millas de los destructores, fragatas o portaaviones y siempre que volaran a más de cincuenta metros de altura sobre el nivel del agua. Por lo tanto, las PAC se dirigirían, normalmente, a interceptar Ellas que volaran a más de dicha altura. Consecuentemente, sólo podrían interceptar a los aviones rasantes por observación visual, no electrónica.

- El armamento misilístico naval británico, excepto el Sea Wolf que equipaba sólo a las fragatas de segunda generación, era muy eficiente ante ataques aéreos a baja altura.

- El enemigo evitaría acercarse a sus buques dentro de nuestro alcance, en horas diurnas.

Por lo tanto, el mayor interés en ese momento se volcaba en:

- La detección de blancos navales redituables, mediante la exploración aérea, visual y electrónica.

- La distracción de las PAC, mediante operaciones aéreas de diversión, a fin de desgastadas y alejadas de las verdaderas misiones de ataque.

- Una vez ubicados los blancos, el lanzamiento masivo de aviones de diversión y ataque, para saturar sus defensas.

El Plan de Operaciones 2/82 **Mantenimiento de la Soberanía**, del 7 de abril de 1982, en el *Concepto de la Operación*, página 6 párrafo 27 dice:



*Normalmente no se encontrarán buques ingleses aislados excepto los piquetes radar. El objetivo de la Fuerza Aérea será impedir el bloqueo aéreo y la ocupación de las islas Malvinas. Consecuentemente serán los buques transportadores de tropa, las lanchas de desembarco, la tropa desembarcada y los aviones y helicópteros (o portaaviones) nuestros objetivos materiales.*

Las circunstancias reales de la guerra llevaron a los pilotos a atacar los buques que el destino colocaba en su mira.

## **Ejecución**

La FAS ejecutó las siguientes salidas:

**OF 1154:** dos **M-5**, indicativo **DARDO**; ruta: GRA - MLV - GRA; **misión:** cobertura sobre MLV; **armamento:** cañones y misiles Shaffrir. **Tripulación:** Cap Horacio Mir González, 1erTen Héctor Luna. **Despegaron** de GRA, a las 15:30; **arribaron** a las 17:30 hs.

**OF 1159:** dos **MK-62**, matrículas **B-102** y **B-104** indicativo **LINCE**, ruta: TRE - MLV - TRE; **misión:** AON; **armamento:** cuatro x 1.000 Lb. **Tripulación N° 1:** My Ramón Vivas, My Aldo Escudero; **N° 2:** 1erTen Mario Baeza, 1erTen Jorge Cardo. **Despegaron** de TRE, a las 15 :40 hs; **arribaron** a las 17:50 hs.

Asimismo, y para reabastecer en vuelo a los **A-4**, salieron dos **KC 130**, desde GAL y CRV en el siguiente orden:

**TC-70**, indicativo **KIKO**; **misión:** REV **Tripulación:** Com Carlos Beltramone, Cap Carlos Krause, Vcom Hugo Meisner, CP Miguel Angel Cardone, CP Carlos Cantezano, SAux Oscar Gatto, SA Manuel Albelos, SP Roberto Caravaca, SP Juan Guerra. **Despegó** de GAL, a las 14:15, **arribó** a las 17:55 hs.

**TC-69**, indicativo **MAIO**; **misión:** REV: **Tripulación:** My Roberto Briend; Cap Eduardo Senn; Cap Osvaldo Bilmezis, SM Juan Cufre Vianney, CP Carlos Golier, SAux Héctor Sosa, SP Julio Lastra, CP Luis Martínez, Ricardo Coca. **Despegó** de CRV, a las 14:35, **arribó** a TRE, a las 19:00 hs.

Antes de que esta oleada alcanzara las costas de MLV el comando de la FAS fue informado por el CATOM, que los buques avistados eran propios, (Río Carcarañá, Bahía Buen Suceso, Genoyne y Monsumen. Por ello, debió ordenar el regreso inmediato de los aviones atacantes.

## Búsqueda y rescate

También la FAA buscaba al Aviso Sobral, con un **F-27 SIERRA**, un **DHC-6** y un **Bell-212**.

**F-27**, matrícula **TC-78**, **misión**: búsqueda y rescate sobre mar. **Tripulación**: Cap Carlos Filippi, Cap Julio Mirgone, My Osvaldo Botto, SM José Altamiranda, SAux Rubén Seguí, SA Esteban Godoy. **Despegó** de EPO, a las 09:00, **arribó** a VIE, a las 13:20. **Despegó** a las 14:30, **arribó** a EPO, a las 17:40 hs.

## El Escuadrón Fénix

También cumplió las siguientes salidas:

**OF 1136**; **LR-35**, matrícula **LV-ONN**, **misión**: E y R. **Tripulación**: Cap Narciso Juri, Ten Enrique Felice, C1° Alejandro López. **Despegó** de CRV, a las 13:25, a 53° 30' S / 54° 00' O; **arribó** a las 17:05 hs.

**OF 1137**, **LR-35**, matrícula **LV-ALF**, indicativo **CARDO**; **misión**: diversión; **tripulación**: My Ricardo González, Cap Ricardo Ceaglio. **Despegó** de SJU, a las 15:34, a 51° 30' S / 63° 30' O; **arribó** a las 17:13 hs.

**OF 1138**, dos **LR-35**, matrícula **T-24**, indicativo **PERRO**; **misión**: diversión; **tripulación N° 1**: Cap Miguel Arques, Ten Gustavo Cercedo, R Callejas, SAux Luis Errasquin; **N° 2**: My Juan Falconier, Alf Harvey. **Despegaron** de CRV, a las 16:00, a 50° 00' S / 61° 40' O; **arribaron** a las 18:01 hs.

**OF 1139**, **HS-125**, indicativo **VERSO**, **misión**: retransmisor. **Tripulación**: Ten Aníbal Poggi, Alf Hipólito Mariani, SP Miguel Acosta. **Despegó** de CRV, a las 15:52, a 52° 00' S / 55° 00' O; **arribó** a CRV, a las 17:09 hs.

**LR-35**, matrícula **LV-OFV**, indicativo **LIEBRE**, **misión** exploración y reconocimiento por radar. **Tripulación**: Cap Carlos Pane, Cap Antonio Buirra, C1° Dardo Rocha. **Despegó** de GRA, a las 15:40; **arribó** a las 16:55 hs, (por MLV).

**LR-35**, matrícula **T-22**, **tripulación**: Ten Luis Herrera, 1er Ten Eduardo Bianco. **Despegó** de GRA a las 12:55; **arribó** a las 16:55 hs (por MLV).

## Exploración y reconocimiento

**F-27**, matrícula **T-43**, indicativo **TITÁN**. **Tripulación:** Cap Alberto Rodríguez, Vcom Juan Agnoletti, Vcom Jorge Novais, CP Misael Lombardo, C1° Guillermo Lamas, SAux Alberto Lorenzi. **Despegó** de TRE, a las 08:30; **arribó** a CRV: a las 12:00. **Despegó** a las 14:30; **arribó** a TRE, a las 18:00 hs.

**F-27**, matrícula **T-44**, indicativo **BOLSA**. **Tripulación:** My Roberto Salvarredi, My Roberto Montaldo, Vcom Luis Ronconi, SA Mauricio Ceballos, C1° José Alberto Brandana, C1° Orlando Domínguez. **Despegó** de CRV a las 08:30; **arribó** a EPO, a las 13: 15, **Despegó** a las 14:00; **arribó** a las 16:30. **Despegó** a las 17:30; **arribó** a las 21:20hs.

## Los IA-58

Entre las 10:00 y las 14:30, seis **IA-58**, tres secciones de dos aviones cada una; **FENIX - GATO - GAUCHO**, con base en SCZ, patrullaron las costas.

## Exploración y reconocimiento lejano

Se cumplieron las siguientes tareas:

**B-707**, matrícula: **TC-91**, indicativo: **CARBON**. **Tripulación:** Vcom Héctor Cid, Vcom Jorge Ricardini, SP Andrés Hustey, SP José Ramos, SM Casimiro Martínez. **Despegó** de EPO., a las 09:25 hs; **arribó** a las 19:45 hs.

**C-500**, matrícula **LQ-MRM**, indicativo **CASERO III**. **tripulación:** Of Principal Cancrini. **Despegó** de EPO, a las 07:36; **arribó** a las 17: 11 hs.

**C-500**, matrícula **LV-MZG**, indicativo **CASERO II**. **Despegó** de EPO, a las 17:32; **arribó** a PAL, a las 19:54 hs.

## Comienza el puente aéreo

**C-130**, indicativo **PATO**, con la **misión** de ruptura del bloqueo británico, **tripulación:** Com Jorge Martínez, Vcom Alfredo Cano, Cap Juan Carlos Hrubik, My Carlos Torielli, SM (R) Salvador Giliberto, el SM (R) Guillermo Aguirre, SAux Eduardo Fattore, SA Néstor Molina. **Despegó** de CRV a las 09:00; **arribó** a las 15:30 hs.

Desde el 1° de mayo, el **PATO** estaba tratando, infructuosamente, de

llegar a las islas. Se le había ordenado regresar en dos oportunidades por situación táctica. Finalmente, este día, pudo entrar a Puerto Argentino por la ruta S.

Las condiciones de vuelo a cien pies de altura, eran de visibilidad parcial en la vertical, y nula al frente por niebla, que se fue disipando, gradualmente, a medida que se aproximaban al destino final. De pronto, vieron a seis millas, al frente, un buque logístico y dos fragatas enemigas. Esto provocó un rápido retorno a GAL. Una vez dada la alarma, el comando FAS ordenó el despegue de aviones de combate referidos en párrafos anteriores, que debieron regresar al informarse que los buques eran propios.

### **Intento de localización de los portaviones ingleses**

Desde el puesto de comando en MLV el My Gilberto Oliva, comenzó a anotar la posición y la hora en que aparecían ecos en el radar, y también cuando desaparecían. Así se dedujo, con bastante precisión, la probable ubicación de los portaaviones *Hermes* e *Invincible*.

### **El Grupo de Batalla inglés**

El *Carrier Battle Group* intentó una incursión fugaz de acercamiento a Malvinas, desde el SE, que fue detectada y seguida por nuestros equipos electrónicos. Estaba integrada por un portaaviones, (estimado el HMS *Invincible*), tres fragatas y cuatro destructores. Sin entrar en nuestro radio de acción, se acercó hasta unas 90 MN de Puerto Argentino, (52°50' S /48°00' O), desde allí se alejó hacia el NE, (51040' S / 550 25' O), sin lanzar ningún ataque.

A las 22:48, aprovechando la cobertura que le proporcionaba la noche, el enemigo acercó sus fragatas misilísticas a Puerto Argentino, y comenzó un bombardeo naval esporádico, sobre el aeródromo.

### **El Escuadrón Pucará**

Desde BAM Cóndor:

Dos **IA-58**; **tripulación:** Cap Roberto Vila y Ten Alcides Russo; **misión:** ROF, sobre bahía Elefante, con malas condiciones meteorológicas.

Se envió, a base Calderón, un helicóptero con personal y material para reparar el **A-529**, con la rueda nariz torcida y enterrada en la pista.

Dos **IA-58**; **tripulación:** 1erTen Ricardo Fasani y Ten Héctor Giménez; **misión:** salida de reconocimiento y patrulla sobre el mar. **Despegó** desde la BAM Cóndor, por el Seno Choiseul, luego isla de Bouganville, isla de los Leones Marinos, isla Jorge y regresó por la misma ruta.

En una de las islas del Seno Choiseul, se vio un paño de señales y un bote salvavidas individual; por este motivo, hicieron un nuevo pasaje sobre el lugar. Los dos pilotos trataron de informar a su base, pero debido a la poca altura que llevaban, no lo lograron. El numeral quedó orbitando sobre el bote, mientras el guía tomaba altura, para hacer el enlace. Una vez logrado el mismo, retornaron al aterrizaje.

Allí fueron interrogados por el 1erTen Basilio, de inteligencia, y por el jefe de la BAM, Vcom Pedrozo, quien ordenó el inmediato despegue de un **Bell-212**, llevando a bordo a Basilio y personal de tropa, que regresaron sin haber encontrado nada. En un segundo interrogatorio, se intentó precisar mejor el lugar, ofreciéndose el 1erTen Fasani para ir en el helicóptero, pero este nuevo intento resultó también infructuoso.

Frente a la isla, había un poblado *kelper* llamado *Walker Creek*; al verlo, perdieron las esperanzas de que pudiera ser el 1erTen José Ardiles, que fue derribado el 1° de mayo en ese lugar (partes de su avión habían sido llevados a la BAM Cóndor). Probablemente, era un paño de señales para los pilotos ingleses, tendido por un grupo comando.

### **La Artillería Antiaérea**

A las 03:10, se recibió una alerta roja, que coincidió con el extravío de dos soldados que llevaban termos con café a las piezas, en la oscuridad. Al regresar, ingresaron en una zona controlada por el RI 25, tropezaron con sistemas de alarmas elementales. La recuperación de los soldados costó tres bengalas. La noche finalizó sin otra novedad. Durante el día, el capitán Savoia y el 1er teniente Dalves, operaban el PC; éste pasó a ser el centro neurálgico de la defensa antiaérea del aeródromo. Se sumó a los equipos de comunicaciones de la FAA, una radio cedida por el batallón antiaéreo de la Armada, el cual garantizaba un enlace con la COAeC; fue ubicada en un despacho contiguo al CIC. Este enlace pasó a ser primordial.

A las 16:00, la inteligencia propia indicó la posibilidad de golpes de mano sobre las piezas de artillería, y se reforzó la vigilancia.

A las 21:00, los Skyguard, (EA), hicieron fuego sobre las playas. A las 23:00 hs, el CP Cardoso, informó que en la isla **quemada**, (llamada así por

haberse probado en ella bombas Napalm propias), se vio una luz blanca destellante. Se autorizó al cañón 303 a abrir fuego; después de esto, dicha luz desapareció.

## Martes 4 de mayo

### La situación meteorológica

El cielo se presentó nublado, con buena visibilidad y precipitaciones aisladas; un frente caliente, se aproximaba desde el N, próximo a las islas, y las afectó con abundante nubosidad; techos de 900 m.

### La situación táctica

La flota enemiga, alejada prudentemente de nuestro alcance, intentó una nueva incursión con sus portaaviones y correspondientes escoltas, (HMS *Sheffield*, HMS *Arrow*, HMS *Yarmouth*, HMS *Glasgow*, HMS *Coventry*), con la finalidad de atacar nuestros AADD, en especial BAM Cóndor, y destruir sus **Pucará**, que habían retornado de su despliegue, en base Calderón. Simultáneamente, (05:33), se estaba realizando la operación **Black Buck II**, con aviones *Vulcan*, la cual, pese al tremendo esfuerzo requerido para su ejecución, (dos *Vulcan* y diez *Victor* como aviones cisternas), tampoco logró hacer blanco en la pista.

Para nuestra desventaja, sus elementos infiltrados ya en la población *kelper* u operando independientemente, comenzaban a remitir a sus comandos, datos valiosísimos respecto de nuestra defensa y despliegues, tanto aéreos, como terrestres y navales.

### La batalla por la información

Sin duda, a esta altura del conflicto comenzaba a materializarse la batalla por la información, en la que ambas partes comprendían que su obtención oportuna era vital para la planificación y ejecución de las operaciones.

La Task Force era, ahora, consciente de sus grandes deficiencias en aquel aspecto. Al no disponer de la información satelital y/o electrónica, (Big Bird y otros satélites), complementadas por nuestras acciones de desinformación y contrainformación, debían confiar en la búsqueda de observadores visuales en tierra, submarinos, y los elementos electrónicos embarcados, de poco alcance, a costa de arriesgar valiosos buques en posiciones de piquete radar.

A esto se debió que tuvieran que comprometer acciones peligrosísimas, (desde el punto de vista político, estratégico y militar), como fue la de

helitransportar grupos comandos a Punta Arenas, (Chile), a fin de lograr información relativa a nuestro despliegue y movimientos aéreos.

### **La información propia**

Por su parte la FAA, que como hemos dicho, no estaba preparada para operar en un TO marítimo de tan grandes proporciones, ni contra objetivos navales en constante y veloz desplazamiento, también sufría la falta de información adecuada. Pese a ello, puso esfuerzo y sobre todo, imaginación, para resolver este problema.

Desde el comienzo del conflicto, la FAA instaló el COE, que comenzó a crecer rápidamente en equipamiento, organización y funcionamiento, y ya a esta altura del conflicto, proporcionaba información segura, aunque con alguna demora.

Se recurrió a disímiles medios aéreos, desde aviones comerciales de largo alcance, dotados de gran velocidad y techo, hasta los propios de transporte aéreo, y helicópteros, a los cuales reforzó electrónicamente, empleándolos para buscar y producir información.

Asimismo, se organizó en las islas y en el litoral continental austral, una Red de Observadores del Aire (ROA), bien enlazada y centralizada, que se destacó no sólo en la observación aérea, sino también, naval y terrestre.

En las islas, la ROA estuvo conformada por dos redes que operaron en forma independiente: la **red Norte**, instalada en la isla Soledad, constituida casi en su totalidad por radioaficionados civiles de la provincia de Córdoba y dependientes de Puerto Argentino; y la **red Darwin**, constituida por personal militar superior de la Fuerza Aérea, dependiente de la BAM Cóndor.

La red Darwin fue organizada y definida por el servicio de comunicaciones de la BAM Cóndor, cuyo jefe fue el Cap Héctor Eduardo Re. Fue conformada por cuatro Puestos de Observación Aérea, (POA), cuyo cubrimiento se realizó con cinco oficiales, (uno por puesto y uno en cabecera), y cuatro conscriptos no permanentes. Los cinco oficiales eran alfereces; Rómulo Sassone, Jorge Blázquez, Mario Eduardo Egurza, Andrés Gazzo y Eduardo Daghero.

Se disponía también de nuestro sistema VYCA en MLV que centralizaba la ROA en las islas; poseía el radar Westinghouse TPS 43 de FAA y un radar Cardión del EA, que le proporcionaba datos. Toda esta información centralizada y depurada, servía para guiar y actualizar la situación de nuestras tripulaciones de combate procedentes del continente, comunicarla a su propio comando



(CATOM), quien a su vez la remitía colateralmente al Cdo FAS, proveyendo datos, que también fueron utilizados por el Ejército y la Armada. Aún después de haber caído prisioneros, personal de la FAA logró hacer comunicaciones clandestinas con el continente, merced, principalmente, a la capacidad del My Antonio González Iturbe.

El radar estuvo fuera de servicio por un día completo sólo una vez, para repararle daños provocados por un misil inglés, que cayó muy cerca.

Por su parte, la Armada poseía dos aviones Neptune, que agotados, materialmente, dejaron de volar a partir del 15 de mayo. Uno de estos aviones fue el que a las 09:30, ubicó las formaciones navales enemigas en las siguientes posiciones:

- Un grupo, en coordenadas: 52° 33' S / Y 57° 40' O.
- Otro grupo, en coordenadas: 52° 48' 05" S / y 57° 31' OS" O.

### **El ataque a un *Blanco Grande***

Esta operación aérea, planificada y ejecutada por la Aviación Naval, mediante el avión explorador Neptune y dos aviones Super Etendart, (SUE), portando cada uno un misil Exocet, contó con el siguiente apoyo de la FAA:

**LR-35**, indicativo **DARDO**; ruta: GRA - MLV - GRA; **misión**: diversión. **Tripulación**: 1erTen Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera, CP Dardo Rocha; **despegó** de GRA, a las 09:40; **arribó** a las 11:00 hs.

**KC-130**, indicativo **RATA**, **tripulación**: Vcom Eduardo Pessana, 1erTen Gerardo Vaccaro, My Eduardo Gómez , CP Mario Cemino, CP Luis Martínez, SAux Oscar Ardizzoni , SAux Mario Amengual, SAux Manuel Lombino. Esperó en 50° 30' S / y 65° 30' O a nivel FL 100 y reabasteció, en su vuelo de ida, a los dos SUE, (**VINCHA** C/C Bedacarratz, T/N Mayora). Despegó de GAL, a las 08:45, **arribó** a GRA, a las 13:45 hs, (por meteorología)

**OF 1161**, dos **M-5**, indicativo **POLLO**, **misión**: cobertura **KC-130** y SUE; **armamento**: dos cañones y misiles Shaffrir. **Tripulación**: Cap Amílcar Cimatti, Cap Higinio Robles. **Despegaron** de GRA, a las 10:20; **arribaron** a las 13 :00 hs.

**OF 1163**, dos **M-5**, indicativo **TALO**, **misión**: cobertura avión Neptune; **armamento**: dos cañones y misiles Shaffrir. **Tripulación**: Cap Carlos

Moreno, Ten Ricardo Volponi. **Despegaron** de GRA, a las 16:00, **arribaron** a las 17:00 hs.

Luego del reabastecimiento en vuelo, los dos SUE siguieron rasante, engancharon el objetivo de mayor tamaño y lanzaron los Exocet, (hora 11:04). Regresaron inmediatamente a GRA.

### **El resultado de este ataque**

Esta importantísima operación aérea, fue ejecutada y planificada con absoluta idoneidad en todos sus aspectos, aunque, por las características del ataque, no se pudieron comprobar, en el momento, los daños ocasionados y el objetivo naval preciso que se batió.

Una de las cosas que se pudieron detectar fue que la actividad aérea cesó por completo, desde uno de los dos lugares de donde provenían normalmente, notándose luego, que operaban desde un único lugar en el mar, en la cantidad y frecuencia que sólo un portaaviones les permitía.

Para la aviación de combate de la FAA, que debía penetrar una intrincada red defensiva, y llegar hasta las proximidades de los buques para lanzar su armamento, a sólo decenas de metros del objetivo, existía la posibilidad de evaluar la información fílmica y la impresión visual de los pilotos, y permitía al comando calcular los daños, e identificar con bastante precisión el tipo, al menos, de buque impactado.

En cambio, el moderno sistema de armas que poseía la Aviación Naval, no exigía el contacto visual con el objetivo. Por medios electrónicos, un radar de tiro permitía, a cincuenta kilómetros, seleccionar el blanco y registrar el mismo en la memoria del misil; la tripulación ejecutaba su lanzamiento, a treinta y cinco kilómetros, e inmediatamente, abandonaban del área.

Analizaremos entonces este ataque en sus distintas versiones:

### **Versión británica**

*Un misil argentino impactó en el HMS Sheffield (destructor tipo 42); se inició un incendio que luego escapó al control de la tripulación. Cuando no había ya esperanzas de salvar la nave, la tripulación la abandonó. Todos fueron rescatados. (Información dada el 4 de mayo de 1982 por el portavoz británico)*

Simultáneamente a este anuncio oficial, la prensa oral y escrita británica abundó en detalles, (sorpresivamente hasta la fecha, los medios periodísticos se

quejaban de que la información era escamoteada), con profusión de fotos y relatos que confirmaban el hundimiento del *Sheffield*. Posteriormente, mucho se ha escrito, por autores ingleses, sobre este ataque, y todos confirman sin asomo de duda, que fue el *HMS Sheffield* el que recibió el impacto; éste inició un incendio, que obligó a su abandono y consecuente hundimiento, varios días después.

### **Evaluación argentina**

La información producida por los aviadores navales que efectuaron el ataque, a su regreso a la BAM GRA, puede sintetizarse así:

- Ambos aviones SUE tuvieron ecos largos en su radar de tiro, de un buque grande y uno chico.
- Ambos engancharon en su selector al grande, y dispararon simultáneamente su respectivo misil.
- No fueron interceptados y regresaron con normalidad a su base.
- No confirmaron el impacto.

Posteriormente, ante el anuncio de la British Broadcasting Corporation, (BBC), y ausencia de ataques por parte de la FAA ese día, (ver meteorología), se presumió que uno de los dos misiles lanzados, había impactado al *HMS Sheffield*

### **Desde el punto de vista histórico de la FAA**

Si bien al principio, la FAA recibió entusiasmada la versión británica respecto del objetivo naval batido este día, de a poco fue elaborando otra hipótesis:

- El Carrier Battle Group, al mando del comandante Woodward, repitió la misma maniobra del día anterior, con la diferencia que ahora navegaba en rumbos contrarios a aquella, o sea E-NE, y con dos portaaviones y sus respectivas escoltas.
- Los SUE de la Aviación Naval, dispararon sus dos misiles contra esta formación, que navegaba en posición 52° 35' S Y 57° 33' O.
- Un buque habría recibido impacto
- El Exocet restante, afectado por contramedidas electrónicas, podría

haberse perdido en el mar

El 4 de mayo, los portaaviones estaban, uno al E-NE; el otro, al E-SE, a una distancia entre 90 y 120 MN de Puerto Argentino. En el continente se esperó este momento para lanzar el ataque. De acuerdo al relato My Gilberto Oliva:

*...luego del mismo, sin necesidad de confirmación, tuvimos la certeza del éxito de la misión porque cesó la actividad aérea (ecos en el radar), desde ese punto. Sólo les quedaba un portaaviones. El 30 de mayo les sucedió lo mismo luego del ataque al "Invencible", pero el caos fue más evidente.*

Se veía cómo reagrupaban a sus aviones *Sea Harrier*, mandándolos en breves vuelos de una fragata a la otra, de acuerdo a cómo habían sido recuperados en el desbande provocado por el ataque. Durante unos días, prácticamente, no hubo ataques aéreos enemigos, pero luego se fueron recuperando. También se estima que comenzaron a operar desde tierra, en la zona de la bahía de San Carlos, desde antes de la caída de DWN, (29 de mayo).

La hipótesis de la FAA es que el portaaviones *Hermes* habría recibido un impacto, causándole daños, y se retiró al E.

### **Los ataques de la Task Force**

Aprovechando el mal tiempo reinante en el continente, el Carrier Battle Group, en la forma ya explicada, se aproximó a MLV: y operó sólo con sus medios aéreos de la siguiente forma:

**08:00** hs Aproximó a BAM Malvinas a dos *Sea Harrier*, que sólo se acercaron al AD, sin entrar a distancia de tiro de nuestra AAe, (posiblemente E y R para verificar daños del ataque del *Vulcan*).

**13:10** hs Ataque de tres *Harrier*, a BAM Cóndor, con los siguientes resultados, según el relato del Diario de Guerra del Grupo 1 de AAe en DWN

**DIA 4:** *Cerca del mediodía atacan tres Harrier desde el E, el primero es derribado por una ráfaga de 35mm de Ejército, cayendo a un costado de la pista. El avión lleva la matrícula XZ 450 y su piloto es Nick Taylor quien muere en la acción. El segundo avión es alcanzado por el fuego de la pieza N° 5 de 20mm, se aleja humeando y lanza sus bombas sobre la zona DWN, que no explotan. El tercero, ante el fuego de 20mm gira*

*hacia el S lanzando su carga a un campo vacío.*

*Este fue un día de festejo, pues se había rechazado por primera vez un ataque aéreo con saldo netamente favorable, no pudieron tirar sus bombas en los blancos y no hubo bajas propias.*

### **La operación Black Buck II (Ataque de avión Vulcan)**

Esta misión se concretó a las 05:33 hs, sobre la BAM MLV, sobrevolándola con rumbo N-NE y lanzando diecisiete bombas con retardo, (de hasta dos horas), que impactaron a 45° de la cabecera 08, pero sin afectar la pista, aunque hiriendo, levemente, a dos soldados del EA.

Esa noche fue tranquila para los defensores de Puerto Argentino; la Task Force no atacó en horas nocturnas.

### **Los helicópteros en Malvinas**

Cumplieron las siguientes salidas:

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCON**; **misión**: traslado de personal **armamento**: cuatro ametralladoras Browning 7,62 mm. **Tripulación**: Ten Marcelo Pinto, Ten Héctor Ludueña, C1° Alberto López, C1° Roberto López y C1° Alejandro Montaldo. **Despegó** de DWN, a las 08:40; **arribó** a MLV a las 10:00 hs.

**Bell-212**, matrícula **H-83**. **Tripulación**: Ten Luis Longar, Ten Gustavo Brea, C1° Roberto López. **Despegó** de DWN, a las 10:10, **arribó** a las 11:00.

**Bell-212**, matrícula **H-85**, indicativo **CONDOR**; **misión**: evacuación sanitaria y reabastecimiento de la ROA; **armamento**: idem anterior. **Tripulación**: Ten Alejandro Vergara, Ten Saturnino Sánchez, CP Horacio Carmona, C1° Sergio Quiñónez, CP Eulogio Gómez, C1° Santos Vega. **Despegó** de DWN, a las 09:00; **arribó** a MLV a las 11:20. **Despegó** a las 14:50; **arribó** a DWN, a las 16:20 hs.

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **TORDO**; **misión**: relevo de personal de la ROA. **Tripulación**: Ten Marcelo Pinto, Ten Héctor Ricardo Ludueña, CP Alberto López. **Despegó** de DWN a las 15:20, **arribó** a las 17:20 hs.

**CH-47**, matrícula **H-93**; **misión**: E y R sobre el mar, para localizar el núcleo de la flota enemiga. **Tripulación**: 1er Ten Julio Brouwer, 1er Ten

Horacio Giaigischia, SA Roberto Prats, SAux Luis Carlos Capra, SAux José Álvarez, C1° Mario Vera. **Despegó** de DWN a las 16:15, hacia Puerto Argentino, de allí se internó en el mar por el radial 105, y a una distancia de entre 30 y 35 millas ascendió y efectuó un barrido de radar, sin obtener ecos. Fue detectado por el enemigo, porque inmediatamente apareció una PAC en la zona. Para evitarla, colocó durante quince minutos rumbo paralelo a la costa, y se dirigió a DWN.

**CH-47**, matrícula **H-91**. **Tripulación:** My Oscar Pose, 1erTen Alberto Beltrame, SAux Orlando Ruiz, C1° Rubén Lavorato, CP Hugo Herrera C1° Luis Villarreal . **Despegó** de DWN a las 11:00; **arribó** a las 12:45 hs.

### **Exploración y reconocimiento**

**F-27**, matrícula **T-43**, indicativo **TITÁN**. **Tripulación:** Vcom Jorge Novais, My Adolfo Rodríguez, Vcom Juan Agnoletti, CP Misael Lombardo, C1° Guillermo Lamas, SAux Alberto Lorenzi. **Despegó** de TRE, a las 09:40; **arribó** a CRV: a las 13:00. **Despegó** a las 15:00; **arribó** a TRE, a las 17:20 hs

**F -27**, matrícula **T-44**, indicativo **BOLSA**, **Tripulación:** My Roberto Salvarredi, Vcom Luis Ronconi, My Roberto Montaldo, C1° José Brandana, C1° Orlando Domínguez, SA Mauricio Ceballos. **Despegó** de CRV: a las 08:30; **arribó** a las 13:00. **Despegó** a las 17:30; **arribó** a las 20:00 hs

**B-707**, matrícula **TC-91**, indicativo **CARBÓN**. **Tripulación:** Vcom Héctor Cid, Vcom Jorge Riccardini, SP Andrés Hustey, SP José Ramos, SM Casimiro Martínez. **Despegó** de EPO, a las 09:25; **arribó** a las 19:45 hs

**C-500**, matrícula **LV-MRM**, indicativo **CASERO III**. **Tripulante** Ofic Princ Cancrini. **Despegó** de EPO, a las 14:32; **arribó** a las 20:35 hs.

**C-500**, matrícula **LV-LZR**, indicativo **CASERO I** **Tripulante:** Alf Hugo Mercante. **Despegó** de EPO, a las 06:27; **arribó** a las 12:25 hs, por PAL.

**LR-35**, matrícula **T-22**, indicativo **RÓTULO**. **Tripulación:** 1erTen Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera, C1° Dardo Rocha. **Despegó** de GRA, a las 09:40; **arribó** a las 11:00 hs, (por MLV)

### **Búsqueda y rescate**

**F-27**, matrícula **TC-78**, indicativo **TITÁN**. **Tripulación:** My Osvaldo

Botto, Cap Carlos Filippi, Cap Julio Mirgone, SM José Luis Altamiranda, SAux Rubén Seguí, SA Esteban Godoy. **Despegó** de EPO, a las 09:00; **arribó** a VIE, a las 13:00. **Despegó** a las 14:00, **arribó** a EPO a las 18:00 hs

**Bell 212**, matrícula **H-88**, indicativo **LIEBRE** **Tripulación:** Ten Miguel Lucero, Ten Jorge Bachiddú, C1° Jorge Martelotto, C1° Alejandro Buffarini, SAux Horacio Dezeta. **Misión:** búsqueda del Alférez Sobral. No fue encontrado.

### **El Aviso Sobral**

Lenta y dificultosamente, el Aviso Sobral, con sus muertos a bordo, navegaba, (en posición desconocida dado que no emitía mensajes), hacia nuestro continente. Su acción en búsqueda y rescate de dos tripulantes de Canberra eyectados, será permanentemente reconocida por la FAA.

### **La Artillería Antiaérea**

A las 08:00, se recibió una alarma roja por otro ataque de *Vulcan*. Al evaluarse la corrida, se determinó que había arrojado diecisiete bombas de 1000 lb, cuyos cráteres eran de quince metros de diámetro, y una profundidad de seis metros, con una separación, entre ellos, de cuarenta metros. A pesar de coincidir los impactos con posiciones del RI 25, no hubo víctimas.

El lanzamiento fue un reguero de bombas de explosión retardada; la última se registró a las 02:30, teniendo la luz de la isla relación directa con el ataque.

## Miércoles 5 de mayo

### La situación meteorológica

El día comenzó con cielos quebrados, un frente frío que se desplazaba hacia el E, encontrándose a mitad de camino entre el continente y las islas; la nubosidad se compactó sobre las mismas. A partir del medio día, cielo cubierto, con probables precipitaciones, y disminución de techo y visibilidad.

### Avistaje del Sobral

Desde las 08:14, por **OF 2503**, un **F-27**, indicativo **SIERRA I** de la FAA, (decolado de CRV), patrullaba nuestra plataforma atlántica, en busca del Aviso Sobral. El avistaje por parte del **SIERRA I**, se produjo a las 09:45, a 30 MN al S-SE de Puerto Deseado. Inmediatamente, partió un helicóptero para B y S, (**Bell 212, H-88**) cuyo piloto, Ten Lucero, rescató heridos. El **F-27** continuó sobrevolando al Sobral, hasta su llegada a puerto a las 15:25; **atterrizó** en Pto Deseado, por si era necesario algún traslado urgente, pero al ser internados los heridos en el hospital del lugar, se dirigió a su base, CRV.

### Relato del Ten Miguel Ángel Lucero

*El 4 de mayo nos encontrábamos de turno la siguiente tripulación: Ten Miguel Lucero, Ten Jorge Bachiddú, CI• Alejandro Buffarini y el S Aux Horacio Dezeta. Durante el transcurso de la mañana fuimos comunicados que el buque "Alférez Sobral" que había sido atacado por fuerzas enemigas en la cercanía de Malvinas por dos helicópteros, se encontraba navegando a la deriva mar adentro.*

*A las 12:00 hs, recibimos la orden de despegar con destino a Pto Deseado para comenzar el rescate del mismo.*

*El clima era terrible, había una fuerte tormenta y las nubes demasiado bajas hacían imposible la visibilidad.*

*El "Alférez Sobral" no aparecía por ningún lado. Se efectuaron maniobras hasta tres metros sobre el nivel del mar. Lo buscamos durante toda la tarde hasta aproximadamente las 19:00 hs, luego de haber volado cuatro horas continuamente de búsqueda sin resultado positivo. Al día siguiente nos dirigimos hacia el S nuevamente, donde nos cruzamos con varios buques de Armada y Prefectura y algunos pesqueros que*



*realizaban la misma tarea.*

*Luego de dos horas aproximadamente, observamos en el horizonte un pequeño punto. El mismo se fue convirtiendo poco a poco en algo que navegaba a la deriva, llegando a constatar que se trataba del buque "Alfárez Sobral", desde el cual lanzaron dos bengalas, pudiendo reconocer inmediatamente el estado crítico en que se encontraba el buque y su tripulación.*

*Comuniqué a las autoridades correspondientes su estado de material y personal y su posición geográfica para su inmediato auxilio. La más próxima embarcación tardaría varias horas en llegar a dicho punto, porque nos encontrábamos a más de setenta millas del continente.*

*Procedí a bajar el pararrescate, comunicando que se encontraban ocho muertos y cincuenta y dos personas vivas, de las cuales nueve eran heridos graves.*

*En cuanto a la parte material, se encontraba destruido un sector de antenas que recibió el primero de los impactos. El segundo destruyó el puente de comando, ocasionando su pérdida de control.*

*Si bien el rescate de las personas muertas no fue posible en ese momento, debido al estado en que se encontraban, se pudo realizar el de tres heridos graves, que fueron trasladados a Pto Deseado para su asistencia médica, uno de los cuales fue el CIO Enrique Hernández, (Prefectura). Más tarde, el buque fue remolcado hasta el mismo lugar, por el buque "Cabo San Antonio", donde fue asistida el resto de la tripulación.*

*Regresamos esa misma tarde a CRV; dando por finalizada la tarea asignada.*

## **Los helicópteros en Malvinas**

Cumplieron las siguientes salidas:

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCÓN**, **armamento**: cuatro ametralladoras Browning 7,62 mm; **misión**: traslado de personal. **Tripulación**: Ten Marcelo Pinto, Ten Héctor Ludueña, CP Alberto López y C1° Roberto López. **Despegó** de DWN, a las 9:00; **atterrizó** a las 9:40 hs.

**Bell- 212**, matrícula **H-83**, indicativo **CÓNDOR**, **armamento**: ídem

anterior; **misión:** exploración y reconocimiento visual. **Tripulación:** Ten Alejandro Vergara, Ten Saturnino Sánchez, CP Alberto López, C1° Roberto López y C1° Alberto Montaldo. **Despegó** de DWN hacia Puerto Argentino, a las 14:30; **atterizó** a las 15:00 hs

**Bell-212**, matrícula **H-85**, indicativo **TORDO**, **misión** exploración y reconocimiento. **Tripulación:** Ten Luis Longar, Ten Gustavo Brea, SA Jesús Martínez y C1° Sergio Quiñónez. **Despegó** de DWN, a las 16:00; **atterizó** a las 16:30 hs.

**Bell-212**, matrícula **H-85**, indicativo **TORDO**, **misión** E y R, y traslado de personal de la ROA. **Tripulación:** Ten Luis Longar, Ten Gustavo Brea SAux Jesús Martínez, y C1° Sergio Quiñónez. **Despegó** de DWN, a las 17:00; **atterizó** a las 18:00 hs.

**Bell-212**, matrícula **H-85**, indicativo **TORDO**, **misión:** traslado de periodistas a bahía Elefante para llevar el video cassette del sepelio del piloto inglés, muerto el 4 de mayo, (Nicholas Taylor). El cassette debía ser enviado en un B-200, de ARA, hacia el continente. **Tripulación:** la misma del vuelo anterior. **Despegó** de DWN, a las 18:30. **Aterizó** en DWN, a las 19: 15. El helicóptero no llegó a destino, debido a que se formó niebla y además se hizo de noche; pernoctó en Paso Tamar.

**CH-47**, matrícula **H-91**, **misión:** traslado de personal. **Tripulación:** 1 er Ten Manuel Fernández, 1er Ten Juan Antonio Grifol, SA Hugo White, C1° Rubén Lavorato, CP Hugo Herrera, C1° Luis Villarreal. **Despegó** de DWN, a las 14:10; **arribó** a MLV: a las 14:50. **Despegó** a las 15:30; **arribó** a DWN, a las 16:00 hs,

## **La situación de la Task Force**

Según la detección de nuestro COE, el grueso del Carrier Battle Group navegaba, (con sus dos portaaviones y escoltas), en la zona E-SE, a 195 Km de Puerto Argentino. Pero había destacado una fragata y un destructor, (con tres helicópteros), en proximidades de la isla Salvaje del E, (51° 01' S y 61° 05' O), seguramente como piquete radar.

## **El apresto de la FAS**

Pese al mal tiempo, el Cdo de la FAS había planificado varias salidas, por si mejoraba esta situación. La mayoría de ellas, para atacar los objetivos navales, detectados en las proximidades de las islas Salvajes.

Pero la meteorología no permitió que se ejecutaran estas acciones.

### **El grupo de exploración y reconocimiento**

**B-707**, matrícula **TC-91** indicativo **CARBÓN** **Tripulación:** Vcom Rubén Montenegro, Vcom Jorge Riccardini, SP Andrés Martín Hustey, SP José Genaro Ramos, SM Oscar Ramón Vignolo. **Despegó** de EPO, a las 10:15. A las 13:15, realizó el avistaje de dos cargueros y una fragata, a 1.380 MN lateral MDP. Posteriormente, (14:15), rectificó que se trataba de un petrolero, una fragata y un posible submarino, en superficie. **Arribó** a las 21:15 hs.

**LR-35**, matrícula **LV-OFV**, **tripulación:** Cap Carlos Pane, Cap Antonio Buirra, C1° Dardo Rocha. **Despegó** de GRA, a las 15:50, **arribó** a las 17:15, (por MLV).

**LR-35**, matrícula **LV-MRL**, indicativo **CASERO**. **Misión:** relevamiento aerofotográfico. **Tripulación:** Cap Lorenzo González, Alf C. Rodrlguez, CP Eduardo Elvira, E. Prevedi. **Despegó** de CRV: a las 11:20, **arribó** a las 15:20 hs.

**OF 2008**, **LR-35**, matrícula **T-21**, **tripulación:** Cap Carlos Ronconi, Cap Juan Martínez Villada, C1° Alejandro López. **Despegó** de CRV: a las 10:45; **arribó** a GRA, a las 12:20 hs, (por GAL).

**LR-35**, matrícula **T-22**, **tripulación:** 1erTen Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera, C1° Dardo Rocha. **Despegó** de GRA, a las 14:10; **arribó** a las 15:40, (por MLV).

**OF 2009:** **LR-35**, matrícula **T-21**, **tripulación:** Cap Juan Martínez Villada, Cap Carlos Ronconi, C1° Alejandro López. **Despegó** de GRA, a las 14:10; **arribó** a las 15:35 hs (por MLV).

**LR-35**, matrícula **T-22**, **tripulación:** Ten Luis Herrera, 1erTen Eduardo Bianco, C1° Alejandro López. **Despegó** de GRA, a las 15:50; **arribó** a las 17:10 hs (por MLV).

**F-27**, matrícula **T-41**, indicativo **TITÁN 2**. **Misión:** E y R. **tripulación:** 1erTen Ricardo Grunale, Vcom Ricardo Quellet, C1° Ricardo Hemández, C1° Santiago Cabral. **Despegó** de CRV: a las 10:00; **arribó** a las 14:10. **Despegó** a las 16:30; **arribó** a las 19:40 hs.

**F-27**, matrícula **T-44**, indicativo **BOLSA**. **Tripulación:** My Roberto Montaldo, My Roberto Salvarredi, Vcom Luis Ronconi, C1° José

Brandana, C1° Orlando Domínguez, SA Mauricio Ceballos. **Despegó** de CRV a las 09:00; **arribó** a las 14:45. **Despegó** a las 16:30; **arribó** a las 19:45 hs.

**F-27**, matrícula **TC-78**, indicativo **TITÁN**, **misión:** búsqueda y rescate. **Tripulación:** Cap Julio Mirgone, My Osvaldo Botto, Cap Carlos Filippi, SM José Altamiranda, SAux Rubén Seguí, SA Esteban Godoy. **Despegó** de EPO, a las 08:50; **arribó** a VIE, a las 13:00. **Despegó** a las 13:50; **arribó** a EPO a las 18:00.

Dos **IA-58**, indicativo **GATO**. **Misión:** E y R. **Despegaron** de SCZ, a las 13:10, **arribaron** a las 14:55 hs.

Dos **IA-58**, indicativo **GAUCHO**. **Misión:** E y R. **Despegaron** de SCZ, a las 15:25, **arribaron** a las 17:25 hs.

**C-500**, matrícula **LQ-MRM**, indicativo **CASERO III**, **Tripulación:** Cte Insp Díaz. **Despegó** de EPO a las 06:03; **arribó** a las 13: 13.

**C-500**, matrícula **LV-LZR**, indicativo **CASERO I**, **Tripulación:** Alf Hugo Mercante. **Despegó** de EPO, a las 15:00; **arribó** a EPO, a las 21:18.

## **Jueves 6 de mayo**

### **La situación meteorológica**

Continuó una capa nubosa extensa, asentada sobre la superficie, que mantuvo condiciones de vuelo por instrumentos en el TOAS, con sólo 3 Km de visibilidad, y nubes bajas, a 300 m.

### **Apreciación sobre el enemigo**

A esta altura de las operaciones y ante la aparente inactividad bélica del enemigo, el EMC apreciaba:

- El enemigo trataba de recomponer el poder aéreo de su fuerza de ataque, (en realidad cuatro *Harrier* habían sido derribados por nuestra AAe, y varios más, seriamente averiados).
- La llegada de un mercante y un buque de asalto anfibio, con tropas, permitió suponer la intención de ejecutar un asalto masivo, en el que se debe incluir la participación de los buques tipo SIR, inicialmente.
- Reunión de medios en Ascensión confirmaban capacidad de Gran Bretaña de operar, ofensivamente, entre el 8 y el 15 de mayo, sobre MLV.

Por ello, el COMIL ordenaba ejecutar exploración aérea lejana, sobre ruta aproximación Ascensión, y también sobre proximidades de Georgias

### **Las actividades de Transporte Aéreo de la FAS**

El puente aéreo CRV - MLV se había interrumpido a partir del 10 de mayo por dos causas:

- 1- La actividad ofensiva enemiga, en las proximidades de Malvinas, con ataques aéreos y fuego naval al aeropuerto e intercepciones aéreas, por parte de las PAC.
- 2- La situación meteorológica reinante desde dicha fecha.

NOTA:

En realidad existieron dos puentes aéreos en esta batalla, aunque de diferentes magnitudes, uno desde el continente a Malvinas y el otro entre Puerto Argentino y la BAM Cónдор en DWN. Este último se realizó con helicópteros.

A esta altura de los acontecimientos, los defensores de MLV urgían al comandante del TOAS, la satisfacción de sus necesidades operativas, mediante el puente aéreo. En especial:

- recuperación de heridos,
- refuerzos críticos para la defensa,
- apoyo moral.

Para ello, la FAA debía ahora esforzarse en reiniciar los vuelos de transporte aéreo a las islas, único medio de comunicación remanente; y tenía que hacerlo en las condiciones más críticas, con oposición aérea enemiga, en un AD limitado y con mal tiempo.

Esta fue una tarea más que se agregó al Estado Mayor, (EM), de la FAS, bajo cuyo comando operacional, (provenientes del CAT), se asignaron los **C-130** que cumplirían estas misiones.

Fue así que la FAS programó el envío de dos **C-130**, (indicativos **TIGRE** y **PATO**), que decolarían desde CRV: escalonadamente arribarían a la BAM MLV: y en ese orden regresarían. Para su protección, la FAS concibió las siguientes operaciones de diversión, con aviones del Escuadrón Fénix:

**OF 2020/1, LR-35**, matrícula **LV-OFV**, indicativo **DARDO 1**.  
**Tripulación:** Cap Antonio Buira, Cap Carlos Pane. **Despegó** de GRA, a las 13:20; nivel de vuelo 300 hasta 54° S y 61° O, descenso con R 070,° a nivel de vuelo 50, luego R 180° 10', luego R 270° a 63° O y ascenso a nivel de vuelo 200 hasta 70 MN de GRA, descenso a nivel de vuelo 60. **Arribó** a las 15:25 hs, (por MLV).

**OF 2020/2, LR-35**, matrícula **T-22**, indicativo **DARDO 2**; **Misión:** E y R  
**Tripulación:** 1erTen Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera. **Despegó** de GRA a las 13:20; ascenso a nivel de vuelo 250, hasta 52°45' S y 61° 00' O, descenso con R 0900 a nivel de vuelo 50, luego R 360° durante 5', luego R 270° a posición 63° 00' O, ascendiendo a nivel de vuelo 200 hasta 90 MN de GRA, luego descenso a nivel de vuelo 60. **Arribó** a las 15:25 hs

## La ejecución

**C-130**, matrícula **TC-65**, indicativo **TIGRE**. **Tripulación:** comandante

de aeronave Com Jorge Martínez, Vcom Alberto Vianna, Cap Andrés Valle, Cap Roberto Cerrutti, SP Pedro Razzini, C1° Carlos Ortiz, SAux Carlos Nazzari, SAux Juan Marnoni. **Despegó** de CRV: a las 12:00; **arribó** a MLV: a las 15:50. **Despegó** a las 16:25; **arribó** a CRV: a las 18:35 hs

**C-130**, matrícula **TC-68**, indicativo **PATO**. **Tripulación:** Vcom José Demarco, My Juan Maclay, Vcom Adrián Speranza, Cap (R) Juan Martearena, SAux Emilio Farina, CP Mario Domingo Rulli, SM Miguel Castillo, SAux Carlos Cortez **Despegó** de CRV: a las 13:00, **arribó** a las 17:40 hs, (no aterrizó en MLV por situación táctica).

### **La exploración lejana**

A las 09:40, se confirmó el avistaje de un petrolero, una fragata T-21 y un submarino.

**B-707**, matrícula **TC-91**, indicativo **DUQUE**. **Tripulación:** Vcom Joaquín Argüelles, My Armando Buirra, SP Armando Rosales, SP Ernesto Wagner . **Despegó** de EPO a las 06:50; **arribó** a las 17:40.

**B-707**, matrícula **TC-92**. **Tripulación:** My Juan Ossa, Vcom Otto Ritondale, SA Narciso Zárate, SA Diego Callejón. **Misión:** E y R con radar. **Despegó** de EZE, a las 05:00; **arribó** a PAL, a las 16:30 hs

### **Los vuelos en las islas**

Una de las preocupaciones del EM del TOM, era la sospecha de que el enemigo había desembarcado grupos comandos en la isla de los Leones Marinos. Entre las operaciones aéreas que, normalmente en ROF se realizaron este día caben destacarse:

A partir de las 08:00 hs:

- Cuatro helicópteros **PUMA**, (BOBINA), de MLV
- Dos **IA-58** de DWN, (PATRIA).
- Tres **IA-58** de DWN, (GAUCHO).

### **La planificación de combate de la FAS**

A medida que el tiempo transcurría y exprimiendo una y mil veces la reducida experiencia de guerra obtenida ello de mayo, la FAS ampliaba su esfuerzo día a día. Esto lo demuestran los documentos de previsión que elaboró en cada oportunidad.

Sólo necesitaba:

- mejor meteorología,
- precisa información de los objetivos navales a batir.

Las previsiones para este día fueron de sesenta y nueve salidas, coordinadas con mayor precisión ya que serían controladas por un OCAT, (Oficial Control Aéreo Táctico) en vuelo:

**-Para apoyo de fuego cercano**

Por indicios de helidesembarco británico, en la isla de los Leones Marinos, estaban previstas las siguientes salidas, en horarios a confirmar; con alistamiento a cinco minutos a partir de las 08:15, del 6 de mayo:

**OF 1166/7**, ocho **M-5**, indicativos **FIERRO** y **TUCAN**; **armamento**: cañones, y dos BRP de 500 lb, desde SJU.

**OF 1168/9**, ocho **A-4B**, indicativos **FIERA** y **TRUENO**; **armamento**: cañones y tres BRP, con REV desde GAL.

**-Para AON (Buque estimado en 51° 08' S Y 62° 27' O):**

**OF 1170/2**, doce **A-4C**, **A-4B** y **M-5**, indicativos **TEJO**, **BARON**, **CHANGO**; atacando con intervalos de dos minutos entre escuadrillas, a partir de las 16:45 hs

**-Para cobertura aérea y diversión:**

**OF 1173**, dos **M-5**, indicativo **ÁGUILA**; **armamento**: dos Shaffrir para sobrevuelo Puerto Argentino, nivel de vuelo 300, en enlace CIC - MLV:

**-Para ROF y AON en probables buques 5/8 MN al Sur de la BAM MLV:**

**OF 1175**, cuatro **M-5**, indicativo **PUMA**; **armamento**: cañones y dos BRP con horario previsto sobre el OM 14:00/14:05, a confirmar antes puesta en marcha.

**-Para ejecutar una oleada de ataque masivo a buques, (en caso de que el Carrier Battle Group entrara nuevamente dentro de nuestro radio de acción):**



**OF 1181/2**, dos Ellas compuestas por cinco **M-5**, indicativos **COBRA** y **PITON**; **armamento**: una bomba de 1.000 lb y cañones que atacarían al ON, (a confirmar) a las hora H, operando desde la BAM GRA.

**OF 183/7**, cinco Ellas, compuestas por ocho **A-4C**, indicativos **TORO**, **GLOSTER**, **PALO**, **POKER**, **CORAL**; **armamento**: una bomba de 1.000 lb, cada uno, y cañones; y seis aviones **M-5** con dos bombas BRP y cañones, cada uno. Atacarían al ON a designar a la hora H+5', los **A 4C**; y H+ 10', los **M-5**, operando todos desde la BAM SJU.

**OF 1188/90**, cuatro Ellas compuestas por ocho **A-4B**, indicativos **TEJO**, **MORRO**, **MATE**; **armamento**: Cñ y una bomba de 1.000 lb, cada uno, que atacarían a la hora H+30' y operarían desde la BAM GAL.

**OF 1191/3**, tres Ellas, indicativos **NENE**, **OSO**, **PUMA**; **armamento**: cañones con una bomba de 1.000 lb, cada una, que atacarían a la hora H+01:00.

Pero el hecho de que el enemigo permaneciera fuera de nuestro alcance y de que continuara el mal tiempo, impidió la ejecución de lo planificado. De cualquier manera, esta gimnasia del comando, en cuanto a sus tareas de información, inteligencia, control, planificación y comunicaciones, y de las unidades aéreas y logísticas dependientes, que entraban y salían de estados de aprestos y alistamiento continuamente, permitía a la FAS ir elevando su nivel de capacidad operativa y mantenía muy alta la moral de su personal. Esto se demostraría, varios días más adelante, cuando el enemigo, ya reforzado, intentara el desembarco.

### **Isla Ascensión**

Arribaron a esta isla, en vuelo directo desde el Reino Unido, ocho *Sea Harrier* y tres *Harrier* FRS 1, requeridos por la Task Force, para recomponer su arma aérea en el Atlántico Sur. También zarpó desde Ascensión el buque *Atlantic Conveyor* con importantes refuerzos materiales.

### **Los helicópteros en Malvinas**

Cumplieron las siguientes salidas:

**Bell-212**, matrícula **H-85**, indicativo **TORDO**, **armamento**: cuatro ametralladoras Browning 7,62 mm. **Tripulación**: Ten Luis Longar, Ten Gustavo Brea, SA Jesús Martínez y C1º Sergio Quiñónez. **Despegó** de Paso Tamar, con periodistas a las 08:30; **arribó** a bahía Elefante y retornó luego a DWN, **atterizó** a las 09:30 hs

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **PATO**. **Tripulación:** Ten Saturnino Sánchez, Ten Héctor Ludueña, CP Alberto López. **Despegó** de Puerto Argentino a las 09:30, para hacer un reabastecimiento de la ROA, armado igual que el anterior. **Aterrizó** a las 11:30 hs

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **PATO**, armado igual que el **H-85**. **Tripulantes:** Ten Saturnino Sánchez, Ten Alejandro Vergara, CP Alberto López. **Despegó** de Puerto Argentino, a las 12:30, para hacer un reabastecimiento de la ROA; **atterrizó** en DWN, a las 14:30 hs

**Bell-212**, matrícula **H-85**, indicativo **HALCÓN**, armado igual que el anterior. **Tripulantes:** Ten Marcelo Pinto, Ten Ricardo Ludueña, SAux Jesús Martínez y CP Sergio Quiñónez. **Despegó** de Puerto Argentino, a las 13:00, para hacer un reabastecimiento de la ROA; **atterrizó** a las 15:10.

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **PATO**, armado igual que el anterior. **Tripulantes:** Ten Saturnino Sánchez, Ten Alejandro Vergara, CP Alberto López. **Despegó** de Puerto Argentino, a las 15:00, para hacer un traslado de personal y material; **atterrizó** en DWN, a las 15:50.

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCÓN**, para hacer un traslado de personal, armado igual que el anterior. **Tripulantes:** Ten Marcelo Pinto, Ten Ricardo Ludueña y C1° Alberto Montaldo. **Despegó** de DWN, a las 16:00, **atterrizó** a las 17:40.

**CH-47**, matrícula **H-91**, **tripulación:** 1erTen Horacio Giaigischia, 1erTen Julio Brouwer, CP Raúl Fernández, CP Rubén Lavorato, C1° Luis Villarreal, CP Hugo Herrera. **Despegó** de DWN, a las 12:30; **arribó** a MLV; a las 13:00. **Despegó** a las 16:50; **arribó** a DWN, a las 17:20 hs

**CH-47**, matrícula **H-93**, **tripulación:** My Oscar Pose, 1erTen Alberto Beltrame, SAux Luis Capra, SA Roberto Prats, SAux Antonio Alvarez, C1° Mario Vera. **Despegó** de DWN, a las 13:30; **arribó** a las 14:00 hs

## **Exploración y reconocimiento**

**F-27**, matrícula **TC-78**, indicativo **TITÁN**. **Tripulación:** Cap Carlos Filippi, Cap Julio Mirgone, My Osvaldo Botto, SM José Altamiranda, SAux Rubén Seguí, SA Esteban Godoy. **Despegó** de EPO, a las 09:00; **arribó** a VIE, a las 13:20. **Despegó** de VIE, a las 14:00; **arribó** a EPO a las 18:15 hs.

**F-27**, matrícula **TC-73**, indicativo **TITÁN 1**. **Tripulación:** Vcom Jorge Benavente, My Rodolfo Drigatti, C1° Mario Simón, C1° Roberto Herger.

**Despegó** de CRV a las 18:45; **arribó** a TRE, a las 22:15.

**F -27**, matrícula **T-44**, indicativo **BOLSA** **Tripulación:** My Mario Nuñez, My Ramón Díaz, C1° Eduardo Muñoz, CP Oscar Heredia. **Despegó** de CRV a las 19:10; **arribó** a las 22:40 hs

**F-27**, matrícula **T-44**. **Tripulación:** Vcom Luis Ronconi, My Roberto Montaldo, My Roberto Salvarredi, C1° José Brandana, C1° Orlando Domínguez., SA Mauricio Ceballos. **Despegó** de CRV a las 08:30; **arribó** a las 12: 15.

**OF 2021, LR-35**, indicativo **PARDO**. **Misión:** E y R visual. **Tripulación:** Ten Luis Herrera, 1erTen Eduardo Bianco, C1° Dardo Rocha. **Despegó** de GRA, a las 15:35; **arribó** a las 17:20 hs

**LR-35**, matrícula **T-24**, indicativo **LOCO II** **Tripulación:** Cap Miguel Arques, Ten Gustavo Cercedo, C1° Jorge Bazán, R. Callejas, SAux Luis Errasquin. **Despegó** de CRV a las 16:15; **arribó** a las 18:25.

**LR-36**, matrícula **LV-LOG**, indicativo **LOCO I**. **Misión:** E y R con radar. **Tripulación:** Cap Narciso Juri, Ten Williams. **Despegó** de CRV a las 12:30; **arribó** a SJU, a las 17:50 hs

## Viernes 7 de mayo

### La meteorología en Puerto Argentino

A medida que avanzó el día, se produjo niebla y nubes bajas. Luego, a partir de las 16:00, comenzó a reducirse la visibilidad y los techos.

### Los refuerzos de la Task Force

El enemigo aumentó el flujo de aprovisionamiento a su flota. Los refuerzos no sólo salían de Ascensión, sino que también eran canalizados por las costas sudamericanas del Pacífico, e ingresaron a través del Cabo de Hornos. Se detectaron, lo que se creyó parte de una fuerza anfibia y logística que, a las 20:45 hs, se encontraba en 35° 40' S y 30° 30' O, con R 210 ° y 12 nudos de velocidad, y otra formación naval en proximidad de isla de los Estados. También se comprobó que aviones C-130 y Canberra de la RAF llegaban al S de Chile.

### La actividad aérea argentina

La FAA permanecía en la más tensa expectativa respecto del accionar enemigo. Las apreciaciones de inteligencia confirmaban la capacidad de la Task Force, (veloz y profusamente reforzada), de iniciar un desembarco, en cualquier momento, sobre Malvinas. La meteorología en esos días favorecía esa capacidad, negando o dificultando, en gran medida, las posibilidades de repeler el mismo.

Por ello, la FAA intensificaba sus esfuerzos, tendientes a conocer los movimientos británicos, dentro y fuera del TOAS. El grueso de su atención se volcaba en las actividades de E y R, que cumplía con **B-707** en alta mar, y **Lear Jet** y **F-27**, en el litoral marítimo más cercano. Respecto al E y R lejano, un **B-707** cumplió un vuelo al E de EPO, hasta los 40° S y 34° O, donde habían sido avistados buques los días anteriores, y desde allí a Georgias, (50 MN- antes), y regresó, sin obtener datos significativos.

### Avistaje

Un **F-27**, matrícula **T-43**; de la FAA, cumplía la tarea de E y R aéreo, para dar protección al portaaviones que navegaba hacia Puerto Belgrano. Aproximadamente, 150 millas antes del destino, avistó, 30 millas atrás del

portaaviones y casi al ras del agua, un submarino, de características y dimensiones similares a las de los submarinos enemigos. Luego de transmitida la novedad, la respuesta de ARA fue que tal submarino era propio. Fuerza Aérea respondió que el propio ya había sido avistado a veinte millas de Pto Belgrano y navegaba sobre la superficie.

**Tripulación:** Vcom Mario Anelique, Cap Carmelo Salas, SM Amílcar Reyes, SAux Alfredo Albertengo, C Dante Ramos, PSup Fermín Dilacio. **Despegó** de PAL, a las 11:00; **arribó** a EPO, 12:40. **Despegó** 13:30; **arribó** a CRV; 16:10. **Despegó** a las 17:30; **arribó** a PAL, a las 21: 15 hs

Un avión Electra de ARA avistó, alrededor de las 15:00, a cinco unidades navales de superficie a aproximadamente, 80 MN al SE de la isla de los Estados.

La FAS, previamente, había realizado algunas operaciones de diversión sobre las proximidades de MLV; y vuelos de exploración cercana, a efectos de confirmar el avistaje del Electra.

**OF 2037, LR-35**, indicativo **LEON 2**. **Tripulación:** 1erTen Edgardo Acosta, Alf Julián Redonda. **Despegó** de GRA, a las 14:47, zona R-SJU; **arribó** a las 17:00 hs.

**OF 2038, LR-35**, indicativo **LEÓN 1**, **Tripulación:** My Ricardo González, Cap Ricardo Ceaglio. **Despegó** de GRA, zona V-SJU a las 14:47; **arribó** 17:10 hs. En el Interrogatorio a Tripulantes, los mismos relatan que vieron un eco a las 15:55, y se comprobó visualmente cinco buques, (color gris claro, finos y largos), en formación de cuña, rumbo S, en la posición 55° 45 S-61° 25 O, a 30 MN. Se procedió al descenso y alejamiento

El avistaje no fue confirmado, pese a haberse previsto el ataque a los mismos por aviones SUE, (ARA), para lo cual la FAA puso en el aire, (19:08 hs), al SE de cabo Vírgenes, (nivel de vuelo 200), bajo control del CIC GAL, a un **KC-130**, indicativo **KIKO**, a efectos de REV a los SUE. Además cuatro **M-III** permanecían en alerta, a tres minutos de la BAM GAL, bajo control de dicho CIC.

La FAS ordenó dos nuevas salidas de diversión, de dos **LR 35**, que se realizaron a la tarde y noche, desde GRA, y se dirigieron a la zona de los presuntos buques, (54°00' S / 66° 30' O). **Tripulación** del **LV-OFV:** Cap Antonio Buirra, Cap Carlos Pane, C1° Dardo Rocha. **Tripulación** del **T22:** 1erTen Eduardo Bianco y Ten Luis Herrera. **Despegaron** de GRA, a las 16:50; **arribaron** a las 19:00/19:20. **Despegaron** a las 20:05; **arribaron** a CRV; a las 22:05 hs

## Defensa en el continente

La información de los cinco buques produjo, además, una serie de medidas defensivas respecto del despliegue de la FAS en el continente:

- se ordenó la dispersión y refugio de los aviones, en las BAM,
- se alerta la AAe,
- se replegaron, (nocturno), tres **M-5**, de GRA a CRV:

Finalmente, el **KC-130**, matrícula **TC-70**, indicativo **KIKO**. **Tripulación:** My Ricardo Bolzi, Cap Sergio Sampietro, My Orestes Vila, CP Oscar Fraire, CP Ricardo Camino, SAux Roberto Ovejero, SAux Carlos Salzano, CP Juan Guerra y SA Luis Sarmiento. **Despegó** de GAL, a las 19:00; **arribó** a CRV; a las 00:01 del 8 de mayo.

Este avión, que se mantenía en el punto de REV ordenado y que también realizaba exploración electrónica sobre el mar, confirmó los siguientes ecos:

- 1) 50° 25' S / 68° 00' O
- 2) 49° 00' S / 66° 30' O
- 3) 48° 40' S / 66° 35' O, (dos ecos)

Los ecos se dirigían al E- NE, seguramente a la zona de TRALA, donde permanecía el grueso de la Task Force.

## El puente aéreo

Este día de sobresaltos finalizaba sin poder concretar ninguna operación ofensiva. El saldo positivo, sin embargo, lo representaban los tres **C-130**, (**TC-65/68/63**), que habían roto, una vez más, el bloqueo inglés sobre Malvinas.

**C-130**, matrícula **TC-68**, indicativo **PATO**. **Tripulación:** Vcom José Demarco, My Juan Maclay, Vcom Adrián Speranza, Cap Juan Martearena, SAux Emilio Farina, CP Mario Rulli, SM Miguel Castillo, SAux Carlos Cortez, (carga - 14.500 Kg). **Despegó** de CRV; a las 09:30; **arribó** a MLV; a las 12:15. **Despegó** a las 12:45; **arribó** a CRY; a las 15:15 hs

**C-130**, matrícula **TC-65**, indicativo **TIGRE**. **Tripulación:** My Julio Domínguez, Vcom Roberto Regueiro, My Roberto Bagnasco, SP Carlos Bill, SAux Rodolfo Godoy, CP Oscar Cardenal, SAux Miguel De Robles. **Despegó** de CRV; a las 10:40; **arribó** a MLV; a las 13:55. **Despegó** a las 14:10; **arribó** a CRV; a las 16:45 hs.

**C-130**, matrícula **TC-63** **Tripulación:** Vcom Jorge Domínguez, My

Enrique Bernardi, Cap Miguel Sisco, SAux Ranulfo Lozano y CP Horacio González, SAux Carlos Paoloni, SA Juan Hümöller.

### **Relato del Cap Miguel Ángel Sisco (navegador):**

*El día 7 de mayo despegamos de la BAM GAL en horas de la mañana (12:40), efectuando una navegación táctica a baja altura GAL-SCZ-PtoArgentino, burlando los sistemas de radar del enemigo. Aterrizamos en Puerto Argentino con condiciones meteorológicas totalmente marginales y guiados desde tierra por personal de la BAM MLV (15:30), en virtud de que teníamos dificultades para visualizar la pista.*

*Luego de aterrizar, y mientras manteníamos los motores en marcha, tuvimos que abandonar el avión como consecuencia de una alerta roja porque se aproximaban dos Harrier. Finalizada la alerta regresamos a CRV (16:05) efectuando nuevamente una navegación rasante para evitar ser detectados por el enemigo, aterrizando en nuestro destino, con la satisfacción de haber cumplido la misión. Arribo: 18:35 hs.*

#### NOTA:

En uno de los vuelos de C-130, arribaron a Puerto Argentino, artilleros antiaéreos con misiles SAM - 7. El más antiguo del contingente era el 1er Ten Ugarte, (EAM), acompañado por el Ten Garay, (MDP) y numerosos suboficiales.

### **Los helicópteros en Malvinas**

Cumplieron las siguientes salidas:

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **ZEBRA**, **armado** con cuatro ametralladoras Browning 7,62 rnm. **Tripulación:** Ten Héctor Ludueña, Ten Marcelo Pinto, SAux Jesús Martínez y C1° Roberto López. **Despegó** de DWN, a las 08:00 hs, para hacer un vuelo de E y R visual; **aterrizó** a las 09:00 en Puerto Argentino.

**Bell-212**, matrícula **H-85**, indicativo **TORDO**, **armado** igual que el anterior, **Tripulación:** Ten Luis Longar, Ten Gustavo Brea, CP Horacio Carmona, CP Eulogio Gómez y C1° Santos Vera. **Despegó** de DWN a las 09:00, para cumplir una misión de E y R visual; **aterrizó** a las 11:10 hs

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCÓN**. **Tripulantes:** Ten Marcelo Pinto, Ten Héctor Ludueña, SA Jesús Martínez y C1° Roberto López. **Despegó** de Puerto Argentino, a las 14:00. **Misión:** traslado de personal,

**aterrizó** en DWN, a las 16:20 hs.

**CH-47**, matrícula **H-93**. **Tripulación** 1erTen Alberto Beltrame, My Oscar Pose, SA Roberto Prats, SA Juan Cantón, SAux. Antonio Álvarez, C1° Mario Vera **Despegó** de DWN, a las 13:20, para búsqueda y rescate del 1erTen Ardiles. En la primera aproximación a la aeronave derribada, se encontraron con un helicóptero inglés que escapó hacia el mar. Revisaron con picos y palas el pozo donde quedaron concentradas las partes pesadas del avión, sin encontrar evidencias del piloto. **Arribó** a DWN, a las 14:25. **Despegó** a las 16:50. Regresaron al lugar del avión de Ardiles, llevando a bordo al Vcom Aranda, en búsqueda de la cabina, asientos ropa, etc, sin resultado positivo. **Arribó** a las 17:35 hs.

**CH-47**, matrícula **H-91**. **Tripulación** 1erTen Julio Brouwer, 1erTen Horacio Giaigischia, SAux Orlando Ruiz , CP Rubén Lavorato, CP Hugo Herrera, C1° Luis Villarreal. **Despegó** de DWN, a las 13:10; **arribó** a las 14:10 hs.

**CH-47**, matrícula **H-91**. **hs Tripulación** 1erTen Manuel Fernández, 1erTen Juan Grifol, SAux Orlando Ruiz, CP Rubén Lavorato, CP Hugo Herrera, C1° Luis Villarreal. **Despegó** de DWN a las 07:40; **arribó** a las 08:40. **Despegó** a las 10:30, (Por MLV); **arribó** a las 11:30 hs.

### **Exploración y reconocimiento**

**F-27**, matrícula **TC-73**, indicativo **TITAN 1**. **Tripulación** Vcom Jorge Benavente, My Rodolfo Drigatti, C1° Mario Simón. C1° Roberto Herger. **Despegó** de TRE, a las 08:25; **arribó** a CRV: a las 10:55. **Despegó** a las 17:05; **arribó** a TRE, a las 19:55 hs.

**F-27**, matrícula **T-44**, indicativo **BOLSA**. **Tripulación** My Mario Nuñez, My Ramón Díaz, C1° Eduardo Muñoz, CP Oscar Heredia. **Despegó** de CRV: a las 08:50; **arribó** a las 12:00. **Despegó** a las 17:00; **arribó** a las 20:10 hs.

**F-27**, matrícula **TC-78**. indicativo **TITAN**. **Tripulación:** Vcom Héctor Vanden, My Juan Rodríguez, CP Eduardo Docters. **Despegó** de BCA, a las 11:50; **arribó** a VIE a las 15:00. **Despegó** a las 15:30; **arribó** a BCA, a las 18:20 hs

**B-707**, indicativo **TC-91**. **Tripulación** My Armando Buira, Vcom Horacio Genolet, SP Flavio Lución, SM Guillermo Oviedo, SM Miguel Diap, SAux Jorge Mongano. **Despegó** de EPO, a las 05:10; **arribó** a las 13:40.



**B-707**, indicativo **TC-92. Tripulación** My Juan Ossa, Vcom Otto Ritondale, SA Nicolás Zárate, SA Diego Callejón. **Despegó** de EZE, a las 05:00; **arribó** a PAL, a las 16:30.

**C-500**, matrícula **LQ MRM**, indicativo **CASERO III. Tripulación** Ofic Ppal Cancrini. **Despegó** de EPO, a las 13:55; PAL, a las 16:25.

**C-500**, matrícula **LV OEL**, indicativo **CASERO V. Tripulación** Alf Roberto Pignato. **Despegó** de EPO, a las 06:33, (Por PAL); **arribó**, a las 12:29.

**LR-35**, matrícula **T-23. Tripulación** Cap Rafael González Osterode, Cap Jacinto Despierre, SAux José Cuscueta. **Despegó** de CRV; a las 11:30; **arribó** a GRA, las 13:30. **Despegó** a las 16:40; **arribó** a GRA, a las 19:35 hs.

**C-130**, matrícula **TC-70. Misión:** E y R electrónica sobre mar. **Tripulación:** My Ricardo Bolzi, Cap. Sergio Sampietro, My Orestes Vila, CP Ricardo Camino, CP Oscar Fraire, SAux Roberto Ovejero, SAux Carlos Salzano, SAux Carlos Guerra, SA Luis Sarmiento. **Despegó** de GAL, a las 19:00; **arribó** a CRV; a las 00:10 del 8.

### **Las actividades en el TOM**

Arribó a BAM Cóndor, procedente de BAM Calderón, un **IA-58**, piloteado por el Cap Ricardo Grünert, para recabar instrucciones.

Entre la 11:00 y las 12:00, el **A-509**, Piloto Ten Miguel Cruzado, realizó ROF en Malvinas.

### **La Artillería Antiaérea**

A las 07:00, aterrizó un **C-130**, con equipos SAM-7, para ubicarse físicamente dentro del sector de la batería. También regresó el suboficial Ledesma, proveniente de CRV; con el transformador de la central de tiro, reparado. Se procedió a solucionar la novedad del radar, y se encontró que los engranajes gemelos de acero-cobre, habían sufrido un barrido de dientes, factor que determinó que no se pudiera gobernar el movimiento azimutal. Se supo que no había repuestos, y esto motivó su salida definitiva de servicio.

## Sábado 8 de mayo

### La meteorología en Malvinas

Amaneció con lloviznas y baja visibilidad, (400 m). Durante la mañana, se mantuvo cubierto; al mediodía mejoró la visibilidad, con cielo parcialmente nublado, y se despejó en horas de la tarde. Al anochecer, volvió la neblina.

### Los movimientos de la Fuerza de Tareas británicas

El grueso del grupo de batalla inglés maniobró en la zona TRALA, sin acercarse mayormente a Malvinas, y mantuvo adelantados, al N de la isla Soledad, al destructor Clase 42 HMS *Coventry* y la fragata Clase 22 HMS *Broadsword*, como en días anteriores.

Al comando argentino le seguían preocupando los movimientos navales enemigos que se realizaban al SO de Malvinas, entre éstas y la isla de los Estados. Hubo indicios ciertos, (16:00 hs), de la aproximación de un portaaviones, en esta zona.

Asimismo, el otro portaaviones, al E de MLV (radial 090), y a más de 100 MN, lanzó algunas PAC, a partir de las 08:35 hs, a niveles altos, (nivel de vuelo 100/300)

### Las actividades de la FAS

Con la situación del enemigo descrita y la planificación que su estado mayor perfeccionaba y completaba desde días atrás, la FAS esperaba su oportunidad. Esta jornada tampoco le fue propicia; el enemigo permanecía alejado, y sólo incursionaba dentro de nuestro radio de acción, en forma esporádica, y en puntos distantes entre sí. La meteorología tampoco le permitía libertad de acción.

La FAS ejecutó las siguientes acciones:

Dos salidas de **M-5** Indicativo **ÁGUILA**. **Tripulación:** Cap Amílcar Cimatti y el Cap Higinio Robles, **armado** con Cñ y Shaffrir. **Despegaron** de BAM GRA a las 11:45 hs; **misión:** volar sobre las islas Malvinas, bajo control radar, a efectos de obligar el despegue de las PAC enemigas, desgastándolas. **Versión:** tres tanques de 1.300 litros cada uno. La navegación de ida se realizó sin novedad; arribó a las islas con nivel 270, y sin contacto con el radar MLV en VHF.

Tal situación, obligó a que el radar informara a torre MLV la posición de las PAC, y ésta le retransmitiera los datos requeridos. Se corroboró que una de ellas se dirigía hacia la sección; en consecuencia comenzó a maniobrar para quedar a la cola de la misma, a una distancia de siete millas, y con rumbo general O.

El jefe de sección ordenó probar cañones a su numeral, quien informó que se le había quedado conectado el empobrecedor de tiro y comenzó a perder altura, por la falta de potencia. El guía se limitó a girar, en círculos, para no perder de vista al 2 y darle protección, le ordenó que eyectara el tanque ventral, que se encontraba ya vacío. A los 15.000 pies de altura, informó que se había restituido la potencia y comenzó nuevamente el ascenso, proa a GRA.

A medida que pasaba el tiempo el guía iba comprobando que tenía problemas de trasvase de combustible; esto le obligó a eyectar los tres tanques externos y declarar su emergencia, a la torre de vuelo de la base GRA, por tener mínimo combustible, y a efecto de alertar al helicóptero de la Prefectura Naval, para que los apoyara.

Cuando faltaban setenta y cinco millas preguntó las condiciones meteorológicas, se le informó que el aeródromo se encontraba con 8/8 de stratus a cincuenta metros, y además, que el ILS se hallaba fuera de servicio. En ese instante, se le prendió la luz de 600 litros, (mínimo combustible), y a su vez el numeral notificó que tenía su central giroscópica fuera de servicio, (sin datos de horizonte artificial); debido a esto, el Cap Cimatti le ordenó formar en "ciega".

Realizaron la penetración con VOR, e hicieron contacto visual con el eje de la pista, pero muy pasada la cabecera; tuvieron que dar motor y volver a final, para el aterrizar en GRA, a las 13:20 hs.

Simultáneamente, el Escuadrón Fénix ejecutaba aproximaciones a las islas con los Lear Jet, teniendo asignado el mismo objetivo.

**OF 2035 LR-35**, indicativo **TORO**. **Tripulación:** My. Ricardo González, Cap Ricardo Ceaglio. **Despegó** de GRA, a las 10:45 y **regresó** a GRA, por combustible, coincidiendo con un cambio operativo de la OF, (Mje N° 296/GE del 8 mayo 19:20).

**OF 2039 dos LR-35**, indicativo **PUA 1 y 2**; **misión:** retransmisión diversión **T-22 PUA 1:** Cap Miguel Arques, Ten Gustavo Cercedo, CI° Jorge Bazán J. **LV-ONN PUA 2:** Cap Narciso Juri, Ten Alfredo Caballero y Cap Eduardo Glogger. **Despegaron** de CRV: a las 14:35, a vertical Puerto Argentino y regreso a CRV; **arribaron** a las 17:45. (En este vuelo se tuvo en cuenta el Interrogatorio a Tripulaciones, pues por planilla de vuelo difiere el cuarto tripulante).

**OF 2040** dos **LR-35**, indicativo **CARDO I y II**; **misión**: diversión. **Tripulación 1**: Cap Antonio Buira, Cap Carlos Pane y C1° Dardo Rocha; **2**: 1erTen Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera. **Despegaron** de CRV: a las 10:15-10:25 a vertical Puerto Argentino y regreso a GRA; **arribaron** a las 13:25 hs. **Despegaron** a las 15:55; **arribaron** a las 18:15-18:55 hs respectivamente.

**OF 2041 LR-35**. Matrícula **T-23**, indicativo **PLOMO**. **Tripulación**: Cap Jacinto Despierre, Cap Rafael González Osterode, SAux José Cuscueta. **Despegó** de GRA, a las 15:30; **arribó** a CRV: a las 19:50 hs.

**LR-35**, matrícula **T-22** **Tripulación**: My Roberto Cardozo, Ten Eduardo Cercedo, C1° Jorge Bazán, R Callejas. **Despegó** de CRV: a las 22:15. **Arribó** a CRV: a las 23:40 hs.

### **Exploración y reconocimiento**

**C-500** matrícula **LV-LZR**, indicativo **CASERO IV**. **Tripulación**: Alf Mercante Hugo. **Despegó** de EPO, a las 05:59; **arribó** a las 12:09 hs.

**C-500** matrícula **LV-MZG**, indicativo **CASERO II**. **Tripulación**: Alf Collerone. **Despegó** de EPO, a las 13:36; **arribó** a las 19:43 hs.

**B-707** matrícula **TC-92**, indicativo **CARBÓN**. **Tripulación** Vcom Rodolfo Muñoz, Vcom Joaquín Argüelles, SA Nicolás Zárate, SA Diego Callejón, SP Manuel Rivarola. **Despegó** de EPO, a las 05:40; **arribó** a las 13:10 hs.

**B-707** matrícula **TC-91**, indicativo **BUQUE**. **Tripulación**: Vcom Rubén Montenegro, Vcom Eduardo Fontaine, SP Armando Rosales, CP Jorge Amengual, SAux Jorge Mongano. **Despegó** de EPO, a las 05:15, **arribó** a PAL, a las 16:05 hs.

**F-27** matrícula **TC-78**, indicativo **TITÁN**. **Tripulación**: My Juan Rodríguez, Vcom Héctor Vanden, CP Eduardo Docters, SAux Alberto Campello. **Despegó** de BCA, 08:40, **arribó** a VIE, a las 12:10 hs. **Despegó** a las 13:35; **arribó** a BCA, a las 16:45 hs.

**F-27** matrícula **TC-73**, indicativo **TITÁN I**. **Tripulación** Vcom Jorge Benavente, My Róldolfo Drigatti, C1° Mario Simón, C1° Roberto Herger. **Despegó** de TRE, a las 08:25; **arribó** CRV: a las 12:05. **Despegó** a las 16:25; **arribó** a las 19:05 hs.

**F-27** matrícula **T-44**, indicativo **BOLSA II**. **Tripulación**: My Mario Nuñez, My Ramón Díaz, C1° Eduardo Muñoz, CP Oscar Heredia. **Despegó** de CRV: a las 08:20; **arribó** a las 11:50. **Despegó** a las 16:30; **arribó** a las 19:30 hs.

Mje N° 297/GI del 8 de mayo a las 19:21 hs dice: *Exploración, Ella LEON, 1er Tte Acosta, Alf Redonda, se detectó un eco de radar s/contacto visual, hubo contacto visual con un barco color blanco grande, en posición 5545 S 6100 O a las 15:55 hs. Navegaba con rumbo general NE/SO a cincuenta MN del avión.*

### Otras acciones

Al filo de la medianoche, (01:00), Malvinas informó que dos buques grandes, (desde el radial 200° a doce kilómetros), efectuaron cañoneo naval, sobre el sector Plata, (radar FAA y alojamiento Moody Brook).

El CAE recibió un mensaje de CFT 5050, (ARA), que informaba que el ARA Somellera y ARA Bahía Paraíso, se dirigían a USU, no habría estación B y R de superficie por cuarenta y ocho horas.

### Los helicópteros en Malvinas

**CH-47**, matrícula **H-93**. **Tripulación:** 1erTen Antonio Grifol, 1erTen Manuel Fernández, CP Atilio Pistoni, SAux Luis Capra, SAux José Alvarez, CI° Mario Vera. **Despegó** de DWN, a las 14:45; **arribó** a las 17:15.

**CH-47**, matrícula **H-91**. **Tripulación:** 1erTen Horacio Giaigishia, 1erTen Julio Brower, SA Hugo White, CP Rubén Lavorato, CP Hugo Herrera, CI° Luis Villarreal. **Despegó** de DWN, a las 14:20; **arribó** a MLV a las 15:00. **Despegó** a las 15:05, **arribó** DWN, a las 16:05.

### Ardid de la FAS

Ante el cañoneo naval nocturno, la FAS intentó un ardid operativo: lanzó desde CRV **OF N° 2045** dos **LR-35**, indicativo **NACAR**; **tripulación 1:** My Cardoso y Cap González; **N° 2:** Cap Juri, Ten Williams, Cap Glogger, (observador aerofotográfico), **Despegaron** de CRV: a las 01:26 hs, rumbo a MLV: Arribaron a las proximidades de la isla Soledad, a las 02:36, simulaban ser aviones de combate, observaron los fogonazos y regresaron a CRV.

Aparentemente, consiguieron su objetivo disuasivo, pues a las 02:48 cesó el cañoneo naval, y nuestro CIC detectó el despegue de una PAC británica que se dirigió a MLV: Lanzó una bengala amarilla y regresó al portaaviones. Esta operación, propia de diversión, se repitió a las 06:00 hs del día siguiente, desde GRA.

### Otros acontecimientos

Se incorporaron al grupo de E y R, dos nuevos aviones **TS-60**, (Aero Star

600), con indicativos:

**PLATINO** en AD SCZ  
**LANGOSTA** en AD GAL

### **En Malvinas**

Entre las 09:30 y las 10:30, dos **IA-58**, indicativo **ZORRO**, de BAM Cónдор, efectuaron ROF, al S BAM MLV: (A-502 lerTen Ricardo Fassani; A-509 Ten Rubén Sassone)

### **La Artillería Antiaérea**

A las 07:00, se instaló una PAC, constituida por dos *Sea Harrier*, cuya función era hostigar de manera permanente el sector del aeródromo, cada hora y media a dos horas. En especial, durante el racionamiento, iniciaban un bombardeo de altura, con bombas de 1000 lb, con espoleta instantánea o de retardo. Debido a la altura, ningún sistema de defensa antiaérea tenía capacidad para derribarlos.

### **Dos cruces**

Nuevamente dos **C-130** realizaron cruces riesgosos:

**TC-65**, indicativo **LANA**; **tripulación**: My Walter Véliz, Cap Cristóbal Villegas, My Jorge Valdecantos, CP Nicolás Segovia, SA Sergio Tulián, SAux Roberto Puig. **Despegó** de CRV a las 18:30; **arribó** a MLV a las 21:37. **Despegó** a las 21:51; **arribó** a CRV a las 00:15, (9 de mayo). Carga: 13.750 Kg y veinte Pax.

**TC-68**, indicativo **PICO**; **tripulación**: My Rubén Palazzi, Vcom Julio Sanchotena, Vcom Roberto Tribiani, SAux Juan Romero, CP José Torres, SP Américo Arévalo, SP Carlos Sánchez. **Despegó** de CRV a las 18:00, **arribó** a MLV a las 20:50. **Despegó** a las 21:10, **arribó** a CRV a las 23:45 hs. Carga: 14.400 Kg y dieciséis Pax.

## Domingo 9 de mayo

### La meteorología en Malvinas

Amanecía el domingo, con la incógnita respecto al accionar enemigo y sin variantes positivas en la meteorología. En las proximidades occidentales de las islas y cubriéndolo hasta su límite E, existía una gruesa capa de nubes bajas, sin claros y con precipitaciones aisladas aunque intensas, que reducían la visibilidad, con techos de 10/20 metros sobre las olas.

En los aeródromos del continente, la meteorología era similar a la descripta.

### La situación en la madrugada

La información obtenida durante las últimas horas del día anterior, y los sucesos nocturnos, (cañoneo/PAC), inducían, al estado mayor de la FAS, a apreciar que la Task Force se lanzaría sobre las islas. Además, se tuvieron noticias de un ataque nocturno de helicópteros a DWN, y de avistajes, (radar MLV, 04:40 hs), de ecos en el canal Fitz Roy, (aparentemente lanchones de desembarco). Posteriormente, a las 06:00 se detectaron dos ecos grandes, en radial 170° de MLV y a 15 MN de distancia.

### Alerta de la FAS

A las 02:35, el Cdo de la FAS ordenó el alerta de doce **A4-B** de BAM GAL y ocho **A4-C** de BAM SJU, mientras pulía la planificación detallada de sus salidas. Había previsto, también, la operación de un OCAT en vuelo que dirigiría las operaciones aéreas, sobrevolando las inmediaciones occidentales de MLV, y que tendría autoridad para modificar los objetivos u horarios de las misiones, lanzadas desde el Cdo FAS.

A las 05:10, MLV informó que había un buque, entre los radiales 080/090, otro entre 190/200, y muchas barcasas, a unos 10/15 Km al S de la costa, a la altura de Pto Fitz Roy.

Se alertó entonces a un **KC-130** a partir de las 06:30, y planificó el punto de REV, (50° 00' S / 65° 00' O), para las Ellas alertadas. Se dio la orden de alerta a quince minutos, para los **M-III** en CRV, a partir de las 07:30. A las 05:55, MLV informó que los ecos anteriores habían desaparecido, pero confirmó dos ecos seguros, en radial 170°, acercándose, aparentemente, para un nuevo cañoneo

naval sobre Puerto Argentino.

El enemigo, sin dudas, estaba efectuando engaño electrónico sobre el radar MLV; y además serias interferencias sobre el mismo, que, por momentos, cegaban sus pantallas.

### **La FAS tantea**

A las 06:25 despegó de GRA, la primera misión diurna, de diversión y exploración, que tenía por objetivo hostigar con su presencia y accionar electrónico al enemigo, y detectar su ubicación y reacción.

**OF 2047:** dos **LR-35**, indicativo **PICO I:** **Tripulación:** 1erTen Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera. **PICO II** Cap Antonio Buirá, Cap Carlos Pane, C1° Dardo Rocha. Se dirigieron hacia las islas, hasta 80 MN, de Puerto Argentino. En esta posición, el CIC MLV les ordenó regresar, porque tenían en pantalla una *Ella* de *Harrier* que se dirigían a interceptarlos. Los *Harrier* los persiguieron por 30 MN y abandonaron. Los **PICOS** ascendieron a nivel de vuelo 400, y regresaron a GRA. **Aterrizaron** a las 08:10 hs.

**OF 2049:** dos **LR-35**, indicativo **PEPE 1.** **Tripulación:** My Ricardo González, Cap Ricardo Ceaglio. **Despegó** de SJU, a las 10:07 hs, por GAL-MLV-GAL, **arribó** a SJU, a las 17:15. **PEPE 2:** 1erTen Acosta, Alf Redonda, con el mismo objetivo, ruta GAL - MLV A las 10:30 hs, a nivel de vuelo 350, hizo contacto con radar MLV; en posición 51° 30' S / 58° 30' O. En esta posición, el numeral 2 alertó sobre la presencia de una estela. Se abrió la formación, (iniciando un descenso) y observaron el pasaje de dos misiles con una trayectoria casi horizontal. El CIC MLV no tenía en pantalla ningún móvil aéreo, por ello se estimó que fue un misil, lanzado desde algún buque, (*Coventry* o *Broadsword*). Descendieron bruscamente, y **arribó** a GAL, a las 12:57 y posteriormente a SJU, a las 17:15 hs.

**OF 2044** A las 11:45, ingresó al área MLV la misión diversión. E y R <sup>18</sup>  
**LITRO 1 tripulación:** Cap Miguel Arques, Ten Eduardo Cercedo y Ten Oscar Domínguez (oficial de fotografía).

**LITRO 2 tripulación:** Cap Juan Martínez Villada, Ten Alfredo Caballero, C1° Alejandro López, CP Juan Hernández, CP Eduardo Elvira. Despegaron de CRV; a las 10:10 hs. Meteorología: bajo mínimo (aeródromo cerrado). Se realizó un despegue por instrumentos, (sólo se veía la línea central de la pista). Alcanzaron tope y le informaron al 2 para que despegue. Realizado el mismo, el **LITRO 2** entró en emergencia del tren de aterrizaje. GAL estaba

<sup>18</sup> Esta sección, NACAR 1 y 2 que originalmente figuraron en el planeamiento con dicho indicativo, volaron luego con los indicativos LITRO 1 y 2



habilitado sólo para vuelo por instrumentos. Le formaron para verificar la falla, y luego el **2** se dirigió al aterrizaje. **Arribó** a GAL, a las 11:55 hs. El **1** siguió hasta MLV: Bloquearon la antena de Puerto Argentino, con nivel 400, bajo control radar, pusieron luego rumbo 90°, alejándose aproximadamente 30 millas, cuando, de pronto, el radar les ordenó regresar lo más rápido posible; iniciaron un viraje por derecha, cuando el operador les urgió que aceleren el viraje, cerrando todo lo que les fuera posible. En ese momento, el 1erTen Domínguez, que iba como observador, vio pasar un misil antiaéreo muy cerca de la punta del plano. Perdieron altura y regresaron rasante a GAL, porque CRV estaba todavía cerrado para toda operación. Aterrizó a las 13:10 hs

Esta misma sección realizó otro vuelo: **despegó** de GAL a las 15:55; **arribó** a CRV a las 17:20.

**OF 2050** Los Fénix de GRA cumplirían una nueva misión con el mismo objetivo. Indicativo: **PICO**; **tripulación N° 1**: Cap Antonio Buirra, Cap Carlos Pane, C1° Dardo Rocha. **N° 2**: 1erTen Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera; **despegaron** a las 10:25 hs e ingresaron a MLV a las 11:35 a nivel de vuelo 400. El **N° 2** se volvió por TEC, el **N° 1** siguió a MLV y fue perseguido por una PAC la cual se le acercó hasta treinta MN, **arribó** a GRA a las 12:14 hs.

Otro vuelo, indicativo **PACO**, figura entre los Interrogatorio a Tripulantes; **Tripulación**: My Roberto Cardoso, Cap Narciso Juri. Declaran que estuvieron sobre MLV a las 02:05; **atterizaron** en CRV a las 03:59 hs.

Del análisis de estos vuelos, el Comando de la FAS apreció que:

-existían buques piquete radar en:

- radial 330° a 30/40 MN de Puerto Argentino,
- radial 215° a 20 MN de Puerto Argentino;

-que la meteorología en MLV mejoraba significativamente; a las 12:45 hs se veía el sol con bruma sobre Puerto Argentino.

### **La FAS intenta golpear**

Sin embargo, el Cdo FAS no sabía que esta mejoría se daba sólo en las inmediaciones de Puerto Argentino. El resto del TO permanecía, en realidad, en condiciones bajo mínimo. Pero era tanto el celo, que alrededor de las 12:00, decidió realizar un ataque a estos ON detectados. Así emitió:

**OF 2501. HS-125** Indicativo: **CHITRO**. **Tripulación**: Ten Aníbal Poggi,

Alf Hipólito Mariani, SP Miguel Acosta - OCAT: Vcom Quiroga controlaría la operación. **Despegó** de CRV a las 12:48.

**OF 2052** dos **LR-35**. Indicativo: **PUA** con la **misión** de diversión y apoyo a la navegación a MLV de la **OF 1175**. **Tripulación N° 1**: Cap Antonio Buirá; Cap Carlos Pane; C1° Dardo Rocha. **N° 2**: 1erTen Eduardo Bianco; Ten Luis Herrera. **Despegaron** de GRA a las 13:45; **arribaron** a las 15:25 hs.

**OF 1174**. cuatro **A4-C**. Indicativo: **TRUENO armados** con una bomba de 1.000 lb cada una. **Tripulación**: Cap Jorge García, Ten Jorge Farías, Ten Jorge Casco, Ten Gerardo Issac. **Despegaron** de SJU, a las 13:00 hs.

**OF 1175** cuatro **M-V** indicativo **PUMA**, **armamento**: cañones y dos BRP de 500 Lb. **Tripulación**: My Juan Sapolsky, 1erTen Jorge Senn, Cap Raúl Díaz, 1erTen Mario Callejo. **Despegaron** de SJU, a las 13:00; **arribaron** a las 16:00.

**OF 1176** cuatro **M-5**, indicativo **JAGUAR**, **armados** con dos BRP. **Tripulación**: Vcom Luis Villar, 1erTen Cesar Román, Cap Roberto Dimeglio, Ten Gustavo Aguirre. **Despegaron** de SJU, a las 15:00, **arribaron** a las 17 :00 hs.

**OF 1177** tres **A4-C**, indicativo **CÓNDOR**, **armamento**: cañones y 1 x 1.000 Lb. **Tripulación**: Cap Mario Caffaratti, 1erTen Jorge Vázquez, Ten Ricardo Lucero. **Despegaron** de SJU, a las 14:15, **arribaron** a las 16:15.

**OF 1178** dos **A-4C**, indicativo **FORTÍN**, **armamento**: cañones. y 1 x 1.000 Lb. **Tripulación**: 1erTen Ernesto Ureta, Ten Daniel Paredi. **Despegaron** de SJU, a las 14:30; **arribaron** a las 17:30, (por MLV).

Además, desde las 11:30 aproximadamente, estuvieron en el aire los dos **KC-130** en espera, para reabastecer a los **A4-C**, y en tareas secundarias de E y R hasta las 18:15.

**TC-70**. Indicativo **ÑATO**: **tripulación** My Ricardo Bolzi, Cap Sergio Sampietro, My Orestes Vila, CP Ricardo Camino, CP Oscar Fraire, SAux Roberto Ovejero, SAux Carlos Salzano, SAux Carlos Guerra, SA Luis Sarmiento. **Arribó** a CRV a las 17:40 hs.

**TC-69**. Indicativo **MARTE**: **tripulación**: Cap Rubén Martel, Cap Carlos Krause, Vcom Hugo Meisner, CP Miguel Cardone, CP Carlos Cantezano, SAux Oscar Gatto, SA Manuel Albelos, SP Andrés Manyszyn, SAux Manuel Lombino. **Despegó** de SCZ, a las 11:20; arribó a CRV a las 17:45 hs.

Pero el rédito de este esfuerzo fue escaso, incluso desventajoso. Veamos:

-La Ella **TRUENO** de **A4-C** tuvo problemas: el 1 y 4 en el trasvase de combustible, regresó a SJU, a las 15:08. Sólo reabastecieron el 2 y el 3, que continuaron su ruta al objetivo fijado.

En proximidades de MLV: la sección remanente, (2 y 3) volaba sobre la inmensa capa de nubes.

Estos dos héroes, ejemplo de exceso de celo en el cumplimiento de su misión, (No 3: Ten Casco, N° 2: Ten Farías) iniciaron el descenso, en formación cerrada, e hicieron contacto con las olas sólo a 10/150 m de altura, (techo de las nubes), y siguieron su rumbo, con lloviznas aisladas y bancos de niebla que los obligaba a aferrarse, mutuamente, en busca del objetivo, que no encontraban. Preguntaron al OCAT, (14:40), mayores datos sobre la posición del buque. No veían las islas, no tenían enlace, (ni estaban en pantalla), con el radar MLV.

El OCAT les informó que estimaba que el objetivo se encontraba más al E. y allí siguieron rasante... hasta que se estrellaron en las estribaciones de las islas Salvajes, no muy lejanas del lugar donde operaba su OM, el D-42 HMS *Coventry*.

-La Ella **PUMA**: de **M-5**: tripulación: My Juan Sapolsky, 1er Ten Jorge Senn, Cap Raúl Díaz y el 1er Ten Mario Callejo. **Blanco asignado**: ON. **Despegó** de SJU, con condiciones meteorológicas adversas, lo cual le obligó a atravesar la capa de nubes y reunirse sobre tope en ruta. En MLV encontró las mismas condiciones meteorológicas e inició el descenso entre nubes, (los cuatro aviones en formación cerrada), y al no hacer contacto visual, lo suspendieron a los 800 pies, (270 m) sobre MLV; la sección numeral perdió de vista a la sección guía, debido a la densidad de las nubes. Se mantuvieron en este nivel desgastante, tratando de hacer enlace en dos oportunidades con el CIC MLV, sin lograrlo. Aproximadamente a 15 MN, pasando islas Salvajes, el jefe de Ella decidió regresar.

Al hacer enlace con el OCAT, éste les impuso de la situación y escucharon las comunicaciones de la sección **TRUENO**, a la que trataban de asignarle un nuevo OM. También escucharon la salida de la Ella **JAGUAR**.

En SJU, la sección numeral realizó entrada por instrumentos en formación cerrada, mientras la sección guía esperaba para hacer idéntico procedimiento; **arribó** a SJU, a las 15:25.

-La Ella **CÓNDOR**: de **A4-C**: a cuarenta MN de cabo Belgrano, volando entre nubes a 500 pies, con lluvia torrencial y visibilidad cero, en formación ciega, (tres aviones), decidió regresar y lo comunicó al OCAT, (15:26 hs), **arribó** a SJU a las 16:45 hs.

-La Ella **JAGUAR**: de **M-5**: en las mismas condiciones meteorológicas, volando a nivel de vuelo 240 sobre tope, hizo enlace con radar MLV: y le pidió el estado meteorológico e instrucciones para el descenso, (debía atacar ON al SE de Puerto Argentino, junto a las Ellas **CÓNDOR** y **FORTÍN**). Pero el CIC, fuertemente interferido y sufriendo aún los resultados del cañoneo naval matutino, no consiguió ubicar a esta Ella en su pantalla; su jefe, estimando estar ya sobre las islas, (15:50), decidió no descender y regresar a SJU, donde **atterizó** a las 16:15 hs.

-La Ella **FORTÍN** de **A4-C**: a esta Ella, (mismas condiciones), ya sobre MLV: por orden del comando de la FAS, retransmitida por el OCAT, le fue ordenado regresar. **atterizó** en SJU, a las 17:00 hs.

### Los helicópteros en Malvinas

Cumplieron las siguientes salidas:

**Bell-212**, matrícula **H-85**, indicativo **CÓNDOR**, **armado** con cuatro ametralladoras Browning 7,62 mm; **misión**: E y R visual. **Tripulación**: Ten Alejandro Vergara, Ten Saturnino Sánchez, CP Horacio Carmona, CP Eulogio Gómez, C1° Santos Vega y CP Sergio Quiñonez. **Despegó** de DWN a las 08: 10; **atterizó** a las 10:00 hs.

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCÓN**, **armado** igual que el anterior. **Tripulación**: Ten Marcelo Pinto, Ten Ricardo Ludueña, CP Alberto López y C1° Roberto López. **Despegó** de DWN a las 15:00 para hacer un reabastecimiento de la ROA; **atterizó** en Puerto Argentino, a las 15:50 hs.

**Bell-212**, matrícula **H-85**, indicativo **TORDO**. **Tripulación**: Ten Luis Longar, Ten Alejandro Vergara, CP Horacio Carmona, CP Eulogio Gómez, C1° Santos Vega y CP Sergio Quiñonez. **Despegó** de DWN, a las 16:00, para cumplir una misión de traslado de personal y material; **atterizó** a las 17:30.

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCÓN**, **armado** igual que los anteriores, **Tripulantes**: Ten Marcelo Pinto, Ten Ricardo Ludueña, SAux Jesús Martínez y C1° Roberto López. **Despegó** de Puerto Argentino, a las 16:20; **atterizó** a las 17:00 hs.

**CH-47 C** matrícula **H-93**. **Tripulación**: My Oscar Pose, 1erTen Alberto Beltrame, SAux Luis Capra, CP Atilio Pistoni, SAux Antonio Alvarez, C1° Mario Vera. **Despegó** de DWN, a las 15:00; **arribó** a las 16:30 hs.

**CH-47 C** matrícula **H-91**. **Tripulación**: 1erTte. Manuel Fernández, 1erTte Juan Antonio Grifol, CP Raúl Fernández, CP Rubén Lavorato, CP Hugo

Herrera, Cl° Luis Villarreal. **Despegó** de DWN, 12:45; **arribó** a MLV 13:15. **Despegó** a las 14:15; **arribó** DWN, a las 14:45 hs.

## Otros sucesos

### El Narwal

Mientras, el pesquero argentino Narwal se encontraba navegando en 52° 45' S y 58° 02' O, fue atacado por dos *Sea Harrier*, (Fl Lt Morgan y Lt Cdr Batt), con bombas y cañones; luego, cuando parte de su tripulación había abandonado el buque, fue abordado por un helicóptero, (Lt Cdr Pollok del 846 Sqdn *Hermes*), y capturado por personal de comandos. El Narwal se hundió al día siguiente mientras era remolcado. Entre los prisioneros, veinticinco en total, uno falleció, y doce resultaron heridos.

### Veamos el relato de su maquinista el Sr. Feliciano Miño

*En Mar del Plata subió un oficial de la Armada, creo que de inteligencia, nosotros no lo supimos hasta que comenzó el ataque; allí recién se identificó. Ibamos en apoyo de algún eventual salvamento, o simplemente, (estimo) para observar los desplazamientos bélicos en la zona. Eramos un total de veinticuatro hombres plenamente consustanciados en la tarea de hacer algo por nuestra tierra, queríamos que nuestros hijos estuvieran al margen del yugo impuesto por los piratas ingleses. Todos sabíamos que nos jugábamos la vida en la empresa, lamentablemente se perdió una vida y muchos heridos. A nadie escapa que durante la guerra cayeron muchos de nuestros soldados, pero también hubo bajas entre la población civil, que de una manera u otra hacía lo suyo contra el enemigo. De los nuestros cayó Omar Alberto Rupp, el contramaestre que murió sin conocer a su hijo, ya que su mujer tuvo familia cuando navegábamos. Llevaba un triciclo a bordo como regalo para el pequeño, y, al momento de morir nos pidió que cuidáramos de su familia. Murió en la cubierta con la pierna izquierda destrozada por la metralla de los aviones.*

*El oficial de marina se identificó como Juan Carlos González y gracias a él pudimos salvar la vida. Esa mañana estábamos navegando y si se podía pescábamos algo, estábamos cerca de la flota inglesa, escuchábamos los cañonazos. Ese domingo 9 de mayo, eran aproximadamente las 09:00 hs, estaba lluvioso y frío, con mar seis o siete, medio agitado, y descansábamos mientras navegábamos pero siempre alertas. De pronto, se sintió un impacto en la popa, que atravesó varios compartimientos y en el camino hirió gravemente a Omar que se hallaba en el taller de electricidad.*

*El Narwal era un buque de 350 toneladas, de sesenta metros de eslora y diecisiete de manga; un barco chico. Yo estaba en la cucheta cuando nos impactaron, creo que fue un misil, enseguida comenzó el griterío, y después de un instante de zozobra. Lo vimos a Rupp gritando, con una pierna menos. El enfermero Gómez hizo las primeras curaciones, pero era imposible hacerle un torniquete para parar la hemorragia, dado que la pierna había sido arrancada casi desde la ingle. Le dieron morfina para atenuar el sufrimiento y alguna bebida, pero debía de ser insoportable.*

*Estuvo unos cuarenta minutos en cubierta, a pesar de que los aviones ingleses continuaban pasando y tirando. Nosotros no teníamos ningún arma para defendernos, era tanto nuestro miedo, que algunos nos metimos en la cocina y cubrimos nuestras cabezas con las ollas. Una cosa es contarla, y otra es vivirla.*

*Yo me quedé sin aceite para la máquina pero seguíamos igual, quedé a cargo de la máquina y paré el generador cuando comenzó a entrar el agua, estaba con Wens y era lo único que podía hacer. De mis compañeros del Narwal, recuerdo a Busseti, Carballo, Domínguez, Esquivel, Fabiano, López, Lucaiolo, Ferrero, Fulgenzi, Garda, Solca, Gómez (Juan y Norberto), Merino, Reinoso, Rodríguez, Zaragoza, Zelasco, los uruguayos Chandot y Jesús Morales, y el paraguayo Wagatta. Tratábamos de tapar los orificios más grandes con lo que podíamos; era imposible achicar normalmente, las balas seguían atravesando el barco pero flotábamos.*

*Ya se había dado la orden de abandonar el barco. Eramos un blanco fijo y los aviones no cesaban en su afán de destrozarnos, aún a sabiendas que no teníamos con qué responderles; me acuerdo que me lancé a una balsa con unos compañeros y allí apareció ese maldito avión, nos ametralló impiadosamente, de milagro no nos mató a todos, pero la balsa de caucho, se hundió en segundos. Algunos trataba", de desarmar las puertas para usar las como flotantes, había peligro de tiburones ya que es una zona donde habitualmente se pueden encontrar. Éramos una docena de heridos, sufrí el impacto de las esquirlas de la metralla en el ojo y la mano izquierda; a Zaragoza lo hirieron en la columna, y aún tiene la esquirla.*

*Minutos más tarde aparecieron aviones y helicópteros Sea King. Pero ya no nos atacaron, los primeros aviones, luego del ataque inicial nos ordenaron por radio variar el rumbo, pero no les hicimos caso, estábamos en aguas argentinas y nadie nos podía hacer cambiar el curso, después de varios ataques quedamos al garete, ya no podíamos hacer nada más. Estábamos sin timón, sin radio y con peligro de hundirnos en cualquier momento ante un nuevo ataque.*

*Ametrallaron un generador auxiliar que pusimos en cubierta para tener luz y atender a los heridos... ya no había nada que hacer. Los ingleses nos rescataron luego de estar unos veinte minutos tratando de mantenernos a flote en medio del agua que estaba muy fría, con una lluvia que nos calaba hasta los huesos. Fui el segundo al que rescataron los helicópteros, vi que en un costado decía USA pero tenía muy poca visión por las heridas; nos llevaron a un barco y, posteriormente al Invencible.*

*Nos atendieron muy bien, la enfermera era de primera, allí estuve con tres compañeros. Parecía otro mundo; nos dieron cigarrillos, buena comida y excelente atención médica, inclusive vimos algo de televisión.*

*Los ingleses se asombraron cuando pedimos elementos para higienizarnos, cepillos de dientes y maquinitas de afeitar, igual pasó con el tema de los cubiertos, pensaban que éramos indios, después nos trataron con mayor deferencia. Diez días más tarde (luego que me operaran la mano izquierda), nos trasladaron al buque hospital Uganda, y de allí a Montevideo, en el barco Hecla, de allí a Buenos Aires en el aviso Piloto Alsina el 3 de junio.*

### **Helicóptero derribado**

Un Sea Dart del HMS *Coventry* derribó a un helicóptero PUMA de Ejército, al norte de Puerto Argentino, que se dirigía en B y S del Narwal.

### **Los Neptune (ARA) fuera de servicio**

La FT 80 informó que sus aviones Neptune estaban fuera de servicio y, por lo tanto no ejecutarían más operaciones de E y R.

### **Los Pucará de la BAM Cóndor**

Dos **IA-58 Tripulación:** Cap Roberto, Ten Miguel Giménez, (A-502 y A-509). **Despegaron** de BAM Cóndor, para realizar ROF sobre Puerto Howard (horario: 08:00 a 10:00 hs). A pesar del mal tiempo, (150 m de techo y muy baja visibilidad), recorrieron la zona sin encontrar objetivos, y regresaron a su base. El A-502 aterrizó en base Calderón, con inconvenientes en el aterrizaje, (hundió rueda de nariz en el barro).

La BAM Cóndor recibió los misiles SAM 7, que reforzarían su defensa antiaérea.

## **Fuego naval sobre Puerto Argentino**

A las 22:10, dos buques británicos efectuaron fuego naval sobre zona del AD MLV: Efectuaron cuatro salvas y se alejaron.

## **Exploración y reconocimiento**

**F-27** matrícula **TC-73**, indicativo **TITAN**. **Tripulación:** Vcom Jorge Benavente, My Rodolfo Drigatti, C1° Mario Simón, C1° Roberto Herger. **Despegó** de TRE, a las 09:25; **arribó** a CRV: a las 13:05. **Despegó** a las 16:25; **arribó** a TRE, a las 19:05 hs.

**F-27** matrícula **TC-44**, indicativo **BOLSA II**. **Tripulación:** My Mario Nuñez, My Ramón Díaz, C1° Eduardo Muñoz., C1° Oscar Heredia. **Despegó** de CRV: a las 14:20; **arribó** a las 17:10 hs.

**B-707** matrícula **TC-92**, indicativo **CARBON**. **Tripulación:** Vcom Horacio Genolet, My Armando Buira, SM Guillermo Oviedo, SP Flavio Lución, SM Miguel Diap. **Despegó** de EPO, a las 06:50; **arribó** a las 18:20 hs.

**B-707** matrícula **TC-93**, indicativo **BUQUE II**. **Tripulación:** Vcom Joaquín Argüelles, Vcom Luis Castiella, SP Armando Rosales, CP Jorge Amengual, SM Guillermo Nobile, SP Manuel Rivarola. **Despegó** de CRV: a las 21 :35; **arribó** a las 03:15 hs,(del 10 de mayo).

**F-27** matrícula **TC-78**, indicativo **TITAN**, por Mje 2737 del 9 de mayo, **Despegó** de EPO, a las 07:00, por VIE; **arribó** a EPO, a las 14:24.

**LR-25** matrícula **LV-OEL**, indicativo **CASERO V**. **Tripulación:** Alf Pignato. **Despegó** de EPO, a las 06:30; **arribó** a las 12:15.

**C-500** matrícula **LQ-MRM**, indicativo **CASERO III**. Por Mje 2721. **Despegó** de EPO, a las 14:00 hs. **Arribó** a las 16:06.

## **Extracto del Informe del Brig Castellano**

*Recibimos información que el pesquero Narwal encontrándose dentro de la zona de exclusión, había sido atacado por los Harrier y estaba hundiéndose. En dicha nave iba un oficial de la Armada, con la misión de recoger y transmitir informaciones de la ubicación de la flota inglesa.*

*El Gral Menéndez me pidió envíe un helicóptero a la zona para tratar de rescatar los náufragos que se encontraban en balsas salvavidas.*



*Analizado el requerimiento con el estado mayor e informado por el radar que en las proximidades de la nave se encontraba una PAC orbitando en altura, llegamos a la conclusión que la misma estaba en espera precisamente de que acudiéramos al rescate para atacarnos.*

*Informé al Gral este hecho y le manifesté que mientras los aviones enemigos estuvieran en la zona, no enviaría el helicóptero. Ante esta decisión y luego de una fuerte discusión, ordenó que un helicóptero Puma de su fuerza acudiera de inmediato al rescate, oportunidad en la cual advertí al Gral que se preparara para lo peor.*

*Efectivamente, habiéndole pedido al My Silva que siguiera con el radar el vuelo del helicóptero, a los cuarenta minutos aproximadamente de vuelo, me informó que la PAC interceptó al Puma y este desapareció de la pantalla no teniendo mas noticias de ellos.*

*Con posterioridad, supimos que los náufragos fueron rescatados por el enemigo y retenidos en calidad de prisioneros de guerra hasta el final de la contienda.*

## **La Artillería Antiaérea**

A la 01:15, se produjo fuego naval sobre el aeródromo, pasando aviones fuera de alcance, en misión de reconocimiento, seguramente. Se acercaron a 20 MN de la posición. Las armas estaban preparadas. A las 10:25, se inició un nuevo cañoneo, a cargo de dos fragatas, ubicadas al sur de la península; se interrumpió a las 10:45, y fueron atacadas por aviones **A-4** a las 10:59. Las naves se retiraron despidiendo humo.

De los tres equipos SAM-7, dos fueron trasladados a DWN.

## **Balance del día**

Al finalizar este frustrante domingo, en que la FAS no logró afectar la capacidad enemiga, aunque sí demostró su enorme voluntad de lucha, el esfuerzo realizado fue:

Siete salidas de diversión  
Dos salidas **KC-130**  
Una salida OCAT **HS-125 - 700 B**  
Ocho salidas **M-5**  
Nueve salidas **A-4C**

**Veintisiete salidas en total,** de las cuales se perdieron por accidente:

dos **A4-C** y sus respectivos pilotos

## Lunes 10 de mayo

### La situación

Las condiciones meteorológicas seguían adversas a las operaciones aéreas.

El enemigo realizó las siguientes actividades:

-Sus refuerzos seguían arribando al TOAS, ya sea desde al isla Ascensión o por la ruta del Pacífico - cabo Homos, (especialmente combustible).

-Cañoneo naval, (reducido), a las islas. Entre 02:30 / 03:30, dos buques bombardearon posiciones en Moody Brook, sin consecuencias.

-El grueso de la Task Force se mantenía en la zona TRALA, fuera del radio de acción propio, adelantando algunas fragatas, esporádicamente, dentro de la ZET.

La FAA, a través de su CAE, planificó y ejecutó misiones de búsqueda y rescate, y de exploración cercana y lejana.

### Búsqueda y rescate sobre mar

**F-27**, matrícula **TC-73** indicativo **TITÁN I**, zona BRAVO. **Tripulación:** My Rodolfo Drigatti, Vcom Jorge Benavente, C1° Marío Simón, C1° Roberto Herger. **Despegó** de TRE, a las 08:25 hs; **arribó** a CRV; a las 12:15. **Despegó** a las 16:20; **arribó** a TRE, a las 19:10 hs

**F-27**, matrícula **TC-78**, indicativo **TITAN**. **Tripulación:** Vcom Héctor Vanden, My Juan Rodríguez, CP Eduardo Docters, SAux Alberto Campelo. **Despegó** de BCA a las 08:45; **arribó** a VIE, a las 12:25. **Despegó** a las 12:55; **arribó** a BCA, a las 14:15 hs.

### Exploración y reconocimiento visual

**F-27**, matrícula: **TC-44** indicativo **BOLSA 2**, zona DELTA, **tripulación:** My Marío Núñez, My Ramón Díaz, C1° Eduardo Muñoz, CP Oscar Heredia.. **Despegó** de CRV, a las 08:30; **arribó** a las 11:30. **Despegó** a las 16:15; **arribó** a las 19:15.

**B-707** matrícula **TC-92** indicativo **CARBÓN**. **Tripulación:** Vcom Horacio

Genolet, Cap Armando Buirra, SP Flavio Lución, SM Guillermo Oviedo, SM Miguel Diap. **Despegó** de EPO, a las 06:50; **arribó** a las 17:00 hs.

**C-500** matrícula **LV-LZR**, indicativo **CASERO IV**, zona ALFA. **Tripulación** Cte Alf Hugo Mercante. **Despegó** de EPO, a las 07:00; **arribó** a las 13:20 hs.

**C-500** matrícula **LV-MZG**, indicativo **CASERO 2**, zona ALFA. **Tripulación:** Cte Alf Vicente Collerone. **Despegó** de EPO, a las 13:51; **arribó** a las 19:57 hs.

Para las 14:20, la información del COE, que poseía nuestro comando, respecto de la Task Force era:

- 1- *Invincible* y una fragata tipo 21, en 51° 00' S / 55° 30' O.
- 2- Fragata o similar, en 52° 00' S / 55° 00' O.
- 3- Fragata o similar, en 55° 30' S / 61° 00' O.
- 4- Fragata o similar, en 54° 30' S / 56° 00' O.
- 5- Fragata y 5 LCU, en 50° 00' S / 58° 00' O.
- 6- *Hermes*, en 52° 00' S / 52° 00' O, rumbo 90° en marcha muy lenta remolcado y/o acompañado por cinco-seis buques.
- 7- Un buque petrolero, tipo *Plumleaf*, en 32° 00' S / 36° 00' O.

### **Los helicópteros en Malvinas**

**Bell-212**, matrícula **H-85**, indicativo **PATO**, **armado** con cuatro ametralladoras Browning 7,62 rnm. **Tripulación:** Ten Saturnino Sánchez, Ten Gustavo Brea, C1° Ernesto Palacios y C1° Sergio Quiñónez. **Despegó** de DWN, a las 09:50, para hacer un traslado de material y reabastecimiento de la ROA. **Aterrizó** a las 11:30 hs.

### **La Artillería Antiaérea**

A las 00:30 hs, se inició el rutinario cañoneo naval, que duró hasta las 04:00, reiniciándose de 08:00 a 09:00. El fuego fue sobre las playas que rodeaban a las posiciones. Las fragatas se alejaron de la costa, para evitar ser blanco de un ataque aéreo, desde el continente. En general, la Royal Navy calculó los tiempos para estar en las posiciones de fuego, aprovechando la oscuridad y tratando de estar alejados de la costa una hora después de la salida del sol. El cañoneo se reinició a las 20:19. Hasta ese momento, sólo se había tenido alarma de una incursión de helicópteros, que no fue verificada.

## **Apreciación de la FAS**

La FAS apreció al final del día, que el dispositivo enemigo obedecía a un esquema netamente defensivo por parte de la Task Force, con sus portaaviones alejados y sus piquetes radar adelantados ,en tareas de alerta temprana.

Con respecto al petrolero grande, se estudió un ataque a llevarse a cabo, oportunamente, con aviones **MK-62** y **C-130**. Poco a poco, se fue confirmando el tránsito naval enemigo, (de refuerzo), entre isla Ascensión y el TO. Además, en la ZET continuaba el mal tiempo, (techos bajos y escasa visibilidad)

Este día, el Com Mendiberry, escribía en su diario de guerra: *...indicios de desembarco en área de puerto y establecimiento San Carlos. No se confirman.*

## Martes 11 de mayo

### Las actividades en el TOAS

A las 05:25, dos unidades de superficie británicas ejecutaron cañoneo naval, sobre Puerto Argentino.

A las 09:30, a pesar de las adversas condiciones meteorológicas en la isla Soledad, el radar de DWN detectó dos *Harrier*, que se acercaban desde el SE. La AAe abrió fuego sobre los mismos, que abortaron su ataque, lanzaron sus bombas fuera del objetivo, y se alejaron.

### Exploración y reconocimiento

El grupo de E y R realizó las siguientes salidas de exploración lejana:

**C-500** Matrícula **LQ-MRM** Indicativo **CASERO III**, zona ALFA. **Tripulación:** Cte Inspector Díaz. **Despegó** de EPO, a las 07:04; **arribó** a las 13:15 hs.

**LR-25** Indicativo: **CASERO V**, zona ALFA. **Tripulación:** Alf Roberto Pignato, Alf Mariano Salotti. **Despegó** de EPO, a las 13:30; **arribó** a las 19:18 hs.

**F-27** Matrícula **TC-71** Indicativo: **TITÁN**, zona BRAVO. **Tripulación:** My Juan Rodríguez, Vcom Héctor Vanden, CP Eduardo Docters, SAux Alberto Campelo. **Despegó** de BCA, a las 08:50; **arribó** a VIE, a las 13:30. **Despegó** a las 14:10; **arribó** a BCA, 17:10 hs.

**B-707** Matrícula **TC-92**, indicativo **BUQUE III** zona Detección. **Tripulación:** Vcom Rodolfo Muñoz, Vcom Marcelo Conte, SM Carlos Blazek, SAux Angel Salvador, SM Aroldo Bonorino. **Despegó** de EPO, a las 05:30; **arribó** a las 13:50 hs. Avistó buque Uganda, en 48°35' S /48°58' O a las 08:06.

**OF 2058** Dos **LR-35**. Matrícula **LV-ONN**, indicativo **CONDE I**. **Tripulación:** Cap Antonio Buirra, Cap Carlos Pane, C1° Dardo Rocha. Matrícula **T-24**. **CONDE II**. **Tripulación:** 1er Ten Bianco Eduardo. Ten Luis Herrera. **Despegaron** de GRA, a las 07:50; **arribaron** a las 10:40 hs. Por MLV.

**F-27** Matrícula **T-43** indicativo **BOLSA II**. **Tripulación:** Vcom Juan Agnoletti, Cap Carmelo Salas, C1° Guillermo Lamas, H. González. **Despegó** de CRV a las 16:50 hs **Arribó** a las 20:10 hs

**F-27** matrícula **TC-73**, indicativo **TITAN 1**. **Tripulación:** Vcom Mario Andelique, My Egidio Santilli, C1° Ricardo Hemández, CP Carlos Bassano. **Despegó** de CRV: a las 16:50; **arribó** a TRE, a las 19:20.

**F-27** matrícula **TC-73**, indicativo **TITAN 1**. **Tripulación:** Vcom Jorge Benavente, My Rodolfo Drigatti, C1° Mario Simón, C1° Roberto Herger. **Despegó** de TRE, a las 09:00; **arribó** a CRV: a las 13:00.

**F-27** matrícula **T-44**, indicativo **BOLSA 2**. **Tripulación:** My Mario Nuñez, My Ramón Díaz, C1° Eduardo Muñoz, CP Oscar Heredia. **Despegó** de CRV: a las 08:20; **arribó** a las 11:20 hs.

Además existían en apresto, para tareas de búsqueda y salvamento, desplegados donde se indica, los siguientes medios:

- CRV: Dos F-27  
Un DHC-6  
Un B-212 (Helicóptero)
- TRE: Un H-500(Helicóptero)
- SCZ: Un H-500
- SJU: Un B-212  
Un H-500
- ADO: Dos S-61N (Helicóptero)  
Tres MU 2/60
- GAL: Un B-212  
Cuatro TS-60
- GRA: Un SA-330 PUMA (Helicóptero)  
Skyvan (PNA)
- MLV: Dos CH-47 (Helicóptero)  
Dos B-212

#### **Ataques de diversión con REV simulado**

La FAS ejecutó una operación de diversión simulando REV:

**OF 2058** dos **LR-35** Indicativo **CONDE**; **tripulación N° 1:** Cap Buirra, Cap Pane, C1° Dardo Rocha. **N° 2:** 1erTen Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera;

**despegaron** de GRA, a las 07:50. **Arribaron** a las 10:40 hs Por MLV: y un **KC-130** matrícula **TC-70**. Indicativo **ÑATO** **Tripulación:** My Roberto Briend, Cap Eduardo Senn, Cap Osvaldo Bilmezis, SM Juan Cufre, CP Carlos Golier, SAux Héctor Sosa, SP Julio Lastra, SA Luis Martínez. **Despegó** de GAL, a las 07:00; **arribó** a las 11:00.

**OF 2059** matrícula **T-24**, indicativo **LEÓN**. **Tripulación:** Ten Luis Herrera, lerTen Eduardo Bianco, CI° Dardo Rocha. **Despegó** de GRA a las 11:30. **Arribó** a las 13:40 hs por MLV:

Éstos tenían por objetivo:

- Hacer reaccionar al enemigo aeronaval, (PAC).
- Efectuar exploración y reconocimiento sobre el área.

Estas salidas no produjeron resultado, porque no despegó ninguna PAC en el TOAS, ni se avistó buque enemigo.

### **Nueva bomba para los Halcones**

El Comando FAS decidió equipar a los aviones **A4** con las bombas MK 17, de 1.000 lb, que usaban los aviones Canberra **MK-62**, a las que los pilotos apodaron **Bombola**.

Ya se habían realizado los estudios de factibilidad técnica, y ahora se comprobaba su efectividad, mediante un vuelo y lanzamiento que realizó el lerTen Fausto Gavazzi, con un **A4-B**, matrícula **C-206**. El experimento funcionó y la FAS decidió su empleo para la primera oportunidad que se presentara, que se dio al día siguiente.

### **La Artillería Antiaérea**

Fue un día de trabajo de mantenimiento de los sistemas de armas, equipos auxiliares y de infraestructura de los refugios.

El cañoneo naval inglés se reinició al día siguiente, a las 11:40 hs por el lapso de una hora. Un *Harrier* sobrevoló la planta Antares de YPF. A las 13:38, otros dos efectuaron bombardeo de altura fuera del alcance de las piezas, sin lograr precisión en los ataques.



## Miércoles 12 de mayo

### La situación

Se iniciaba un nuevo día, y con él la esperanza de que mejoraran las condiciones climáticas, aunque todo el TO continuaba dentro de una masa de aire cálido, que producía techos bajos con nieblas, lloviznas y bruma. El comando de la FAS estaba listo para reaccionar, apenas el enemigo fuera detectado

### El Escuadrón Fénix

El Escuadrón Fénix, desde hora temprana, comenzó a ejecutar las siguientes operaciones con sus aviones:

**OF 2063** Dos **Lear Jet**, matrícula **T-22**, indicativo **CARDO**, **tripulación 1**: Cap. Juan Martínez Villada, Cap Jacinto Despierre y C1° Jorge Bazán. **Despegó** de CRV a las 07:20, **arribó** a las 09:50. Por MLV:

**OF 2064** Dos **Lear Jet**, matrícula **T-23**, indicativo **LEON**, **tripulación**: Cap Carlos Ronconi, Cap Rafael González Osterode, SAux José Cuscueta. **Despegó** de CRV 07:05, **arribó** a las 10:25 hs. Matrícula **LV-LOC**, indicativo **LEON**, **tripulación**: Ten Emil Williams, Cap Narciso Juri, C1° Emilio Paigés. **Despegó** de CRV a las 07:00, **arribó** 10:10 hs, por MLV:

**OF 2065** Dos **Lear Jet**, indicativo **CONDE**, **misión**: diversión. **Tripulación 1**: My Ricardo González, Cap Ricardo Ceaglio, CP Javier Moi. **Tripulación 2**: 1er Ten Edgardo Acosta, Alf Julián Redonda. **Despegaron** de SJU, 07:45; **arribaron** 09:41 hs.

**OF 2066** Dos **Lear Jet**, matrícula **LV-OAN**, indicativo **FUEGO**, **tripulación**: Cap Carlos Pane, Cap Antonio Buirá, C1° Dardo Rocha. Matrícula **T-24**, **tripulación**: 1er Ten Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera. **Despegaron** de GRA, a las 07:45; **arribaron** a las 09:45 hs, por MLV:

**OF 2067** **Lear Jet**, matrícula **LV-OAN**, indicativo **NACAR**, **misión**: E y R. **Tripulación**: Cap Antonio Buirá. **Despegó** de GRA, 16:10; **arribó** 17:50 hs.

**OF 2068** **Lear Jet**, matrícula **T-24**, indicativo **PIEDRA**, **misión**: E y R. **Tripulación**: Cap Carlos Pane, 1er Ten Eduardo Bianco. **Despegó** de GRA, a las 16:00; **arribó** a CRV a las 18:30 hs.

**OF 2071 Lear Jet**, indicativo **BAGRE**. **Tripulación:** My Roberto Cardoso. **Despegó** de CRV 14:45; **arribó** 16:35 hs.

**OF 2072 Lear Jet**, matrícula **T-22**, **misión:** diversión. **Tripulación:** Cap. Juan Martinez Villada, Cap Jacinto Despierre, C1° Jorge López. **Despegó** de CRV a las 14:05; **arribó** 16:40 hs.

**OF 2073** Los mismos aviones, tripulación e indicativo de la **OF 2064**. **Despegaron** de CRV a las 14:00; **arribaron** 17:35 hs, por MLV

**Lear Jet**, matrícula **LV-JXA**, indicativo **BAGRE**, **tripulación:** Cap Miguel Arques, lerTen Carlos Miranda. **Despegó** de CRV 07:30; **arribó** 10:00, por MLV

**Lear Jet**, matrícula **T-23**, **tripulación:** Cap Rafael González Osterode, Cap Carlos Ronconi, C1° Juan Mothe. **Despegó** de CRV 21:00, **regresó** a GRA, a las 22:25.

### Otras salidas

**KC-130**, indicativo **DURO**, **tripulación:** Vcom Alfredo Cano, Cap Juan Hrubik, My Carlos Torielli, SM Salvador Giliberto, SM Guillermo Aguirre, Aux. Eduardo Fattore, SA Néstor Molina, SAux Carlos Guerra, SP Roberto Caravaca. **Despegó** de GAL, a las 08:15; ascenso a nivel de vuelo 160, luego en 53° 00' S / 64° 30' O, desciende y permanece a nivel de vuelo 80, hasta a las 0:40 hs, que **regresó** a GAL.

**OF 2070, HS-125** indicativo **RAYO**. **Tripulación:** Ten Poggi, SP Acosta. Vcom Alejandro Torres y My Amando Medina como OCAT para las Ellas **LUNA, FORTÍN, FIERRO, ORO** y el **KC-130 DURO**. **Despegó** de CRV a las 12:09, a 52° 00' S / 63° 00' O.

### Las operaciones de combate

A partir 06:00, el comando de la FAS comenzó a recibir del CIC- MLV importante información, respecto de 2/3 buques, que navegaban al este, a 17/20 MN, con las siguientes secuencias:

05:48, radial 068 - distancia 21 MN.

06:48, radial 108 - distancia 21 MN.

07:30, radial 134 /143 - distancia 17 MN.

08:05, radial 158 / 169 - distancia 17 MN.

08:30, radial 172 - distancia 9 MN (uno se retiró).

10:00, radial 202 - distancia 14 MN.

11:00, radial 110/120 - distancia 30 MN, (siete buques avistados por helicóptero del Ejército).

A las 11:42 hs, MLV informó que había comenzado el cañoneo naval al E de Puerto Argentino.

Mientras procesaba la información anterior, y la que provenía de las misiones de E y R, al tiempo que esperaba mejor meteorología en MLV: la FAS planificaba su respuesta. Ésta consistió en un ataque con ocho **A4-B**, de GAL, y seis **M-5**, de GRA, todos con una bomba MK 17, regulada para estrellar entre 25 / 30 segundos de retardo. Estas Ellas, deberían atacar a los ON detectados, con un intervalo de cinco minutos entre sí. Para esto, serían apoyadas por los dos reabastecedores

Por distintas fallas técnicas en los aviones **Mirage**, de la BAM GRA, quedaron sin despegar tres aviones, por lo cual, el jefe de la base suspendió la salida del restante. Fue así que los **M-5** no participaron en esta operación. La ejecutaron solamente dos Ellas de **A-4B**, dos reabastecedores y el OCAT, de la siguiente manera:

**OF 1177**, indicativo **CUÑA**. **Tripulación**: 1erTen Oscar Bustos, C-246; Ten Jorge Ibarlucea, C-208; 1erTen Mario Nivoli, C-206, y Alf Alfredo Vázquez, C-242. **Despegaron** de GAL, a las 12:20, y luego de REV en 51° 50' S / 65° 00' O, se dirigieron en descenso al punto 1, al sur de Gran Malvina.

En este punto, rasante, colocaron rumbo 62°, con escalonado táctico a la derecha, y así llegaron a Fitz Roy, donde el OCAT les ordenó poner rumbo 182°, Y volar así 12 MN, localizaron los objetivos: una fragata clase 21,(HMS *Brillant*), y un destructor Clase 42, (HMS *Glasgow*).

Había bancos de niebla, y en los parabrisas de todos los aviones, una película de sal impedía ver al frente; sólo las lunetas oblicuas laterales permitían esta visual. Al iniciar el ataque desde el E, sobre los buques que navegaban a máxima velocidad, distanciados 200 / 300 m, comenzaron a recibir fuego antiaéreo, de la fragata *Brillant*.

Los **A-4B** iban distanciados 500 m entre sí, cuando un misil Sea Wolf impactó en el avión del 1erTen Nivoli. Otro alcanzó al Ten Ibarlucea cuando ya había lanzado su bomba, mientras que el 1erTen Bustos, ya en escape y luego de haber llamado a reunión, vio venir un misil, trató de esquivarlo, pero, al ir rasante, tocó el agua y se estrelló en el mar.

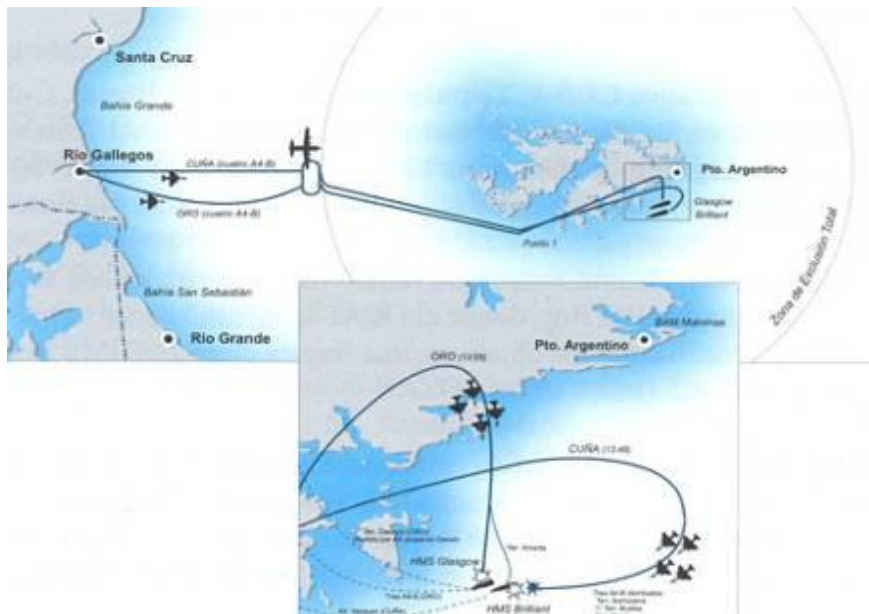
Sólo quedaba el Alf Vázquez, que lanzó su bomba, sobrepasó el buque, y al descender aún más para escapar de los misiles que lo perseguían, casi rozó las olas. Logró serenarse, dio motor a pleno y colocó rumbo 270°, hasta que observó

en su liquidómetro 4.100 lb; entonces comenzó su ascenso para dirigirse a casa. Su parabrisas seguía empañado; en recta final no veía la pista. Finalmente aterrizó en GAL, a las 15:20, se salió de la pista por falta de visibilidad, sin consecuencias para el piloto y el avión.

Sus compañeros habían quedado para siempre en las aguas que bañan nuestras islas. Al analizar, hoy, este ataque, con mar a sus espaldas y sin costa, se aprecia que habrían permitido mayor eficacia de orientación al misil Sea Wolf que los derribó.

**OF 1180** Indicativo: **ORO Tripulación:** Cap Antonio Zelaya, C-225; Ten Juan Arrarás, C-244; Ten Fausto Gavazzi, C-248; y Alf Guillermo Dellepiane, C-239. **Despegaron** de GAL, a las 12:30, se dirigieron al REV, reabastecieron y comenzaron su aproximación a MLV, en vuelo rasante.

#### Ataque al HMS Glasgow 12 de mayo



Dado que iban cumpliendo la operación con retraso, debido a que el sistema de navegación omega del guía estaba fuera de servicio, llegaron al mismo punto que la Ella anterior, a las 13:54 hs, con dos minutos de atraso. Desde allí, se internaron en las islas, cruzaron el estrecho, pasaron lateral DWN - estaban algo desplazados hacia el N-. La visibilidad no era buena y los parabrisas tenían sal. Iniciaron la corrida final de tiro, desde la costa hacia el mar - ya viendo los buques, (de reojo divisaron Puerto Argentino), se dirigieron con una separación de 100/200 m y a 40° respecto al eje longitudinal de los buques, el 1, 2 y 3 hacia la HMS Glasgow y el N° 4 a la *Brillant*.

La puntería, en vuelo rasante, la efectuaron sin uso de la mira, recibiendo el fuego de las armas de tubo, (no vieron Sea Wolf esta vez). Los cuatro aviones lanzaron sus bombas con el siguiente resultado:

-N° 1 Cap Zelaya: muy a popa, largo.

-N° 2 Ten Arrarás: corto

-N° 3 1erTen Gavazzi: impactó. Su bomba entra en la *Glasgow* - línea de flotación - recorrió su interior ferozmente, aplastó un botellón de aire comprimido sin fracturarlo, desintegró un tanque de combustible sin provocar incendio, y salió por la otra banda del buque, limpiamente, detonando ya en el mar. (Del libro *South Atlantic World - SAW*).

-N° 4 Alf Dellepiane: sobre la *Brillant*. Corto, la bomba rebotó en el mar y barrió la cubierta de la fragata, cayendo al otro lado sin explotar. La *Brillant* sufrió daños menores.

El destructor Clase 42 *Glasgow*, a raíz de este ataque, debió ser retirado del TOAS durante todo el conflicto para reparaciones, pues el agujero provocado en su línea de flotación, de alrededor de un metro de diámetro, hacía agua cada vez que el buque rolaba.



El destructor D-42 Glasgow, luego del impacto de la bomba lanzada por el 1er Ten. Gavazzi, de la Ella. Oro.

Luego del ataque, quedaron separados por secciones, el Cap Zelaya y el Ten Arrarás adelante, el 1erTen Gavazzi y el Alf Dellepiane atrás, sin tenerse a la vista. La sección de Gavazzi pasó muy cerca de DWN, que estaba en alerta roja, y el jefe de sección fue derribado por un misil de 35 mm propio, de la 3° Batería del

Batallón 601, que no estaba conectada al sistema VYCA de MLV Murió allí el 1er Ten Gavazzi, que no llegó a eyectarse, debido a su escasa altura.

El contraalmirante Woodward, a raíz de este ataque, tomó la decisión de no acercarse más sus buques a MLV en horas diurnas.

Los pilotos restantes, (1, 2 y 4), regresaron a su base, con mínimo combustible y aterrizaron a las 15:50, en GAL.

El relato inglés (libro Falkland Air War de la Royal Navy) dice:

*A media tarde, los cuatro Skyhawk emanaron la corrida sobre los dos buques. A causa de un mal entendimiento entre la Ella, Zelaya, Gavazzi y Dellepiane, se fueron sobre "Glasgow" dejando solo a Arrarás para atacar la "Brillant". Afortunadamente la suerte estaba del lado de ellos, esa tarde, porque el sistema "Sea Wolf" de la "Brillant" falló en el peor momento para los británicos, dejándolos sin su cobertura misilística antiaérea. Aunque ambos navíos tiraron con fuego de tubo intensamente, no causaron daños a los Skyhawk, los cuales pudieron bombardear con cierta comodidad. La Brillant vio cómo las bombas (de Arrarás) rebotaban cortas en el mar (250 Kg) pasaban sobre el buque y caían del otro lado sin explotar. La Glasgow fue menos afortunada, Gavazzi vio como una de sus bombas impactó en medio del buque, cerca de la línea de flotación y mientras se alejaban vio la explosión. En efecto, su bomba había pasado a través del buque y salió del otro lado sin detonar. Aunque la bomba pasó a través del cuarto de máquinas no había dañado estructura o equipos críticos, pero sí los agujeros eran grandes y próximos a la línea de flotación. A pesar de rápidas e ingeniosas reparaciones, la Glasgow había sido dañada seriamente en un porcentaje inaceptable, y aunque pasó unos días más en operaciones con la Task Force, fue enviada a Inglaterra en la primera oportunidad.*

## La persecución

Mientras se realizaba la anterior operación, el comando de la FAS planificó una nueva operación, con las unidades que permanecían en apresto. Para ello seleccionó de la BAM SJU:

- seis **M-5**, con dos BRP, cada uno.
- ocho **A4-C**, con una bomba MK-17, cada uno (1.000 lb).

Ordenó a los dos **KC-130**, que permanecían en circuito de espera en SJU, se dirigieran al nuevo PCRA, en 50° 30' S / 64° 30' O. Al comprobarse que los

buques se alejaban presurosos hacia el NE, se emitió la orden ejecutiva de regreso de los **KC-130**. Arribaron a GAL, el **TC-70** a las 15:40; a CRV: el **TC-69**, a las 15:55; y el OCAT a CRV: a las 16:00 hs.

### **La respuesta enemiga**

A las 17:30, un *Harrier* lanzó dos bombas, mediante "Toss Bombing", sobre AD MLV: sin mayor precisión.

### **Saldo del ataque**

|                   |    |
|-------------------|----|
| Aviones ordenados | 14 |
| Aviones decolados | 8  |

De éstos:

|                    |   |
|--------------------|---|
| Atacan             | 8 |
| Regresan           | 4 |
| No salen por TEC   | 3 |
| No salen por orden | 1 |

### **Daños causados**

Un destructor tipo 42, (*HMS Glasgow*), seriamente averiado y retirado del TOAS. y una fragata, (*HMS Brilliant*), levemente averiada.

### **Los Hércules**

Las tripulaciones de los **KC-130** que operaron este día fueron:

**TC-70:** Vcom Alfredo Cano, Cap Juan Hrubik, My Carlos Torielli, SM Salvador Giliberto, SM Guillermo Aguirre, Aux Eduardo Fattore, SA Néstor Molina y SP Roberto Caravaca.

**TC-69:** Vcom Luis Litrenta, Cap Guillermo Destefanis, My Francisco Mensi, CP Juan Perón., CP Juan Tello, SAux Hugo González, SAux Vicente Reynoso, SAux Manuel Lombino.

**Despegue** de GAL, a las 11:55, **arribo** a CRV: a las 15:55.

## Los helicópteros en Malvinas

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCÓN**, **armado** con cuatro ametralladoras Browning 7,62 rom. **Tripulación:** Ten Marcelo Pinto, Ten Héctor Ludueña, SAux Jesús Martínez, C1° Roberto López y C1° Alberto Montaldo. **Despegó** de Puerto Argentino, a las 08:00; **arribó** a las 10:00 hs.

**Bell-212**, matrícula **H-85**, indicativo **GATO**, **armado** con cuatro ametralladoras Browning 7,62 rom. **Tripulantes:** Ten Gustavo Brea, Ten Luis Longar, C1° Ernesto Palacios y C1° Sergio Quiñónez. **Despegó** de Puerto Argentino, a las 13:00, para realizar traslado de personal y material; **atterrizó** a las 14:45 hs.

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCÓN**, **armado** igual que el anterior, **Tripulantes:** Ten Marcelo Pinto, Ten Ricardo Ludueña, SAux Jesús Martínez, C1° Roberto López, C1° Alberto Montaldo. **Despegó** de Puerto Argentino a las 14:20, para realizar traslado de personal; **atterrizó** a las 17:50 hs.

**Bell-212**, matrícula **H-85**, indicativo **TORDO**, **armado** con cuatro ametralladoras Browning 7,62 rom. **Tripulantes:** Ten Luis Longar, Ten Gustavo Brea, C1° Ernesto Palacios y C1° Sergio Quiñónez. **Despegó** de Puerto Argentino, a las 15:30 para realizar traslado de personal; **atterrizo** en DWN, a las 16:30 hs.

**CH-47C**, matrícula **H-93**. **Tripulación:** 1erTen Julio Brower, 1erTen Horacio Giaigischia, SA Roberto Prats, CP Atilio Pistoni, SAux Antonio Alvarez, C1° Mario Vera. **Despegó** de DWN, a las 11:40 hs; **arribó** a las 13:10, por MLV:

Se realizó la búsqueda del **A4-B**, matrícula C-248, derribado por la AAe propia, en DWN. Fue encontrado muy próximo a la base.

## Exploración y reconocimiento

**B-707**. Matrícula **TC-92**. Indicativo **CARBÓN**. **Tripulación:** Vcom Rodolfo Muñoz, Vcom Marcelo Conte, SM Carlos Blazek, SAux Angel Salvador, SM Adolfo Bonorino. **Despegó** de EPO, a las 07:30; **arribó** a las 16:50 hs.

**Misión 144:** **F-27**. Matrícula **TC-73**. Indicativo **TITÁN I**. **Tripulación:** Vcom Mario Andelique, My Egidio Santilli, C1° Ricardo Hernández, CP Carlos Bassano. **Despegó** de TRE, a las 08:45; **arribó** a CRV a las 11:45.

**Misión 148:** **Despegó** de CRV a las 15:15; **arribó** a TRE, a las 18:35 hs.

**Misión 147:** **F-27**. Matrícula **T-43**. Indicativo: **BOLSA II**. **Tripulación:** Vcom



Juan Agnoletti, Cap Carmelo Salas, C 1 ° Guillermo Lamas, CP Horacio González. **Despegó** de CRV a las 09:30, **arribó** a las 12:20 hs.

**Misión 149:** **Despegó** de CRV a las 15:20; **arribó** a las 18:20 hs.

**F-27.** Matrícula **TC-71.** Indicativo: **TITÁN.** **Tripulación:** Vcom José Ribeiro, Vcom Jorge Novais, CI° José Brandana, SA Martín González. **Despegó** de EPO, a las 09:40, **arribó** a VIE, a las 13:25. **Despegó** a las 15:00, **arribó** a EPO, a las 15:50 hs

**C-500.** Matrícula: **LV-MZG.** Indicativo: **CASERO II.** **Tripulación:** Alf Collerone. **Despegó** de EPO, a las 06:52. **Arribó** a las 18:50 hs

**C-500.** Matrícula: **LV-LZR.** Indicativo: **CASERO IV.** **Tripulación:** Alf Mercante. **Despegó** de EPO a las 11 :00. Después de realizar exploración, **regresa** a PAL para inspección.

**TS-60.** Matrícula: **LV-MSN.** Indicativo: **PLATINO I.** **Tripulación:** Alf Jorge Arrechea, SAux Orlando Falcón, PC Tomás Manzanares. **Despegó** de SCZ, a las 09:00; **arribó** a las 11:16 hs, (Mje. N° 284/DW 1212:10 mayo). El mismo avión, con el mismo indicativo y la siguiente tripulación: Cap Mario Campanucci, Alf JorgeArrechea. **Despegó** de SCZ a las 14:00; **arribó** a 17:55.

**Misión 151.** Por Mje. 3867/YU, el Cte. del **A-540**, Ten Filipanics informa que, dos **IA-58**, realizaron exploración, con el indicativo **PACÚ II.** **Despegó** de CRV a las 15:40; **arribó** a las 17:30 hs.

**Misión 153:** **DHC-6.** Matrícula: **T-82.** Indicativo: **PACÚ III.** **Despegó** de CRV a las 16:18; **arribó** 18:58 hs.

### Otros acontecimientos

Por informes de inteligencia del TOM, aumentaron los indicios de pequeños desembarcos y movimientos de comandos británicos, en la costa N de la isla Gran Malvina y su litoral N, sobre el estrecho de San Carlos.

## Jueves 13 de mayo

### La meteorología

Nuevamente, las condiciones meteorológicas se presentaban desfavorables, para la operación aérea en el TOM y sus adyacencias. En MLV, durante la mañana y hasta las 14:00, hubo neblina, con visibilidad 1.000 / 2.000 m, y nublado. Viento calmo. Luego de una leve mejoría, (14:00 / 17:00 hs), volvieron a reducirse las condiciones.

### El enemigo

El enemigo permanecía casi estático en las posiciones. El día anterior había zarpado desde Southampton el paquebote *Queen Elizabeth*, con 3.000 hombres de la Brig 5, (Inf de Ejército), que estaba al mando del Gral Wilson. Nuestros vuelos de E y R se sucedían, en el ámbito lejano y litoral, y, además, el COE aumentaba su receptabilidad satelitaria e infraroja, cubriendo ya con precisión, la ubicación y movimientos de los distintos buques que se encontraban en el TOAS y, aún, de los que se acercaban por el Pacífico.

Pero el grupo de batalla inglés seguía manteniendo sus buques fuera de nuestro radio de acción.

### Acciones de diversión de la FAS

La FAS sólo podía entonces "torear" al enemigo y para ello usó al Escuadrón Fénix. Salieron este día las siguientes misiones de diversión:

**OF 2078**, dos **LR-35**, indicativo **BAGRE**. **Tripulación**: Cap Juan Martínez Villada, Cap Jacinto Despierre. **Despegó** de CRV, a las 08:37, a 50° 00' S / 66° 00' O, hasta 50° 40' S / 62° 30' O y retorno a CRV: **Arribó** 11:00 hs. Mje 3709.

**OF 2079**, dos **LR-35**, indicativo **CONDE**. **Tripulación**: My Ricardo González, Cap Ricardo Ceaglio, 1erTen Edgardo Acosta, Alf Juan Redonda. **Despegaron** de SJU, a las 09:35, 51° 35' S / 62° 61' O, y retorno a SJU. **Arribaron** a las 11:00 hs

**OF 2080**, dos **LR-35**, indicativo **FUEGO**, **Tripulación N° 1**: Cap Rafael González Osterode, 1erTen Carlos Ronconi, C1° Juan Mothe. **Tripulación N° 2**: Cap Antonio Buira, Ten Luis Herrera, C1° Dardo Rocha. Despegó de

GRA, a las 09:30 hs, 53° 00' S / 61° 30' O, Y retorno GRA. **Arribó** a las 11:00 hs.

Pero el enemigo aeronaval no mostró reacción.

### **La exploración y reconocimiento**

Los B-707 cumplieron sendas exploraciones lejanas sobre el Atlántico meridional y sobre zona sur de cabo de Hornos.

**TC-91** Indicativo **BUQUE**. **Tripulación:** Vcom Otto Ritondale, Vcom Héctor Cid, SP Flavio Lución, SM Guillermo Oviedo, SP Ernesto Wagner, SM Oscar Vignolo. **Despegó** de GAL, a las 08:50 - S-56 13:00. - y regreso a PAL.

**TC-92** Indicativo: **CARBÓN**. **Tripulación** Vcom Rodolfo Muñoz, Vcom Marcelo Conte, SM Carlos Blazek, SAux Angel Salvador, SM Aroldo Bonorino. **Despegó** de EPO, a las 08:00; **arribó** a las 16:20 hs.

Asimismo, la exploración cercana la cumplieron los siguientes aviones:

**OF 2521 MU 2B** matrícula **LV-ODZ**; **tripulación:** Alf Quiroga, Alf Meyer **Despegó** de ADO, a las 10:00; **arribó** a SCZ, a las 11:20. **Despegó** a las 19:00; **arribó** a ADO, a las 20:20 hs.

**OF 2522 MU 2B** -matrícula: **LV-OAN** - Búsqueda por requerimiento de Ejército. **Despegó** de ADO, a las 17:45. **Arribó** a las 18:45. Se vieron lobos de mar, y peñascos que parecían balsas.

**OF 2523, S-61N** matrícula: **LV-OCL**. **Despegó** de ADO, a las 18:15; **arribó** a las 19:25. Idem resultado anterior.

**F-27** matrícula **T-43**, indicativo **BOLSA II**. **Tripulación:** Cap Carmelo Salas, Vcom Juan Agnoletti, C1° Guillermo Lamas, CP Horacio González. **Despegó** de CRV a las 08:30; **arribó** a las 11:30 hs.

**F-27** matrícula **T-41**, indicativo **PACÚ**. **Tripulación:** Cap Hugo Olmos, 1erTen Eduardo Rodríguez, CP Osvaldo Moreyra, CP Walter Morelli. **Despegó** de CRV 09:00. **Arribó** a las 12:50 hs.

**F-27** matrícula **T-71**, indicativo **TITÁN**. **Tripulación:** Vcom Jorge Novais, Vcom José Ribeiro, C1° José Brandana, SA Martín González. **Despegó** de EPO, a las 09:10; **arribó** a VIE, a las 12:50. **Despegó** a las 14:00; **arribó** a EPO a las 16:50 hs.

**F-27** matrícula **TC-73**, indicativo **TITAN 1**. **Tripulación:** Vcom Mario Andelique, My Egidio Santilli, C1° Ricardo Hernández , CP Carlos Bassano. **Despegó** de TRE, a las 08:30; **arribó** a CVR, a las 11:30. **Despegó** a las 15:30; **arribó** a TRE, a las 17:50 hs.

**OF 102 TS-60** matrícula **LV-MDM**, indicativo **PLATINO I**. **Tripulación:** Cap Guillermo Fomés, Alf Claudio Gervai. **Despegó** de SCZ, a las 09:00; **arribó** a las 11:35 hs.

**LR-25** matrícula **LV-OEL**, indicativo **CASERO V**. **Tripulación:** Alf Pignato. **Despegó** de EPO, a las 08:00; **arribó** a las 16:00. Avistó el *Narwal*, en 38 18 S y 56 05 O, envió mensaje a las 15:07 hs.

**C-500** matrícula **LQ-MRM**, indicativo **CASERO III**. **Tripulación:** Abel Cancrini. **Despegó** de EPO, 13:45. **Arribó** a las 19:41hs.

**Misión 155:** Dos **IA-58** matrícula A-540 y A-558, indicativo **PACÚ 1**. y **PACÚ II** **Tripulación:** Ten Miguel Filipanics, Alf José Taley. **Despegó** de CRV a las 13:58; **arribó** a las 16:26 hs. Mensaje 3911/SL.

**Misión 156:** **DH-C 6** matrícula **T-82**, indicativo **PACÚ III**. **Tripulación:** Cte 1erTen Claudio Caresani. **Despegó** de CRV a las 14:32; **arribó** a las 19:02. Mje 3924/DE

El Cte del **LV-MDE** informa por Mje 1954/LS sobre tres misiones **LANGOSTA** realizadas, con 5 h 50 min voladas.

**OF.I03 TS-60** Matrícula **LV-MSN**. Indicativo: **PLATINO II**. **Tripulación:** Alf Rubén Manzur, Alf Jorge Arrechea, CP Mario Juárez. **Despegó** de SCZ, a las 14:03; **arribó** a las 16:33 hs.

## **Nuevos cruces**

Este día se intentaron varios cruces de **C-130**:

Matrícula **TC-68**. Indicativo **TIGRE**. **Tripulación:** Vcom Rubén Cabanillas, My Adolfo Martínez, Vcom Adrián Speranza, SA Juan Rydzik, SP Juan Vottchevitch, SA Roberto Pajón., SP Bemabé Plascencia. **Despegó** de CRV a las 14:15; **arribó** a MLV a las 16:30. **Despegó** a las 17:00, bajo alerta roja, **arribó** a CRV a las 19:00. Transportó un cañón 155 mm, un Unimog, munición, espoletas y dos tetraedros reflectivos; total 14.000 Kg. Fue guiado, en su descenso, por el radar MLV ya que las condiciones meteorológicas, a su arribo, eran de viento calmo y neblina.

Matrícula **TC-65** Indicativo **OSO**. **Tripulación:** Cap Víctor Borchert, Cap Hemán Daguerre, My Pedro Maye, CP Carlos Sosa, SAux Hugo Castellini, SA Roberto Carabajal, SA Carlos Moyano. **Despegó** de CRV a las 19:45, efectuó el cruce y sobrevoló BAM MLV: A las 22:30, intentó dos aterrizajes sin ver la pista, y **regresó** a CRV a las 00:00. **Transportaba** 15.000 Kg de carga y diecinueve Pax, (refuerzos para la ROA), que volvieron a su base de origen.

## Los helicópteros en Malvinas

**Bell-212**, matrícula **H-85**, indicativo **CÓNDOR**, **armado** con cuatro ametralladoras Browning 7,62 mm. **Tripulación:** Ten Alejandro Vergara, Ten Saturnino Sánchez, CP Horacio Carmona, CP Sergio Quiñónez y CP Eulogio Gómez. **Despegó** de Puerto Argentino a las 09:30 para cumplir una misión de exploración y reconocimiento; **atterrizó** a las 10:50 hs.

**Bell-212**, matrícula **H-85**, indicativo **TORDO**, **armado** con cuatro ametralladoras Browning 7,62 mm. **Tripulación:** Ten Luis Longar, Ten Gustavo Brea, CP Horacio Carmona, CP Sergio Quiñónez, y CP Eulogio Gómez. **Despegó** de Puerto Argentino, a las 15:00, para realizar traslado de personal de la ROA; **atterrizó** a las 16:40.

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCÓN**, **armado** igual que el anterior. **Tripulación:** Ten Marcelo Pinto, Ten Ricardo Ludueña, CP Alberto López, CI° Roberto López, CI° Alberto Montaldo. **Despegó** de DWN, a las 15:00, para realizar un traslado de personal; **atterrizó** a las 16:00 hs.

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **PATO**, **armado** igual que el anterior. **Tripulación:** Ten Saturnino Sánchez, Ten Alejandro Vergara, CP Alberto López, C 1 ° Roberto López y C 1 ° Alberto Montaldo. **Despegó** de DWN, a las 17:20 para cumplir una misión de búsqueda y rescate; **atterrizó** a las 18:00 hs.

**CH-47 C** Matrícula: **H-93**. **Tripulación:** 1erTen Julio Brower, 1erTen Horacio Giaigischia, SA Roberto Prats, CP Atilio Pistoni, SAux Antonio Alvarez, CI° Mario Vera. **Despegó** de DWN, a las 11:40. **Arribó** las 13:10 hs.

## Honras a un héroe

A las 17:00 hs, fue sepultado en el hipódromo de DWN, el 1erTen Fausto Gavazzi. Se ofició una misa

## Viernes 14 de mayo

### La meteorología

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

### La actividad enemiga

El enemigo movilizó bastante su arma aérea este día. Los *Harrier* operaron desde el portaaviones HMS *Invincible*, el cual navegaba en un circuito N/S, sobre el meridiano 55° 30' O. Volaban por secciones y sus ataques ofrecían las siguientes características:

- ataques de gran altura y/o *Toss Bombing*,
- armamento: bombas de 500 y 1.000 lb, de explosión aérea y algunas con retardo de hasta una hora,
- objetivos materiales seleccionados:
  - a) Zona aeródromo BAM MLV 07:20 /11:45/15:30/17:15 sin daños.
  - b) Zona Mte Kent 07:30, reserva y fuerzas terrestres y helicópteros de aviación de EA sin daños.
  - c) Zona Cochom island

Del lado argentino, no se apreció que las acciones del día fueran, en realidad, ataques y maniobras de diversión para ocultar los movimientos del *Hermes* y algunas fragatas, que, ubicadas al comienzo en posición general 49° 30' S / 50° 30' O, iniciaron una aproximación nocturna, a la boca del estrecho San Carlos, para apoyar el ataque terrestre a la base Calderón, de un grupo de cuarenta y cinco hombres del SAS, en Pebble island.

Este ataque, cuya ejecución había comenzado varios días antes, se llevó a cabo a las 04:20 del día 15 de mayo, y fue apoyado con fuego naval, previo y posterior al mismo. Durante su desarrollo, los efectivos británicos destruyeron, con bombas de plástico, cinco Pucará, cuatro Turbomotor de ARA y un Skyvan PNA, inutilizando este AD, momentáneamente, con bombas terrestres.

Cuando estos efectivos se retiraban en un helicóptero *Sea King*, (HC-4, ZA-294), hacia el *Hermes*, en vuelo aún nocturno, se estrellaron en el mar y

murieron todos sus ocupantes.

### **La actividad de la FAS**

Si bien la FAS no realizó ataques, su actividad se concentró en la E y R, operaciones de diversión y puente aéreo.

### **La exploración, reconocimiento y diversión**

**TS-60** Matrícula **LV-MDM** Indicativo: **PLATINO I**. **Misión:** E y R área focal SCZ. **Tripulación:** Alf Claudio Gervai, Alf Mario Decarré, SP Mario Juárez. **Despegó** de SCZ, a las 09:00; **arribó** a las 11:30. Mje 285. **PLATINO II** **Despegó** a las 15:01; **arribó** a las 17:27. **Misión:** exploración y eventual reconocimiento. Se avistó buque tipo petrolero, de la firma ESSO.

**OF 2091. LR-35.** Indicativo **LIBRA**. N: Ten Williams, Ten Felice. **Misión:** E y R, en zona S-SE de GRA e isla de Los Estados. **Despegó** de GRA, a las 10:44; **arribó** a las 12:45 hs, (por Mje).

**OF 2092 y 2094. LR-35,** indicativo **PESO**. **Misión:** E y R, en zona E de isla de Los Estados y S-SO de MLV: a la altura de GRA. **Tripulación:** Cap Rafael González Osterode, 1er Ten Carlos Ronconi, C1° Mothe. **Despegó** de GRA, a las 10:56; **arribó** a las 13:30. **Despegó** a las 16:15; **arribó** a las 19:16 hs.

**OF 2093 y 2095.** Dos **LR-35**, indicativo **FUEGO**. **Tripulación N° 1:** My Ricardo González, Cap Ricardo Ceaglio. **N° 2:** 1er Ten Acosta, Alf Redonda. **1er vuelo: despegaron** de SJU, a las 11:30, luego a 51° 40'S / 63° 00' O, posteriormente a 51° 40' S / 61° 30' O: regresaron a las 13:00. **2° vuelo: despegaron** a las 15:33; enlace con CIC MLV a las 16:00. **Arribaron** a las 17:00.

**C-500.** Matrícula: **LV-MMR**. **Tripulación:** Insp Díaz. **Despegó** de EPO, a las 07:29; **arribó** a PAL, a las 09:55, (del Diario de Guerra).

**LR-25.** Matrícula **LV-OEL**. Indicativo **CASERO V** Por Mje, **despegó** de EPO, 09:31; **arribó** a PAL, a las 11:56.

**C-500.** Matrícula **LQ-TFM**. Indicativo **CASERO VI**. Por Mje, **despegó** de EPO, a las 11:29; **arribó** a PAL, a las 14:05 hs.

**C-500.** Matrícula **LV-MZG**. Indicativo **CASERO II**. Por Mje, **despegó** de EPO, a las 14:59; **arribó** a PAL, a las 17:48 hs.

**B-707.** Matrícula **T-92**. Indicativo **CARBÓN**. **Tripulación:** Vcom Marcelo

Conte, Vcom Rodolfo Muñoz, SM Carlos Blazek, SAux Angel Salvador, SM Aroldo Bonorino. **Despegó** de EPO, a las 07:00; **arribó** a EZE, a las 13:00 hs.

**DHC-6.** Matrícula **T-82.** Indicativo: **PACÚ III.** **Tripulación:** Ten Papávero. **Despegó** de CRV a las 09:41; **arribó** a las 12:55. Despegó a las 14:30; **arribó** a las 18:00 hs.

**IA-58.** Matrícula **A-540.** Indicativo: **PACÚ II.** Informa el piloto 1erTen Raúl Federicci: **despegó** de SCZ, a las 14:30; **arribó** a las 16:15 hs.

**Misión 159 y 165 F-27.** Matrícula **T-43.** Indicativo: **BOLSA II.** **Tripulación:** Vcom Juan Agnoletti, Cap Carmelo Salas, C1° Guillermo Lamas, CP Horacio González. **Despegó** de CRV a las 08:30; **arribó** a las 11:10 hs. **Despegó** a las 15:20; **arribó** a las 18:00 hs.

**Misión 160. F-27.** Matrícula **T-73.** Indicativo: **TITÁN I.** **Tripulación:** Vcom Mario Andelique, My Egidio Santilli, C1° Ricardo Hernández, CP Carlos Bassano. **Despegó** de TRE, a las 08:30; **arribó** a CRV a las 11:50. **Despegó** a las 15:20; **arribó** a TRE, a las 17:30 hs.

**Misión 162. F-27.** Matrícula **T-41.** Indicativo **PACÚ.** **Misión:** reconocimiento cercano. **Tripulación:** My Roberto Montaldo, My Adolfo Rodríguez, SAux Rubén Seguí, SA Luis Ríos. **Despegó** de CRV a las 09:00; **arribó** a las 12:45. **Despegó** a las 14:00; **arribó** a las 17:50 hs.

**F-27.** Matrícula: **TC-71.** Indicativo **TITÁN.** **Tripulación:** Vcom José Ribeiro, Vcom Jorge Novais, C1° José Brandana, SA Martín González. **Despegó** de EPO, a las 09:00; **arribó** a VIE, a las 12:50. **Despegó** a las 14:00; **arribó** a EPO, a las 16:40 hs.

**OF 2091. LR-35.** Matrícula **LV-ONN.** Indicativo: **LIBRA.** **Misión:** E y R visual. **Tripulación:** Cap Juan Martínez Villada, Ten Luis Herrera, C1° Dardo Rocha. **Despegó** de GRA, a las 10:35; **arribó** a CRV a las 13:35 hs.

**OF 2093 y 2095,** dos **LR-35,** indicativo **FUEGO,** **tripulación N° 1** My Ricardo González, Cap Ricardo Ceaglio; **N° 2:** 1erTen Acosta, Alf Redonda. **Despegaron** de SJU, a las 11:30, luego a 51° 30' S / 63° 00' O, posteriormente a 51°40' S / 61° 30' O, y **regreso** a las 13:00. **Despegaron** de SJU, a las 15:33. Enlace CIC MLV 16:00; **arribaron** a las 17:00 hs.

**LR-35.** Matrícula **T-21.** **Misión:** relevamiento aerofotográfico. **Tripulación:** Cap Nicolás Benza, Ten Eduardo Casado, CP Eduardo Lager, CP Eduardo Elvira, CP Juan Hernández. **Despegó** de PAR, a las 17:15; **arribó** a CRV a



las 20: 15 hs.

El Cte del **TS-60** Matrícula **LV-MDE** informa por Mje. EUR 1971 20:40, tres misiones realizadas con el indicativo **LANGOSTA**, volado 6 h 45 min.

### **Puente aéreo**

A las 19:00, **despegó** con destino a Malvinas, el **C-130**, matrícula **TC-65**, indicativo **ARIES**, que llegó hasta la vertical de las islas y debió regresar por condiciones meteorológicas adversas, **atterizó** en CRV; a las 23:00. **Tripulación:** My Ricardo Bolzi, Cap Sergio Sampietro, My Orestes Vila, CP Ricardo Camino, SAux Carlos Salzano, CP Oscar Fraire, SAux Roberto Ovejero.

### **Los helicópteros en Malvinas**

**CH-47 C** Matrícula **H-93**. **Tripulación:** 1erTen Miguel Fernández, 1erTen Juan Grifol, SAux Luis Capra, SAux José Alvarez, CP Rubén Lavorato, CP Hugo Herrera. **Despegó** de DWN, a las 14: 15. **Arribó** a MLV; a las 14:45. **Despegó** a las 15:50. **Arribó** a DWN, a las 16:20 hs

### **La Artillería Antiaérea**

A las 06:45, se volvió a ver la luz de la isla **quemada**. Se detectaron dos ecos, (*Harrier*), en vuelo, hacia el N de la isla. Al aproximarse la patrulla, se abrió fuego sobre la isla, apagándose la luz **mala** y alejándose los aviones. No cabían dudas de la conexión entre las aeronaves y la misteriosa luz. A las 11:41, un *Harrier* realizó un bombardeo, desde 6000 m de altura, ordenándose fuego **demonstrativo**. Se repitió la incursión a las 15:30. La última fue a las 17:20; esta vez, llevada a cabo con misiles.

## Sábado 15 de mayo

### La meteorología

Durante todo el día la situación meteorológica fue marginal en las islas. Una capa de nubes la cubrió todo el tiempo, sin claros; la visibilidad estuvo entre 2/5 Km, viento calmo, con posibilidad de niebla.

### El ataque a la Base Aeronaval Calderón

La Base Aeronaval Calderón, ubicada en la isla Borbón, (Pebble island, norte isla Gran Malvina), había sido instalada por la Armada, aprovechando un precario aeródromo existente.

Fue concebida, inicialmente, para alojar u operar las aeronaves asignadas al componente naval del TOM, en especial los T-34 T, (turbomotor), y algunos otros aviones auxiliares. Esta estación estaba defendida por treinta hombres de ARA, al mando de un oficial.

Su aeródromo, dos pistas de tierra de más de 700 m cada una, de terreno no muy firme, (fangoso en días de lluvia), estaba previsto por FAA como AD de despliegue de la BAM Cóndor, y fue usado a partir del ataque que ésta sufrió el 15 de mayo.

Aparentemente, no había sido detectado por el enemigo y se apreciaba que ofrecía mejores defensas para la protección pasiva de los **Pucará**, que la BAM Cóndor, (Goose Green).

Pero los sucesos demostraron el error de esta apreciación, pues conocida y estudiada por elementos infiltrados, resultó ser un objetivo interesante y muy reditivo para el enemigo, que podía aproximarse - como lo hizo - con relativa facilidad, hasta sus inmediaciones, y atacar en operación tipo comando.

En realidad, días atrás, la BAM Cóndor trató de recuperar algunos aviones, (con su tripulación y mecánicos), pero no pudo hacerlo, debido al mal estado de la pista, (hundimientos de rueda de nariz en el fango). Asimismo debe reconocerse que el personal de la FAA, (tripulaciones), que se encontraba en dicha base, no poseía el armamento de mano apropiado para reforzar la defensa terrestre de la misma. Finalmente, nuestros aviones se encontraban estacionados en un área, (no dispersados), lo que facilitó la operación del enemigo.

## Informe del Cap Vila:

*A las 04:10 hs se produjo el ataque a la isla Borbón. Comenzó con fuego naval, el cual era largo y por sobre la pista y un golpe de mano con personal del SAS. La isla era chica con acceso por los 3600. Durante el tiroteo se decidió efectuar una voladura, la cual realizamos y fue suficiente para que cesara el fuego por parte del grupo comando. Luego encontramos huellas de sangre y todo el material abandonado. Aparentemente los sacaron en helicóptero. Los aviones habían sido destruidos con cohetes colocados en las turbinas. Se encontraron también bombas plásticas tiradas en el suelo y que sólo fueron colocadas en el Skyvan de Prefectura. Los aviones también presentaban infinidad de impactos de 7,62 mm.*

El ataque terminó, aproximadamente, a las 08:40. Se evaluaron los daños, se recuperó el material inglés abandonado y se replegó en helicóptero a DWN. La evacuación del personal aeronáutico de la base Calderón, se realizó en dos vuelos de **CH-47** matrícula **H-93**. En tales vuelos también se trasladaron comandos del Ejército Argentino, tropas, cañones de 105 mm y morteros, a la desembocadura de estrecho San Carlos, pertenecientes a la Compañía C del Regimiento 25, al mando del Tte1° Esteban. Estos vuelos se realizaron visualizando en distintas oportunidades PAC inglesas, que volaban en altura. **Tripulación:** My Oscar Pose, 1erTen Alberto Beltrame, 1erTen Horacio Giaigischia, 1erTen Julio Brower de Koning, CP Raúl Fernández, SA Hugo White, C1° Rubén Lavorato y C1° Mario Vera.

En esta operación, la FAA perdió, por destrucción en tierra, los siguientes **IA-58:**

A-520, A-526, A-502, A-529, A-552 (cinco en total).

## Refuerzos inmediatos

Al tener conocimiento de ésta pérdida de material, la FAS ordenó, a las 10:25, su reposición inmediata. Así a las 14:43 despegaron, desde SCZ, los **POCKER**, cuatro **IA-58**, **armamento:** cuatro LAU 61 - coheteras - cañones y ametralladoras, **tripulados** por: **N° 1:** Vcom Saúl Costa (se desempeñaba en SCZ como jefe de escuadrón y se autodesignó jefe de la Ella); **N° 2:** Ten Gustavo Lema; **N° 3:** 1erTen Juan Micheloud y **N° 4:** Alf Carlos Díaz. Su tarea era dirigirse a la BAM Cóndor, y subordinarse al jefe de dicha BAM, el Vcom Pedrozo. En el cruce sobre el Atlántico, fueron guiados por un **MU-2B 60**, hasta la vista de las costas occidentales de MLV y desde allí, la Ella, sola en rasante, continuó su misión y arribó a la BAM Cóndor.

## Relato de Ten Micheloud

*Nos reunimos en la vertical y comenzamos la travesía, en un comienzo con mil quinientos metros, para descender lentamente a partir de haber recorrido un tercio de nuestra ruta, hasta adoptar unos veinte metros sobre las olas.*

*Formamos una sección a cada lado de nuestra avión guía, los techos comenzaban a bajar, así que cerramos un poco más la formación, cuando por fin se rompió el cerco radioeléctrico para decirnos «diez minutos al frente las islas».*

*Bajamos un poco más y continuamos solos buscando con esfuerzo las primeras estribaciones; nos confundían las sombras que se proyectaban sobre las aguas, hasta que por fin nos sorprendió ver muy próximo a nosotros, unos acantilados.*

*Continuamos formados hasta pasar los primeros islotes y llegar a identificar las islas propiamente dichas. El guía ordenó dividirnos por secciones y continuar tal como se había planificado. Por momentos nos veíamos envueltos en chaparrones que disminuían considerablemente la visibilidad y había que cerrar la formación.*

*Ni bien bajamos nos aguardaban el Com Pedrozo y el My Navarro, quienes nos brindaron un fuerte abrazo, manifestando el primero, que estaba muy agradecido porque le traíamos aviones.*

*Nos cargaron en un Land Rover. Antes de arrancar, se pudo hacer enlace por VHF con la sección del Vcom Costa, así que esperamos el arribo; desafortunadamente no entendió las indicaciones de la torre móvil y enfrentó para el aterrizaje a la pista inutilizada que estaba demarcada en diagonal en el campo. Todos los presentes empezaron a gritar a la par del Cap Benítez, quien se hallaba con el equipo portátil de VHF, para que diera motor. El Com Pedrozo gritaba -¡Dé motor que me va a romper el avión!- entre otras cosas indescifrables, tras el suspiro de todos, los vimos emerger nuevamente tras la loma, y esta vez, sí entraron bien.*

*Los días fueron transcurriendo con bastante rutina, alertas por ellas, salidas de ROF, muchas alertas rojas con la consecuente búsqueda de refugio, reparación de la pista con grava que cargábamos los pilotos en una rastra o trineo, para remolcarla con tractor y tapar las partes rotas de la pista.*

*Con las ametralladoras de los aviones destruidos se confeccionaron*

*numerosas piezas antiaéreas, lo que luego llegó a transformar las alertas rojas en "A sus puestos antiaéreos". Varios pilotos teníamos asignadas nuestras piezas, donde nos desempeñábamos como jefes de pieza y apuntadores, en tanto los armeros cumplían con las funciones de sirvientes de piezas.*

*Los pilotos jefes de sección y Ella cumplíamos turno en operaciones, en tanto los alferces hacían guardia en la zona donde se hallaban los aviones.*

*Los turnos de cocinero y ayudante estaban en una hoja de papel, pegada en la pared, y se componían de un piloto, un mecánico y un armero. Los utensilios eran sumamente escasos y en una única cocina de turba, en tres o cuatro pequeñas cacerolas, se preparaba el único menú «a la carta» de un solo plato; además estaba acorde con los conocimientos de cocina de quien había tocado en suerte esa jornada. Prácticamente había que racionar en dos turnos, compartiendo cubiertos y haciendo cola, oficiales y suboficiales por igual, para recibir el magro sustento. El pan era algo desconocido y podíamos sentirnos afortunados de poder disfrutar de dos o tres galletitas de vez en cuando.*

*La primera Ella era del Cap Benítez; estaba integrada por el Ten Brest, como numeral 2, el 1erTen Micheloud como numeral 3 y el My Tomba como numeral 4. Las siguientes estaban a cargo del Cap Vila, el Cap Grünert y el 1erTen Fasani.*

**OF N° 186 MU-2B 60** que guió a la Ella **POCKER**. **Tripulación:** Alf Quiroga, Alf Meyer. **Despegó** de SCZ, a las 14:10, **arribó** a las 17:20 hs.

Pero en BAM Cóndor faltaban aviones y no pilotos. Por lo tanto, ese mismo día, fueron trasladados a Puerto Argentino, los siguientes oficiales: Ten Cimbaro, Ten Túñez y Ten Alzogaray, quienes se desempeñarían como OCAA (Oficial Control Aéreo Adelantado) a órdenes del CATOM.

La BAM Cóndor contaba ahora con seis aviones de dotación.

## **El accionar enemigo**

Aparte del fructífero ataque a la base Calderón, aunque desgraciado en su despliegue, el enemigo continuó hostigando a las defensas de MLV; mientras esperaba sus indispensables refuerzos. Así, el arma aérea de la flota, realizó bombardeos imprecisos sobre BAM MLV; (12:30/15:47/16:26), con *Toss bombing*. Ningún buque cañoneó las islas durante el día, ni fue detectado en sus proximidades.

Un *Sea Harrier* que atacó Puerto Argentino, fue averiado por la AAe y cayó al mar; su piloto, eyectado, fue recuperado.

## La FAS

La FAS, aparte de los refuerzos **IA-58** enviados a BAM Cóndor, efectuó las siguientes operaciones de E y R:

**OF 2102, LR-35**, indicativo **TIFÓN**. **Misión:** comprobación electrónica, chequeo VHF CIC Malvinas. **Tripulación:** Cap Rafael González Osterode, 1erTen Carlos Ronconi C1° Juan Mothe. **Despegó** de GRA, a las 10:25, a 52° 60' S / 62° 55' O; luego a 52° 30' S / 61° 30' O cuatro minutos, y a 52° 15' S / 61° 30' O durante seis minutos, anotando coordenadas alcance de MLV en radar y VHF **Arribó** a las 12:05 hs.

**LR-35**, matrícula: **LV-ONN**. Indicativo **BOMBO**. **Misión:** E y R cercano. **Tripulación:** Cap Juan Martínez Villada, Ten Luis Herrera. **Despegó** de CRV, a las 08:10; **arribó** a GRA, a las 09:35 hs.

**OF 2103**. La misma tripulación anterior. **Despegó** de GRA, a las 12:55; **arribó** a las 15:33 hs.

**LR-35**, **misión:** E y R zona GRA. **Tripulación:** Cap González, 1erTen Ronconi. **Despegó** de GRA, a las 16:00; **arribó** a las 17:40 hs.

**OF 106 TS-60**, matrícula: **LV-MSN**. Indicativo: **PLATINO I**. **Tripulación:** Alf Ramón Galván, Alf Claudio Gervai, CP Mario Juárez. **Despegó** de SCZ, a las 08:59; **arribó** a las 11:41 hs.

**OF 107 TS-60**, matrícula **LV-MDM**. Indicativo: **PLATINO II**. **Tripulación:** Alf Claudio Gervai, SAux Orlando Falcón, PS Tomás Manzanares. **Despegó** de SCZ, a las 15:01; **arribó** a las 17:48 hs.

**F-27** matrícula **T-43**. Indicativo **BOLSA II**. **Tripulación:** Vcom Juan Agnoletti, Cap Carmelo Salas, C1° Guillermo Lamas, CP Horacio González. **Despegó** de CRV; a las 08:30; **arribó** a las 11:30. **Despegó** a las 15:30; **arribó** a las 18:30 hs.

**F-27**, matrícula: **T-41**. Indicativo: **PACÚ**. **Tripulación:** My Adolfo Rodríguez, My Roberto Montaldo, SAux Rubén Seguí, SA Luis Ríos. **Despegó de CRV;** a las 14:00; **arribó** a las 17:30 hs.

**F-27** matrícula **TC-73**. Indicativo **TITÁN I**. **Tripulación:** Vcom Mario Andelique, My Egidio Santilli, C1° Ricardo Hernández, CP Carlos Bassano.

**Despegó** de TRE, a las 08:15; **arribó** a CRV a las 11:15. **Despegó** a las 15:35; **arribó** a TRE a las 17:55 hs.

**F-27**, matrícula: **TC-71**. Indicativo: **TITÁN**. **Tripulación**: Vcom José Ribeiro, Vcom Jorge Novais, C1° José Brandana, SA Martín González. **Despegó** de EPO, a las 07:50; **arribó** a CRV a las 12:20 hs.

**F-27** matrícula **TC-76**. La misma tripulación anterior. **Despegó** de CRV a las 14:15. **Arribó** a EPO, a las 17:15 hs.

**B-707** matrícula **TC-92**. Indicativo **TRONCO**. **Tripulación**: My Juan Ossa, Vcom Juan Paulik, SP Andrés Hustey, SP José Ramos, SP Manuel Rivarola. **Despegó** de EZE, a las 09:30; **arribó** a PAL, a las 19:30 hs.

**C-500** matrícula **LQ-MRM**. Indicativo **CASERO III**. **Tripulación**: Ppal Cancrini. **Despegó** de PAL a las 09:46, **arribó** a las 13:40 hs.

**DHC-6** matrícula **T-82**. Indicativo: **PACÚ III**. **Tripulación**: 1erTen Claudio Caresani. **Despegó** de CRV a las 09:50; **arribó** a las 13:21 hs.

Dos **IA-58** matrículas A-540 y A-558. **Tripulación**: Ten Miguel Filipanics, Alf Walter Ortellado. **Despegó** de CRV a las 12:06; **arribó** a las 14:33 hs.

**MK-62** matrícula: **B-101**. Indicativo: **KRILL**. **Misión**: E y ROE **Tripulación**: My Ramón Vivas, My Aldo Escudero, 1erTen Jorge Segat. **Despegó** de TRE, a las 17:01; **arribó** a las 18:56 hs.

Tres **TS-60** realizaron los siguientes vuelos, con el indicativo **LANGOSTA**:

**LV-MDE** **Despegó** de GAL, a las 11:30; **arribó** a las 13:55.

**LV-MEG** **Despegó** de GAL, a las 15:30; **arribó** a las 17:55.

**LV-MII** **Despegó** de GAL, a las 18:45; **arribó** a las 21:10.

## **Puente aéreo**

Tres Cruces de **C-130**

**TC-65**. Indicativo **ARIES**. **Tripulación**: My Antonio Bruno, Vcom Rubén Moro, My Hugo Maldonado, CP Ricardo Figueroa, CP Delfino Fretes, SP Julio Daverio, SP Juan Luján. **Despegó** de CRV a las 17:10; **arribó** a MLV a las 20:10. **Despegó** a las 20:35; **arribó** a CRV; a las 23:35. Trasladó 15.000 Kg de carga y cuarenta y dos Pax. Entre su carga iba un cañón de 155 mm y munición.

**TC-63.** Indicativo **PACO**. **Tripulación:** Vcom Jorge Domínguez, My Juan Bernardi, My Walter Videla, CP Ricardo Camino, SAux Juan Hümöller, CP Horacio González, SP Domingo Farías. **Despegó** de CRV, a las 20:05; **arribó** a MLV, a las 23:15. **Despegó** a las 23:30; **arribó** a CRV, a las 02:30, (del 16-may). Trasladó 11.280 Kg de carga y veintiocho Pax.

**TC-68.** Indicativo **TERO**, **tripulación:** My Ricardo Bolzi, Cap Sergio Sampietro, My Orestes Vila, CP Ricardo Camino, CP Oscar Fraire, SAux Roberto Ovejero, SAux Carlos Salzano. **Despegó** de GAL, a las 18:20; **arribó** a MLV, a las 22:00. **Despegó** a las 22:20; **arribó** a CRV a las 03:15 hs. Trasladó 14.500 Kg de carga y dieciocho Pax. También se trasladó un cañón de 155 mm.

### Los helicópteros en Malvinas

Cumplieron ese día las siguientes salidas:

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **TORDO**, **armado** con cuatro ametralladoras Browning 7,62 mm. **Tripulación:** Ten Luis Longar, Ten Gustavo Brea, SAux Jesús Martínez, C1° Roberto López, C1° Alberto Montaldo. **Misión:** reabastecimiento de la ROA. Despegó de Puerto Argentino, a las 08:30; **atterizó** a las 10:00. **Despegó** a las 14:45; **arribó** a las 15:45 hs.

El mismo **H-83**, indicativo **PATO**. **Tripulación:** Ten Saturnino Sánchez, Ten Alejandro Vergara, SAux Jesús Martínez, C1° Roberto López, C1° Alberto Montaldo. **Despegó** de Puerto Argentino, a las 16:30, para una misión de reabastecimiento de la ROA. **atterizó** a las 18:09 hs.

**CH-47 C**, matrícula **H-93**. **Tripulación:** 1erTen Horacio Giaigischia, 1erTen Julio Brower, CP Raúl Fernández, CP Rubén Lavorato, C1° Mario Vera, SA Hugo White. **Despegó** de DWN a las 10:35; **arribó** a las 12:35 hs.

El mismo **H-93** con la siguiente **tripulación:** My Oscar Pose, 1erTen Alberto Beltrame, CP Raúl Fernández, CP Rubén Lavorato, C1° Mario Vera, SA Hugo White. **Despegó** de DWN, a las 16:10; **arribó** a las 15:35 hs.

### La planificación estratégica de la invasión

Para el comando de la Task Force, la principal actividad consistía en reforzar la capacidad de batalla anfibia, a efectos de producir el desembarco.

Por ello, a partir de este día y durante los diez días subsiguientes, efectuaron



siete salidas, con los aviones *NIMROD*, (RAF 201 Sqdn), con su flamante capacidad de reabastecimiento en vuelo, para rastrear con su poderosa capacidad electrónica, un área de 400 MN de ancho y 1.000 MN de largo, ( que cubría, holgadamente, el litoral argentino del TOAS), y detectar todo tipo de embarcación de tamaño superior a una lancha. Sus radares *Searchwater* eran capaces de detectar el perfil aproximado de cualquier buque y determinar su longitud. Además, sus receptores radar podían detectar posibles emisiones radáricas, de cualquier buque en el mar. (Libro FAW; pág. 92 y Libro FAW; pág. 403)

Cada una de estas misiones insumían diecinueve horas de vuelo continuado, siendo necesarios como mínimo, tres REV: Normalmente su ruta, a nivel de vuelo 7.000/ 12.000 pies, era isla Ascensión, 150 MN al N de Puerto Argentino; 270° hasta 60 MN de la costa argentina y, desde allí, paralelo a nuestro litoral ,hasta 90° MDP, y regreso a Ascensión.

Estas costosas y riesgosas operaciones de E y R, demostraron la deficiencia de información satelital que poseía la conducción británica.

### **Otros sucesos**

La FAS, solicitó nuevamente al comandante del TOAS, se le subordinen los medios aéreos **A-4Q** y **SUE** de GRA, bajo control operacional de la FAS. Al día siguiente, el comando TOAS comunica por mensaje 4991, (23:00 hs), reiterando su decisión del 10 de mayo, e informa *que dichos medios por misión y teatro, corresponden a este comando (TOAS)*.

### **La Artillería Antiaérea**

A las 12:30, hubo una incursión procedente del lado del faro, próximo a las posiciones, con espoleta de retardo de unos ocho segundos. A las 12:55, estalló una bomba de 1000 lb; produciéndose un nuevo ataque a las 14:30.

A la batería Tiger Cat, (Ejército), le cayeron dos bombas, a 15 y 30 m de sus posiciones. El riesgo fue grave, ya que a poca distancia estaba el depósito de los misiles. Ante esta situación, el My Maiorano solicitó al Vcom Aranda, especialista en la materia, que inspeccione las bombas. El mismo día, se comprobó que una bomba había perdido la espoleta y estaba inerte. La otra, activa, se la hizo estallar de forma controlada, luego de la evacuación del sector. Nuevas incursiones se sucedieron a las 16:30 y a las 20:00. A las 23:30, estalló una bomba con espoleta de retardo, mientras un **C-130** estaba descargando en plataforma.

Entre las alarmas rojas, grises y amarillas; inicialmente costó obtener el

descanso necesario para evitar un desgaste progresivo del personal. Fue un fenómeno que no podía ser evaluado por falta de experiencia. Existía incertidumbre sobre el tiempo que se tendría que estar en acción, teniéndose en claro que la moral era alta en todas las jerarquías y que el espíritu de competencia se había hecho carne. Los primeros agresores con que las fuerzas tuvieron que luchar y que merecían todas las críticas, fueron el frío y la humedad. Se comprobó lo que se conocía por libros, en teoría, y esto es la facilidad con que el profesional se adapta al rigor del combate, incorporándolo a su vida diaria.

La situación anímica fue facilitada por la resolución del comandante del Componente, Brig Castellano, quien designó, para alojamiento del personal de la batería fuera de turno, a la escuela elemental, uno de los edificios alquilados. Las instalaciones eran **liliputienses**, pero acogedoras y cálidas. Con esta fórmula de personal libre de actividad, se adquirió un ritmo de vida de casino. Se podía tener algo de privacidad, invitar a camaradas y asegurarse la higiene.

El abastecimiento era retirado del Globe Store, regido por el Vcom Giménez, que quedaba a cinco cuadras, (distancia importante en la aldea). El servicio era atendido con especial cuidado y cierto privilegio para los artilleros antiaéreos.

## Domíngo 16 de mayo

### El accionar enemigo

Continuando con el esquema adoptado desde el 1º de mayo, el enemigo perseveró en sus acciones de desgaste, mientras aguardaba sus refuerzos. Así, el arma aérea de la flota realizó las siguientes incursiones:

- 05:10 hs Dos *Harrier* atacaron depósitos de combustible en bahía Fox. Resultaron heridos un oficial, un suboficial y dos soldados del EA.
- 10:10 hs Un ataque de *Harrier* sobre zona puerto San Carlos y DWN, posiblemente exploración fotográfica del *Hermes*.
- 12: 15 hs Ataque de dos *Harrier* a BAM MLV: altura ataque mayor 20.000 pies, sobre posiciones AAe. Repelido eficazmente. Dos bombas explotaron próximo al Grupo 1 AAe. Una cayó al mar.
- 13:40 hs Sobrevuelo *Harrier*, (E y R), sobre Puerto Argentino.
- 13:55 hs Ataque de dos *Harrier*, al buque Río Carcarañá, (Pto King), que fue abandonado. Atacantes: Lt Batt y Lt McHard, ambos aviones pertenecientes al portaaviones *Hermes*. El Carcarañá se incendió y no hubo bajas en el personal, (comunicado N° 58 EMC).
- 14:15 hs Ataque de dos *Sea Harrier* al buque ARA Bahía Buen Suceso, fondeado en bahía Fox. No sufrió daños graves.
- 14:30 hs Ataque de dos *Sea Harrier*, sobre BAM MLV: (gran altura). Sin daños.
- 22:35 hs Una unidad de superficie, la fragata *Glamorgan*, efectuó fuego naval, sobre Puerto Argentino.

### Cañón 155 mm

Como pudo observarse, en los cruces del puente aéreo, (13 Y 15 de mayo),

los aviones de FAA habían trasladado para EA, en el TOM, tres cañones de 155 mm, novedad de CITEFA, que, aunque en escaso número, produjeron una sorpresa técnica al enemigo. Su primer empleo se realizó contra la fragata antes mencionada, que, entre las 22:35 y las 22:38 hs, efectuó fuego naval sobre Puerto Argentino. Los disparos del cañón CITEFA, de un alcance no previsto por los buques que bombardeaban nuestras posiciones, produjeron el inmediato retiro de la fragata.

Tanta era la molestia que les ocasionaba, que, posteriormente, emplearon sus medios para tratar de neutralizarlos.

### **Las operaciones aéreas**

La FAS no ejecutó misiones de combate. Reservaba y alistaba sus sistemas de armas, para cuando el enemigo debiera, necesariamente, estar dentro de su alcance, a efectos de realizar la operación anfibia inevitable. Se habían interrumpido ya las negociaciones diplomáticas.

La FAS cumplió las siguientes operaciones.

**OF 2108, LR-35**, matrícula **T-24**, indicativo **TIFÓN**, **misión**: verificación y ajuste del CIC MLV, (Rd y VHF). Tripulación Vcom Rodolfo de la Colina, 1erTen Eduardo Bianco, C1° Emilio Paigés, CP Juan Hernández y Roberto Prevedi. **Despegó** de CRV a las 17:30, a 50° 30' S / 62° 00' O; **regresó** a las 20:00 hs.

### **Puente aéreo:**

Orden del Comando Aéreo de Transporte (CAT) **158, C-130** matrícula **TC65**, indicativo **PATO**. **Tripulación**: Cap Héctor Martel, Cap Carlos Krause, Vcom Hugo Meisner, CP Claudio Cardone, CP Carlos Cantezano, SAux Oscar Gatto, SA Manuel Albelos. **Despegó** de CRV, a las 23:05; **arribó** a la 01:00, del 17 de mayo. Esta misión, ya en vuelo, fue cancelada por *situación táctica desfavorable* en BAM MLV, informada por el CATOM.

### **Exploración y reconocimiento:**

**B-707**, indicativo **TRONCO**. **Tripulación**: Vcom Rodolfo Muñoz, My Marcelo Conte, SA Nicolás Zárate, SA Diego Callejón, SM Aroldo Bonorino. **Despegó** de EZE, a las 09:30; **arribó** a las 16:40.

**C-500**, matrícula **LV-LZR**, indicativo **CASERO IV**. **Tripulación** Alf

Mercante. **Despegó** de PAL, 13:30, pasando por EPO; **arribó** 19:50 hs.

**LR-25**, matrícula **LV-OEL**, indicativo **CASERO I**. **Tripulación**: Alf Pignato. **Despegó** de PAL, a las 07:30; **arribó** 12:52.

**F-27**, matrícula **T-43**, indicativo **BOLSA II**. **Tripulación 1er vuelo**: Vcom Juan Agnoletti, Cap Carmelo Salas, C1° Guillermo Lamas y C1° Mario González. **Despegó** de CRV 08:30; **arribó** 09:30 hs. **Tripulación 2° vuelo**: My Roberto Salvarredi, My Osvaldo Botto, C1° Mario Simón, SM José Germann. **Despegó** de CRV 15:35; **arribó** 18:35 hs.

**F-27**, matrícula **TC-76**, indicativo **TITÁN**. **Tripulación**: Vcom José Ribeiro, Vcom Jorge Novais, C1° José Brandana y M González. **Despegó** de EPO 08:45; **arribó** a VIE, 12:20. **Despegó** 13:45; **arribó** a EPO, a las 16:30 hs.

**F-27**, matrícula **T-41**, indicativo **PACÚ**. **Tripulación**: My Roberto Montaldo, My Adolfo Rodríguez, SAux Rubén Seguí y SA Luis Ríos. **Despegó** de CRV 08:30; **arribó** 12:40 hs.

**F-27**, matrícula **TC-73**, indicativo **TITÁN I**. **Tripulación 1er vuelo**: Vcom Mario Andelique, My Egidio Santilli, C1° Ricardo Hernández y CP Carlos Bassano. **Despegó** de TRE 08:20; **arribó** a CRV 12:00 hs. **Tripulación 2° vuelo**: Cap Carlos Filippi, Ten Ricardo Grunale, SAux Antonio Conde y C1° Jorge López. **Despegó** de CRV 15:40; **arribó** a TRE, 18:20 hs.

**LR-35**, matrícula **T-21**, **misión**: relevamiento aerofotográfico. **Tripulación**: Cap Nicolás Benza, Ten Alfredo Caballero, CP Eduardo Lagger, CP Gerardo Pansa y C1° Juan Falchi. **Despegó** de CRV 16:15; **arribó** a PAL, 18:25 hs.

Dos **IA-58** matrícula A-540 y A-558, indicativos **PACÚ I** y **II**, **misión**: E y ROE **Despegaron** de CRV 12:00; **arribaron** 14:20 hs.

**DHC-6**, matrícula **T-82**, indicativo **PACÚ III**. **Tripulación**: 1er Ten Aurelio Buzzoni. **Despegó** de CRV 13:30; **arribó** a 17:00 hs.

**TS-60**, matrícula **LV-MDE**, indicativo **LANGOSTA**. Dos misiones voladas, 3 h y 30 min de vuelo.

## Los helicópteros en Malvinas

Cumplieron este día las siguientes salidas:

**Bell- 212**, matrícula **H-83**, indicativo **CÓNDOR**, **armado** con cuatro

ametralladoras Browning 7,62 mm, **misión:** E y R visual. **Tripulación:** Ten Alejandro Vergara, Ten Saturnino Sánchez, CP Alberto López. **Despegó** de DWN, a las 09:30; **atterizó** a las 11:30 hs.

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCÓN**, **armado** igual que el anterior, **misión:** traslado de personal. **Tripulación:** Ten Marcelo Pinto, Ten Héctor Ludueña, C1º Roberto López, CP Alberto López. **Despegó** de DWN, a las 12:00; **atterizó** a las 15:30.

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **TORDO**, **armado** igual que los anteriores, **misión:** relevo del personal de la ROA. **Tripulación:** Ten Luis Longar, Ten Gustavo Brea, C1º Roberto López. **Despegó** de DWN, a las 17:50; **atterizó** a las 18: 10 hs.

**CH-47**, matrícula **H-93**. **Tripulación:** 1er Ten Antonio Grifol, 1er Ten Manuel Fernández, SA Roberto Prats, SAux Antonio Álvarez, C1º Luis Villarreal y CP Atilio Pistoni. **Despegó** de DWN 12:25 pasando por bahía Elefante y San Carlos; **arribó** a MLV 13:40. **Despegó** 16:35; **arribó** a DWN, 17:15 hs.

### **Las actividades en el TOM**

La BAM Cóndor, cumplió cuatro salidas de **IA-58**, que patrullaron en ROF las costas del estrecho de San Carlos, donde existían indicios de movimientos de infiltrados, pero no detectaron su presencia.

### **Relato del Cap Roberto Vila:**

*El domingo 16, como todos los feriados, teníamos novedades de los ingleses; este día tuvimos cuatro salidas, se estimaba que algo pasaba en el extremo occidental de la isla; posiblemente la colocación de un radar; salimos con el Ten Cruzado (A-509 y A-516). Estimo que algo debe haber habido, mi numeral vio un movimiento que nunca más volvimos a identificar, posiblemente han sabido mimetizarse en base a su experiencia, si es que realmente estaban haciendo algo allí.*

La otra salida la cumplieron el Ten Miguel Giménez, (A-509), y el Ten Carlos Morales, (A-516).

### **La Artillería Antiaérea**

Se emplazó un SAM - 7, al mando del alférez Garay, próximo al faro. A las

12:15 hs, comenzó la actividad de los *Harrier*, con el lanzamiento de tres bombas, en las proximidades del refugio del cañón 304. El efecto fue tremendo, se levantó el techo del refugio hasta verse el cielo, y baño de barro al personal. A las 13:40, se observó un vuelo de reconocimiento fotográfico a gran altura. A las 14:30, se produjo un nuevo ataque de una escuadrilla de *Harrier*; fue repelida por los Skyguard y los 35mm de la batería; un avión lanzó las bombas sobre el mar, Y otro, un mi sil loco; las últimas bombas cayeron cerca del faro.

A las 16:18, se produjo el ataque de mayor esfuerzo por parte de la aviación inglesa. Lo realizaron en vuelo bajo, soltando una bomba que estalló en el aire, sobre la pista, y otra, a cien metros de los Skyguard; ésta logró descalabrar el sistema.

A las 22:45, se inició el cañoneo naval proveniente de dos barcos, coincidiendo con un ataque de dos *Harrier*. Hubo cinco disparos, y se retiraron al ser contestado el fuego, con dos cañones de 155 mm, (CITEFA), del Ejército. A pesar de no ser tiro de precisión, de todas formas, implicaba un riesgo.

Se dispuso hacer un cambio de posición de las piezas de la batería, ya que, los emplazamientos se hallaban ploteados con precisión, no pudiendo la aviación enemiga realizar un ataque efectivo, sin batir primero las piezas de defensa antiaérea. Para acelerar la maniobra, se dispuso preparar el cañón 304, para ser desplazado a primera hora. Para realizar esta tarea se trabajó de noche.

### **Reorganización del alto comando argentino**

En los órganos de planificación del Comité Militar, (COMIL), se estudió la posibilidad de reagrupar en CRV a las distintos Comandos Operativos, (TOAS - CAE - FAS). De aquí, nacería el CEOPECON, (Centro de Operaciones Conjuntas), que mejoraría la conducción estratégica operacional de nuestras fuerzas.

## Lunes 17 de mayo

### La situación en Malvinas

La situación meteorológica era marginal, con breves períodos de mejoría. Viento calmo. Neblina.

Nuevamente, el enemigo hostigó nuestras posiciones con su aviación embarcada. Desde el *Invincible*, que se mantenía entre los meridianos 56 / 57° O Y los paralelos 51 / 52° S, atacaron:

08:30 hs: dos *Sea Harrier*, con bombas de explosión aérea, a las posiciones de la 3° Batería del Grupo 1 AAe, en BAM MLV; y deterioraron un cañón antiaéreo.

Dos *Sea Harrier*, a la BAM Cóndor en vuelo rasante. Al intentar un nuevo ataque, un avión fue averiado, (sin confirmar), por la pieza N° 4 del Grupo 1 AAe en DWN.

PAC que orbitaba sobre el mar, al este, en varias oportunidades del día.

### La FAS

La FAS siguió velando sus armas y ejecutó las operaciones aéreas rutinarias.

### Exploración y reconocimiento cercano. Relevamiento aerofotográfico:

**OF 2110 LR-35A**, matrícula **T-24**, indicativo **POMO**, **misión**: detección de emisiones radar del ENO. **Tripulación**: 1erTen Eduardo Bianco, Ten Eduardo Casado, SAux José Cuscueta, CP Gerardo Pansa y Roberto Prevedi. **Despegó** de CRV; a las 07:20; voló a 50° 30' S / 62° 30' O y luego a 51° 61' S / 61°30' O. Arribó a las 09:35 hs.

### Puente aéreo: dos cruces

**C-130**, matrícula **TC-65**, indicativo **PAMPA**, **tripulado** por el Cap Rubén Martel, Cap Carlos Krause, Vcom Hugo Meisner, CP Miguel Cardone, SAux Oscar Gatto, SA Manuel Albelos, CP Carlos Cantesano. **Despegó** de CRV; a las 12:45; **arribó** a MLV a las 16:03. **Despegó** a las 16:20, y **arribó** a CRV,



a las 19:15 hs. Transportó carga de 14.500 Kg y once pax.

**C-130**, matrícula **TC-63**, indicativo **CAIMÁN**, tripulado por el Vcom José Demarco, My Juan Maclay, Cap Juan Martearena, SAux Emilio Farina, CP Marío Rulli, SM Miguel Castillo, SAux Carlos Cortéz, SP José Cabrera. **Despegó** de CRV a las 14:30; **arribó** a MLV a las 17:45. **Despegó** a las 18:00, **arribó** a CRV a las 20:20 hs. Transportó 14.000 Kg y dos pax.

### **Exploración y Reconocimiento:**

**MK-62** matrícula **B-101**, indicativo **KRILL**. Tripulación Cap Alfredo Bredeston, 1erTen Ernesto Lozano y 1erTen Jorge Segat. **Despegó** TRE, 10:30; **arribó** a las 12:28 hs.

**TS-60** matrícula **LV-MDE**, indicativo **LANGOSTA**. Despegue sin información **Arribo** a GAL, a las 08:30 hs.

**DHC-6** matrícula **T-82**, indicativo **PACÚ III**. Tripulación: 1erTen Angel Pezzetta. **Despegó** de CRV a las 10:45; **arribó** a las 14:20 hs.

Dos **IA-58** matrícula A-558 y A-551, indicativo **PACÚ II**. Tripulación: 1erTen Raúl Federicci y 1erTen Miguel Filipanics. **Despegaron** de CRV a las 09:55; **arribaron** 12:15 hs.

**F-27** matrícula **T-43**, indicativo **BOLSA II**. Tripulación 1er y 2º Vuelo: My Osvaldo Botto, My Roberto Salvarredi, C1º Mario Simón, SM José Germán. **Despegó** de CRV a las 08:30; **arribó** a las 11:50. **Despegó** a las 16:00; **arribó** 19:00 hs.

**F-27** matrícula **TC-73**, indicativo **TITÁN I**. Tripulación: Cap Carlos Filippi, 1erTen Ricardo Grunale, CP Juan Conde, C1º Jorge López. **Despegó** de TRE, 08:30; **arribó** a CRV 12:00 hs. **Despegó** a las 15:20; **arribó** a TRE, 17:25 hs.

**B-707** matrícula **TC-92**, indicativo **TRONCO**, tripulación: Vcom Eduardo Fontaine, Vcom Armando Buirra, SP Armando Rosales, CP Jorge Amengual, SM. Casimiro Martínez , SAux Carmelo Bessi. **Despegó** de EZE, 07:05; **arribó** a PAL, a las 16:25 hs.

**F-27** matrícula **TC-76**, indicativo **TITÁN**, tripulación: Vcom Luis Ronconi, Vcom Ricardo Quellet, CP Rodolfo Solís, SA Miguel Alonso. **Despegó** de EPO, a las 09:00; **arribó** a VIE a las 12:40. **Despegó** a las 13:30; **arribó** a EPO, 16:30 hs.

Se pusieron a disposición del CAE cuatro **MK-62**, matrículas B-I04, B109, B-111 Y B-112, indicativo **PUMA**, y un **LR-35 A** para operación estratégica. **Misión:** destrucción OM (Buque petrolero). Ruta de ida TRE MDP - OM. Ruta de regreso: OM - MDP. Guía de Sección a OM, avión **LR-35 A**. Posición OM proporcionada a FAS por CAE.

**F-27** matrícula **T-41**, indicativo **PACÚ**. **Tripulación:** My Adolfo Rodríguez, My Roberto Montaldo, SAux Rubén Seguí, SA Luis Ríos. **Despegó** de CRV: a las 13:45; **arribó**, 17:35 hs.

## CATOM

El componente aéreo en Malvinas, ordenó una salida de ROF, a la BAM Cóndor, para constatar informaciones, (provenientes de Pto Howard), respecto a dos lanchones, aparentemente enemigos, que navegaban en el estrecho de San Carlos, más precisamente, en la bahía Puerto Salvador. Cinco **IA-58** ejecutaron esta misión, por más de dos horas, sin confirmar su avistaje.

Estas salidas fueron:

A-516, Cap Ricardo Grünert, y A-533, Ten Hemán Calderón (10:00 / 12:00)

A-531, Ten Alcides Russo (11:00 a 13:30 hs).

A-531, Ten Alcides Russo, y A-516, Ten Carlos Morales (16:00/17:30 hs).

Hubo avistaje de *Harrier*. Estos, aparentemente, no vieron a los **Pucará**.

A las 03:50, se vieron bengalas, a 5 Km al N de la pista.

## Los helicópteros en Malvinas

Cumplieron las siguientes salidas:

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **TORDO**, **armado** con cuatro ametralladoras Browning 7,62 rnm, **misión:** cumplir una evacuación sanitaria. **Tripulación:** Ten Luis Longar, Ten Gustavo Brea, SAux Jesús Martínez y CI° Roberto López. **Despegó** de MLV, hacia Puerto Argentino a las 07:30; **atterizó** en DWN, a las 09:00 hs.

## **La Artillería Antiaérea**

A las 08:30, el capitán Savoia y el teniente Spath, salieron en dirección al faro para buscar una posición de recambio, para los medios en servicio. A poco de andar, escucharon el sonido tenue de una turbina, que se confundía con el del mar próximo. Se distinguió una PAC en altura, pero no se recibió la señal de alarma. De inmediato, se comunicó la novedad a la batería, para la disposición de las medidas necesarias. Inmediatamente, se oyeron los silbidos de las bombas, que hicieron impacto cerca del Fierro 6 y del refugio. Al preguntarle al alférez Reyes, por radio, si las bombas habían impactado cerca, la contestación fue: muy cerca. Los efectos de este ataque: el cañón fuera de servicio; destrucción de las llantas, cubiertas, mira XABA y cilindro de recuperación de gases. No se produjeron bajas en el personal, pero recibieron severos efectos de onda explosiva los soldados Kuch y Báez. No hubo alerta roja; se interrumpió, en muchas ocasiones, la emisión del radar, para no atraer misiles "anti-radar".

A las 10:00 hs, se inició el cambio de posición a un sector desnivelado. Los vehículos y el cañón 303 quedaron encajados en el terreno. La jefatura de batería y la jefatura del PC, se instalaron en el Fierro 8, posición del cabo Bartis. Aunque reducidos en tamaño, se podían acomodar seis personas.

A las 18:00, se terminaron de instalar los equipos en el Fierro 8, y se constituyó en el PC de la artillería de la FAA. A partir de este día se determinaron tres turnos: capitán Savoia - teniente Reyes, 1er teniente Dalves - alférez Garay y 1er teniente Spath - alférez Iraizoz. El funcionamiento se mantendría hasta que se pudiera reactivar la central de tiro Superfledermaus.

## **El HMS *Atlantic Conveyor***

El portacontenedores *Atlantic Conveyor* arribó a las proximidades de la zona TRALA, y los *Harrier* GR3 que transportaba, catorce aviones, eran preparados para ser transferidos a los portaaviones.

## **El HMS *Invincible***

Dos helicópteros *Sea King*, (ZA-290 y ZA-292), fueron transferidos del *Hermes* al *Invincible* durante la noche del 17 de mayo, para una operación de reconocimiento de largo alcance, la cual, adquirió notoriedad, cuando uno de ellos fue destruido.

El *Invincible* se dirigió hacia el O, acompañado de la fragata *Broadsword*, navegando a veinticinco nudos, a distancia de una milla entre ellos, en total oscuridad

y silencio radar. El Lt Hutchings, (RM), y su tripulación, despegaron del *Invincible*, en el helicóptero *Sea King* ZA-290, a las 00:15 del 18 de mayo, aparentemente, con un contingente de personal SAS a bordo.

Luego, los dos buques invirtieron su rumbo, de vuelta hacia las posiciones del Carrier Battle Group, (al este de MLV). Aunque no existe explicación oficial de esta operación, se ha sugerido que la misión era infiltrar fuerzas especiales en el continente, próximos a la BAM GRA.

El ZA-290 se accidentó esa mañana en una playa, (Agua Fresca), a unas once millas de Punta Arenas, al sur de Chile. El *Sea King* fue, deliberadamente, incendiado por sus tripulantes, (Lt Hutchings, Lt A R C Bennet y el tripulante Irrrie), quienes se rindieron a las autoridades chilenas algunos días después, y fueron repatriados al Reino Unido.

El otro helicóptero, (ZA-292), permaneció a bordo del *Invincible*, como reserva del anterior, y retornó al *Hermes* el 18 de mayo.

## Martes 18 de mayo

### La meteorología en Malvinas

Amaneció cubierto, con llovizna. Visibilidad de 2/5 Km. Luego empeoró, descendiendo el techo y la visibilidad. A partir de las 17:00 hs, niebla.

### Situación

#### En Puerto Argentino

Desde la madrugada, (entre las 05:10 y 09:30), las PAC estuvieron activas. Nuestros radares registraban sus movimientos y aproximaciones, y algunos sobrevuelos, a gran altura sobre las islas, lo que obligaba a alertar a todo nuestro sistema defensivo, en Puerto Argentino y DWN. A las 10:25, dos *Harrier GR 3*, atacaron, siempre en altura, la zona de AAe del aeropuerto, (piezas de 35 rnm). Repitieron el ataque a las 12:25 y 14:32, sobre la misma zona; y a las 17:07, sobre la península de Fresynet, a 1.200 m de un centro poblado; al mismo tiempo que se arrojaba Chaff desde un avión. Estos molestos ataques, si bien mantenían en vilo a nuestros defensores, no producían mayores daños. Parecía una réplica de nuestras tácticas Fénix, que, a esta altura del conflicto, habían descubierto.

#### En Darwin

Desde la BAM Cóndor, dos **IA-58** realizaron ROF de rutina, entre las 08:00 y las 08:30 hs, con meteorología marginal, sin encontrar objetivos. Tripulación: A-516 Cap Jorge Benítez; y A-581: Ten Néstor Brest.

Asimismo, el enemigo atacó con dos *Harrier GR 3*, (RAF), a la AAe de la BAM Cóndor. Uno, procedente del NE lanzó Chaff a la central Skyguard, mientras el otro lanzaba bombas BL-755, (Beluga), sobre la posición que había tenido el radar ELTA. Éste ya lo había detectado, y dado alerta a las diferentes piezas de 20 rnm, que lo recibieron con fuego cruzado. El avión largó dos contenedores de belugas completos a tan poca altura, que quedaron intactas, sin explotar.

#### En Comodoro Rivadavia

El Comando de la FAS ordenó dos cruces con **C-130**:

**Misión 161, TC-65**, indicativo **LIBRA**. Tripulación: My Rubén Palazzi,

Vcom Julio Sanchotena, Vcom Roberto Tribiani, SAux Juan Romero, CP José Torres, SP Américo Arévalo, SP Carlos Sánchez. **Despegó** de CRV a las 13:15; **arribó** a MLV a las 16:20. **Despegó** a las 16:40; **arribó** a CRV a las 19:20 hs. Transportó 15.200 Kg de carga y cuatro Pax.

**Misión 162, TC-63**, indicativo **MARTE**. **Tripulación**: Cap Rubén Martel, Cap Carlos Krause, Vcom Hugo Meisner, SA Manuel Albelos, CP Miguel Cardone, CP Carlos Cantezano y SAux Oscar Gatto. **Despegó** de CRV a las 15:05; a su llegada a MLV no pudo entrar por meteorología; **arribó** 22:20 hs.

## Los helicópteros en Malvinas

Cumplieron las siguientes salidas

**Bell-212**, matrícula **H-85**, indicativo **TORDO**, **armado** con cuatro ametralladoras Browning 7,62 mm, **misión**: traslado de material SAM 7 Strella. **Tripulación**: Ten Luis Longar, Ten Gustavo Brea, CP Horacio Carmona, CP Eulogio Gómez y C1° Santos Vega. **Despegó** de DWN, hacia Puerto Argentino a las 09:00; **arribó** a DWN, a las 10:10. **Despegó** a las 17:00; **arribó** a DWN, a las 17:30 hs.

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **PATO**, **armado** igual que el anterior, **misión** de patrullaje. **Tripulación**: Ten Saturnino Sánchez, Ten Alejandro Vergara, CP Alberto López, C1° Roberto López, C1° Alejandro Montaldo. **Despegó** de DWN, hacia Puerto Argentino a las 09:30; **atterizó** a las 11:00 hs.

**CH-47 C**, matrícula **H-93**. **Tripulación**: 1erTen Julio Brouwer de Koning, 1erTen Horacio Giaigischia, CP Atilio Pistoni, SAux Antonio Álvarez, C1° Mario Vera, CP Raúl Fernández. **Despegó** de DWN, a las 12:00, pasó por MLV; **arribó** a las 14:00 hs.

## De La Gaceta Argentina. (Diario de Puerto Argentino)

Se leyó entre otras noticias y comentarios, el siguiente aviso:

### AVISO DE LA GOBERNACIÓN MILITAR

*Se hace saber a todo el personal militar destacado en este territorio, que todos los edificios, propiedades, vehículos de todo tipo, bienes de consumo, etc, son propiedad de particulares y que están y deben ser amparados con*

*contratos celebrados con sus respectivos propietarios, a quienes se paga con fondos del Estado Nacional Argentino, por lo que no existe ni debe existir confiscación alguna.*

*También son sufragados con fondos nacionales todos los daños ocasionados a particulares, que en su gran mayoría, y por haber nacido en estas islas, son nuestros compatriotas.*

### **Exploración y reconocimiento:**

**OF 112, TS-60** matrícula **LV-MSN**, indicativo **PLATINO I**. **Tripulación:** Alf Jorge Seco, Alf Jorge Arrechea, CP Mario Juárez. **Despegó** de SCZ, a las 09:28; **arribó** a las 12:28 hs.

**OF 113, TS-60** matrícula **LV-MDM**, indicativo **PLATINO II**. **Tripulación:** Alf Eduardo La Torre, Alf Claudio Gervai, SAux Orlando Falcón. **Despegó** de SCZ, a las 15:01; **arribó** a las 18:01 hs.

**OF 2118, LR-35**, indicativo **POMO**, **misión:** E y R en zona L. **Tripulación:** Cap Juan Martínez Villada, Ten Luis Herrera, C1° Dardo Rocha. **Despegó** de GRA, a las 13:54; **arribó** a las 16:25 hs.

**OF 2119; LR-35 A**, matrícula **T-23**, indicativo **CACO**. **Tripulación:** Cap Nicolás Benza, 1er Ten Ronconi y C1° Juan Mothe. **Misión** E y R en zona R. **Despegó** de GRA, a las 14:30; **arribó** a las 17:00 hs.

**B-707**, matrícula **TC-92**, indicativo **TRONCO**. **Tripulación:** Vcom Rodolfo Muñoz, Vcom Horacio Genolet, SP Andrés Hustey, SP José Ramos, SM Guillermo Nobile, C1° José Massa. **Despegó** de PAL, 07:00; **arribó** 15:20 hs.

**Misión 193. F-27**, matrícula **T-43**, indicativo **BOLSA II**. **Tripulación 1er y 2° Vuelo:** My Osvaldo Botto, My Roberto Salvarredi, C1° Mario Simón, SM José Germán. **Despegó** de CRV a las 08:25; **arribó** 12:05. **Despegó** a las 15:30; **arribó** 18:50 hs.

**Misión 191. F-27**, matrícula **T-41**, indicativo **PACÚ**. **Tripulación:** My Roberto Montaldo, My Adolfo Rodríguez, SAux Rubén Seguí, SA Luis Ríos. **Despegó** de CRV a las 13:55; **arribó** 17:45 hs.

**F-27** matrícula **TC-76**, indicativo **TITÁN**. **Tripulación:** Vcom Luis Ronconi, Vcom Ricardo Quellet, CP Rodolfo Solís, SA Miguel Alonso. **Despegó** de EPO, 08:50; **arribó** a VIE a las 12:30. **Despegó** a las 13:25; **arribó** a EPO, 16:15 hs.

**F-27** matrícula **TC-73**, indicativo **TITÁN I**. **Tripulación:** Cap Carlos Filippi, 1erTen Ricardo Grunale, SAux Antonio Conde, C1° Jorge López. **Despegó** de TRE, 08:25; **arribó** a CRV 12:10. **Despegó** a las 15:00; **arribó** a TRE, 17:20 hs.

Dos **IA-58** matrícula A-558 y A-551, indicativo **PACÚ II**. **Tripulación:** 1erTen Raúl Federici y Alf Raúl Colla. **Despegaron** de CRV a las 09:00; **arribaron** a las 10:40 hs.

**Misión 190. DHC-6**, indicativo **PACÚ III**. **tripulación:** 1erTen Juan Stobla. **Despegó** de CRV a las 10:30; **arribó** 13:59 hs.

**LR-25** matrícula **LV-OEL**, indicativo **CASERO V**. **Tripulación:** Alf Roberto Pignato. **Despegó** de PAL, a las 07:32 pasando por EPO a las 10:35; **arribó** 13:06 hs.

**C-500** matrícula **LQ-TFM**, indicativo **CASERO VI**. **Despegó** de PAL, 14:45 pasando por EPO, 17:40; **arribó** a PAL, 20:45 hs.

**AC-690 T**, indicativo **KRILL**. **Despegó** de TRE, 14:58; **arribó** 17:30 hs.

**OF 1235**. Tres **IA-58**, indicativo **GATO**. **Tripulación:** 1erTen Luis Martínez Chávez, Alf Ramón Galván, Alf Rubén Manzur. **Despegaron** de SCZ, a las 14:20; **arribaron** 15:30 hs

Tres **TS-60** matrículas **LV-MDE**, **LV-MEG**, **LV-MII**, indicativos **LANGOSTA I - II - III**. Cumplieron tres misiones con 6 h 30 min voladas. **LV-MDE despegó** de GAL, a las 08:30; **arribó** 10:55. **LV-MEG despegó** de GAL, 12:30; **arribó** 14:55. **LV-MII despegó** de GAL, a las 15:45; **arribó** 18:10 hs.

## **La Artillería Antiaérea**

A las 11:00 hs, se continuó y la maniobra para el cambio de posición del cañón 303, (Fierro 8), coincidió con una alarma roja. Un equipo de hombres sin enlace, (carecían de equipamiento Motorola), fue sorprendido en el descampado, y sufrió la onda explosiva. El alférez Garay recibió un fuerte golpe en una pierna, mientras corría desde F-4 a la posición, para dar aviso de la alarma. Superado el susto y el disgusto, se reinició la maniobra de cambio de posición. Intentaron desencajar al Fierro 8, para lo cual, fueron requeridos tractores; con dificultad se operaron los gatos hidráulicos, levantando el arma y haciéndolo correr por un camino de chapas de la desarmada pista provisoria. Llovía, soplaba viento fuerte, y, por supuesto, mucho frío. Trabajar con metales en estas condiciones era lacerante.

La experiencia enseñó a tomar medidas precautorias, constantemente, y, aunque parezcan insignificantes, podían ser la diferencia entre sobrevivir, o ser



paciente del Hospital Militar de Puerto Argentino, (por supuesto en el mejor de los casos). Por lo tanto, cada vez que se operaba al descubierto, un soldado improvisaba un refugio en las dunas.

Entre alarmas rojas, amarillas y grises, y corridas a los refugios improvisados, a las 12:00 hs se logró mover la pieza, y se reinició el traslado a la nueva posición. Cuando ya se suponía que los metros que faltaban avanzar no ofrecerían dificultad, el ler teniente Spath, con los cabos Contreras, Baldisoni y Martínez, y los soldados Riccilo y Pizarro, se adelantaron para comenzar a cavar en la turba, con el propósito de preparar el lugar que recibiría la pieza, y un refugio para el servicio de armas. Durante la realización de esta tarea, sufrieron un nuevo ataque, con impactos próximos y esquirilas batiendo la zona. Milagrosamente, la lluvia de aquéllas, ignoró al personal.

A las 14:30 se ordenó alarma, al concretarse un ataque a la posición previa, con bombardeo puntual al refugio. Seguramente, la aviación tomó a éste por asiento del estado mayor del PC, al observar el movimiento de vehículos mostrado en las fotografías. A las 17:00, quedó instalado el cañón 303, con alguna limitación. La tarea se realizó sin descanso, con la ropa empapada, embarrada y sin alimento. La urgencia así lo demandaba.

El día fue agotador y se sufrían shocks de adrenalina en todos los niveles; ya se estaba acostumbrado a ello. A medida que pasaba el tiempo, la vocación de cumplir con máxima dedicación las tareas y misiones, se daba por descontado. Este estado de ánimo, no implicaba exponerse, como personaje de historietas, a riesgos extras. Simplemente se había llegado a un nivel, en el que se tenía la semi seguridad de ser inmune al fuego enemigo, siempre y cuando se comportara inteligentemente y con flexibilidad. Todos tenían confianza en los superiores, y se percibía, en los subalternos, una camaradería jerarquizada. El hombre ya había aprendido a cuidar su salud y la del camarada más próximo, valorando las pequeñas ventajas de una buena calefacción y adecuado racionamiento.

Durante el transcurso del día, no se pudo abrir fuego sobre ningún *Harrier*.



Pieza de 20 mm de la AA. de Pto.Argentino y junto con ella su dotación de personal.

## Miércoles 19 de mayo

### La meteorología

En Puerto Argentino había neblina y sólo 2 Km de visibilidad.

Esta situación, se mantuvo durante toda la mañana, con algunos claros al mediodía, pero se cerró a partir de las 16:00, hasta que a las 19:00, comenzó a llover y el cielo quedó invisible.

### El enemigo

Mientras el grupo de desembarco anfibio de la Task Force, al mando del comodoro Clapp, aprestaba naves para el asalto en San Carlos, el Brig Julian Thompson, desde el HMS *Fearless*, reubicaba su personal y unidades en dichas naves, y ultimaba sus preparativos para la operación SUTTOM. Este grupo se mantuvo en una posición a 200 MN, al NE de Puerto Argentino.

El Carrier Battle Group, al mando del CAte Woodward, continuó con sus maniobras de superficie, y realizó dos operaciones principales, con ambos portaaviones:

Desde el HMS *Invincible* se efectuaron ocho salidas de PAC; entre ellas, dos *Harrier GR 3*, que atacaron a gran altura, sin precisión, nuestras posiciones terrestres en Mte Kent, a las 10:00 hs. Estas salidas, iban dirigidas a una concentración de helicópteros de Ejército. Afortunadamente, no se encontraban en ese lugar y momento.

El HMS *Hermes* continuó recibiendo la dotación de *Harriers GR 3*, del Escuadrón 1 de Caza de la RAF, que, transferidos del HMS *Atlantic Conveyor*, se integraron al Escuadrón 800. Asimismo, el día anterior, había recibido cuatro *Sea Harrier* más. Todo ello, les obligó a desprenderse de algunos helicópteros, que fueron desplegados a otros buques.

### La FAS

Mientras tanto, el Comando de la FAS, planificaba y controlaba la ejecución de los siguientes cruces, que ofrecían variantes operativas:

**C-130**, matrícula **TC-66**, indicativo **ARIES**. **Tripulación:** Cap Rubén Martel, Cap Carlos Krause, Vcom Hugo Meisner, SA Manuel Albelos, CP Miguel Cardone, CP Carlos Cantezano, SAux Oscar Gatto. **Despegó** de CRV a las 15:50, voló durante 6 h 35 min, y no pudo aterrizar en MLV por meteorología. **Aterrizó** a las 22:25.

**Misión N° 163, C-130**, matrícula **TC-68**, indicativo **TRONCO**, **misión:** abastecimiento aéreo con entrega por lanzamiento, de ocho contenedores A-22, (8000 kg), en la zona DWN. **Tripulación:** Com Jorge Martínez, My Rubén Palazzi, Vcom Julio Sanchotena, Vcom Roberto Tribiani, SAux Juan Romero, CP José Torres, SP América Arévalo, SP Carlos Sánchez. Debe destacarse que el Com Martínez (Jefe del Grupo 1 de Transporte) no estaba designado para esta difícil misión, pero decidió acompañar a los tripulantes. **Despegó** de CRV a las 13:15. Por primera vez, nuestra aviación de transporte realizó este tipo de entrega en zona de combate. Lo hizo a las 16:04. **Aterrizó** a las 18:35 hs.

**Informe del 1erTen Rodolfo Yuse, del Equipo de Control de Combate (ECCO) en el TOM:**

*Una vez seleccionada y demarcada la zona de lanzamiento en las inmediaciones de la BAM Cóndor se realizó a las 16 hs, el lanzamiento, arrojándose dieciséis bultos aproximadamente, conteniendo ropa y alimentos, los cuales se recuperaron en su totalidad.*

*El tipo de lanzamiento efectuado no coincidió con la orden recibida por el jefe del ECCO. En lugar de realizarse el lanzamiento de carga a baja altura, para lo cual había sido preparada la zona, se efectuó lanzamiento a una altura de 600 pies, (183 m). El rumbo de pasaje del avión no coincidió con el sugerido por el personal del ECCO.*

*Finalizada esta operación se recibió por parte del jefe de la BAM Cóndor la orden que el personal y medios debían trasladarse a bahía Fox, con la misma misión, seleccionar y demarcar una pista de lanzamiento en dicha localidad. El equipo fue infiltrado en la zona por un Bell 212 de la FAA.*

**Misión N° 169, C-130**, matrícula **TC-63**, indicativo **PATO**; **tripulación:** Vcom Roberto Noé, My Roberto Briend, Cap Osvaldo Bilmezis, SM Juan Cufre, CP Carlos Golier, SA Juan Marnoni, SP Julio Lastra. **Despegó** de CRV a las 13:15. Traslado a BAM MLV 14.200 Kg de carga y ocho Pax. **Arribó** a MLV a las 16:15. **Despegó** a las 16:25; **arribó** a CRV a las 18:55 hs. Se evacuaron heridos.

## Los helicópteros en Malvinas

Cumplieron las siguientes salidas:

**Bell-212**, matrícula **H-85**, indicativo **HALCÓN**, **armado** con cuatro ametralladoras Browning 7,62 mm, **misión**: traslado de personal de la ROA. **Tripulación**: Ten Marcelo Pinto, Ten Héctor Ludueña y C1° Ernesto Palacios. **Despegó** de DWN, a las 09:00; **atterizó** a las 09:45 hs

**Bell-212**, matrícula **H-85**, indicativo **TORDO**, **armado** igual que el anterior, **misión**: traslado de personal y material de la ROA. **Tripulación**: Ten Luis Longar, Ten Gustavo Brea, C1° Ernesto Palacios. **Despegó** de DWN, a las 11:30; **atterizó** a las 12:30.

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **CÓNDOR**, **armado** igual que los anteriores, **misión** traslado de personal y material de la ROA. **Tripulación**: Ten Alejandro Vergara, Ten Saturnino Sánchez, CP Alberto López, C1° Roberto López. **Despegó** de Puerto Argentino, a las 09:00; **atterizó** a las 12:20.

**Bell-212**, matrícula **H-85**, indicativo **GATO**, **armado** igual que los anteriores, **misión**: traslado de personal y material de la ROA. **Tripulación**: Ten Gustavo Brea, Ten Luis Longar, C1° Ernesto Palacios. **Despegó** de DWN, a las 16:10; **atterizó** a las 17:00.

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **PATO**, **armado** igual que los anteriores, **misión**: traslado de material. **Tripulación**: Ten Saturnino Sánchez, Ten Alejandro Vergara, CP Alberto López, C1° Roberto López. **Despegó** de Puerto Argentino, a las 16:30; **atterizó** a las 17:40.

**Bell-212**, matrícula **H-85**. **Tripulación**: Ten Marcelo Pinto, Ten Héctor Ludueña, C1° Ernesto Palacios. **Despegó** de DWN, a las 13:00; **arribó** 13:45.

**CH-47**, matrícula **H-93**. **Tripulación**: My Oscar Pose, 1er Ten Alberto Beltrame, SA Hugo White, SA Roberto Prats, CP Roberto Lavorato, C1° Luis Villarreal. **Despegó** de DWN, a las 10:40; **arribó** 12:35. **Despegó** 16:30; **arribó** 17:30 hs.

## Exploración y reconocimiento

**B-707** matrícula **TC-93**, **misión**: tareas de E y R en el área marítima central. **Tripulación**: Vcom Otto Adolfo Ritondale, My Walter Barbero, SA Nicolás Zárate. **Despegó** de EZE, 15:50; **arribó** a las 17:50.

**OF 2124, LR-35 A**, indicativo **MALO**. **Tripulación:** Cap Juan Martínez Villada, Ten Eduardo Casado, SAux José Cuscuela. **Despegó** de GRA, a las 12:00, hacia zona S, a 59° 30' S / 56° 00' O, y luego a 59° 30' S / 65° 00' O. **Arribó** a las 15:05 hs.

**OF 2125, LR-35 A**, **misión:** E y R. **Tripulación:** Cap Antonio Buirá, Ten Alfredo Caballero, CI° Alejandro López. **Despegó** de GRA a las 15:55; **arribó** a las 17: 15.

**OF 114, TS-60**, matrícula **LV-MSN**, indicativo **PLATINO I**. **Tripulación:** Alf Jorge Seco, Alf Jorge Arrechea, SAux Orlando Falcón. **Despegó** de SCZ, a las 09:02; voló por el sector Charlie; **arribó** a las 11:58 hs.

**OF 115, TS-60**, matrícula **LV-MDM**, indicativo **PLATINO II**. **Tripulación:** Alf Eduardo La Torre, Alf Claudio Gervai, CP Mario Juárez. **Despegó** de SCZ, a las 15:32; voló por el sector Charlie; **arribó** a las 17:51.

**F-27** matrícula **T-41**, indicativo **PACÚ**. **Tripulación:** My Adolfo Rodríguez, My Roberto Montaldo, SAux Rubén Seguí, SA Luis Ríos. **Despegó** de CRV; 13:40; **arribó** 17:10.

**F-27** matrícula **TC-76**, indicativo **TITÁN**. **Tripulación:** Vcom Ricardo Quillet, Vcom Luis Ronconi, CP Rodolfo Solís, SA Miguel Alonso. **Despegó** de EPO, 08:45; **arribó** a VIE, 12:40. **Despegó** a las 13:30; **arribó** a EPO, 16:15 hs.

**F-27** matrícula **T-43**, indicativo **BOLSA II**. **Tripulación:** My Osvaldo Botto, My Roberto Salvarredi, CP Mario Simón, SM José German. **Despegó** de CRV; 08:45; **arribó** 12:25. **Despegó** 15:25; **arribó** a las 18:55.

**F-27** matrícula **TC-73**, indicativo **TITÁN I**. **Tripulación:** lerTen Ricardo Grunale, Cap Carlos Filippi, SAux Antonio Conde, CI° Jorge López. **Despegó** de TRE, 08:30; **arribó** a CRV; 12:00. **Despegó** 15:20; **arribó** a TRE, 17:45 hs.

**C-500** matrícula **LV-LZR**, indicativo **CASERO IV**. **Tripulación:** Alf Garatti. **Despegó** de PAL, 07:29; **arribó** 13:25 hs, pasando por EPO.

**C-500** matriculado **LQ- TFM**, indicativo **CASERO VI**. **Tripulación:** Alf V Rodríguez. **Despegó** de PAL, a las 13:29; **arribó** 19:00 hs, pasando por EPO.

Dos **IA-58** matrículas A-551 y A-558, indicativos **PACÚ II**. **Despegaron** de CRV; 09:10; **arribaron** a las 14:00 hs.

**DHC-6** matrícula **T-82**, indicativo **PACÚ III**. **Despegó** de CRV 10:30; **arribó** 14:00 hs.

Tres **TS-60** matrículas **LV-MDE**, **LV-MEJ**, **LV-MII**, indicativos **LANGOSTA I-II - III**, cumplieron tres misiones, 5 h 10 min voladas. **LV-MDE despegó** de GAL 08:30; **arribó** 10:55 hs. **LV-MEJ despegó** de GAL 12:30; **arribó** 14:55 hs. **LV-MII despegó** de GAL 15:40; **arribó** a las 18:10 hs.

### **BAM Cóndor**

Pese a las malas condiciones meteorológicas, se ejecutaron seis salidas de ROF, con **IA-58 Pucará**, en ambas costas del estrecho San Carlos y adyacencias:

08:30 a 10:00: A-531, Cap Roberto Vila y A-509, Ten Miguel Cruzado. El ROF se inició en Howard, porque Ejército insistió en que había enemigos en las alturas. No se detectaron indicios. Las condiciones meteorológicas eran muy malas.

10:30 a 11:30: A-531, 1erTen Ricardo Fasani y A-509, Ten Héctor Giménez.

12:00 a 13:00: A-531, My Carlos Tomba y A-509, 1erTen Juan Micheloud

### **Cañoneo nocturno**

En la medianoche, (00:35 a 01:00 hs), un buque inglés se aproximó a Puerto Argentino, (20 / 25 MN). Según el libro *Carta de un marino Inglés*, de David Tinker, (Pag 58), sería la *Glamorgan*, y realizó su rutinario cañoneo naval. Respondieron nuestras piezas de 155 mm y cesó el fuego, retirándose el buque por el radial 170°.

Finalizó otro día gris en esta vigilia de armas.

Se recibió el Mje N° 126 GHO 191405, de MLVOBJF, que informaba el hundimiento de los buques Isla de los Estados y Carcarañá. Debía darse por desaparecido el siguiente material:

- un Jeep,
- seis jeeps Land Rover,
- cinco contenedores de JP-1, (4.500 litros cada uno), -1.500 tambores de JP-1, (200 litros cada uno).

## La Artillería Antiaérea

A las 09:30, se produjo un ataque aéreo, sobre el viejo cuartel de los Royal Marines, en Moody Brook, en el sector de estacionamiento de los helicópteros de Ejército. También cayeron bombas, sobre el sector comprendido entre la cabecera O de la pista y la bahía.

A las 12:30, se produjo un ataque sobre el aeródromo, que se repitió a las 15:00. Las causas eran lógicas: para el enemigo, la pista estaba fuera de servicio, como lo atestiguaba el reconocimiento fotográfico; no obstante, tenían conocimiento de que los **C-130** seguían operando en horas nocturnas. Deducían que el aterrizaje se ejecutaba fuera de la pista. Esta información debía provenir de algún aldeano. El ruido de los aviones no podía ser ocultado. El isleño más próximo era el lechero, que tenía su tambo, vecino al cementerio, a cuatro kilómetros.

Los ataques de los *Harrier* no eran, por norma, temerarios y no nos facilitaban el fuego efectivo, arriesgándose excepcionalmente a la acción de las armas antiaéreas, en procura de un OM. Una bomba, un cañoneo aéreo o un misil a un blanco defendido o importante, era algo previsible, producto de una corrida supuesta y lógica; pero una bomba, lanzada a distancia, basada en el factor suerte, y más bien, con la intención del piloto de deshacerse del material, era como enfrentarse a una ruleta rusa. El único ataque realizado bajo procedimiento normal, fue el del 1<sup>o</sup> de mayo. A partir del día 2 y hasta el 20, primaron ataques a superficie, hostigamiento a la defensa y desgaste psicológico. Aferraron el personal al terreno antes de destruir algún OM concreto, sustrayéndose, sistemáticamente, a la acción de la AAe. La última variante sufrida: las bombas estallaban en altura, a 20 o 30 m de la superficie.

La defensa aérea del aeródromo fue la preocupación del atacante. Donde no hubo defensa especializada, la operación de la aviación embarcada fue efectiva, como en el caso de Moody Brook, lo que costó varios helicópteros. Esta defensa antiaérea, estuvo disminuida durante las últimas 48/72 hs. Después del ataque a los Skyguard y las piezas de 35 mm, el principal problema fue la falta de disponibilidad de radares.

## Jueves 20 de mayo

### La meteorología

Al comenzar el día, empezó a incrementarse el viento en superficie, mientras el cielo se mantuvo cubierto, con nubes bajas, a 300 m. Las ráfagas alcanzaron los 42 Km. A las 13:00 hs, comenzó una llovizna, que redujo la visibilidad, y duró hasta el anochecer.

### La actividad del enemigo

Este día, (hoy se conoce), la Task Force se encontró en el día **D-1** de la operación *SUTTOM*, (el asalto anfibio en San Carlos). Aprovechando el factor meteorológico, realizó ataques de diversión, tendientes a velar el punto donde establecería su cabecera de playa. Por ello, ejecutó las siguientes misiones:

- A partir de las **06:30**, PAC del *Invincible*, efectuaron penetraciones de diversión, acercándose y retirándose. Una de éstas - alrededor de las 11:00 hs, - fue vectoreada, persiguiendo a un **C-130** propio, que pretendió aterrizar en MLV, y no lo logró por fuerte viento.
- A las **12:00**, tres RAF *Harrier GR 3*, (integrado por el jefe del grupo y los dos jefes de escuadrón - Libro SAW, Pág 98), atacaron los depósitos de combustible de la guarnición militar, en bahía Fox, sin encontrar resistencia en el objetivo.
- A las **17:30**, elementos helideseembarcados en proximidades de DWN, atacaron con armas automáticas, a las posiciones de AAe de ese sector.
- A las **20:15**, hubo un intento de infiltración de patrullas, al O de Puerto Argentino.
- A las **22:00**, lanzamiento de bengalas, (probablemente desde helicópteros), sobre la costa E de la península San Luis, (al N de bahía Anunciación).
- A las **22:30**, nuevos ataques a DWN, ahora con armas pesadas, (cañoneo naval).

Aunque el comando argentino no se había percatado, la invasión ya estaba en ejecución.



## La FAS

Sin tener mayor conciencia de que este día sería el último de vigilia, la FAS realizó sus operaciones de rutina: transporte aéreo a MLV; y E y R lejano y cercano.

### El puente aéreo

**MISIÓN 172. C-130**, matrícula **TC-63**, indicativo **GALLO**. **Tripulación:** Vcom Roberto Noé, My Roberto Briend, Cap Osvaldo Bilmezis, SM Juan Cufre, CP Carlos Golier, SA Juan Mamoni, SAux Juan Lanzani. **Despegó** de CRV; 12:20; **arribó** a MLV; 15:20. **Despegó** 15:35, **arribó** a CRV; a las 18:05.

**MISIÓN 173. C-130**, matrícula **TC-64**, indicativo **PATO**. **Tripulación:** Vcom Alfredo Cano, Cap Juan Hrubik, My Eduardo Servático, SM. Salvador Giliberto, SM. Guillermo Aguirre, SAux Eduardo Fattore, SA Néstor Molina. **Despegó** de CRV; a las 14:05; **regresó** a las 18:35.

### Informe del ECCO, 1er Ten Rodolfo Yuse:

*En bahía Fox se encontraba desplegado el RI 8 de CRV y una Compañía de Ingenieros 8 de Sarmiento.*

*Se informó al jefe de la Ca de Ingenieros la misión que veníamos a cumplimentar en dicho lugar. En circunstancias en que se buscaba la zona más apta para efectuar el lanzamiento, sobrevolaron la zona dos aviones IA-58, que tuvieron que efectuar escape al recibir fuego de propia tropa. Ante esta situación, se solicitó al jefe de la Ca de Ingenieros que pusiera en conocimiento de la tropa, la presencia de un avión C-130, que haría lanzamiento de carga, dándole todos los datos necesarios para el reconocimiento del mismo. Se reiteró la presencia del avión C-130, hasta el punto de molestar al jefe de la citada compañía. Con la experiencia recogida en el lanzamiento anterior, se marcó una zona, de manera tal que el avión efectuara el lanzamiento, cualquiera fuese el rumbo de entrada. A las 16:00 hs se efectuó el lanzamiento con todo éxito, arrojándose dieciocho bultos, tres de los cuales cayeron al agua, a consecuencia del fuerte viento reinante. Los mismos fueron recuperados de inmediato, encontrándose a diez metros de la costa. Dichos bultos contenían en su interior, ropa de vestir, no ocasionándose ningún tipo de pérdidas.*

*Finalizado el lanzamiento, cuando el avión sobrevoló las posiciones del RI 8, abrieron fuego contra el mismo, pese a las reiteradas advertencias que se habían efectuado con anterioridad. Horas más tarde, el suscripto requirió*

*ante la jefatura del RI 8, un enlace radioeléctrico con las posiciones de Puerto Argentino, con la intención de conocer el arribo del C-130 a CRV el cual se efectuó sin novedad. La jefatura del RI 8 se comunicó con el suscripto, para informarle de su pesar por los acontecimientos y puso en mi conocimiento que el responsable, un subteniente que dio la orden de abrir el fuego, había sido sancionado y relevado de su puesto.*

*Cumplida esta misión, el ECCO quedó totalmente incomunicado con sus mandos naturales, que se encontraban en Puerto Argentino*

*Ante esta situación, el suscripto se puso a las órdenes del jefe de la Ca de Ingenieros, pasando a integrar el pelotón del comando de dicha compañía, situación que se mantuvo hasta el día 15 de junio, fecha en que se efectuó la rendición en bahía Fox.*

**MISIÓN 176. C-130**, matrícula N, indicativo **ACUARIO**. **Tripulación:** My Rubén Palazzi, Vcom Julio Sanchotena, Vcom Roberto Tribiani, SAux Juan Romero, CP José Torres, SP. Américo Arévalo, SP. Carlos Sánchez. **Despegó** de CRV: a las 08:05, sobrevoló vertical BAM MLV: y no aterrizó por fuerte viento, (11:00 hs); regresó a CRV: aparentemente, perseguido por una PAC en la zona. Se dirigió a CRV; **arribó** a las 13:30, con su carga de vuelta.

## **Exploración y reconocimiento**

**B-707**, matrícula **TC-92** indicativo **TRONCO** en **misión** reconocimiento lejano. **Tripulación:** Vcom Juan Paulik, Vcom Héctor Cid, SP Flavio Lución, SM Guillermo Oviedo y SM Comado Ghieta. **Despegó** de PAL, a las 07:50; **arribó** a las 17:30.

**B-707**, matrícula **TC-91**. **Tripulación:** Vcom Joaquín Argüelles, Vcom Rúbén Montenegro, SP Armando Rosales, CP Jorge Amengual, SP Ernesto Wagner y SM. Oscar Vignolo. **Despegó** de GAL, a las 17:30; **arribó** a PAL, a las 20:20 hs.

**OF 2130**, un **LR-35 A** matrícula **T-23**, indicativo **BOMBO**. **Tripulación:** Cap Nicolás Benza, Cap Carlos Ronconi, C1° Juan Mothe. **Despegó** de GRA, a las 18:38, hacia zona V; **arribó** a las 20:51.

**OF 2131**, **AC-690 T**, matrícula **LV-LTX**, indicativo **KRILL**. **Tripulación:** Alf Oscar Varela. **Despegó** de TRE, a las 12:07; **arribó** a las 14:04 hs.

**OF 2133**, **LR-35 A**, matrícula **LV-ONN**, indicativo **TIFÓN**. **Tripulación:**

Cap Juan Martínez Villada, Ten Eduardo Casado, SAux José Cuscueta. **Despegó** de GRA, a las 19:30, hacia isla Nueva y adyacencias; **arribó** a las 21:10 hs.

**OF 2531, MU-2B** matrícula **LV-MOP**. **Despegó** de ADO, 12:30, pasó por GAL. **Arribó** a ADO, a las 16:00 hs.

**C-500** matrícula **LQ-MRM**, indicativo **CASERO III**. **Tripulación:** Insp Díaz. **Despegó** de PAL, 07:41, pasó por EPO, y **arribó** 13:34 hs.

**C-500** matrícula **LV-MZG**, indicativo **CASERO II**. **Tripulación:** Cap Carlos Aróstegui. **Despegó** de PAL, 08:45 pasando por MDP - EPO - MDP; **arribó** a PAL, 18:01 hs.

**MK-62 CANBERRA**, matrícula **B-101**, indicativo **KRILL**. **Tripulación:** My Ramón Vivas. **Despegó** de TRE, 16:15; **arribó** 17:45 hs.

**F-27** matrícula **T-41**, indicativo **PACÚ**. **Tripulación:** My Roberto Montaldo, My Adolfo Rodríguez., SAux Rubén Seguí, SA Luis Ríos. **Despegó** de CRV 14:15; **arribó** a las 18:30 hs.

**F-27** matrícula **TC-76**, indicativo **TITÁN**. **Tripulación:** Vcom Ricardo Quillet, Vcom Luis Ronconi, CP Rodolfo Solís, SA Miguel Alonso. **Despegó** de EPO, 08:40; **arribó** a VIE, 12:25. **Despegó** 13:25; **arribó** a EPO, 16:20. **Despegó** 20:10; **arribó** a PAL, 22:00 hs.

**F-27** matrícula **T-43**, indicativo **BOLSA II**. **Tripulación:** My Osvaldo Botto, My Roberto Salvarredi, C1º Mario Simón, SM José Germán. **Despegó** de CRV 08:35; **arribó** 11:35. **Despegó** a las 13:45; **arribó** 18:55 hs.

**F-27** matrícula **TC-73** indicativo **TITÁN I**. **Tripulación:** Cap Carlos Filippi, lerTen Ricardo Grunale, SAux Antonio Conde, C1º Jorge López. **Despegó** de TRE, 08:30; **arribó** a CRV 12:00. **Despegó** 15:30; **arribó** a TRE, 17:35 hs.

Dos **IA-58** matrículas A-551 y A-558, indicativo **PACÚ II**. Despegaron de CRV 09:10; **arribaron** 10:40 hs.

**DHC-6** matrícula **T-82**, indicativo **PACÚ III**. **Despegó** de CRV 10:35; **arribó** 14:00 hs.

**OF 116. TS-60** matrícula **LV-MSN**, indicativo **PLATINO I. Tripulación:** Alf Jorge Seco, Alf Jorge Arrechea, CP Mario Juárez. **Despegó** de SCZ, 09:00; **arribó** a las 12:00 hs.

**OF 117. TS-60** matrícula **LV-MDM**, indicativo **PLATINO II. Tripulación:** Alf Eduardo La Torre, Alf Claudio Gervai, SAux Orlando Falcón. **Despegó** de SCZ, 15:00; **arribó** 18:00 hs.

**M-5** matrícula C-432, **misión** exploración y ROE **Tripulante:** My Gustavo Piuma. **Despegó** de SJU, 11:00 hs, **arribó** a las 13 :00.

Tres **TS-60** matrículas **LV-MDE, LV-MEJ y LV-MII**, indicativo **LANGOSTA I - II - III. LV-MDE: despegó** de GAL; 08:45, **arribó** 11:00 hs. **LV-MEJ: despegó** de GAL 12:30; **arribó** 14:55 hs. **LV-MII: despegó** de GAL; 15:30 hs, **arribó** 18:00 hs.

### Los helicópteros en Malvinas

Cumplieron las siguientes salidas:

**Bell-212**, matrícula **H-85**, indicativo **TORDO**, **armado** con cuatro ametralladoras Browning 7,62 mm; **misión** traslado de personal (seis Pax). **Tripulación:** Ten Luis Longar, Ten Gustavo Brea, CP Horacio Carmona, CP Sergio Quiñones y C1° Mario Vera. **Despegó** de DWN, hacia bahía Fox, a las 13:00; **arribó** a las 14:30 hs.

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCÓN**, **armado** igual que el anterior. **Tripulación:** Ten Marcelo Pinto, Ten Héctor Ludueña, SAux Jesús Martínez y C1° Roberto López. **Despegó** de DWN, a las 14:20, para cumplir una misión de traslado de personal y material; **arribó** a las 15:00 hs.

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCÓN**, **armado** igual que los anteriores; **misión** traslado de personal y material. **Tripulación:** Ten Marcelo Pinto, Ten Ricardo Ludueña, SAux Jesús Martínez, C1° Roberto López. **Despegó** de DWN, a las 17:10; **arribó** a las 17:30 hs.

**CH-47 C** matrícula **H-93. Tripulación 1er y 2° Vuelo:** 1erTen Manuel Fernández, 1erTen Antonio Grifol, SAux Luis Capra, SAux Antonio Alvarez, CP Hugo Herrera, CP Raúl Fernández. **Despegó** de DWN, 14:30; arribó a MLV: 15:00. **Despegó** 17:00; **arribó** a DWN, a las 17:45.

## **La BAM Cóndor**

Antes de los ataques nocturnos, la BAM Cóndor efectuó, entre las 13:45 y las 16:15 hs, dos salidas en ROF, con muy mal tiempo, sobre el límite O y el sector S, de la isla Gran Malvina. Ellas fueron:

A-531, Cap Ricardo Grünert. A-509, Ten Hernán Calderón.

También en esta base de la FAA en MLV: se acababa ya la vigilia armada, desgastante, incómoda, frustrante... En las próximas horas, comenzarían sus días más heroicos.

### **Informe del Cap Roberto Vila:**

*El día 20 continúan nuestras misiones, con el Cap Grünert y el Ten Calderón. A las 18:30 hs, hay ecos de dos helicópteros que luego ve la ROA. A las 22:30 hay alarmas de inminentes ataques y desembarco helitransportado; ya este día dormitamos hasta con el FAL cargado.*

## **La Artillería Antiaérea**

Como era normal, la actividad comenzó antes de la salida del sol. Los cambios de turno se efectuaban a las 09:00, diariamente. El personal se trasladaba hasta las posiciones, con luz diurna. Entre las 07:20 y las 15:00, se recibieron cuatro alarmas rojas, tres de ellas se materializaron, período en el que se cambió de posición el equipo Roland de Ejército.

La batería estaba sufriendo una pérdida de movilidad que la afectaba. Tres vehículos estaban con sus cubiertas pinchadas, limitación elemental que no se tenía capacidad de superar. No había equipos para reparar ni gomerías, ni servicio de transporte al cual recurrir. Se trató de averiguar qué solución tenían Ejército y Armada.

La alarma gris, casi diaria, era aceptada como inevitable; el cañoneo naval nocturno era más extenso que el diurno, y el de esa noche, aún más intenso. Los proyectiles pasaron sobre el Fierro 8; se escuchó a lo lejos el disparo del cañón embarcado, en salvas de unos diez disparos. Totalizaron unos cien; el objetivo era la terminal aérea, y los impactos eran próximos a las posiciones de artillería, los que hacían caer una lluvia de turba sobre el servicio. La acción se aguantó con estoicismo, sin poder hacer otra cosa más que cubrirse.

A las 23:30, el radar Skyguard alertó sobre dos ecos pequeños, lentos en

superficie de agua, con dirección al aeródromo, adecuándose los fierros para la defensa de un ataque en superficie. Fue una variación nueva y tensionante; el alférez Iraizoz vigilaba la zona, con anteojos de calor residual. Esta experiencia, de ser objeto de un ataque de tipo **Comando**, creíble según la información suministrada, elevó al máximo la tensión del personal, haciéndose evidente en el comportamiento de los soldados, (durante los ataques aéreos, se mantuvieron siempre con alto espíritu combativo), pero en ese momento se apreciaron petrificados. Afortunadamente, a los diez minutos se neutralizó la alarma.

Al analizarla, teniendo en cuenta que el CIC no había detectado la incursión, se estimó que se había tratado de una medida contraelectrónica... Algo nuevo para tener en cuenta.

## Viernes 21 de mayo

### La meteorología

La noche del 20 de mayo, en las islas y sus adyacencias, se presentaba con cielo cubierto, nubes bajas, con niebla y lloviznas. Esta situación se mantuvo toda la noche, hasta las 08:30 del día 21 de mayo, en el que, la entrada de una zona de alta presión, desde el O, comenzó a despejar, con rápido aumento de la visibilidad.

Mientras tanto, en el continente, un centro de baja presión, al SO de Tierra del Fuego, provocó un frente frío con precipitaciones y nubosidad baja.

### La Operación SUTTON

El grupo de desembarco estaba compuesto por el transatlántico *Canberra*, los buques de asalto *Fearless* e *Intrepid*, los de desembarco *Sir Percival*, *Sir Tristram*, *Sir Geraint*, *Sir Galahad*, y *Sir Lancelot* y los buques de apoyo logístico *Europic Ferry*, *Norland*, *Front Austin* y *Stromnes*. Todos ellos, escoltados por el destructor *Antrim* y las fragatas *Ardent*, *Argonaut*, *Brillant*, *Broadsword*, *Yarmouth* y *Antelope*.

Aproximadamente a la 01:00, del 21 de mayo, este grupo se encontraba en la bahía de San Carlos, y comenzó el desembarco que, para el amanecer, (08:30 hs), había logrado establecer la cabecera de playa en tres posiciones simultáneas: establecimiento San Carlos, ambas márgenes, y puerto San Carlos.

Toda la operación se había realizado, hasta este momento, sin inconvenientes, excepto el abatimiento de dos helicópteros *Gazelle* del Escuadrón Aéreo de la Br Cdo 3 RM.

### Ataques de diversión

Simultáneamente, con las operaciones de asalto anfibio, el grupo de batalla desarrollaba las siguientes actividades, de protección y diversión:

- Cañoneo naval, (06:00 a 09:00 hs), a Goose Green y DWN, por unidades de superficie, (HMS *Ardent*), desde el estrecho San Carlos.
- Ataque aéreo a Howard. Un GR 3, solitario, sobrevoló las posiciones argentinas, sin localizar blancos, y fue derribado, (Blow Pipe del EA), en el

- segundo pasaje, (piloto eyectado y prisionero, Fl Lt J Glover).
- A partir de las 05:00 hs, aproximadamente, comenzó la actividad de PAC, en previsión del ataque aéreo argentino. Estas secciones se relevaron durante todo el día y algunas fueron derivadas a ataques, (como el de Howard y el que sigue).
  - Ataque a helicópteros propios en Mte Kent, por aviones GR 3. Fueron destruidos un CH-47, un Puma y un Bell de aviación de EA.
  - Ataque terrestre, con elementos comandos a DWN y posiciones de FAA en Goose Green, antes del alba.

## La FAS

### Actividad aérea de exploración y reconocimiento

**F-27** matrícula **T-43**, indicativo **BOLSA II**. **Tripulación 1er: Vuelo:** My Roberto Salvarredi, My Osvaldo Botto, C1° Carlos Valdéz, C1° Mario Simón, SM José Germán. **Despegó** de CRV 08:30; **arribó** 11:40 hs. **Tripulación 2° Vuelo:** Cap Armando Valverde, Cap Hugo Olmos, C1° Guillermo Lamas, CP Anselmo Abasto. **Despegó** de CRV a las 15:00; **arribó** 18:00 hs.

**F-27**, matrícula **T-44**, indicativo **TITÁN I**. **Tripulación:** Vcom Héctor Vanden, My Ramón Díaz, CP Miguel Lombardo, SA Mauricio Ceballos. **Despegó** de EPO, 09:20; **arribó** a VIE, 12:50. **Despegó** 13:30; **arribó** a EPO, a las 16:20 hs.

**F-27** matrícula **TC-73**. **Tripulación:** 1erTen Ricardo Grunale, Cap Carlos Filippi, SA Antonio Conde, C1° Jorge López. **Despegó** de TRE, a las 08:20; **arribó** a CRV 11:40 hs.

**F-27** matrícula **T-41**, indicativo **PACÚ**. **Tripulación:** My Mario Nuñez, Cap Julio Mirgone, CP Eduardo Docters, C1° Eduardo Batista. **Despegó** de CRV, 14:10; **arribó** 17:40 hs.

**B-707** matrícula **TC-92**, indicativo **TRONCO**. **Tripulación:** Vcom Jorge Riccardini, My Armando Buirra, SA Nicolás Zárate, SA Diego Callejón, SAux Rodolfo Carrascosa, SM Casimiro Martínez. **Despegó** de PAL, a las 07:20. Avistaron un submarino a las 11:16, y a las 15:16 se divisa una estela, probablemente, de otro submarino, en maniobras de inmersión. **Arribó** a EZE, 17:40 hs.

**LR-25** matrícula **LV-OEL**, indicativo **CASERO V**. **Tripulación:** Alf Pignato. **Despegó** de PAL, a las 09:21, pasando por EPO, 12:40; **arribó** 17:05 hs.

**IA-58** matrícula A-558, indicativo **PACÚ II**. **Tripulante:** Ten Miguel



Filipanics. **Despegó** de CRV, 09:05; **arribó** a las 11 :00 hs.

**DHC-6** matrícula **T-82**, indicativo **PACÚ III**. **Despegó** de CRV, 10:30; **arribó** a las 13:33 hs.

**MK-62** matrícula **B-101**, indicativo **KRILL**. **Tripulación:** Ten Juan Cooke, 1erTen Ernesto Lozano, Ten Juan Carlos Gioia. **Despegó** de TRE, 09:50; **arribó** a 11:30 hs.

Por MJE el comandante del **LV-MDE** informa la ejecución de cuatro vuelos, indicativo **LANGOSTA I - II - III - IV**, 9 h 20 min voladas.

**TS-60** matrícula **LV-MDM**, indicativo **PLATINO II**. **Tripulación:** Alf Claudio Gervai, Alf Eduardo La Torre. **Despegó** de SCZ, a las 15:05; **arribó** 18:10 hs.

**TS-60** matrícula **LV-MSN**, indicativo **PLATINO I**. **Tripulación:** Alf Jorge Seco, Alf Jorge Arrechea. **Despegó** de SCZ a las 09:20; **arribó** 12:20 hs.

**AC-690 T**, indicativo **KRILL**. **Despegó** de TRE 15:00; **arribó** 17:00 hs.

**C-500** matrícula **LQ-MRM**. **Tripulación:** Ppal Concrini. **Despegó** de PAL, 14:45; **arribó** 22:46 hs.

## **La reacción aérea en Malvinas**

El CATOM, al ir tomando conocimiento de la materialización del asalto anfibio, en San Carlos, y de las operaciones aeronavales de ataque a nuestras posiciones, dio la alerta, en la madrugada, en especial a la BAM Cóndor, (la única unidad aérea de combate que poseía).

## **La BAM Cóndor**

La ROA, que tenía un puesto sobre el estrecho de San Carlos, a la altura de la BAM Cóndor, en la posición *Punta Cantera*, (Alf Mario Egurza, soldado Coronel), mantenía informada a la base, de las evoluciones de algunos buques, que divisaba en el estrecho, y en especial, de la fragata HMS *Ardent*, que cañoneaba directamente al radar ELTA y las proximidades de la pista. Bajo este cañoneo, se trasladó dicho radar al sur de la pista, acción en la cual resultó levemente herido, el Ten Darío Vallaza.

Toda nuestra Fuerza Aérea allí, consistía en seis **IA-58 Pucará** y sus pilotos. La Ella, prevista para accionar primariamente, era la **TIGRE**, cuyos integrantes eran, **N° 1:** Cap Jorge Benítez; **N° 2:** Ten Néstor Brest; **N° 3:** 1erTen Juan Micheloud y **N° 4:** My Carlos Tomba, (voluntario en BAM Cóndor, dado que no pertenecía, orgánicamente, al Escuadrón Pucará).

Al comenzar el cañoneo naval, (06:00 hs), se reunió a la escuadrilla en el Puesto de Operaciones de la BAM, se le impuso la situación y se ordenó el despegue, para ROE La base soportaba un preciso y constante cañoneo naval, (salvas cada noventa segundos), y en esas condiciones la Ella debía despegar. Los pilotos se guarecían en un refugio construido en la cabecera de la pista. Desde allí, cuando los mecánicos tenían listo el avión, corrían entre andanada y andanada, y despegaban de inmediato. Así lo hizo, inicialmente, el jefe de Ella, Cap Benítez (A-531), quien voló solo a la zona de desembarco, y confirmó la presencia de los buques de asalto, fue derribado por un misil *Blow Pipe*, en proximidades de *The Gap*. Se eyectó y, tras larga odisea, regresó al anochecer a la BAM Cóndor.

Por tener listos sus aviones, despegaron antes que el jefe de sección, el N° 4: My Tomba, y el N° 2: Ten Brest; atacaron posiciones terrestres enemigas, en proximidades de DWN. Al N° 2 le fallaron las cohetas; se le ordenó dirigirse a BAM MLV: Tomba volvió a la base, y orbitó en sus proximidades, hasta que pudo despegar el jefe de sección, 1erTen Micheloud. Ambos se reunieron y dirigieron hacia el objetivo, (*helicópteros en cerro Bombilla*), pero no los encontraron. Pasó un *Harrier*, trataron de perseguirlo, sin lograrlo por la diferencia de velocidad. Se dirigieron a la cabecera de playa, y fueron atacados con cohetes antiaéreos, (no ubicaron blancos en la superficie). Se les ordenó dirigirse a Puerto Argentino, orbitaron sobre el mar, observaron el faro, y trataron de enlazar, por VHF, con BAM MLV, y al no conseguirlo, (habían seleccionado una frecuencia errónea), se alejaron de la misma, y regresaron a la BAM Cóndor.

Allí, se les asignó otro OM: *casa en la colina*, próxima a la BAM, donde se estimaba había elementos SAS, que reglaban el tiro naval sobre la base. Atacaron con cohetes certeros y la casa desapareció. Posteriormente, les asignaron otro blanco, más al N, pero fueron interceptados por tres *Sea Harrier*, (libro AWSA pág. 110/111), que derribaron al **Pucará** de Tomba, quien logró eyectarse a cinco metros del suelo y caminó hacia la BAM Cóndor; en su tramo final lo hizo a bordo de un helicóptero **Bell 212**, de la VII Brigada Aérea, matrícula **H-85**, **tripulación** Ten Luis Longar, Ten Gustavo Brea, C1° Ernesto Palacios, y el CP Sergio Quiñónez. El 1erTen Micheloud escapó entre cañadones, rasante, y luego de un amplio rodeo, aterrizó en su base. Eran las 10:00 hs, aproximadamente.

En horas de la tarde, (16:00 hs), los dos aviones restantes fueron replegados a BAM MLV; (A-533 Ten Giménez y A-516 Ten Cruzado), donde arribaron a las 16:45.

## La BAM Malvinas

Esta base, ahora sin mayores ataques, dado que el enemigo había concentrado sus fuerzas en el estrecho de San Carlos, servía de alternativa para los **Pucará** de BAM Cóndor, y además, seguía siendo el único modo de comunicación con el continente.

## El callejón de las bombas (*Bomb Alley*)

Las primeras informaciones que confirmaban el asalto anfibio, llegaron al CFAS, procedentes del CATOM, alrededor de las 09:00. Previamente, se habían alertado las unidades, y, a partir de dicha hora, comenzaron a emitirse las órdenes de ataque.

## Primera oleada

**OF 1181**, tres **M-5**, indicativo **ÑANDÚ**, armados con una bomba MK 17. Tripulación **1**: Cap Carlos Rohde; **2**: Ten Pedro Bean; **3**: Cap Roberto Jannet. **Despegaron** de GRA, a las 09:44. Atacaron, a las 10:32, a un grupo de tres buques, (HMS *Broadsword*, *Argonaut*, *Plymouth*), en el estrecho de San Carlos. El N° 2, Ten Pedro Ignacio Bean, fue derribado por un misil Sea Wolf, lanzado desde la *Broadsword*. En final de tiro, se eyectó, pero no fue recuperado, (primera baja argentina en la batalla de San Carlos). Los restantes **regresaron** a GRA, a las 11:45 hs, tras lanzar sus bombas. **Efecto**: HMS *Broadsword*, averiada, con más de cuarenta impactos de cañón. El numeral 3, vio eyectarse al Ten Bean.



Fragata T-22 Broadsword, captada en la filmación de la cámara de abordo de uno de los Dagger de la EllaÑandú.

**OF 1182**, tres **M-5**, indicativo **PERRO**, armados con una bomba MK 17.

**Tripulación:** Cap Carlos Moreno, Ten Héctor Volponi, My Carlos Martínez. **Despegaron** de GRA, a las 09:45. Llegaron al objetivo a las 10:31 hs, atacaron a la fragata HMS *Antrim*, arrojándole dos bombas, que no explotaron y la alcanzaron con impactos de cañón. Esto le provocó considerables daños. Los PERRO escaparon, perseguidos por una PAC del 800 Sqdn, (Lt Hale), que disparó un AIM-9L fuera de distancia, (AWSA pág. 109), Y regresaron a GRA, a las 11:45. Los daños causados a esta fragata, obligaron a que fuera usada, en el futuro, como buque de enlace Malvinas - Georgias.

**OF 1183**, dos M-5, indicativo **LEÓN**, armados con una bomba MK 17. **Tripulación:** Cap Norberto Dimeglio, Ten Carlos Castillo **despegaron** de SJU, a las 09:55-hs. Un tercer avión no decoló, por TEC. Llegaron al estrecho a las 10:40, y atacaron nuevamente con bombas a la *Antrim*, lograron un impacto en la fragata y se alejaron. **Aterrizaron** en SJU, a las 12:30. Compartieron el honor, junto a los **PERRO**, de haber sacado de servicio operativo a esta unidad, por el resto del conflicto.

**OF 1184**, tres M-5, indicativo **ZORRO**, armados con una bomba MK 17, **Tripulación:** Cap Raúl Díaz, Ten Gustavo Aguirre Faget, Cap Jorge Dellepiane. **Despegaron** de SJU, a las 08:00. Llegaron al OM, (fragata *Brillant*), pero falló el mecanismo de lanzamiento de las bombas y sólo atacaron con cañones, haciendo impacto, pero con mínimos daños. **Regresaron** a SJU, a las 10:40 hs.

**Veamos el relato del jefe de escuadrilla, Cap Raúl Díaz:**

*La mañana del 21 de mayo amaneció totalmente nublado y con niebla en el AD SJU, Las tripulaciones de los escuadrones de M-5 Dagger y A-4C, allí desplegadas, presuponíamos un día de inactividad aérea, dado las adversas condiciones climáticas.*

*Nos dedicamos, como lo hacíamos en cada momento disponible, a estudiar los perfiles de vuelo óptimos hasta las islas Malvinas, a analizar las capacidades y limitaciones del enemigo y, sobre todo, a extraer las mejores enseñanzas de las misiones ya realizadas.*

*En ese contexto, sabíamos de nuestras magras probabilidades de entablar un combate aéreo contra los Harrier, producto del escaso combustible que teníamos para atacar blancos terrestres, en la zona de las islas y a su vez, alcanzar alturas ventajosas para combatir contra las PAC. De allí que descartamos, incluso, llevar misiles aire-aire.*

*Siendo oficial de operaciones del Escuadrón M-5, me correspondía determinar las tripulaciones de "Alerta" ante una eventual misión. En esta*

*tarea me encontraba, cuando llegó una comunicación urgente. Amplia fue nuestra sorpresa, al enterarnos que los ingleses estaban comenzando a instalar una cabeza de playa, en el puerto San Carlos.*

*De los primeros indicios llegados a través del Cdo de la FAS, nadie dudó en la necesidad de iniciar un ataque aéreo, aún con una situación meteorológica marginal.*

*Como suponíamos, las OF comenzaron a llegar. A los M-5 nos ordenaban atacar con cañones y dos bombas BRP de 250 Kg. La actividad se hizo intensa, nuevamente hubo estudios de las navegaciones a ese punto de ataque, se procedió a requerir todos los datos sobre la meteorología, tanto del objetivo como el de toda la ruta, a analizar cuidadosamente la geografía del terreno circundante al lugar del desembarco, a definir cuál sería el accionar ante la indudable presencia de caza interceptora (CI) inglesa, la cual estaría ejecutando un paraguas defensivo en la cabeza de playa.*

*Decidida la FAS a intentar un ataque masivo a la incipiente posición inglesa, ordenó el despegue de nuestros aviones.*

*Debí cumplir la OF 1184, la cual nos designaba el indicativo ZORRO y que estaba destinada a batir objetivos navales en el canal San Carlos y a atacar las fuerzas desembarcadas, mi cargo era el de jefe de Ella y llevaba como numeral N° 2 al Ten Gustavo Aguirre y como N° 3 al Cap Jorge Dellepiane; para este último era la primer misión que cumplía hacia las Islas; para mí, era la tercera.*

*Durante la reunión previa al vuelo, se recordaron los procedimientos para atacar con escasa visibilidad y bajo techo de nubes. Ya en los aviones, listos para poner en marcha el reactor, vimos el despegue de la Ella de M-5 que nos precedía.*

*Durante el vuelo se pudo visualizar como el tiempo mejoraba rápidamente, y las nubes y la niebla se disipaban. Próximos a la isla Gran Malvina descendimos, iniciando una navegación rasante hacia el canal San Carlos; cuando nos preparamos para iniciar el ataque, tomamos contacto con la otra escuadrilla. La misma confirmó la existencia de un elevado número de navíos en el canal; se encontraban apoyando a la actividad de desembarco. La sorpresa del ataque aéreo fue total. Los ingleses suponían que la situación meteorológica, imperante hasta unos minutos antes, se mantendría, afectando así la actividad aérea de la FAS.*

*Por ello no tenían, inicialmente, una cobertura aérea para defensa de las fuerzas de desembarco.*

*Cuando arribamos al canal, a escasos metros de las elevaciones circundantes, el panorama superó las expectativas que mentalmente habíamos concebido. Pudimos ver, claramente, el dispositivo defensivo de la Royal Navy. Los navíos de guerra cubrían la zona de desembarco, en una especie de semicírculo. Nos dirigimos aproximadamente a 530 nudos /980 Km/h hacia una de las fragatas más cercanas. La aproximación se realizó a escasa altura del agua y con formación en línea de los tres aviones. A partir de una distancia de 1.000 m se comenzó a atacar a una fragata tipo 22, probablemente la Brillant, con disparos de cañones. Esto quedó registrado en la filmación de la mira del avión. En la película, los impactos se observan en su línea de flotación.*



Fragata T-22 Brillant. Instantánea tomada de la filmación de la cámara de abordo de un Dagger el 21 de mayo.

*En el momento de encontrarnos en la distancia para disparar las bombas, hubieron fallas en el sistema de lanzamiento, producto, probablemente, del bloqueo del mecanismo, por el intenso frío o por las condiciones a las que se encontraron expuestos los aviones durante este conflicto.*

*La fragata no alcanzó a responder el ataque, probablemente, debido a la rapidez del mismo, sólo intentó salir de nuestra puntería, adoptando máxima velocidad, en un rumbo normal a la trayectoria propia.*

*No se observó disparo de sus temibles misiles Sea Wolf, ni de sus cañones antiaéreos. Tenía también un helicóptero, posado en la plataforma de popa. Otro navío, que estaba a nuestra derecha, cuando nos detectó, inició un intenso cañoneo antiaéreo contra nuestra Ella; felizmente no fue efectivo.*

*Al pasar por sobre la fragata, fragmentos de su estructura, desprendidos por nuestro ataque, impactaron contra los tanques externos de combustible, sin llegar a perforarlos.*

*Luego se realizaron maniobras defensivas, para evitar los misiles que pudieran provenir de los navíos circundantes. La situación era difícil, el accionar de la defensa antiaérea buscaba formar cortinas de metralla. Más que impactar a los aviones por puntería directa, parecía buscarse su derribo por impactos circunstanciales. El espectáculo era singular, columnas de agua, estelas de misiles, explosiones de la munición antiaérea, luces de los proyectiles trazantes, todo junto en una danza sin igual.*

*Tomamos altura hacia el continente, al que arribamos en una navegación, sin incidentes. Habíamos sido testigos directos de un gran despliegue de medios de combate por parte del enemigo.*

*Nuestra impotencia: pensar qué escasos eran nuestros medios aéreos para destruirlo, y hacer que su empresa no fuera aceptable.*

### **Relato del Ten Gustavo Aguirre Faget**

*Siendo numeral 2 en esta misión, tampoco me salieron las bombas; al hacer el escape, sentí un fuerte ruido metálico. Al aterrizar en SJU, vimos perforaciones en los tanques exteriores, en un cono de toma de aire, y una esquirla de unos diez centímetros de ancho entró por la parte inferior de la nariz, atravesándola unos cincuenta centímetros, y se frenó en el eje de la pedalera, sin rozarme los pies. La antena de VHF, (que también fue perforada), la usaron los mecánicos del Escuadrón Técnico como "amuleto"; la tenían colgada a la entrada de un refugio, y me la obsequiaron*

*al finalizar el conflicto.*

**OF 1200**, dos **M-III** matrículas **I-017** e **I-014**, indicativo **CICLÓN 1 - 2**. **Tripulación:** Cap Marcos Czerwinski y 1erTen Marcelo Puig. **Despegaron** de GAL, a las 14:40 hs. Realizaron sombrilla, en enlace con el OCAT. **Arribaron** a las 16:20.

**OF 1185**, dos **M-III** indicativo **ÁGUILA**, **armados** con misiles Magic, **Tripulación:** Ten Jorge Huck, 1erTen Carlos Selles. **Despegaron** de GAL, a las 09:56, en salida de cobertura. Arribaron a MLV, a nivel de vuelo 350 / 400 pero no lograron enlazar con el CIC MLV; y **regresaron** a las 11:30 hs.

**OF 1186**, dos **M-III**, indicativo **CÓNDOR**, **armados** con misiles Magic. **Tripulación:** My José Sánchez y 1erTen Alberto Maggi. **Despegaron** de GAL, a las 10:01, en salida de cobertura; arribaron a MLV sin poder enlazar con CIC; **regresaron** a las 11:40 hs.

Había finalizado la primera oleada: once salidas de ataque y cuatro de cobertura, con un solo avión propio derribado. Con duros resultados para el enemigo y dos fragatas averiadas seriamente: la *HMS Broadsword* y la *HMS Amtrin*. El *Callejón de las Bombas*, (Bomb Alley), tal como los británicos rebautizaron al estrecho San Carlos, había surgido a la consideración mundial.

## **Segunda oleada**

Ya a las 06:36 hs, había **despegado** de PAL, un **KC-130**, el **TC-69**, indicativo **TIGRE**, y para las 11:00 se encontraba orbitando en su punto, (PCRA) listo para reabastecer a los **A4**. El otro Hércules, **TC-70** despegó de GAL, a las 14:02, y efectuó REV a **A4**, en regreso de los objetivos atacados en el estrecho. También se encontraba en el aire, desde la primera oleada, (09:30 hs), el avión **HS-125** indicativo **RAYO**, que controlaba la 2° oleada, lanzada desde SJU, cuando estaba regresando la primera.

**OF 1187**, tres **A-4C**, indicativo **TERO**, **armados** con una bomba MK-17. **Despegaron** de SJU, a las 11:17. Esta Ella, tuvo problemas técnicos en el REV regresando su jefe y su numeral. Quedaba sólo el Ten Néstor López, quien en su bautismo de fuego, se incorporó a la sección siguiente, que se acercaba al PCRA y que resultó ser la **PATO**, a la cual le falló también el numeral, (Alf Guillermo Martínez), por los mismos problemas. **Arribaron** a SJU, 13:00 hs.

**OF 1188**, tres **A-4C**, indicativo **PATO**, **armados** con una bomba MK 17.



**Despegaron** de SJU a las 11:25. **Tripulación:** Cap Eduardo Almoño, Ten Néstor López, 1erTen Daniel Manzotti, pero se agregó a esta sección un nuevo integrante, el guía de la sección posterior, (**OF 1191 RONDO**), Cap Jorge García, que había despegado solo, pues a su numeral, el Alf Gerardo Issac, le había fallado el avión en la puesta en marcha. Esta Ella, luego de REV, quedó integrada así: **N° 1:** Cap Eduardo Almoño; **N° 2:** Ten Néstor López, (C-309); **N° 3:** Cap Jorge García; **N° 4:** 1erTen Daniel Manzotti (C-325). Partieron del REV a las 12:54; ya estaban próximos al Punto 1, (51° 00' S / 60° 00' O), en ruta correcta al OM. Sobrevolaron la Gran Malvina y, próximos al poblado *Chartres*, fueron interceptados por una PAC de *Sea Harrier*, del 800 Sqdn, (Hermes). Los **A4-C** debieron lanzar sus bombas y escapar, interceptados eficazmente por el radar de la fragata *HMS Brilliant*, que cumplía de CIC. Los *Sea Harrier* lanzaron sus misiles *Sidewinders*, que impactaron en los **A4-C** del 1 erTen Manzotti y del Ten López. Se visualizó una eyección propia, y otra de un piloto inglés, el que, aparentemente, en el combate aéreo, perdió el control de su avión, y se eyectó un instante antes que impacte contra el suelo.

El piloto argentino eyectado, 1erTen Daniel Manzotti, murió, aparentemente, debido a la alta velocidad que tenía al salir de la cabina de su avión. Todo esto ocurrió al sur de Puerto Christmas; su cuerpo apareció el 24 de mayo. Regresaron el **PATO 1 y 3** y **arribaron** a SJU, a las 14:30 hs.

**OF 1189**, cuatro **A4-B**, indicativo **MULA**, **armado** con una bomba MK 17. **Despegaron** de GAL a las 11:30 hs, Inicialmente, fue integrada por el Cap Marcos Carballo, (C-204), Ten Carlos Rinke, (C-231), 1erTen Carlos Cachón, (C-250), Alf Carlos Carmona, (C-214). El 1erTen Cachón regresó por fallas en el REV por ello continuaron sólo tres aviones.

Efectuaron el cruce. Ya sobre la Gran Malvina, Rinke tuvo falla de transferencia de combustible, y se le ordenó regresar. En el estrecho encontraron un buque, de gran tamaño, (algunas publicaciones lo dan como el *Río Carcarañá*, argentino). Esto no fue así, ya que los pilotos conocían su posición, (bahía Rey), y, evidentemente, el buque atacado fue un transporte inglés.

Carmona lanzó su bomba, pese a la indicación en contrario del guía, (simultánea), que llegó tarde; se le ordenó regresar a su base, (ya no tenía armamento restante). Quedó sólo el Cap Carballo para proseguir el raid, que continuó hacia el N, por la costa E del estrecho San Carlos, en donde encontraría, en bahía Ruiz Puente, a la fragata *HMS Ardent*. Allí la atacó, lanzando su bomba MK 17, de 1.000 lb, y escapó, perseguido por los cañonazos de aquélla. Por la cantidad de humo que salía del buque, y los restos de material en el aire, presumieron que el impacto había sido en la

cubierta. Los **MULA regresaron** a GAL, a las 14:30 hs.

Este ataque y los posteriores a la fragata *HMS Ardent*, fueron observados por el Alf Egurza y el soldado Coronel, desde Punta Cantera, que fueron testigos de su agonía y posterior hundimiento. (Ver capítulo VIII, Otros protagonistas: la ROA)

**OF 1190**, cuatro **A4-B**, indicativo **PICO**. **Tripulación:** Cap Hugo Palaver, (C-207), Ten Daniel Gálvez, (C-221), 1erTen Luciano Guadagnini, (C-212), Alf Hugo Gómez, (C-226). **Despegaron** de GAL, a las 11:30, (un numeral regresó desde PCRA por fallas en el REV), lograron llegar a la zona del OM, estrecho San Carlos, que recorrieron de S a N, sin visualizar objetivo naval. **Arribaron** a GAL, a las 14:30. El Alf Gómez regresó a las 13:00 hs.

Finalizaba así la 2° oleada, la de los **A4**, que, entre las 11:17 y las 14:05, había signado el hundimiento de la fragata tipo 21 *HMS Ardent*. Aunque, también allí, habían quedado para siempre, otros dos gloriosos halcones.

### **Tercera Oleada**

Se integró con el segundo empleo de los **M-5, M- III Y los A4**.

**OF 1196**, tres **A4 B**, indicativo **ORIÓN**, **armados** con una bomba MK 17. **Tripulación** 1erTen Mariano Velasco, (C-225), Ten Carlos Osses, (C-239), Ten Fernando Robledo, (C-222). **Despegaron** de GAL, a las 13:33.

**OF 1197**, tres **A4 B**, indicativo **LEO**, **armados** igual que los anteriores, N: 1erTen Filippini Alberto, (C-215), Alf Rubén Vottero, (C-224), Ten Vicente Autiero, (C-240). **Despegaron** de GAL, a las 12:30.

Por fallas del **ORIÓN N° 1**, los **ORIÓN 2 Y 3** se inintegraron a la Ella **LEO**, que quedó formada por cinco aviones, al mando del 1erTen Filippini. Se dirigieron directamente a Malvinas, sin efectuar REV; (lo harían al regreso si era necesario), y arribaron al estrecho; mientras se dirigían, en rasante, hacia puerto de San Carlos, divisaron una fragata F-21, (*la HMS Argonaut*), que trató de refugiarse en la sombra de un acantilado. Los cinco aviones, en escalonado táctico a la izquierda, se lanzaron sobre ella y atacaron con cañones y bombas, en intervalos mínimos, arrojándole dos bombas, que no explotaron

**Veamos el relato inglés Libro AWSA Pág. 115.**

*...sin embargo sus motores (máquinas) fueron puestos fuera de servicio y perdió el timón, estalló la caldera al tiempo que los fuegos provocados*

*(estallido espontáneo de tres misiles SEACAT) causaron serios daños antes de ser controlados. Dos marineros fueron muertos y tres heridos en este ataque. Su helicóptero Lynx escapó a los daños. La nave fue luego remolcada por la Plymouth.*

El 1er Ten Filippini, rozó la antena de la fragata, con el tanque suplementario de combustible de su avión, perdiendo el cono de cola, mientras la antena de aquélla quedaba doblada. Eran, aproximadamente, las 14:37. La Ella regresó a GAL, a las 15:30 hs. La *Argonaut* cumpliría sólo funciones de CIC y AAe por algunos días más, y fue retirada luego, a Gran Bretaña

**OF 1193**, tres **M-5**, indicativo **CUECA**, armados con una bomba MK 17. **Tripulación:** Cap Horacio Mir González, Ten Juan Bernhardt, 1er Ten Héctor Luna. **Despegaron** de GRA, a las 13:55. Esta Ella, luego del despegue, se enteró que de la sección **LIBRA**, cumpliendo la **OF 1194**, se volvía el **Nº 1**, Cap Amilcar Cimatti, por pérdida de aceite del motor. Por lo tanto, se agregó el único **LIBRA**, que quedó, como **CUECA 3**, 1er Ten Luna.

Quedaron formadas así:

**CUECA: Nº 1**, Cap Mir González, **Nº 2:** Ten Bemhardt **LIBRA: Nº 1**, Cap Robles, **Nº 2:** 1er Ten Luna.

Al arribar a la Gran Malvina, encontraron una capa de nubes, (sin claros), cuyo techo no superaba los cincuenta metros. Debieron descender a rasante. Ya habían sido detectados por la *Brillant*, que de inmediato vectoreó hacia ellos la PAC de Lt Cdr Frederiksen y 1st / Lt A. George. Cuando habían salido de las nubes, se encontraron entre cerros por un desfiladero. El ahora **LIBRA 2**, 1er Ten Luna, fue interceptado y derribado por un Sidewinder del *Harrier*, del Lt Cdr Frederiksen, sin ser advertido por el resto de la formación. En realidad, declararon al regreso, que Luna se había estrellado contra un cerro, aunque, afortunadamente, no fue así: el piloto se eyectó, y fue, posteriormente, recuperado.

Los tres restantes continuaron hacia su OM. Los *Sea Harrier* que los perseguían, al entrar en la zona de protección antiaérea de los buques británicos, se alejaron por seguridad. Los **M-5** entraron de S a N al estrecho, y atacaron con cañones y bombas una fragata F-21, (*Ardent*), alcanzándola. Luego de esquivar, en el escape, los misiles que aún lanzaba la maltrecha fragata, **regresaron** a GRA, a las 15:55.

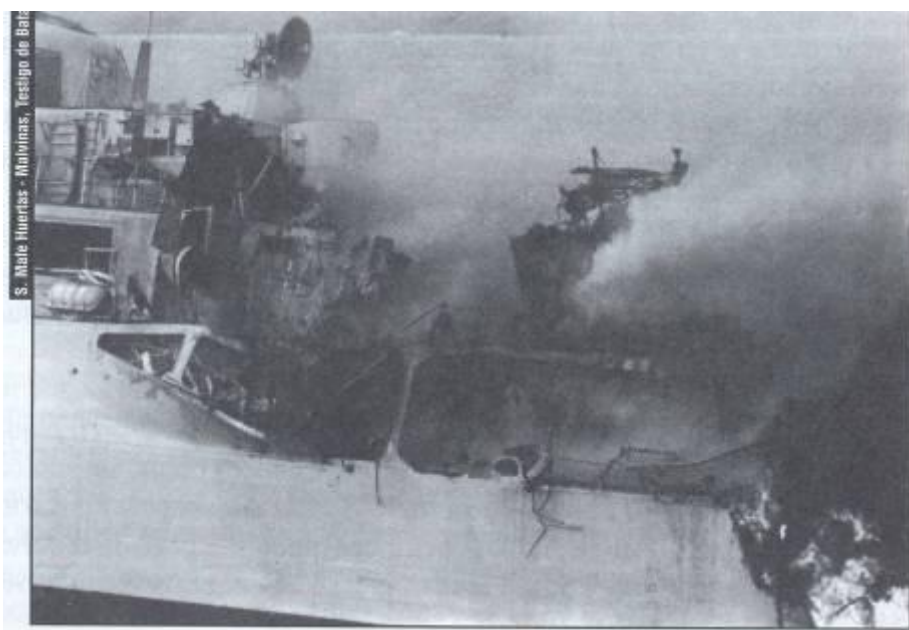
**Veamos el relato inglés (Libro AWSA, Royal Navy)**

*La Ardent fue atacada por un Skyhawk solitario, alrededor de las 12:55 hs, pero fue en el ataque de los Dagger del Grupo 6, alrededor de las 14:40,*

*que ella fue impactada por una bomba que destruyó el helicóptero Lynx (XZ-244) y demolió el techo del hangar, mientras que una segunda bomba, que no explotó, fue alojada en la popa. Con los fuegos provocados bajo control, fue ordenada dirigirse al NO, a fin de unirse a los otros buques, en el estrecho para protección.*



La Fragata HMS Ardent fue alcanzada sucesivamente por el Mula 1 (A4-B), los Cueca (MV) y los A4-Q. En la foto se puede apreciar la popa del buque destruida, envuelta en llamas y humo.



Vista en detalle de la zona de popa de la fragata Ardent.

**OF 1198**, Tres **M-5**, indicativo **RATON**, **armados** con una bomba MK 17.  
**Tripulación:** Cap Guillermo Donadille, My Gustavo Piuma, 1erTen Jorge Senn. **Despegaron** de SJU, a las 14:00 hs.

## **Relato del Cap Guillermo Donadille.**

*Debido a la demora en poner en marcha el N° 2, y a los fines de no alterar el horario de arribo sobre el OM, el jefe de la Ella RATON, cambió el orden de despegue con el jefe de la escuadrilla LAUCHA, (1erTen César Román). La navegación se cumplió casi normalmente, adoptándose un perfil de vuelo en forma de escalones descendentes hacia el objetivo, de manera que, unas 120 millas del lugar del ataque, la Ella estaba en vuelo rasante sobre el agua. Llegamos a las Islas Salvajes sólo con veinte segundos de atraso, con respecto a lo previsto. Las condiciones meteorológicas eran: nubes bajas con visibilidad reducida, a veces por lloviznas. Una vez que ingresamos en la Gran Malvina, se escuchó, proveniente del OCAT en vuelo, la información que había gran actividad de Harrier, en la desembocadura norte del estrecho de San Carlos.*

*Aproximadamente a un minuto de vuelo del estrecho, y con la Ella formada en línea, con una separación entre aviones de unos 200/300 metros, el N° 3 que estaba formado a la derecha, informó: "atento, tenemos un avión a la derecha". El suscripto, que se desempeñaba como N° 1, miró hacia la dirección indicada viendo a otro avión, a unos 1.000 m del N° 3 y volando en el mismo sentido, unos 300 m más alto.*

*En un principio me pareció el perfil de un A4-B. Un hecho que me llamó la atención fue que esta aeronave iba alcanzando la línea de frente formada por la Ella, por lo cual se deducía que llevaba una velocidad mayor a los 520 nudos que mantenían nuestros M-5. En ese mismo instante, el piloto inglés divisó al RATON 3, iniciando un brusco viraje hacia éste. Esa acción me permitió identificar al avión como un Harrier.*

*Inmediatamente, ordené eyectar las cargas externas y enfrentar al enemigo; el numeral tres tardó en reaccionar, de modo que reiteré la orden; posteriormente, éste (que era el 1erTen Senn) me dijo que el avión que él había visto era otro, que venía en una trayectoria a 90° de la nuestra, razón por la cual había demorado el viraje.*

*Ante lo difícil de la situación, comencé a hacer fuego con mis cañones tratando de distraer su atención, cuando lo tenía a unos 700 m. Esto hizo que el inglés abandonara al N° 3 y tratara de pasar por debajo y un poco adelante mío. Inmediatamente piqué mi avión, apuntando con la nariz a un punto por el cual debería pasar el avión de mi oponente, y mantuve apretado el disparador, mientras nos cruzábamos.*

*No pude advertir la trayectoria de los disparos por no tener munición trazante. Tampoco pude advertir impactos en el oponente, pues el cruce*

*fue muy fugaz, debido a las velocidades sumadas de los dos aviones, al estar de frente, a lo que se sumó la proximidad del suelo, que requirió de*

### Principales ataques del día 21 de mayo en el Estrecho San Carlos



*toda mi atención. Logré salir de la maniobra con mínima altura, (30/40 m). Al salir en viraje hacia la derecha, casi tuve que invertir mi avión, pues me crucé muy cerca con mi numeral tres, que había iniciado un viraje hacia el mismo lado que yo. Una vez finalizada esta maniobra, recibí el impacto de un misil inglés, que dejó a mi avión totalmente fuera de control, logrando eyectarme un instante antes de que éste colisione contra el suelo.*

*Durante el combate no pude ver la suerte que había corrido mi numeral dos (My Piuma).*

*Luego del descenso en paracaídas, si bien tenía ciertos trastornos de visión debido a la alta velocidad con que me había eyectado, pude caminar unos 25 Km hasta llegar hasta puerto Howard, luego de haber pasado una noche al aire libre.*

**OF 1199**, tres **M-5**, indicativo **LAUCHA**, **armados** con una bomba MK 17. **Tripulación:** My Luis Puga, 1erTen César Román, 1erTen Mario Callejos. **Despegaron** de SJU, a las 14:05. Entraron en el estrecho San Carlos y atacaron con dos bombas, (la del guía no se desprendió), y cañones, al *HMS Brilliant*, que operaba como CIC, mientras que el **Nº 3** atacó otra fragata, en las inmediaciones. **Arribaron** a las 16:40.



Una bomba lanzada por un Dagger estalla en el agua cerca del buque de asalto HMS Fearless en San Carlos.

## Cuarta oleada

Doce minutos más tarde se lanzó la cuarta y última oleada del día; ahora con los **A4-B** y **C**.

**OF 1201**, tres **A4 C**, indicativo **RASPÓN**. **Tripulación:** Cap Jorge Caffaratti, Ten Ricardo Lucero, el tercer avión no despegó por fallas técnicas; **armados** con una bomba MK 17 y cañones. **Despegaron** de SJU, a las 15:45. Su objetivo era el mismo que el de la Ella **CHOCLO**, cumplieron la navegación un minuto detrás de la misma. Sin detectar buque alguno, **regresaron** a las 17:45 hs

**OF N° 1202**, tres **A4-C**, indicativo **CHOCLO**, **tripulación:** Cap Jorge Pierini, 1er Ten Ernesto Ureta, Ten Daniel Méndez; **armados** con una bomba MK 17 y cañones. **Despegaron** de SJU, a las 16:00. Su objetivo material eran buques en el canal Coton, (52° 61' O), y zonas próximas. Se sobrevoló el lugar, sin detectar buque alguno. **Arribaron** a las 18:00 hs

**OF N° 1203**, cuatro **A4-B**, indicativo **MATE**, **tripulación:** Cap Carlos Varela (C-207), Ten Mario Roca (C-214), Ten Sergio Mayor (C-242), Alf Marcelo Moroni (C-212). **Despegaron** de GAL, a las 16:30, **armados** con una bomba MK 17 y cañones. Se dirigieron al estrecho San Carlos, y entraron por punta Correntada; ya con el crepúsculo y con poca visibilidad, regresaron, sin avistar ningún buque. **Arribaron** a GAL, a las 19:00 hs

## Los helicópteros en Malvinas

Cumplieron las siguientes misiones:

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCÓN**, **armado** con cuatro ametralladoras Browning 7,62 rnm, **misión** búsqueda y rescate. **Tripulación:** Ten Marcelo Pinto, Ten Héctor Ludueña, CP Alberto López, C1° Roberto López. **Despegó** de DWN, a las 10:00; **arribó** a las 10:30.

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **CÓNDOR**, **misión** reabastecimiento de la ROA. **Tripulación:** Ten Alejandro Vergara, Ten Saturnino Sánchez, CP Alberto López, C1° Roberto López y C1° Alberto Montaldo. **Despegó** de DWN, a las 17: 15; **arribó** a las 17:45 hs.

**Bell-212**, matrícula **H-85**, indicativo **TORDO**, **armado** con cuatro ametralladoras Browning 7,62 rnm, **misión** búsqueda y rescate. **Despegó** de DWN, a las 17:15, **aterrizando** a las 18:40 hs **Tripulación:** Ten Luis Longar, Ten Gustavo Brea, C1° Ernesto Palacios y CP Alberto Quiñónez. En este



vuelo, se concretó la primera misión de búsqueda y rescate exitosa del escuadrón de Helicópteros. En primer lugar, se encontró al avión Pucará del My Tomba; luego se ubicó el asiento y el paracaídas, prosiguiendo la búsqueda del piloto. Oscureció muy pronto porque estaba nublado, esto no impidió que se siguiera buscando. Una bengala les permitió encontrar el lugar en donde estaba el piloto. Regresaron, guiados por el radar de artillería, y en la aproximación final fueron ayudados por un círculo de linternas, que el personal mantenía encendidas, en la BAM Cóndor, para que pudieran aterrizar con alguna referencia.

### **Los reabastecedores**

Desde las 06:36 hasta las 18:25, dos **KC-130** cubrieron las necesidades de REV de los aviones de combate de la FAS:

**TC-69**, indicativo **PESA**. **Tripulación:** Vcom Luis Litrenta, Cap Guillermo Destéfanis, My Francisco Mensi, CP Juan Perón, CP Juan Tello, SAux Hugo González, SAux Vicente Reynoso, SAux Manuel Lombino. **Despegó** de PAL, 06:35; **arribó** a GAL ,13:25 hs. **Despegó** de GAL, 15:15; **arribó** a GAL, 18:15 hs en previsión de REV de Ellas, (4° oleada), al regreso.

**TC-70**, indicativo **TIGRE**. **Tripulación:** Vcom Rubén Cabanillas, My Adolfo Martínez, Vcom Adrián Speranza, SA Juan Ridzik, SP Juan Vottchevich, SA Roberto Pajón, SP Bernabé Plascencia, SP Roberto Caravaca **Despegó** de SCZ, 10:40; **arribó** a GAL, 13:20. **despegó** a las 14:00; **arribó** 18:30 hs.

### **Las salidas del Escuadrón Fénix**

El Escuadrón Fénix fue también una valiosa herramienta, para velar los ataques reales que lanzaba la FAS, exponiéndose a la detección y probable ataque de las armas del enemigo.

### **Salidas de diversión, retransmisión, exploración y reconocimiento:**

**OF 2136**, **HS-125**, matrícula **LV-ALW**, indicativo **RAYO**. **Tripulación:** Vcom César Torres, Ten Aníbal Poggi, Rubén Pérez. **Despegó** de CRY: 09:30 hs; **arribó** 14:00 hs.

**OF 2138**, dos **LR-35**, matrículas **T-21** y **T-24**, indicativo **PUA**. **Tripulación:** N° 1: Cap Miguel Arques, Cap Carlos Pane, Cap Marcelo Lotufo, Alf. Miguel

Cancrini. N° 2: Cap Narciso Juri, Ten Gustavo Cercedo, CI° Emilio Paigés, SP Ricardo Freijo, Jorge Mira. Nivel de vuelo 300. **Despegaron** de CRV a las 11:30 hs, a 51° 30' S y 63° 00' O, pasando por MLV: Descenso a nivel de vuelo 20. **Arribaron** a SCZ, a las 13:40 hs.

**OF 2139, LR-35A**, matrícula **LV-ONN** indicativo **PONCHO**. **Tripulación:** Cap Juan Martínez Villada, Ten Eduardo Casado, SAux José Cuscueta. Nivel de vuelo 300. **Despegó** de GRA, a las 11:30, a 54° 00' S y 61° 00' O; descenso con Rbo 70° a nivel de vuelo 20. **Arribó** a las 13:20 hs.

**OF 2140, LR-36A**, matriculado **LV-LOG**, indicativo **RAYO**. **Tripulación:** Vcom Rodolfo de la Colina, Ten Enrique Felice. **Despegó** de CRV, 13:30; **arribó** 17: 10 hs.

**OF 2141**, dos **LR-35 A**, indicativo **PUA**. **Tripulación N° 1:** My Ricardo González, Cap Ricardo Ceaglio. **N° 2:** lerTen Enrique Acosta, Alf Julián Redonda **Despegaron** de SJU, a las 13:45; **arribó** 15:20 hs.

**OF 2142, LR-35 A**, matrícula **T-22**, indicativo **PUA**. **Tripulación:** Cap Antonio Buirá, Ten Alfredo Caballero, CI° Alejandro López. **Despegaron** de GRA, a las 09:50; **arribó** a las 11:40. .

**OF 2143, LR-35A**. **Tripulación:** Cap Nicolás Benza, Cap Carlos Ronconi, CI° Juan Mothe. **Despegó** de GRA, a las 13:50, bajo el control del CIC GRA, para guía de Ella de **M-5**, en ayuda a la **misión 1193**. Arribó 15:40 hs.

**OF 2144, HS-125**, indicativo **RAYO I**. **Tripulación:** Vcom César Torres, Ten Aníbal Poggi, Rubén Pérez. **Despegó** de CRV, a las 15:42; **arribó** a las 19:09.

**OF 2145**, dos **LR-35 A**, matrículas **T-21** y **T-24**, indicativo **FUEGO**. **tripulación N° 1:** Cap Miguel Arques, Cap Carlos Pane, Cap Marcelo Lotufo, Alf Miguel Cancrini. **N° 2:** Cap Narciso Juri, Ten Gustavo Cercedo, CI° Emilio Paigés, SP Ricardo Freijó, Jorge Mira. **Despegaron** de SCZ, a las 16:20, pasaron por MLV; **arribaron** a CRV 18:20 hs.

**OF 2146, LR-35A**, matrícula **LV-ONN**, indicativo **PONCHO**. **Tripulación:** Cap Juan Martínez Villada, Ten Eduardo Casado, SAux José Cuscueta. **Despegó** de GRA, a las 16:05; **arribó** 18:05 hs.

**OF 2152, LR-35A**, matrícula **T-24**, indicativo **PÚA 1**. **Tripulación:** lerTen Eduardo Bianco, Cap Jacinto Despirre, CI° Dardo Rocha. **Despegó** de CRV, a las 21:20; **arribó** a las 24:00.

**LR-35 A**, matrícula **T-22**, indicativo **PÚA**. **Tripulación:** Cap Antonio Buirá, Ten Alfredo Caballero, C1° Alejandro López. **Despegó** de GRA, 21:25; **arribó** 23:35 hs.

### **La Artillería Antiaérea**

Al inicio de las actividades, surgió como novedad, una falla de cable en la batería Skyguard, por efecto del cañoneo naval. Fue imposible arreglarla, por falta de repuestos.

A las 05:00 y 07:00 hubo alarma roja. El enemigo orbitó en altura, pero no atacó; era una PAC que vigilaba. Con alegría, se recibió la novedad de que en Puerto Howard habían derribado un *Harrier*, y su piloto eyectado fue capturado

Al salir el sol, se vio el efecto del cañoneo sobre las instalaciones del aeródromo; el hangar, que tenía dentro a un Pucará, fue destruido por completo. El Fierro 7 tenía una esquirla, en el almacén cargador izquierdo.

### **El balance del día**

#### **Efectividad de los sistemas de armas empleados**

##### **Sistema A-4B**

|                       |    |
|-----------------------|----|
| - Salidas previstas   | 20 |
| - No salieron por TEC | 2  |
| - Derribado           | 0  |
| - Regresaron          | 18 |

##### **Sistema A-4C**

|                       |    |
|-----------------------|----|
| - Salidas previstas   | 14 |
| - No salieron por TEC | 5  |
| - Derribados          | 2  |
| - Regresaron          | 7  |

##### **Sistema M-5**

|                     |    |
|---------------------|----|
| - Salidas previstas | 23 |
|---------------------|----|

- No salieron por TEC 2
- Derribados 5
- Regresaron 16

### **Sistema M-III**

- Salidas previstas 6
- No salieron por TEC
- Derribados
- Regresaron 6

### **Sistema Pucará**

- Salidas ordenadas 4
- No salieron por TEC
- No salieron por  
Sit. Oper. Terr.
- Derribados 2
- Regresaron 2

### **Disponibilidad de medios remanentes (Aviones de combate de la FAS)**

- Dotación anterior 47 aviones
- Derribados 7 aviones
- Saldo disponible 40 aviones
- Pérdidas 15 aviones

### **Daños estimados al enemigo**

La evaluación, que a esta altura de los acontecimientos, se hacía en base a la información disponible era:

- *Sea Harrier*:

- Un *Sea Harrier* derribado, (piloto prisionero)
- Un *Sea Harrier* derribado, (por cañones AAe, piloto recuperado, confirmado parcialmente por UK)

- *Fragatas:*

- Una fragata hundida, (la *HMS Ardent* que, luego de arder parte de la tarde y toda la noche, se hundiría al día siguiente).
- Fragata tipo 21, *Argonaut, Antrim, Brillant*, averiadas de consideración.
- Dos fragatas, *Broadsword* y *Alacrity*, levemente averiadas.

## Sábado 22 de mayo

### La meteorología

Una zona frontal, orientada N / S, en las provincias de Santa Cruz y Chubut, cubrió con nubosidad baja y nieve la línea de la costa continental, afectando los aeródromos de despliegue de la FAS.

En el área Malvinas, se presentó poco nuboso en las primeras horas, buena visibilidad, con vientos moderados y débiles del sector O. A última hora de la tarde, disminución del techo y aumento de la nubosidad con precipitaciones aisladas.

Relato de uno de los protagonistas de la misión **OF 1198** (Derribo de aviones Mirage del día 21)

Luego de la eyección exitosa del My Piuma, éste realizó una dolorosa marcha a pie, que relata así:

*...Ocho horas antes creía que me moría; estaba amaneciendo y ahora tenía la certeza que iba a seguir viviendo.*

*Me había propuesto llegar este día a un refugio*

*Me encontraba subiendo una pendiente, serían aproximadamente las 14:00, (veinticuatro horas después de mi eyección), cuando me desbarranco y caigo con todos los elementos de supervivencia esparciéndose a lo largo de mi trayectoria de descenso.*

*Había perdido la noción del tiempo, había extraviado el reloj. Decido que, por cada caída debía rezar dos rosarios y luego incorporarme.*

*Me dio resultado, cincuenta o sesenta minutos después estaba frente a un alambrado de cinco hilos que rodeaba el puesto de un establecimiento lanero.*

*Este pequeño refugio estaba en el medio de varios potreros, tres o cuatro, cuyas tranqueras se encontraban del otro lado y ya no tenía fuerzas para rodearlas. Me recosté con el torso sobre el alambrado y comencé a balancearme hasta perder el equilibrio y caer del otro lado.*

*La casa era de chapa, con una puerta de madera, tenía un ancho de dos metros por tres de alto; al abrir observé que la mitad del piso estaba cubierto de abundante lana, hice un mullido colchón, me recosté y dormí profundamente.*

*Me desperté y enseguida comencé a ordenar todos los elementos de supervivencia, las bengalas diurnas las coloqué a la derecha de la puerta, las nocturnas a la izquierda; tomé dos calmantes y entre las botellas que había en el refugio busqué la más limpia, recuerdo que en su etiqueta decía Queen Drink (El trago de la Reina).*

*Sobre una de las paredes del refugio efectué siete marcas paralelas, taché la primera pensando que llegado el séptimo día iniciaría la marcha hacia Puerto Howard, que yo creía que estaba aproximadamente a cinco kilómetros del lugar de mi caída.*

*Cuando estaba intentando cortar los cordones de la bota de mi pie, escucho el ruido característico de las palas de un helicóptero, qué emoción!; podía afirmar que sentía los latidos de mi corazón.*

*Rápidamente tomé una bengala diurna y arrastrándome llegué al borde del cerro. Allí abajo vi un helicóptero, pero no distinguía muy bien si era británico o argentino. En uno de sus giros alcanzo a distinguir la escarapela argentina y lanzo la bengala, un humo anaranjado cubrió la colina.*

*El helicóptero se posa a metros de distancia y saltan de él dos suboficiales con una camilla y un capitán del Ejército Argentino, que constituían un grupo comando de rescate.*

*Ya en el helicóptero, el comandante de aeronave, 1erTen Marcelo Jorge Pinto me pregunta si había visto a otro oficial eyectado. Inmediatamente le contesto que sí, que me llevara hasta los restos de mi avión donde resultaría más fácil ubicarme.*

*Minutos más tarde recuperamos al 1erTen Jorge Senn, compañero de misión y luego de un emotivo abrazo, nos dirigimos a puerto Howard.*

*Al llegar el helicóptero aterrizó en un pequeño potrero, ahí recogió al 1erTen de la RAF D. Jeff Clover (piloto inglés derribado horas antes), que habiendo sido rescatado del agua, fue llevado a una sala de primeros auxilios.*

*La odisea que precede nuestro traslado a Darwin es otra historia. El cruce*

*del canal San Carlos fue realizado en pleno combate, no sólo teníamos a los buques enemigos a la vista, sino también aviones amigos y enemigos, hasta la satisfacción de ver un buque inglés en llamas, pero siempre con la preocupación que nos podían derribar.*

*Sobre las islas comenzaba el crepúsculo y lentamente nos acercábamos al pequeño poblado de DWN. Finalmente aterrizamos y nos trasladaron al hospital de campaña, no sin antes presenciar el ataque de una sección de Harrier y el derribo de uno de ellos.*

*Después de dos días fui examinado por un médico. Me colocaron suero y me inyectaron morfina. Cuando desperté no sabía cuánto tiempo había transcurrido.*

## **El accionar enemigo**

Aprovechando el mal tiempo sobre el continente, que demoró el accionar de la FAS sobre la cabecera de playa, el enemigo británico:

-Consolidó las posiciones en la cabecera de playa y aceleró el desembarco de los 3.000 hombres y pertrechos indispensables. (Cifras obtenidas del libro *No pic-nic*)

-Efectuó ROF sobre el estrecho: una sección de *Harrier*, (R. Frederiksen y M. Hale del *Hermes*), atacó a las 08:23 y averiaron al guardacostas GC-83, (PNA), *Río Iguazú*, que transportaba dos obuses de 105 mm para DWN, obligándolo a varar en la costa N del seno Choiseul, con un muerto y dos heridos. El fallecido en este ataque, fue un suboficial de Prefectura Naval, alcanzado en el pecho por un proyectil, mientras se encontraba con la ametralladora repeliendo el ataque. Según se comentó ese día, otro tripulante, tomando la ametralladora averió uno de los aviones atacantes. Fueron recuperados cinco heridos, un cadáver, el resto de la tripulación, un cañón y municiones.

-Hostigó con ataques aéreos, rasante a la pista de BAM Cóndor, (14:28 hs), sin datos. Se estimó un *Sea Harrier* averiado, por AAe.

## **Relato del Ten Gustavo Brea**

*Los ataques fueron en vuelo rasante, con lanzamiento de Chaff. El personal del escuadrón Helicópteros de la BAM Cóndor con ametralladoras 12,70 mm emplazadas en el jardín de invierno de la vivienda que ocupa-*



*ban, efectuaron ráfagas sobre el numeral de la sección atacante observándose la precisión de los disparos.*

### **Relato del My Oscar Pose Ortíz de Rozas**

*La ROA avisó que entraban hacia la BAM Cóndor aviones enemigos. Los tripulantes del escuadrón Helicópteros cumplían turno en dos ametralladoras 12,70 mm y dos 7,62 mm, que eran repuestos de los helicópteros y estaban emplazadas en el fondo de la casa donde descansaban desde el día 2 de mayo de 1982.*

*El 1erTen Manuel Fernández estaba a cargo en esa oportunidad. Vi aparecer un Harrier, sobre el canal, en vuelo bajo. Debido al fuerte viento de frente, venía a muy baja velocidad terrestre. Con total serenidad, el 1erTeniente, refirió el blanco y ordenó fuego libre. El avión quedó envuelto en proyectiles trazantes, inclinó sus planos a la derecha. Todo el mundo continuó disparando. Lo seguí observando con mis prismáticos, y lo vi desaparecer, en franco descenso, detrás de la pista aún inclinado. Me quedé unos segundos esperando oír o ver la explosión; no fue así, y ordené un vuelo con un helicóptero para reconocer el lugar, seguro de que había sido derribado, pero no fue localizado.*

### **La conducción superior argentina**

Aparte de otras medidas de carácter militar, tal como la previsión del empleo aerotransportado de nuestra reserva estratégica terrestre, se planificó una acción conjunta, (ARA / FAA), para el ataque a la cabecera de playa. La tarea principal para la FAA era el *ataque a objetivos terrestres*, en puerto San Carlos y puerto Sussex, mientras que al CANA, se adjudicaron OM terrestres y navales, en establecimiento San Carlos. Las tareas adjudicadas a la FAA, fueron ordenadas de inmediato a la FAS.

### **La FAS**

Comenzó a planificar, durante la noche del 21 / 22 mayo, las operaciones de ataque a objetivos terrestres, (AOT), con sus consiguientes de apoyo (cobertura - REV - diversión - control aerotático).

Tenía que superar tres obstáculos principales:

- 1) El mal tiempo reinante en el continente y en las áreas de REV: que, si bien no ofrecía mayores obstáculos a la partida, penalizaba seriamente la recuperación de los aviones.
- 2) El agotamiento y desgaste sufrido por las unidades de combate, el día anterior, a causa del tremendo esfuerzo operativo y técnico realizado.
- 3) La ausencia de OCAA en el área de los OM terrestres.

### **Las salidas de diversión en la madrugada**

**OF 2151, LR-35**, matrícula **T-21**, indicativo **PUA**. **Tripulación 1er vuelo:** Vcom Rodolfo De La Colina, Ten Enrique Felice, CP Eduardo Lagger. **Tripulación 2° vuelo:** V com Rodolfo De La Colina, Ten Enrique Felice, C1° Emilio Paigés. **Despegó** de CRV: a las 00:05; **arribó** 02:35. **Despegó** a las 21: 10; **arribó** a las 23: 10. Esta misión provocó la salida de una PAC, de *Sea Harrier*, que se dirigió a interceptarla.

**OF 2153, LR-35**, matrícula **T-24**, indicativo **PUA III**. **Tripulación:** Cap Miguel Arques, Ten Gustavo Cercedo, Cap Marcelo Lotufo. **Despegó** de CRV: a las 02:50, pasando por MLV; **arribó** 05:30.

**OF 2154, LR-35**, indicativo **FENIX**. **Tripulación:** My Ricardo González, Cap Ricardo Ceaglio. **Despegó** de SJU, a las 05:30; **arribó** a las 07:20.

**OF 2156, LR-35**, matrícula **LV-ONN**, indicativo **POTRO**. **Tripulación:** Cap Juan Martínez Villada, Ten Eduardo Casado, SAux José Cuscueta. **Despegó** de GRA, a las 05:35; **arribó** 06:55.

**OF 2161, LR-35**, indicativo **CARDO**. **Tripulación:** Vcom Rodolfo De La Colina, Ten Eduardo Felice. **Despegó** de CRV: a las 21: 10; **arribó** a las 23:10.

**OF 2164, LR-35**, indicativo **SOL**. **Tripulación:** 1er Ten Edgardo Acosta, Alf Juan Redonda. **Despegó** de SJU, a las 22:41; **arribó** a las 23:59.

**OF 2169, LR-35**, matrícula **T-24**, indicativo **NARDO**. **Tripulación:** Cap Miguel Arques, Ten Gustavo Cercedo, C1° Dardo Rocha, Cap Marcelo Lotufo, 1er Ten Miguel Bonaz, Carlos Ojeda. **Despegó** de CRV: a las 18:30; **arribó** a las 20:55 hs

**LR-35**, matrícula **T-23**. **Tripulación:** Cap Carlos Ronconi, Cap Nicolás Benza, C1° Juan Mothe. **Despegó** de GRA, a las 03: 15; **arribó** a las 05:15.

**LR-35**, matrícula **T-22**. **Tripulación:** Cap Antonio Buirá, Ten Alfredo Caballero, C1° Alejandro López. **Despegó** de GRA, a las 13:40; **arribó** 14:45. **Despegó** a las 14:50; **arribó** 15:55 hs.

### **Las salidas de combate**

A partir del mediodía, la FAS puso en ejecución las siguientes salidas de combate:

**OF 1204**, cuatro **A-4C**, indicativo **LEON**. **Tripulación:** Cap Mario Cafaratti, Ten Jorge Bono, 1er Ten Ernesto Ureta, Alf Carlos Codrington. **Despegaron** de SJU, a las 14:40. Llegaron al estrecho San Carlos, con muy malas condiciones meteorológicas, las que se agravaron, reduciendo la visibilidad. Además, la falta de un OCAA en la zona del objetivo y de señalización de la propia tropa, anularon toda posibilidad de ataque, al puerto de San Carlos. El guía suspendió la misión y, al regresar, próximos a cruzar el estrecho, observaron un buque en su costa E, (bahía Punta Peña Blanca o Rincón de San Martín). No fue atacado, por haber sido avistado en una posición relativa: exigía un viraje que demoraba el ataque, por lo cual dieron potencia a pleno, y salieron del alcance de sus armas. Luego del aterrizaje, se enteraron que se trataba de un buque argentino, varado, debido a un ataque de una fragata inglesa. **Arribaron** a SJU, a las 17:20 hs

**OF 1207**, seis **A-4B**, con indicativo **CHISPA**, **misión:** apoyo de fuego directo. **Tripulación:** Cap Carlos Varela y 1er Ten Héctor Sánchez, 1er Ten Oscar Berrier, Ten Luis Cervera, Ten Mario Roca, Ten Sergio Mayor. Regresaron por distintos problemas técnicos los cuatro últimos. **Despegaron** de GAL, a las 15:15 hs, OM Pto Sussex. Luego del REV siguieron sólo dos aviones. La sección llegó por instrumentos al OM, y efectuaron el lanzamiento, sin resultados comprobados. En el regreso, avistaron dos fragatas, a unos 500 m de la costa y a dos helicópteros *Sea King*. **Arribaron** a las 18:15 hs.

Simultáneamente a estas salidas AOT, los **Mirage III**, efectuaron salidas de cobertura.

**OF 1208**, dos **M-III**, indicativo **PITÓN**. **Tripulación:** My José Sánchez, Cap Marcos Czerwinsky. **Despegaron** de GAL, a las 14:42, orbitaron MLV: nivel de vuelo 400 sin poder enlazar con el CIC MLV: **Arribaron** a las 16:03 hs

**OF 1209**, dos **M-III**, indicativo **COBRA**. **Tripulación:** Cap Jorge Huck, Cap Guillermo Ballesteros. **Despegaron** de GAL, a las 15:45. Estuvieron en

el área MLV, a las 16:15, a nivel de vuelo 400, nuevamente sin enlace CIC / OCAT. **Arribaron** a las 17:22 hs

### **Otras salidas de apoyo operativo**

Para REV dos **KC-130**:

**TC-70** indicativo **DURO**, **tripulación**: Vcom Rubén Cabanillas, My Adolfo Martínez, Vcom Adrián Speranza, SA Juan Ridzik, SP Juan Votchevitch, SA Roberto Pajón, SP Bemabé Plascencia, SP Roberto Caravaca. **Despegó** de SCZ, a las 14:05. **Arribó** a CRV, a las 18:05.

**TC-69**, Indicativo **CACHO**, **tripulación**: V com Luis Litrenta, Cap Guillermo Destefanis, My Francisco Mensi, CP Juan Perón, CP Juan Tello, SAux Hugo González, SAux Vicente Reynoso, SAux Manuel Lombino. **Despegó** de GAL, a las 13:05. **Arribó** a las 19:05.

**De retransmisor**: OCAT - E Y R / Diversión. **Tripulación**: My Medina, Ten Poggi, Alf Mariani, SP Acosta, Vcom César Torres. **Despegó** de CRV, a las 14:19, a zona operativa en 51° 30' S / 64° 00' O. **Arribó** a las 18:15 hs. Espera nivel de vuelo 330.

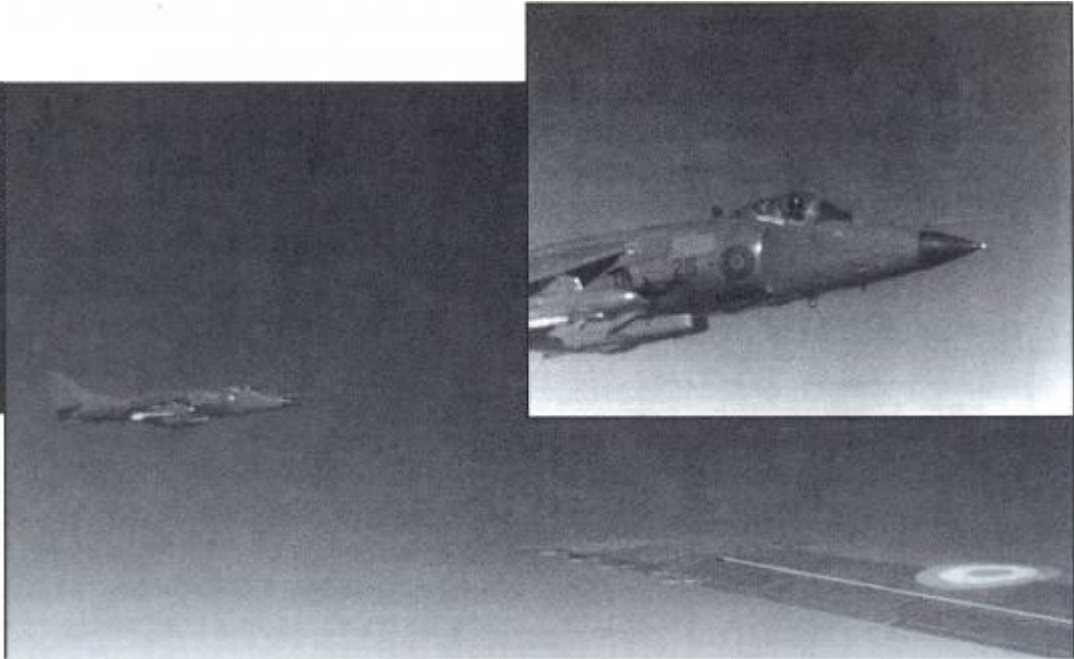
### **Exploración y reconocimiento**

**B-707**, matrícula **TC-92** indicativo **TRONCO**, **Tripulación**: Vcom Otto Ritondale., My Walter Barbero, SP Armando Rosales, CP Jorge Amengual, SM Oscar Vignolo, CP Amaldo R. Allende, C1° Luis Enríquez. **Despegó** de EZE, a las 06:30. **Arribó** a PAL, a las 16:20. En el parte de novedades significativas del CAE, se informa que fue atacado por misiles en posición 3164 S Y 3043 O. sin daños.

**F-27**, matrícula **T-43**, indicativo **BOLSA II**. **Tripulación** Cap Hugo Olmos, Cap Armando Valverde, C1° Guillermo Lamas, CP Anselmo Abasto. **Despegó** de CRV, a las 08:20; **arribó** 12:00 hs. **Despegó** a las 14:40; **arribó** 17:40 hs.

**F-27**, matrícula **T-41**, indicativo **PACÚ**. **Tripulación**: My Mario Núñez, Cap Julio Mirgone, CP Eduardo Docters, C1° Eduardo Batista. **Despegó** de CRV a las 14:00; **arribó** a las 17:30 hs.

**F-27**, matrícula **TC-78**, indicativo **TITÁN I**. **Tripulación**: Vcom Juan Rivarola, My Juan Rodríguez, C1° Orlando Domínguez, SAux Alfredo Albertengo. **Despegó** de TRE, a las 08:30; **arribó** a CRV 12:00 hs. **Despegó** de CRV a las 14:50; **arribó** a TRE, a las 17:00.



Avión Harrier formándole a un B-707 argentino en misión de exploración lejana, sobre el atlántico y en actitud intimidatoria, durante el mes de abril.

**C-500**, matrícula **LV-MZG**, indicativo **CASERO II**. **Tripulación:** Alf Vicente Collerone. **Despegó** de PAL, a las 07:33; **arribó** 13:10.

**C-500**, matrícula **LQ-MRM**, indicativo **CASERO III**. **Tripulación:** Ppal. Concrini. **Despegó** de PAL, a las 13:45; **arribó** 19:35.

**DHC-6**, matrícula **T-82**, indicativo **PACÚ III**. **Despegó** de CRV: a las 10:30; **arribó** 14:00.

**IA-58**, matrícula **A-558**, indicativo **PACÚ II**. **Despegó** de CRV a las 09:48; **arribó** 11:58.

**OF 120. TS-60**, matrícula **LV-MDM**, indicativo **PLATINO I**. **Tripulación:** Alf Eduardo La Torre, Alf Claudio Gervai, CP Mario Juárez. **Despegó** de SCZ, a las 09:24; **arribó** 12:33.

**OF 121. G-II**, matrícula **T-119**, indicativo **PLATINO II**. **Tripulación:** Vcom Genaro Sciola, 1erTen Luis Martínez Chávez, CP Luis González. **Despegó** de SCZ, a las 15:20; **arribó** 17:40.

**TS-60**, matrícula **LV-MDE**, indicativos **LANGOSTA I, II, III**. Por Mje 2128, se informó tres misiones voladas, totalizando 3 h 40 min

**F-27**, matrícula **T-44**, indicativo **TITÁN**. **Despegó** de EPO, a las 15:00; **arribó** 17:50.

**AC-690**, indicativo **KRILL**. Por Mensaje 6588 se informó de dos vuelos. 1° vuelo **despegó** de TRE, a las 10:00; **arribó** 12:05. **Despegó** a las 15:00; **arribó** 17:05 hs.

### **Ecós de helicópteros en el continente**

A las 21:30, el CIC CRV informó que tenía tres ecos desconocidos en el radial 180. Estimó eran helicópteros. Se ordenó el despegue de un **IA-58**, (A-558). **Tripulación:** Ten Miguel Filipanics - AD de origen. **1° Vuelo: Despegó** a las 22:03, de CRV; **arribó** a las 22:37. **2° vuelo despegó** a las 23:41; **arribó** a las 00:26, (23 de mayo). El Ten Filipanics informó que, al verlo, apagaron sus luces de posición. Por esta detección, entraron en alarma roja todos los AADD FAS, ordenándose el oscurecimiento en TRE y CRV: Ante la desaparición de los ecos, se levantó la alarma a las 23:00 hs.

### **Relato del 1er Ten Horacio Bosich**

*Luego del despegue del IA-58, e informar haber avistado a los helicópteros, se le ordenó realizar fuego de cañones contra los mismos. Se ordenó el oscurecimiento de CRV y el despegue de un avión M-III, con el cual me encontraba en alerta: la orden fue destruir los helicópteros con un misil MATRA 530 IR Y cañones de 30 mm.*

*El radar de tierra me guió hacia los blancos, hasta que hice contacto con el propio radar de abordó. Luego de realizar el enganche me dispuse a disparar pero no lo hice porque quería estar seguro sobre la naturaleza del blanco. Traté de hacer contacto visual pero fue imposible. Fui guiado luego en cuatro o cinco oportunidades hasta nuevos blancos pero sin éxito. La operación se realizó a 1.000 pies aproximadamente sobre un terreno con elevaciones lo que me imposibilitaba en muchos casos saber mi altura real. Cuando me encontraba en final de aterrizaje con mínimo combustible se apagaron las luces de la pista por alarma roja y tuve que realizar un nuevo circuito.*

## Los helicópteros en Malvinas

Cumplieron ese día las siguientes misiones:

**Bell-212**, matrícula **H-85**, indicativo **PATO**, **armado** con cuatro ametralladoras Browning 7,62 mm, **misión** búsqueda y rescate. **Tripulación:** Ten Saturnino Sánchez, Ten Alejandro Vergara, CP Horacio Carmona, y CP Sergio Quiñónez. **Despegó** de DWN, a las 13:45 hs; **arribó** a las 15:00. Nuevamente **despegó** a las 16:00; **arribó** a las 17:00 hs

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCÓN**. **Tripulación:** Ten Marcelo Pinto (P), Ten Héctor Ludueña, CP Alberto López, y C1° Roberto López, Médico 1er Ten Carlos Beranek. **Despegó** de DWN, hacia Puerto Howard, a las 11:30. **Arribó** a DWN a las 14:00. En este vuelo, se recuperaron los pilotos que se habían eyectado de sus aviones, alcanzados por el fuego enemigo: My Piuma, 1er Ten Senn, el piloto inglés Mike Glover y el My Donadille.

**CH-47 C**, matrícula **H-93**. **Tripulación:** 1er Ten Horacio Giagischia, 1er Ten Julio Brower, CP Raúl Fernández., CP Rubén Lavorato, C1° Mario Vera, CP Atilio Pistoni. **Despegó** de DWN, a las 15:30; **arribó** a MLV, 16:30.

### Relato del 1er Ten Héctor Ludueña:

*Se recibió la orden de ir a recuperar un piloto eyectado, (no se sabía el nombre), presumiblemente caído en la isla Gran Malvina, en proximidades de puerto Howard. En dicho lugar debía subir un sargento del Ejército Argentino, quien había visto caer un avión. Se llegó al lugar, subió el sargento e indicó el lugar, (rumbo aproximado 270°), no pudiendo precisar con exactitud la distancia. Luego de recorrer 2/3 Km se comenzó a observar restos de avión y en una misma línea una pequeña casa tipo refugio. En el mencionado refugio se encontró al My Gustavo Piuma en estado de shock. El médico de la tripulación procedió a revisarlo y lo embarcó en el helicóptero. El My Piuma trató de decir algo a la tripulación, pero debido a su estado y la situación que se vivía en ese momento (PAC en la vertical) no se hacía entender. Se escuchó en la frecuencia 121.5 un llamado Bell 212 que fue interrumpido debido a presencia de una PAC. Posteriormente, se volvió a escuchar dicho llamado, y a unos 1.000 metros del refugio, se encontró a otro piloto eyectado de M-5, (1er Ten Senn), en buenas condiciones físicas. Subió al helicóptero. Se emprendió el regreso a Howard para descenso del Sgto que había hecho de guía. Se nos consultó la posibilidad de trasladar a un piloto inglés derribado y en poder de tropas del Ejército Argentino en Howard. Dicho pedido fue aceptado. Se trataba del Fl Lt Glover, de la RAF, que había sido derribado momentos antes, por un Blow Pipe de la Ca Cdo 601 siendo trasladado a DWN.*

## **Domingo 23 de mayo**

### **La meteorología al amanecer**

En el AD MLV; los techos de nubes eran bajos, el viento SO aumentó de 10 a 25 Km, Y la presencia de otra capa superior de nubes, a 2.500 m. En DWN había neblina.

En el continente: nubosidad baja, post frontal, viento del NO, de moderados a fuertes.

### **Puente aéreo**

**C-130**, matrícula **TC-66**, indicativo **MARTE**. **Tripulación:** My Walter Véliz, Cap Cristóbal Villegas, My Jorge Valdecantos, SA Sergio Tulián, SA Roberto Puig, CP Jorge Contigiani y CP Nicolás Segovia, IerTen médico José A Schmidt. **Despegó** de CRV; 00:15 rumbo a la BAM MLV; con 15.000 Kg de carga y cuarenta pax. **Arribó** a MLV; a las 04:00. **Despegó** a las 04:18. Llevaba, entre otra carga, a treinta heridos, cuatro de ellos graves. **Arribó** a CRV; a las 06:30.

**C-130**, matrícula **TC-66**. **Tripulación:** My Julio Domínguez, Vcom Roberto Regueiro, Com Roberto Mela., SP Juan Reynoso, SAux Rodolfo Godoy, CP Oscar Gardenal, SAux Miguel De Robles. **Despegó** de CRV; a las 22:35. Luego de sobrevolar la pista de Puerto Argentino dos veces, no pudo aterrizar y regresó al continente; **arribó** a GAL, a las 05:00 del 24 de mayo.

### **El carguero *Monsumen***

A las 08:27, tres helicópteros enemigos localizaron y atacaron al carguero, que navegaba entre Puerto Argentino y Puerto Fox, en proximidades de la isla Bouganville, quien se internó en áreas con algas, que trabaron sus hélices y timón, para eludir la acción enemiga. Fue remolcado al día siguiente a Goose Green, donde quedó en manos argentinas, hasta el 29 de mayo, día en que cayó DWN. Su carga fue recuperada; el saldo de esta acción fue un herido grave.



## La actividad enemiga

En el tercer día de la cabecera de playa, el enemigo volcó todos sus esfuerzos en la consolidación de la misma, mediante construcción de defensas y todo tipo de refuerzos, en material y personal, sin ser molestados por las fuerzas terrestres, ubicadas, ya en magnitud, en sus inmediaciones. El jefe británico de la FFFT, Gral Julián Thompson, había establecido su comando en San Carlos.

El Grupo de Batalla inglés se encontraba desplegado alrededor de las islas, con sus buques alejados hacia el E, piquetes radar al N de la isla Gran Malvina, (*Coventry - Broadsword*), y varias fragatas en el estrecho San Carlos, en protección antiaérea a la cabecera de playa. Aparentemente, el Grupo de Submarinos efectuó tareas de alerta temprana, (antiaérea), ubicándose próximos a nuestras BAM continentales, especialmente GRA y GAL, en superficie.

Se detectaron en el día cincuenta y ocho salidas, (veintinueve PAC), con un esfuerzo máximo de cinco simultáneas, que realizaron ataques a objetivos terrestres, y salidas de reconocimiento fotográfico (RFO).

10:30 hs dos *Sea Harrier GR 3*, del *Hermes*. Tripulación: (RAF) .Flt Lt Morgan y Flt Lt Leeming. Atacaron cuatro helicópteros del EA, volaron sobre el agua, próximos a Pto Fox, (tres PUMAS y un Agusta), destruyendo tres, en Shag Cove House (relato inglés completo en Pág 130/ libro AWSA).

11:00 hs un *Sea Harrier*, sobrevoló alto BAM MLV en ROE

11:00 hs dos *Sea Harrier GR 3*, bombardearon y cañonearon la BAM Cóndor. Un *GR 3*, aparentemente, fue averiado por cañón antiaéreo. Este día, Inglaterra confirmó un *SH* destruido "en accidente" del despegue. Piloto: Lt Cdr Batt (ZA-192).

13:15 hs dos *GR 3*, bombardearon Puerto Howard.

13:55 hs dos *GR 3*, bombardearon BAM MLV, sin precisión ni daños.

16:30 hs y 17:25 hs dos *GR 3*, atacaron pista de estación aeronaval Calderón. Averiaron una casa *kelper* en cercanías.

20:30 hs un *GR 3*, lanzó una bomba que cayó en el mar, en proximidades de Puerto Argentino, a 7/8 Km de la costa.

## La actividad propia

El Comando de la FAS había planificado, durante la noche, las misiones destinadas nuevamente, a ataque a ON, en el estrecho San Carlos, con sus correspondientes salidas de diversión y E Y R. Desde temprano, se puso en ejecución la planificación:

### Primera oleada

**OF 1205**, tres **M-5**, indicativo **PUMA**, **armados** con una bomba MK 17. **Tripulación:** Cap Amilcar Cimatti, 1er Ten Jorge Ratti, Cap Carlos Rodhe. No lograron completar reunión con **LR**, (T-23), por condiciones meteorológicas adversas y poca luz. **Despegaron** de GRA, a las 08:45. **Arribaron** a las 10:15.

**OF 1206**, tres **M-5**, indicativo **POTRO**, **armados** igual que los anteriores. **Tripulación:** Cap Carlos Moreno, Ten Ricardo Volponi, Cap Higinio Robles. Al igual que la anterior, no lograron completar la misión. **Despegaron** de GRA, a las 08:45. **Arribaron** a las 10:15.

**OF 1207**, tres **A-4B**, indicativo **LANZA**, **armados** igual que los anteriores. **Tripulación:** 1er Ten Mariano Velasco (C-221), Ten Fernando Robledo (C-215), Alf Jorge Barrionuevo (C-226). El guía regresó por fallas en el generador, el 2 y el 3 se unieron; a 20 MN del OM, a la Ella **TEJO**. **Despegaron** de GAL, a las 09:05. **Arribaron** a las 11:05.

**OF 1208**, tres **A-4B**, indicativo **TEJO**, **armados** igual que los anteriores. **Tripulación:** 1er Ten Alberto Filippini, (C-214), Cap Jorge Bergamaschi, (C-231), (se volvió a cuarenta y tres minutos de vuelo, por falla trasvase combustible), Ten Vicente Autiero (C-244). A esta Ella, se le unió la sección **LANZA**. **Despegaron** de GAL, a las 09:05. Llegaron a la zona del ON, a las 10:02, no encontraron el blanco y regresaron. **Arribaron** a las 11:02.

De la primera oleada no se produjo ningún ataque.

### Segunda oleada

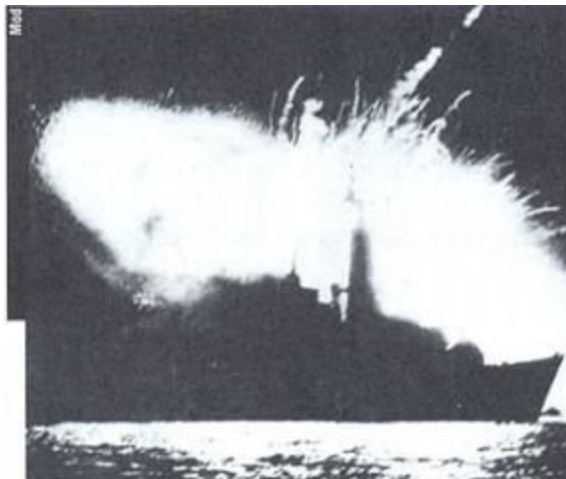
**OF 1210**, tres **A-4B**, indicativo **TRUENO**, **armados** con una bomba MK 17. **Tripulación:** Cap Hugo Palaver, Alf Hugo Gómez, (C-240), 1er Ten Luciano Guadagnini, (C-242). Falló el avión del guía; y el 2 y el 3 se unieron, desde el despegue, a la Ella **NENE**. **Despegaron** de GAL, a las 12:00; **arribaron** a las 15:30.

**OF 1211**, tres **A-4B**, indicativo **NENE**, armados igual que los anteriores. **Despegaron** de GAL, a las 12:00 hs. **Tripulación:** Cap Marcos Carballo, (C-228), 1erTen Carlos Rinke, (C-239), 1erTen Carlos Cachón. (Se cayó desde la escalera, al subir a su cabina, sufriendo una lesión en su pierna; no salió). Al unírsele los **TRUENO**, esta Ella, (cuatro **A-4B**), quedó constituida por: Cap Marcos Carballo, Alf Rugo Gómez, 1erTen Luciano Guadagnini, Ten Carlos Rinke. No encontraron al **KC-130** en el punto preestablecido, porque le habían dado las coordenadas equivocadas al reabastecedor. Lo ubicaron a 150 km del punto de reunión, siguieron al objetivo e ingresaron al estrecho desde el S. Encontraron un helicóptero *Lynx*, lateral bahía San Carlos, frente a su entrada. Recibieron fuego AAe de dos fragatas, (*Antelope* y *Broadsword*), se internaron en viraje, al N de la isla Soledad, para regresar con rumbo O, por el brazo N. El numeral 3 perdió de vista al guía, por ello debieron separarse en secciones. Un momento antes de lanzar su bomba, el Cap Carballo fue alcanzado por una explosión, bajo el ala derecha de su avión, provocada, de acuerdo a la mayoría de las versiones inglesas, por un misil lanzado desde tierra. Abortó el ataque, con la intención de eyectarse, pero al notar que aún tenía dominio de los comandos del avión, decidió regresar a su base. Recibió, sobre *Goose Green*, un nuevo ataque inglés, mientras un misil, lanzado desde tierra, pasaba muy cerca de su cabina.

El Alf Gómez continuó el ataque y alcanzó a la fragata clase 21 *Antelope*, con una bomba MK 17, de 1.000 lb, que no explotó. El 3 y el 4 también atacaron a la *Antelope*.

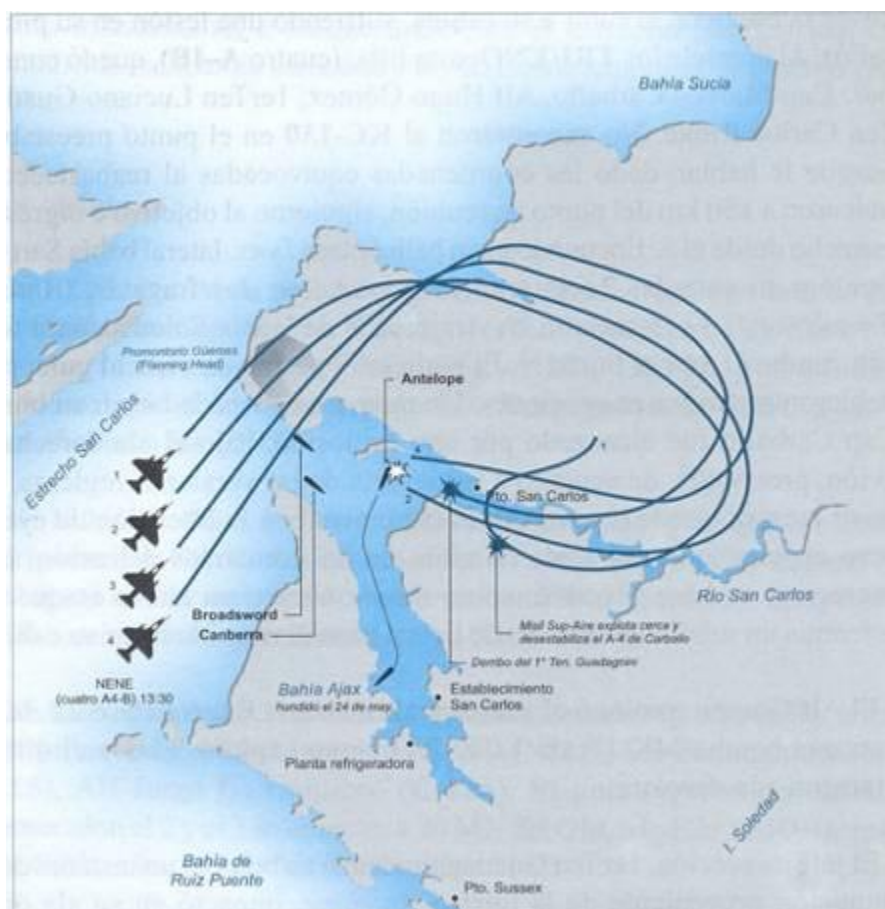
El jefe de sección, 1erTen Guadagnini lanzó su bomba; un instante después, munición proveniente de la misma *Antelope*, impactó en su ala derecha.

Pareció que iba a estrellarse en el agua, pero en un supremo esfuerzo del piloto, el avión se enderezó y se estrelló contra el mástil de la fragata. Cuando ésta aún estaba bamboleando por el impacto, entró en su casco la bomba lanzada por el 1erTen Guadagnini, que, junto con la del Alf Gómez, provocarían su hundimiento cuando intentaban desactivarla, estallando durante la noche y partiéndose en dos, en la mañana del día 24.



Fotografía tomada desde la costa de la Bahía Ajax la noche del 23 de mayo en el momento de la explosión de una de las bombas alojadas en el interior de la Fragata *Antelope*.

## Ataque de la Ella NENE a la HMS Antelope 23 de mayo, 13:30 hs



El N° 4 evadió la nube de misiles; en su escape sobrevoló a un buque que, apreció, era el *Canberra*, además de visualizar ocho buques dentro de la bahía. **Arribaron** a GAL, (1, 2 Y 4), individualmente a las 15:30 hs.

**OF 1212, tres A-4C, indicativo PLATA, armados** con tres BR. **Tripulación:** Alf Gerardo Isaac, 1erTen José Vázquez, 1erTen Ornar Castillo. **Despegaron** de SJU, a las 11:30. No encontraron al KC-130, debido al error en las coordenadas dadas al reabastecedor, (mencionado anteriormente), debiendo regresar a SJU. **Arribaron** a las 13:30.

**OF 1213, tres A-4C, indicativo ORO, armados** igual que los anteriores. **Tripulación:** Cap Eduardo Almoño, Alf Guillermo Martínez, Ten Daniel Paredi. **Despegaron** de SJU, a las 11:30. El guía abortó el despegue. Los restantes no encontraron al reabastecedor. **Arribaron** a las 13:30 hs.

**OF 1214, tres M-5, indicativo DAGA, en misión** ataque aire superficie,

**armados** con una bomba MK 17. **Tripulación:** Cap Amilcar Cimatti, 1erTen Jorge Ratti, Cap Carlos Rodhe. **Despegaron** de GRA, a las 14:20. El guía regresó por pérdida de combustible, cuando aún iba en ascenso. El ON debía encontrarse al N del estrecho San Carlos. Al arribar a la zona, no visualizaron ningún blanco; se cruzaron peligrosamente con otra sección de **Mirage** provenientes de SJU. Informaron al retransmisor la ausencia de blancos. El **DAGA 1** hizo enlace con los **PUÑAL**, que venían cinco minutos detrás, y escuchó cuando el **PUÑAL 2** le avisó al **1** que los interceptaba una PAC; instantes después el **1** informó del posible derribo del **2**. Durante el regreso, y ya próximos a GRA, el **DAGA 1** acompañó al **PUÑAL 1** hasta el aterrizaje. **Arribaron** a las 16:20 hs.

**OF 1215**, tres **M-5**, indicativo **PUÑAL**, **armados** igual que los anteriores. **Tripulación:** My Carlos Martínez, Ten Ricardo Volponi, Cap Carlos Moreno **Despegaron** de GRA, a las 14:20. El **N° 3** no decoló por falla. Los dos restantes llegaron a la zona del blanco, no encontraron el ON, regresaron y fueron interceptados por una PAC, (Lt Cdr Andy Auld y Lt Martin Hale). Rasante, (noventa pies), sobre isla Borbón, (Pebble Island), eyectaron cargas y escaparon, por no contar con combustible y armamento adecuado, para enfrentarlos en misión aire-aire. El **N° 2**, Ten Héctor Volponi, fue alcanzado por un *Sidewinder AIM - 9L* del Lt Hale, (ZA-194), y derribado sin eyección, en la bahía Horseshoe. Sus restos cayeron en el lado O de bahía Elefante, dos millas al N de isla Calderón y fueron recuperados, (**OF 2532**) desde



Ultima secuencia del hundimiento de la fragata Antelope la mañana del 24.

Estación Aeronaval Calderón, en una urna, el día 29 de mayo. El My Martínez, gracias a su posición más avanzada y mayor velocidad, logró tomar distancia, eyectó tanques y regresó al continente. **Arribó** a GRA, a las 16:20 hs.

**OF 1216**, tres **M-5**, indicativo **CORAL**, **armados** con dos BRP. **Tripulación:** Cap Norberto Dimeglio, Ten Gustavo Aguirre, 1erTen César Román. **Despegaron** de SJU, a las 14:20, atacaron OT, a la salida se cruzaron con la sección **DAGA**, con riesgo de colisión. Recibieron intenso fuego antiaéreo. Escucharon derribo del **PUÑAL 2**. **Arribaron** a las 17:00 hs.

### **Salidas de cobertura**

En horas de la tarde, los M-III cumplieron dos salidas de cobertura, sobre Malvinas:

**OF 1218**, dos **M-III**, matrículas **I-016** e **I-005** indicativos **DARDO**, **armados** con misiles. **Tripulación:** My José Sánchez, 1erTen Marcelo Puig. **Despegaron** de GAL, a las 14:24. **Arribaron** a las 15:47 hs.

**OF 1219**, dos **M-III**, matrículas **I-017** e **I-014**, indicativo **FLECHA**. **Tripulación:** Cap Guillermo Ballesteros, Cap Marcos Czerwinski. **Despegaron** de GAL, a las 14:30. **Arribaron** a las 16:20 hs.

### **Salidas de exploración y reconocimiento, diversión y retransmisor**

**OF 2125**, **LR-35**, matrícula **LV-ONN**, indicativo **LORO**. **Misión:** E y R visual. **Tripulación:** Cap Juan Martínez Villada, Ten Eduardo Casado, SAux José Cuzcueta. **Despegó** de GRA, a las 08:10; **arribó** a las 09:20 hs.

**OF 2162**, **LR-35A**, matrícula **T-24**, indicativo **PÚA**. **Misión:** detección electrónica. **Tripulación:** 1erTen Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera, Emilio Paigés. **Despegó** de CRV: a las 00:30, pasó por MLV: al N del canal San Carlos, detectaron una PAC. **Arribó** a las 02:35 hs.

**OF 2163**, **LR-35**, matrícula **T-21**, indicativo **FENIX**. **Misión:** diversión: **Tripulación 1er vuelo:** Cap Rafael González Osterode, Ten Gustavo Cercedo. **Despegó** de CRV a la 01:10; **arribó** a las 03:30 hs. **Tripulación 2º vuelo:** Cap Miguel Arques, Cap Carlos Pane, C1º Dardo Rocha, Cap Marcelo Lotufo. **Despegó** de CRV: a las 07:20; **arribó** 09:20.

**OF 2166**, **LR-35**, indicativo **LUNA**. **Tripulación:** My Ricardo González,

Cap Ricardo Ceaglio. **Despegó** de SJU, a las 23:50 del día, por MLV: **Arribó** a la 01:30 hs del 23.

**OF 2178, HS-125**, indicativo **RAYO 1**. **Tripulación:** Ten Poggi, Alf Mariani, Vcom César Torres, My Amando Medina, SP Acosta. **Misión:** retransmisor y OCAT. **Despegó** de CRV a las 09:41, hacia 51° 30' S /64° 00' O. Interceptada por PAC, **arribó** a las 15:12 hs.

**OF 2181, LR-25**, matrícula **LV-MBP**, indicativo **NIDO**. **Tripulación:** Cap Carlos Pane, Alf Pignato. **Despegó** de CRV a las 14:37, hacia 49° 15' S /60° 30' O, a nivel de vuelo 350; descubrió una PAC - nivel de vuelo 140 con rumbo 260° a 30 MN. **Arribó** a las 16: 12 hs, después de pasar por OM.

**OF 2182, LR-35A**, matrícula **T-24**, indicativo **LORO**. **Tripulación:** 1er Ten Eduardo Bianco, Ten Enrique Felice, Eduardo Lager, Ricardo Freijó. **Misión:** relevamiento aerofotográfico. **Despegó** de CRV a las 14:00 hacia 49° 27' S / 60 ° 51' O, nivel de vuelo 300. **Arribó** a las 16:40 hs.

**OF 2183, dos LR-35A**, matrículas **T-23** y **LV-OFU**, indicativo **NARDO**. **Misión:** diversión. **Tripulación T-23:** Cap Nicolás Benza, Cap Carlos Ronconi, C1° Juan Mothe. **Despegó** de GRA, 14:20; **arribó** 16:20 hs. **Tripulación LV-OFU:** Cap Miguel Arques, Ten Gustavo Cercedo, Luis Princich. **Despegó** de CRV 14:30, pasando por MLV y **arribó** 17:00 hs.

**OF 2184, LR-35A**, indicativo **ÑANDÚ**. **Tripulación:** My Ricardo González, Cap Ricardo Ceaglio. **Misión:** diversión. **Despegó** de SJU, a las 14:00, hacia 49° 49' S / 61° 10' O, a nivel de vuelo 310, y hacia 50° 05' S / 60° 30' O. **Arribó** 16:00 hs.

**OF 2185, LR-35 A**, indicativo **CONDE**, **Tripulación:** 1er Ten Edgardo Acosta, Alf Juan Redonda. **Misión:** diversión. **Despegó** de SJU, a las 14:20, hacia 50° 00' S /61 ° 18' O, a nivel de vuelo 330, y hacia 50° 17' S /60° 42' O. **Arribó** 15:54 hs.

**OF 2186, LR-35A**, matrícula **T-22**, indicativo **FUEGO**. **Tripulación:** Cap Antonio Buira, Ten Alfredo Caballero, C1° Alejandro López. **Misión:** diversión. **Despegó** de GRA, a las 14:25, hacia 50° 09' S /61° 29' O, a nivel de vuelo 350, y hacia 50° 25' S /60° 48' O. **Arribó** 15:30 hs.

**OF 2190, LR-36**, matrícula **LV-LOG**, indicativo **RAYO**. **Tripulación:** Vcom Rodolfo De la Colina, Cap Jacinto Despierre, C1° Emilio Paigés. **Misión:** E y R visual. **Despegó** de CRV a las 13:05; **arribó** a las 18:20.

**OF 2194, LR-35A**, indicativo **ÑANDÚ**. **Tripulación:** My Ricardo González,

Cap Ricardo Ceaglio. **Misión:** diversión. **Despegó** de SJU, a las 16:40, hacia 50° 00' S / 61° 18' O. **Arribó** 18:45.

**LR-35 A**, indicativo **CONDE**. **Tripulación:** Ten Edgardo Acosta, Alf Juan Redonda. **Misión:** diversión. **Despegó** de SJU, a las 16:50; **arribó** 18:40 hs.

**LR-35**, matrícula **T-23**. **Tripulación:** Cap Nicolás Benza, Cap Carlos Ronconi, C1° Juan Mothe. **Despegó** de GRA, a las 08:40; **arribó** 10:10.

**F-27**, matrícula **T-43**, indicativo **BOLSA II**. **Tripulación:** Cap Hugo Olmos, Cap Armando Valverde, C1° Guillermo Lamas, CP Anselmo Abasto. **Despegó** de CRV 09:00; **arribó** a 12:25. **Despegó** a las 14:40; **arribó** 16:00.

**F-27**, matrícula **T-41**, indicativo **PACÚ**. **Tripulación:** My Mario Núñez, Cap Julio Mirgone, CP Eduardo Docters, C1° Eduardo Batista. **Despegó** de CRV a las 13:50; **arribó** 17:10.

**F-27**, matrícula **TC-78**, indicativo **TITÁN 1**. **Tripulación:** Vcom Juan Rodríguez, Vcom Juan Rivarola., C1° Rubén Domínguez., Saux Alfredo Albertengo. **Despegó** de TRE 08:45; **arribó** a CRV a las 12:15. **Despegó** a las 14:45; **arribó** a TRE, a las 17: 15.

**F-27**, matrícula **T-44**, indicativo **TITÁN**. **Tripulación:** Vcom Héctor Vanden, My Ramón Díaz, CP Misael Lombardo, SA Mauricio Ceballos. **Despegó** de EPO, a las 08:00; **arribó** a VIE, a las 11:30. **Despegó** 12:20; **arribó** a EPO, 15:00.

**B-707**, matrícula **TC-92**, indicativo **TRONCO**. **Tripulación:** Vcom Joaquín Argüelles, Vcom José Baroni, SP Andrés Hustey, SP José Ramos, SM Adolfo Recalde. **Despegó** de EZE 06:30; **arribó** a PAL 17:00.

**C-500**, matrícula **LV-LZR**, indicativo **CASERO IV**. **Tripulación:** Alf Mercante. **Despegó** de PAL, a las 07:29. **Arribó** a las 13:30.

**LR-25**, matrícula **LV-OEL**, indicativo **CASERO V**. **Tripulación:** Alf Pignato. **Despegó** de PAL, a las 13:08. **Arribó** a las 19:16.

**DHC-6**, matrícula **T-82**, indicativo **PACÚ III**. **Despegó** de CRV a las 10:35. **Arribó** a las 13:45.

**IA-58**, matrícula A-540, indicativo **PACÚ II**. **Despegó** de CRV 09:10, **arribó** 10:30. **Despegó CRV** a las 11:20; **arribó** 13:30.

**AC-69T**, indicativo **KRILL**. **Despegó** de TRE 10:00; **arribó** 12:05. **Despegó**



15:00; **arribó** a las 17:00 hs.

**OF 122, TS-60**, matrícula **LV-MDM**, indicativo **PLATINO I**. **Tripulación:** Alf Walter Muelas, Alf Claudio Gervai, CP Mario Juárez. **Despegó** de SCZ, 09:20, **arribó** a las 12:09 hs.

**OF 123, G-II**, matrícula **T-119**, indicativo **PLATINO II**. **Tripulación:** Cap Mario Campagnucci, Cap Guillermo Fornés, C1° Luis González. **Despegó** de SCZ, a las 15:00; **arribó** a las 17:15 hs.

Tres N, matrículas **LV-MDE, LV-MEG y LV-MII**, indicativos **LANGOSTA 1,2,3**. Por Mje se informó de tres misiones, con un total de 6 h 15 m voladas. **LANGOSTA 1 despegó** de GAL, 08:45; **arribó** a las 11:05 hs. **LANGOSTA 2 despegó** de GAL, a las 12:30; **arribó** a las 14:50 hs. **LANGOSTA 3 despegó** de GAL, 15:45; **arribó** a las 18:45.

#### **Salidas de reabastecedor:**

**KC-130**, matrícula **TC-69**, indicativo **PARÍS**. **Tripulación:** Vcom Luis Litrenta, Cap Guillermo Destefanis, SAux Manuel Lombino, My Francisco Mensi, CP Juan Perón, CP Juan Tello, SAux Hugo González, SAux Vicente Reynoso. **Despegó** de SCZ, a las 08:56, PCRA (52° 00' S / 66° 00' O). **Arribó** a GRA, 17:55.

**KC-130**, matrícula **TC-70**, indicativo **ROMA**. **Tripulación:** Vcom Rubén Cabanillas, My Adolfo Martínez, Vcom Adrián Speranza, SA Juan Ridzik, SP Juan Vottchevith, SA Roberto Pajón, SP Roberto Caravaca, SP Bernabé Plascencia. **Despegó** de SCZ, a las 11:05. PCRA (55°00 / 59°00); **arribó** a GAL, 14:25 hs. **Despegó** 14:50, a PCRA (53°40' S / 64° 00' O); **arribó** a GAL, 18:30 hs.

Ambos **KC-130** reabastecieron a las siguientes Ellas: **NENE, TRUENO, ORO, PLATA, TÁBANO** (A-4Q de ARA), **LANZA** y **TEJO**.

#### **La actividad de la aviación embarcada**

La aviación embarcada, operando siempre desde su base en tierra, realizó los siguientes vuelos:

Tres A-4Q, (de cinco previstos). Indicativo **TÁBANO**. Despegaron de GRA, a las 12:38 hs, reabastecieron en el **KC-130, PARÍS**. Se dirigieron hacia el puerto San Carlos, allí recibieron intenso fuego de AAe. Regresaron a GRA,

donde, al salirse de la pista, (por viento cruzado), se eyectó el CC Carlos Zubizarreta, que falleció; su avión fue recuperado.

### **Relato del My Oliva**

*El avión accidentado, con sus bombas armadas, obstruía la operación en la pista. Para su puesta en servicio debían desactivarse las bombas y para esta tarea se presentó voluntariamente un mecánico armero de FAA, logrando el objetivo con el riesgo de su vida.*

NOTA: el suboficial de la FAA referido, era el SA Miranda, de la VII Brigada Aérea, quien ya anteriormente, (03 de mayo), había desarmado la bomba alojada en el buque Formosa, y el 13 de junio, desarmó una espoleta activada accidentalmente, mientras se configuraba un M-5.

### **La actividad aérea en el CATOM**

Fue la siguiente:

Desde BAM Cóndor operaron dos **IA-58**:

A-531. My Carlos Tomba - sobre Puerto Howard A-511. Cap Jorge Benítez  
- ídem

El CATOM ordenó el repliegue de oficiales, (pilotos de Pucará), de BAM Cóndor a BAM MLV Allí fueron el Cap Roberto Vila, Ten Héctor Furios, Alf José Pontecorvo y Alf Carlos Díaz. Los tres últimos serían evacuados a CRV al día siguiente.

También en un helicóptero **CH-47**, llegaron a BAM MLV, el My Gustavo Piuma y el 1er Ten Senn, (derribados en bahía Calderón), y el piloto inglés Lt Glover, (derribado en puerto Howard), quienes serían evacuados al continente, al día siguiente.

### **Los helicópteros en Malvinas**

**BELL-212**, matrícula **H-83**. **Tripulación**: Ten Alejandro Vergara, Ten Saturnino Sánchez, CP Alberto López, C1º Roberto López. **Despegó** de DWN, a las 09:15; **arribó** 12:30. **Despegó** 16:30; **arribó** a DWN 18:00 hs.

**BELL-212**, matrícula **H-85**. **Tripulación 1er y 3er vuelo**: Ten Luis Longar, Ten Gustavo Brea, C1º Ernesto Palacios, CP Eulogio Gómez. **Tripulación**

**2° vuelo:** Ten Marcelo Pinto, Ten Ricardo Ludueña, C1° Ernesto Palacios, CP Eulogio Gómez. **1° vuelo despegó** de DWN a las 10:00; **arribó** a las 11:00. **2° vuelo despegó** 12:00; arribó 12:40. **3° vuelo despegó** 15:00; **arribó** a las 15:40 hs.

**CH-47**, matrícula **H-93**. **Tripulación 1° vuelo:** Ten Horacio Giagischia. 1er Ten Julio Brower, CP Raúl Fernández., CP Rubén Lavorato. C1° Mario Vera. **Tripulación 2° vuelo:** 1er Ten Manuel Fernández., 1er Ten Antonio Grifol, CP Atilio Pistoni., SAux Antonio Álvarez., C1° Mario Vera. **1° vuelo despegó** de MLV 13:00; **arribó** a DWN, 13:50. **2° vuelo despegó** 17:05; **arribó** a MLV 17:50 hs.

Se llevó a cabo el rescate de naufragos de la patrullera Río Iguazú, (un muerto cinco heridos), se recuperó un cañón y se trasladaron a DWN cincuenta hombres, del RI 12.

**CH-47**, matrícula **H-91**. **Tripulación:** My Oscar Pose, 1er Ten Alberto Beltrame, SAux Orlando Ruiz, CP Rubén Lavorato., CP Hugo Herrera, SA Juan Cantón. **Despegó** de DWN 17:00. **Arribó** a MLV a las 17:30 hs, donde quedó basado por orden del Brig Luis Castellano. Se evacuó de la BAM CÓNDOR a personal de **Pucará**, al My Piuma y al Ten Glover, (RAF), ambos eyectados y heridos. Durante el vuelo se cruzaron con tres *Harrier*, volando rasante.

### **Relato del Ten Alejandro Vergara**

*El día 23 de mayo, se recibió la orden de ir a recuperar, a la isla Gran Malvina, a un piloto eyectado de M-5, (presumiblemente el 1er Ten Héctor Luna), derribado el día anterior. Se recibe el dato por medio de una persona que habló por radio-teléfono a Malvinas, informando que se trataba de un piloto argentino.*

*Esa mañana, se despegó rumbo a la isla Gran Malvina, con rumbo aproximado 290°. Al llegar al estrecho de San Carlos, se pudo observar a una fragata incendiándose. Al cruzar el estrecho se recibió por VHF la información de un POA, ubicado al N de la BAM Cóndor, que había una PAC en nuestra zona de vuelo. Ejecutamos la aproximación a un pequeño establecimiento, y abandonamos el helicóptero con turbinas en marcha. El 1er Ten Sánchez cayó al agua, en una pequeña zanja, al realizar la PAC un vuelo en nuestra vertical; aparentemente no nos habían visto y se alejaron, procedimos a cortar motores y dirigimos a la casa.*

*Encontramos todo en orden y sin indicios de que hubiera alguien. Al salir vimos a la distancia los Harrier, como si realizaran la entrada final al*

*circuito de tiro escuela. Luego, al regresar al mediodía lo entendimos, habían realizado circuito de tiro escuela y atacado a cuatro helicópteros de Ejército, (un Agusta y tres Puma), quedando inutilizados en tierra los Puma. Al continuar con la búsqueda, seguimos el contorno O de la isla Gran Malvina, apareciendo luego por bahía Fox, cruzamos el estrecho de San Carlos y llegamos a la BAM Cóndor sin ningún resultado positivo y prácticamente sin combustible. Dimos el informe a Inteligencia y nos retiramos a almorzar.*

*Recibimos nuevamente la orden de continuar con la búsqueda. Se invirtió el orden de los pilotos, (piloto: Ten Sánchez, y copiloto Ten Vergara), el resto de la tripulación se mantuvo igual y en el mismo helicóptero.*

*Se cruza el estrecho de San Carlos, la fragata continuaba humeando y luego de volar varios minutos en la isla Gran Malvina, divisamos, en la parte superior de un cerro, los restos de un Dagger y buscamos en una zona más al N, donde habíamos estado por la mañana. Tuvimos que cruzar un cordón montañoso bastante alto, y se pudo apreciar entonces, del otro lado, unas casas. Hacia ese lugar nos dirigimos, aterrizamos y le preguntamos a los lugareños, contestándonos que en una de esas casas se encontraba un piloto argentino herido. Nos dirigimos hacia la casa. Nos recibió un señor, haciéndonos pasar nos llevó a un dormitorio, donde se encontraba acostado el 1erTen Luna; al vernos se sorprendió, porque no pensaba que una tripulación de helicópteros lo estuviera buscando.*

*El 1erTen Fernando Miranda, médico que integraba la tripulación, lo revisó, luego lo ayudó a incorporarse y nos dirigimos al helicóptero. Se encontraba herido en una pierna y en un brazo.*

## **La Artillería Antiaérea**

Era el día del soldado aeronáutico. Se recibió un mensaje del Comandante en Jefe de la FAA, brigadier general Basilio Lami Dozo, dirigido a ellos. El mayor Maiorano dio lectura al mismo, en una simple y afectuosa reunión. Se tenía una actitud, en cierta forma, paternalista hacia el personal de tropa; eran jóvenes de dieciocho a diecinueve años, que se comportaban como profesionales, corriendo todos los riesgos de la guerra, lejos de la familia, mientras, otros de su clase, sólo leían la batalla en los diarios o la veían por televisión. Se estaba consciente, entre los oficiales y suboficiales, de que serán ciudadanos distintos; habrán tenido, si la suerte los acompañaba, una experiencia única que los haría distinguirse de sus pares. Se los protegió contra la sensación de aislamiento que daba la isla, de desconexión con lo querido, conocido y extrañado. El festejo no fue largo, mejor lo celebraron los soldados que se hallaban en el continente; las necesidades del

servicio en el frente no lo permitían.

A las 14:00, atacaron cuatro aviones *Harrier*, haciendo fuego sólo dos. En la aproximación fueron precedidos por los otros dos, que se alejaron luego de acercarse al objetivo, en procura de confundir a la defensa y hacer dudosos los ecos de los radares.

A las 20:30 dos *Harrier* realizaron un bombardeo, sin mayor convicción.

Dos bombas cayeron sobre el mar; otra, explotó en la proximidad de la cabecera E.

Nota curiosa fue que los aviones encendieron los faros al realizar el lanzamiento.

### Otros acontecimientos del día

Se constituyó la Central de Operaciones Conjuntas, (**CEOPECON**), cuya jefatura la ejercían el Gral Div García, el CAIte Lombardo y el Brig My Conrado Weber. Su asiento era en CRV

En horas de la tarde, nuestro sistema de vigilancia electrónica, (radar SCZ), detectó ecos de tres helicópteros, que desde el mar se acercaban al continente, lo que hizo presumir la posibilidad de una infiltración enemiga. Se tomaron las siguientes medidas:

- Despegaron dos **IA-58** armados con cañones, (otros dos quedaron en alerta, misma configuración).
- Se requirieron refuerzos terrestres a Ejército, sobre BAM SCZ.
- Se alertó a nuestra AAe.
- **M-III**, indicativo **OMBU**. **Tripulación:** My Sánchez, **despegó** de GAL, a 16:33, para interceptar eco no identificado, a 62 MN de GAL, radial 107. Nivel de vuelo 280 grados. Velocidad 240 nudos; no encontró el móvil y regresó. **Arribó**, a las 17: 19 hs.

### Balance del día

Este día arrojó los siguientes resultados:

|                       |    |
|-----------------------|----|
| Salidas previstas     | 51 |
| Llegaron al ON        | 7  |
| No encontraron el ON  | 11 |
| Suspendidas por orden | 4  |

|                              |    |
|------------------------------|----|
| Suspendidas por meteorología | 12 |
| Suspendidas por TEC          | 10 |
| Suspendidas por fallas REV   | 5  |
| Derribados                   | 2  |

Daños al enemigo La *HMS Antelope* hundiéndose  
Un piloto, (1er Ten Luna), recuperado por el escuadrón de Helicópteros.

## Lunes 24 de mayo

### La meteorología en el TOAS

En Malvinas amaneció con nubosidad baja y quebrada, y tendencia a niebla.

En el continente, nubosidad alta, quebrada, estratiforme y techos altos; ligeras precipitaciones en Tierra del Fuego. Vientos regulares 20 / 35 nudos En síntesis: apta para poder atacar.

### Ataque aéreo a BAM Malvinas

A las 09:35 hs se produjo el primer ataque del día a BAM MLV por parte del *Hermes* y su *Escuadrón 800*.

Dos *Sea Harrier*, (N Thomas y M Blisset), aparecieron por el NE y lanzaron, sin acercarse a distancia de tiro de nuestra AAe, en *toss bombing*, bombas de fragmentación con espoletas de explosión aérea. Su finalidad era distraer a nuestra AAe.

Inmediatamente, en vuelo rasante, atacaron desde el NO dos *GR 3* (RAF) Y cada uno lanzó tres bombas de 1.000 lb retardadas por paracaídas, una afectó la pista y los *Sea Harrier* escaparon. Las defensas de AAe no tuvieron tiempo de apuntar.

A los veinte segundos de este ataque y en medio de las explosiones pasaron otros dos *GR 3* (RAF), desde el oeste y lanzaron también bombas BRP, pero en esta ocasión nuestra AAe tuvo tiempo: un *Harrier* había sido evidentemente averiado y posiblemente derribado. (La marina inglesa reconoce un accidente en el portaaviones el día 23, en el que falleció el Lt Cdr G Batt, en el ZA-192, que *explotó* luego del despegue.)

Estos ataques y otros similares, que se produjeron a las 12:50 y 14:55 hs, (desde gran altura), dejaron averiada la pista durante seis horas y dañaron en tierra un **IA-58** y un **MB-329**.

## La FAS

La FAS evaluó la defensa antiaérea enemiga, en las proximidades de la cabecera de playa de San Carlos, y la aceptabilidad del ataque a los OT en la misma. Estas y otras consideraciones produjeron la resolución de batir los buques de desembarco (AON).

Comenzaron las acciones entonces, operando en el brazo y bahía de San Carlos contra OONN, preferentemente buques de desembarco o transporte de tropas.

### Salidas de ataque

**OF 1223**, tres **A-4B**, indicativo **CHISPA**, **armados** con una bomba MK 17. **Despegaron** de GAL a las 09:10. **Tripulación 1**: Ten Oscar Berrier (C-212), se volvió porque cayeron sus bombas al mar al conectar panel de armamento, luego del REV. **Arribó** a GAL 11:00 hs. **2**: Alf Marcelo Moroni (C-226). **3**: Ten Luis Cervera (C-215). **Arribaron** 12: 10 hs.

**OF 1224**, tres **A-4B**, indicativo **NENE**, **armados** con una bomba MK 17. **Tripulación 1**: Vcom Manuel Mariel (C-214); **2**: Ten Mario Roca, (C-237); **3**: 1erTen Héctor Sánchez (C-204). **Despegaron** de GAL a las 09:11 Luego del REV (con **MADRID 1**) siguieron los cinco aviones al mando del **NENE 1**. Ingresaron a la Ba Hospital (10:15 hs) donde encontraron los ON atacando: los **NENE** a un buque clase **TIGER** y los **CHISPA** a un buque de asalto. El N° 2 apreció que era el *Sir Galahad*, arrojando una bomba MK 17 que no explotó; y el N° 3 sobre el *Sir Lancelot*, o un LCU. Todos **regresaron** a GAL 12: 10 hs. En el pasaje sobre los buques, recibieron nutrido fuego de cañones y misiles.

**OF 1225**, cuatro **M-5**, indicativo **AZUL**, **armados** con una bomba MK 17. **Tripulación**: Cap Horacio Mir González, Ten Juan Bernhardt, Cap Carlos Maffeis, Cap Rafael Robles. **Despegaron** de GRA a las 10:00. Llegaron a bahía San Carlos y atacaron (11:02 hs) un buque de gran tamaño *Sir Bedivere* lanzando todas sus bombas, (que aparentemente no explotaron). Fueron interceptados en vuelo rasante en el estrecho San Carlos por un *Sea Harrier* que tiró con cañones al **3** y **4**, sin impactar. Recibieron nutrido fuego AAe en la zona de los ON. **Arribaron** a las 12:00 hs. N° **2** y **3** con impactos.

**OF 1227**, tres **M-5**, indicativo **PLATA**, **armados** con dos BRP. **Tripulación**: Cap Jorge Dellepiane, 1erTen Carlos Musso, Ten Mario Callejo. **Despegaron** de SJU a las 10:20 hs. Llegaron al estrecho San Carlos, (había dos PAC), y se dirigieron al brazo San Carlos (11:07). Había intenso fuego AAe desde buques y desde tierra. Esquivaron y sobrepasaron los ON sin mayor puntería. Algunas



bombas cayeron en la costa, sobre depósitos de combustible. La Ella regresó sin ser interceptada; arribó a las 13:00 hs.

**OF 1228**, tres **M-5**, indicativo **ORO**, armados con dos BRP. **Tripulación:** Cap Raúl Díaz, My Luis Puga, Ten Carlos Castillo. **Despegaron** de SJU a las 10:24. Esta Ella; que seguía de cerca a la **PLATA**, fue interceptada aproximadamente a las 11:04 hs, por una PAC al N del estrecho San Carlos, sobre bahía Elefante. Detectados por la *Broadsword*, la PAC, (Lt Cdr Andy Auld, Lt Dave Smith del Sqdn. 800), los interceptó y Auld disparó dos AIM-9L que impactaron en el Cap Díaz y My Puga quienes se eyectaron y fueron recuperados, mientras que el misil de Smith impactó en el Dagger del Ten Castillo, quien, sin eyectarse, se estrelló sobre el terreno. (Libro AWSA pág. 137 /138).

### **Relato del Cap Raúl Díaz**

*El escuadrón de M-5, desplegado en SJU había perdido tres aviones el 21 de mayo, pero los tripulantes habían logrado felizmente eyectarse siendo recuperados al día siguiente.*

*Esto demostraba que atacar el lugar del desembarco sería cada vez más peligroso, los ingleses fortificaban su posición saturando la zona con elementos de defensa aérea.*

*La FAS seguía tratando de neutralizar las actividades de desembarco iniciadas el 21 de mayo. Como los días anteriores, el 24 de mayo se impartió la orden de ataque en masa, con la finalidad de sobrepasar la capacidad de la defensa británica.*

*Mi escuadrón recibió dos OF, la 1227 y la 1228. La misión: atacar la zona de desembarco, ya sea a los objetivos navales o al material bélico acumulado en el puerto San Carlos.*

*Ante el análisis de la situación táctica, se decidió enviar a la primera Ella con la tarea de atacar el brazo N, donde había menor actividad enemiga. El S de la bahía San Carlos sería atacada por la Ella formada por mí como jefe, el Ten Carlos Castillo como numeral 2 y el My Luis Puga como numeral 3; nuestro indicativo era ORO y la configuración dos bombas de 250 Kg BRP Y municiones de 30 mm.*

*La primera Ella planificó su ataque partiendo de un sobrevuelo rasante de la isla Gran Malvina.*

*Mi Ella desistió de imitarlos, porque deberíamos hacer un viraje muy exigido dentro del canal para alcanzar el rumbo de ataque, que era aproximadamente 150° (SE) y seríamos fácil blanco de las armas antiaéreas de los navíos y las armas existentes en la costa.*

*Decidimos aproximarnos sobre las aguas al norte de la isla Gran Malvina y alcanzado el canal San Carlos ingresar con rumbo directo y rasante hacia el objetivo. Se planificó el ataque buscando efectuar un perfil de vuelo que evitara la detección de la Ella por los piquetes navales adelantados que colocaban los ingleses.*

*Deberíamos estar rasante a quince metros del agua cuando pasáramos las islas Salvajes a una velocidad entre 480 y 520 nudos (890 a 960 Km/h), formados lateralmente para hacer un único ataque, los tres aviones a un mismo tiempo.*

*Todo lo planificado se cumplió exactamente, cuando sobreparamos las islas Salvajes comenzamos a escuchar por nuestros equipos de radio, el ataque a puerto San Carlos por las primeras Ellas.*

*El rumbo en ese momento era aproximadamente 100° El Ten Castillo estaba a mi izquierda a unos 200 metros y el My Puga a mi derecha a la misma distancia. Cuando estábamos cerca de bahía Elefante preparamos nuestro panel de armamento y nos aprestamos a iniciar en ochenta segundos más el viraje final que nos llevaría al blanco.*

*Centrados en los instrumentos del avión, en el reloj táctico y en la desembocadura N del canal para ver si había navíos, no advertimos la intercepción que por detrás nos hicieron dos Harrier guiados por una fragata que no llegamos a ver.*

*Los Harrier estaban armados con misiles A/A Sidewinder AIM 9L. El jefe de la primera sección inglesa lanzó un misil al avión del Ten Castillo haciéndolo explotar. El My Puga me alertó -¡Al 3 lo derribó un misil!- Creí que se trataba del derribo de alguno de los nuestros que ya estaban atacando la zona de desembarco. Seguí imperturbable la navegación. De inmediato el My Puga reiteró: «Al ORO 3 le pegó un misil», reaccioné mirando a mi derecha hacia donde estaba Puga y vi que se encontraba intacto pero que a 200 metros detrás de él se desplazaba a una velocidad elevada una luz intensa en forma zigzagueante.*

*Comprendí que era un misil y que no había tiempo de reacción, sólo atiné a gritarle que se eyectara. El misil de guiado infrarrojo, pegó en su motor y la explosión fue tan espectacular que el fuego y el humo negro envolvieron*

*al avión a partir de un metro detrás de la cabina del piloto, donde se encuentran los primeros tanques de combustible; sólo quedó fuera de esa enorme bola de fuego la nariz del avión y la cabina, el resto del avión no existía.*

*Eyecté mis tanques externos de combustible y las bombas e inicié un brusco viraje a mi derecha para ver qué pasaba con Puga a quien le seguía gritando que se eyectara. Cuando estaba en la mitad del viraje sentí un gran sacudón de mi avión, me quedé sin comandos e inmediatamente se encendieron todas las luces en el panel de fallas y sonó estridentemente el advertidor sonoro que actúa cuando se tiene una falla grave.*

*No tardé en comprender que el habitáculo de mi avión se convertiría en una trampa mortal para mí. Mi noble avión había sido casi totalmente destruido y si me quedaba allí, en la comfortable cabina, sería el fin.*

*Estando en viraje, a gran velocidad muy próximo del agua, y sin comandos, ¿la eyección sería exitosa? No lo pensé, lo cierto es que pasé cerca del avión de Puga y mi avión se enderezó comenzando a hacer movimientos bruscos en profundidad, pude ver como me acercaba a la isla ubicada al N de la Gran Malvina en forma descontrolada.*

*No dudé, tiré de la anilla de eyección de entre las piernas, porque no podía llegar a accionar la superior por los bruscos cabeceos. Cuando comencé a salir del avión, el terrible impacto contra la masa de aire, producto de la alta velocidad del avión en el momento de la eyección, (aproximadamente 520 nudos / 950 Km/h) me hizo pensar que no me había eyectado y que el avión estaba estrellándose contra el agua o la isla.*

*Recién reaccioné que lo había abandonado cuando fugazmente observé mis rodillas contra el cielo, esto por el movimiento parabólico que realiza el asiento cuando abandona el avión.*

*El momento siguiente me corroboró esto ante el tirón del paracaídas al abrirse. Sentí intensos dolores, la eyección a esa velocidad hizo que me fracturara dos vértebras y sufriera una grave luxación en el codo derecho.*

*En el momento en que se abrió el paracaídas y observé hacia abajo vi el suelo cerca (calculo ochenta metros). Tratando de analizar cuáles eran mis heridas caí sobre la turba malvinense amortiguadamente en una isla a 600 metros de la playa; salvé así, providencialmente la vida porque de haber caído al agua no habría sobrevivido.*

*Estuve treinta minutos acostado boca arriba sobre la turba, sin moverme*

*por los intensos dolores en la columna y en el brazo derecho. Sentí ruidos de turbina como si alguien volara sobre mi posición pero debido a la difícil situación física que enfrentaba no pude verlo.*

*Sin recordar exactamente el escalonamiento en el tiempo, fugazmente vi la silueta de un M-5 nuestro que rasante, se dirigía hacia el O, de vuelta a casa, entre las ondulaciones del terreno.*

*Cuando logré incorporarme, saqué con mucho esfuerzo del equipo de supervivencia, dos bolsas plásticas que contenían agua y comencé a beber rápidamente, me encontraba al borde del shock.*

*Eran las 11:00 hs, cuando nos derribaron, y las 17:00 en Malvinas se hace de noche, por lo que procuré no perder tiempo y tratar de caminar en busca de un refugio. Presentía que se llegaba la noche y no la pasaría muy bien con el frío y las heridas.*

*Miraba constantemente hacia la playa para ver si encontraba a Puga, aún dudando que hubiese podido eyectarse.*

*A la hora y treinta de la eyección, habiendo recogido lo necesario y posible de transportar del equipo de supervivencia, me prestaba a iniciar una dolorosa marcha hacia la costa para luego intentar llegar a alguno de los pueblitos kelper que se encuentran a la orilla del mar.*

*En ese momento vi un vehículo tipo Land Rover que se acercaba a campo traviesa, supuse que sería una patrulla enemiga o kelper, busqué en el equipo un revólver 38 y me preparé; el vehículo se detuvo a unos ochenta metros y se bajaron dos uniformados de verde con fusiles, cuando vieron mi deplorable estado se acercaron y desde una distancia prudencial preguntaron en perfecto castellano mi nombre.*

*Arrojé el revolver al suelo y les hice señas para que se acercaran; lo hicieron despaciosamente hasta que les pude decir que era el Cap Díaz de la Fuerza Aérea.*

*Ellos, a su vez eran dos aviadores navales tripulantes de Turbomotor que un grupo comando había destruido junto a algunos IA-58 en la pista de bahía Elefante el 16 de mayo.*

*Me llevaron a un caserío kelper distante a unos ocho kilómetros a través del campo bastante irregular; los dolores en la columna y en el brazo eran insoportables. Recibí asistencia sanitaria precaria por falta de elementos para ese tipo de dolencia, el médico era un soldado conscripto ingresado*

*como profesional*

*Cuando comunicaron al continente que había sido recuperado con vida, se informó que al numeral 3, My Puga, no lo habían visto eyectarse, cuando preguntaron qué había pasado con el numeral 2, recién comprendí que él había sido el primer derribado, situación que no alcancé a ver. Había perdido a mis dos numerales, tenía un mayor dolor moral que físico.*

*Al día siguiente una patrulla de reconocimiento encontró al My Puga, sano y salvo; cuando llegó a la habitación donde me encontraba postrado, nos dimos un fuerte abrazo. Había perdido un solo numeral, el excelente oficial y aviador militar Ten Carlos J. Castillo.*

*Después de una semana en la cual se soportó ataques de SH a la isla; haber visualizado el hundimiento de una fragata tipo 42 a escasos kilómetros y ver el resplandor intenso de los ataques aéreos nocturnos de la Fuerza Aérea sobre el puerto San Carlos, fuimos recuperados por un avión Twin Otter de la IX Brigada Aérea en una operación sumamente riesgosa coronada por el éxito.*

**OF 1229**, tres **A-4C**, indicativo **HALCÓN**, **armados** con tres BRP. **Despegaron** de SJU a las 09:30. **Tripulación:** Cap Jorge Pierini, Ten Daniel Méndez, 1er Ten Ernesto Ureta, (C-310), fue interceptado al norte de cabo Leal, a unas 10 / 15 MN de la isla Soledad, por una PAC que los atacó con *Sidewinders* y cañones, que no lograron impactos. La Ella abortó el ataque y regresó. **Arribaron** a las 12:00 hs.

**OF 1230**, tres **A-4C**, indicativo **JAGUAR**. **Despegaron** de SJU a las 10:00 hs. **Tripulación:** 1er Ten José Vázquez, Alf Martínez, Ten Jorge Bono.

Dos **A-4C**. **Tripulación:** Ten Ricardo Lucero (C-319), Ten Oscar Cuello (C-301). **Despegaron** de SJU 09:40, **arribaron** 11:40 hs, ambos con REV.

Llegaron a la zona del blanco aproximadamente a las 11:30, sin ser interceptados y se dirigieron al ataque en bahía San Carlos con rumbo 190 / 220, lanzaron seis bombas sobre una fragata (*Arrow*). Un numeral vio una llamarada en dicha fragata. Estimaron ocho/diez buques en el estrecho y uno que creían era el *Canberra*. Recibieron mucho fuego AAe (misiles, cañones y aún bajo calibre) de los buques y desde tierra. Al salir comprobaron que los tres aviones tenían abundante pérdida de combustible. Eyectaron tanques suplementarios y volaron con rumbo 210° durante tres minutos. El jefe de Ella ordenó la eyección al N° 3, pero este informó que aún tenía 3.000 lb.

Colocaron rumbo 260° en ascenso, (sobre estrecho San Carlos). Vieron un buque y descendieron nuevamente. Al terminar de cruzar el estrecho (5 MN al N de bahía Fox) ascendieron y chequearon combustible: N° 1 1.500 lb, N° 2 2.280 lb, N° 3 2.500 lb.

Cruzaron la Gran Malvina en ascenso, pero al entrar al mar, al N de la isla San Jorge, observaron al N° 3 (Ten Bono) iniciar suave viraje descendente e impactar en el mar. (Existen dudas sobre su eyección pero, de todas maneras, cayó al mar helado) Solicitaron al **KC-130**, (**MADRID 2**), que les hiciera *homing* (de guía); lo hallaron en el nivel de vuelo 100 y se acoplaron, (N° 1 tenía 200 lb, N° 2 tenía 1.200 lb) y así acoplados al KC llegaron al continente, hasta 30 MN de SJU donde desacoplaron, y **atterizaron** a las 13:00 hs. El **KC-130** trasvasó al N° 1, 39.000 lb, y, para auxiliar a los **JAGUAR**, tuvo que acercarse hasta 60 MN al O de la Gran Malvina.

Esta salida se inscribirá así en la Historia Mundial de la Aviación. El Ten Jorge Bono había ofrendado su vida. Pocos días más tarde, el 30 de mayo, en el ataque al *HMS Invincible* lo seguiría el 1er Ten José Vázquez.

### Salidas de cobertura

**OF 1231**, dos **M-III**, indicativo **FUEGO**, equipados con misiles Magic. **Tripulación:** Cap Jorge Huck, Cap Ricardo González. **Despegaron** de GAL a las 10:22. Enlazaron con CIC MLV a las 10:55 hs (junto con **PELO - OF 2200**). Ingresaron con rumbo 295 de radial MLV rumbo 115 y nivel de vuelo 300. Notificó Radar MLV: una PAC a 60 MN, procediendo con una variación de rumbo de los *Harrier* con igual propósito. Enemigo en radial 290 / 60 MN, rumbo 250. Los *Harrier* se volvieron. Dicha intercepción fue abortada por la PAC cuando se encontraba a 25/30 MN de distancia. Volvieron con rumbo opuesto y descendieron según informó el radar MLV. Arribaron 12:00 hs.

### Salidas de diversión

**OF 2200**, dos **LR-35 A**, matrículas **T-24** y **T-21**, indicativo **PELO**. **Tripulación T-24:** Vcom Rodolfo De La Colina, Com Ronaldo Ferri, CP Eduardo Lagger, SA Carlos Ojeda., J Cordiola. **T-21:** Ten Eduardo Bianco, Ten Enrique Felice, C1° Emilio Paigés. **Despegaron** de CRV a las 10:05. Esta sección, en combinación con los **FUEGO**, llegaron a MLV y enlazaron CIC; atrayendo a una PAC orbitaron en Punto 1, (50° 30' S / 61° 10' O). **Arribaron** a las 12:15 hs.

**OF 2201**, dos **LR-35A**, indicativo **BARBA**. **Tripulación N° 1**: My Ricardo González, Cap Ricardo Ceaglio. **N° 2**: Ten Edgardo Acosta, Alf Julián Redonda. **Despegaron** de SJU a las 10:25 a punto 2, (50° 10' S / 60° 50' O.) Enlazaron CIC MLV a las 11:02 y permanecieron a nivel de vuelo 400. **Arribaron** 12:20 hs.

**OF 2202, HS-125**, indicativo **RAYO**. **Tripulación**: Ten Poggi, Vcom César Torres, My Amando Medina, Alf Mariani, SP Miguel Acosta. **Despegó** de CRV a las 09:25. **Misión**: diversión, E y R OCAT. OM (52°00' S / 62° 00' O.) Nivel de vuelo 330 interceptar PAC. Nivel de vuelo 280. **Arribó** a las 13:43 hs.

**OF 2203, LR-36A**, matrícula **LV-LOG**, indicativo **RANQUEL**. **Tripulación**: Ten Williams, Cap Carlos Pane, C1° Dardo Rocha. **Misión**: E y R cercano. **Despegó** de CRV: a las 16:00. **Arribó** 17:50 hs.

**LR-35A**, matrícula **T-23**. **Tripulación**: Cap Juan Martínez Villada, Ten Eduardo Casado, C1° Juan Mothe. **Despegó** de GRA, 10:15, pasó por MLV: **arribó** a las 12: 15.

**LR-35A**, matrícula **T-24**. **Tripulación**: Cap Miguel Arques, Ten Luis Herrera, C1° Emilio Paigés. **Despegó** de CRY: a las 20:00. **Arribó** 21:30 hs.

NOTA: Estas salidas (**OF 1231, 2200, 2201**), fueron concebidas con un mismo objetivo y demostraron gran coordinación e ingenio. Volaban en el TOM simultáneamente con las escuadrillas **ORO, AZUL, PLATA**, al atraer PAC y saturar los CIC enemigos, colaboraron, en parte, con su supervivencia.

### Los vuelos de reabastecedores

**KC-130**, matrícula **TC-69**, indicativo **MADRID 1**. **Tripulación**: Vcom Eduardo Pessana, Cap Roberto Perroto, My Eduardo Gómez, CP Mario Cemino, CP Francisco Martínez, SA Andrés Manyszyn., SAux Oscar Ardizzoni, SAux Mario Amengual. **Despegó** de GAL, a las 08:29, **arribó** 13:45 hs. **Despegó** a las 15:30, **arribó** 20:00 hs.

**KC-130**, matrícula **TC-70**, indicativo **MADRID 2**. **Tripulación**: Vcom Jorge Domínguez, My Juan Bernardi, My Walter Videla, SA Juan Rydzik, SA Juan Hümöller, SA Luis Martínez, CP Horacio González, SP Bernabé Plascencia. Este KC fue el reabastecedor que se lanzó al encuentro de la Ella **JAGUAR** y los recuperó a su base. **Despegó** de SCZ, a las 08:40, **arribó** a SJU, 12:40 hs.

## La exploración y reconocimiento cercana

**Misión 332:** Dos **IA-58**, matriculas A-558 y A-540, indicativo **PACÚ**.

A-558 - Ten Miguel Filipanics. **Despegó** de CRV: 12:46, **arribó** 12:53, por fallas técnicas.

A-540 – Alf Mario Valko. **Despegó** de CRV: 12:46. No retornó.

Fue declarada DETRESFA (aeronave declarada accidentada), **IA-58** (A-540), perteneciente a CRV: A partir de las 16:30 hs se comenzó la búsqueda intensiva que finalizó a las 18:40 hs sin resultados positivos. Su **misión** era reconocimiento sobre el golfo San Jorge, ordenado por la FAS.

Por mensaje de BUEFEJJ, (subjefe del Estado Mayor General), a CRVOBJF (jefe de brigada de CRV), del día 25 de mayo, se lo considera *desaparecido*.

Por mensaje BUEFEJJ a CRVOBJF del día 30 de mayo, debe ser considerado *muerto heroicamente* en vez de *desaparecido*.

**OF 124**, un **TS-60**, matrícula **LV-MDM**, indicativo **PLATINO I**. **Tripulación:** Alf Eduardo La Torre, Alf Claudio Gervai, SAux Orlando Falcón. **Despegó** de SCZ, a las 09:30. **Arribó** a las 12:00.

**OF 125**, un **G-II**, matrícula **T-119**, indicativo **PLATINO II**. **Tripulación:** Cap Guillermo Fornes, 1er Ten Luis Martínez Chávez, CP Luis González. **Despegó** de SCZ a las 14:56. **Arribó** a las 18:00.

**F-27**, matrícula **T-43**, indicativo **BOLSA II**. **Tripulación:** Cap Hugo Olmos, Cap Armando Valverde, C1° Guillermo Lamas, CP Anselmo Abasto. **Despegó** de CRV: 08:50. **Arribó** 12:00.

**F-27**, matrícula **T-41**. **Tripulación:** Cap Julio Mirgone, My Mario Núñez, CP Eduardo Docters, C1° Eduardo Batista. **Despegó** de CRV a las 16:55. **Arribó** 18:45.

**F-27**, matrícula **TC-78**, indicativo **TITÁN 1**. **Tripulación:** Vcom Juan Rivarola, My Juan Rodríguez, C1° Rubén Domínguez, SAux Alfredo Albertengo. **Despegó** de TRE, a las 08:45, **arribó** a CRV: 12: 15 hs. **Despegó** 14:45, **arribó** a TRE, 17:15.

**F-27**, matrícula **T-44**, indicativo **TITÁN**. **Tripulación:** Vcom Héctor Vanden, My Ramón Díaz, CP Misael Lombardo, SA Mauricio Ceballos. **Despegó** de TRE, a las 10: 10, **arribó** a EPO 14:00. **Despegó** de EPO, a las



15:20, **arribó** a las 18:10 hs.

**B-707**, matrícula **TC-92**, indicativo **TRONCO**. **Tripulación:** Vcom Juan Paulik, Vcom Rodolfo Muñoz, SM Carlos Blazek, SAux Angel Salvador, SAux Rodolfo Carrascosa, C1° Marcos Quiroga. **Despegó** de EZE, a las 08:15. **Arribó** a PAL, 19:35 hs.

**C-500**, matrícula **LQ-MZG**, indicativo **CASERO II**. **Tripulación:** Alf Collerone. **Despegó** de PAL a las 10:28. Pernoctó en EPO, regresó el día 25. **Arribó** a PAL 11:27.

**F-27**, matrícula **TC-72**, indicativo **PACÚ**. **Tripulación:** 1erTen Julio Romero. **Despegó** de CRV, a las 14:03. **Arribó** a las 17:59.

**DHC-6**, matrícula **T-82**, indicativo **PACÚ III**. **Tripulación:** Cap Ernesto Prior, 1erTen Daniel Herlein. **Despegó** de CRV 09:00. **Arribó** a 12:23.

**TS-60**, matrícula **LV-MDE**, indicativo **LANGOSTA**. Por Mje informa cuatro misiones cumplidas, con un total de 9 h 40 min voladas.

**C-500**, matrícula **LQ-MRM**, indicativo **CASERO III**. **Tripulación:** Cte inspector Díaz. **Despegó** de PAL, a las 07:50 hs. **Arribó** 18:35 hs.

## **Búsqueda y rescate**

**OF 2535**, dos aviones y un helicóptero: **F-27**, indicativo **NEGRO**, **DHC-6** indicativo **ROMEO**, y **BELL 212** indicativo **LIEBRE**. **Tripulación F-27:** 1erTen Julio Romero. **Misión:** búsqueda del lugar del accidente Alf Valko, a quien se lo recuperó fallecido, diez kilómetros al sur de Caleta Olivia, y dos kilómetros mar adentro.

**OF 2536**, un helicóptero **S-61**, matricuta **LV-OCG**. Se realizaron tres salidas ADO-OM-ADO, sobre todas las islas en búsqueda del SubTen Abraham, quien se había internado en la playa con la bajante, desapareció. Fue encontrado ahogado, al sur de la ría, el 25 de mayo.

## **En el CATOM**

Dos **IA-58**, (A-533, Ten Néstor Brest y A-516, Ten Roberto Cimbaro), en ROF Pto Argentino. Reconocieron isla Bezuchere, pues por información de ARA, había elementos de Contramedidas Electrónicas, (CME). **Despegó** de MLV a las 14:00. **Arribó** a MLV a las 16:00 hs.

## La Artillería Antiaérea

La actividad de combate comenzó a las 07:00 hs con una incursión de *Harrier* desde el faro, **espantando**, antes de entrar al arco de alcance de las armas.

Para sorpresa, procedió un ataque del O en vuelo bajo sobre la bahía, pasando frente a la aldea, volando paralelos a la pista y lanzando bombas de **cola frenada** sin estallar ninguna, (impactó una al costado de la pista). Luego de constatar que seguían operando los **C-130**, sospechaban que el aterrizaje se efectuaba a los costados de la pista. Los *Harrier* de la RAF hicieron la penetración a ras del agua sobre la bahía, solamente el azar hubiera hecho posible que, al ascender a la altura de lanzamiento, coincidiesen con el eje longitudinal de la pista. Quedaron a la izquierda de la misma; dañaron levemente con la última bomba, un borde de la estructura asfáltica. El personal del escuadrón que descansaba en la aldea vio el pasaje rasante por la ventana que daba a la bahía, pero no pudo dar la alarma con los Handie Talkie, (HT), y quedó al descubierto una de nuestras debilidades.

Un nuevo vuelo se registró a las 10:00, presumiblemente de reconocimiento fotográfico, de altura para evaluar los daños del último pasaje.

El centro de gravedad del combate se encontraba, en ese momento, en ese momento, en DWN. Al evaluar la acción del día 24 de mayo se comprobó que, sobre el techo antiguo del refugio principal, se incrustó una bomba y había otra pegada al cañón 304, ambas de 1000 lb sin estallar. Los británicos estaban devolviendo la atención, si las comparamos con las bombas de los Skyhawk, que tampoco explotaron. Varias vidas se salvaron pues en el refugio se guarnecía personal, además de otros servicios y el cañón 304 también estaba con su personal de armas completo.

### Otros acontecimientos.

Apareció el cuerpo del 1erTen Daniel Manzotti, eyectado el día 21 de mayo.

El *Monsumen* con averías en máquinas y timón, fue remolcado por el *Forrest* a Puerto DWN. Tenía a bordo un herido grave.

Aviones **IA-58** trasladaron, en horas de la tarde, seis tanques de combustible de 1.000 litros pertenecientes a **Pucará**, a la BAM SJU, para ser empleados por los **A4C**.

## **Helicópteros en Malvinas**

**Bell 212. Matrícula H-83.**

**Vuelo 1°: Tripulación:** Ten Marcelo Pinto, Ten Héctor Ludueña, SAux Jesús Martínez, C1° Roberto López. **Despegó** de DWN, a las 10:00. **Arribó** a las 11:30.

**Vuelo 2°: Tripulación:** Ten Luis Longar, Ten Gustavo Brea, SAux Jesús Martínez, C1° Roberto López. **Despegó** de DWN, a las 13:20. Intervinieron en la recuperación del 1er Ten Luna. **Arribó** a las 16:20 hs.

**Vuelo 3°: Tripulación:** Ten Saturnino Sánchez, Ten Alejandro Vergara, CP Alberto López. **Despegó** de DWN, a las 16:45. **Arribó** a las 18:00 hs.

## Martes 25 de mayo

### La meteorología

#### Área del continente

Sin fenómenos significativos en Santa Cruz y Chubut, cielo claro a poco nuboso, con vientos moderados del O. En Tierra del Fuego, la entrada de una vaguada de superficie, débil, produjo cielos cubiertos con nubosidad media y precipitaciones dispersas, con buena visibilidad y techos superiores a 600 metros. Vientos moderados del sector NO.

#### Área Malvinas

Una cuña de alta presión produjo bancos de estrato cúmulus entre 300 / 600 metros. Visibilidad buena, ocasionalmente reducida en las primeras horas por neblinas, dos a tres kilómetros, mejorando rápidamente hacia el mediodía. Vientos moderados del S/O. No se registraron precipitaciones.

### Las intenciones de la FAS

El día de la Patria, encontraba a la FAS en sus tareas de guerra de rutina. Sus principales objetivos seguían siendo las unidades navales enemigas que se hallaban en la zona del estrecho y bahía San Carlos.

Dado que en días anteriores se había observado que las primeras Ellas en atacar no encontraban oposición de PAC enemigas, se decidió lanzar al alba - en vuelo nocturno - la primera y sin OCAT, a fin de que ese avión, en vuelo alto, no alertara al ENO de la aproximación del ataque con el sistema A 4. Así salieron:

07:28 hs desde GAL despegó el reabastecedor **KC-130**, indicativo **PARÍS**.

**OF 1232**, cuatro **A-4B**, indicativo **MARTE**, **armados** con una bomba MK 17 de 1.000 lb. **Tripulación:** Cap Hugo Palaver (C-244), Ten Daniel Gálvez (C-250), Ten Vicente Autiero (C-221), Alf Hugo Gómez (C-209). **Despegaron** de GAL a las 08:00. La segunda sección regresó a los 25 minutos, (Autiero y Gómez), por falla del N° 3; el N° 4 lo siguió pues no tenía la primera sección a la vista (nocturno), siguieron Palaver y Gálvez. Reabastecieron del **PARÍS** y en Pto Pacheco, con dirección al blanco, rumbo sur, se internaron

con bruma y visibilidad 0. Regresaron a punto inicial, (eran las 09:10 hs), pasaron por Roca Negra, giraron a la derecha y pusieron rumbo al blanco nuevamente.

Vieron el brazo San Carlos y lo recorrieron. Divisaron un buque blanco, iniciaron el ataque, pero al ver una cruz roja pintada en su casco, no lanzaron sus bombas, era el *Uganda*. No observaron otros buques en las inmediaciones, ni recibieron fuego de AAe. Giraron a la derecha en Laguna Paloma. Con el OMEGA indicando blanco a 15 MN derecha, siguieron y observaron lo que creyeron era puerto San Carlos, a la derecha. Iban con rumbo S y al levantar en el puerto, el N° 2 informó - *es Darwin* - y de inmediato giraron a la derecha para alejarse.

Vieron un buque color verde y casco negro. Recibieron fuego de la AAe propia en DWN. Realizaron un reemplazo, (creyendo que estaban en Pto San Carlos) y entraron al blanco sin percatarse que era realmente DWN, como había apreciado el numeral. El N° 1, (Palaver), tiró al buque bombas y cañones y el N° 2, (Gálvez), a un grupo de casas. Salieron sobre el estrecho y en la posición Elefante Marino, (nivel de vuelo 50). El N° 1 informó que su indicador de combustible marcaba 0. Había sido alcanzado en la parte inferior de su avión, de acuerdo con lo que vio su numeral (estaban en 51° 25' S / 59° 30' O).

En el día de la Patria, cayó otro Halcón argentino; el Cap Hugo Palaver, (aparentemente alcanzado por un misil *Sea Dart* lanzado desde el destructor *Coventry*, que se encontraba al N de la isla Borbón). El Ten Gálvez **arribó** a GAL a las 11:00 hs.

**OF 1233 y OF 1234;** cuatro **M-5**, indicativos **RANGO** y **BINGO**. **Tripulación RANGO:** Cap Carlos Rodhe, Cap Roberto Jannet. **Tripulación BINGO:** Cap Amílcar Cimatti, Cap Carlos Moreno. **Misión:** Búsqueda de un radar inglés en las islas de Beaucheme. **Despegaron,** (por secciones), de GRA a las 10:20 y 10 23 hs respectivamente. Cada una de estas secciones debía ser guiada por un **LR-35 A**. El Lear, matrícula **T-23**, que **despegó** de GRA, a las 10:15, estaba **tripulado** por el Cap Nicolás Benza, el Cap Jacinto Despierre y el C1° Juan Mothe como mecánico; guió hasta cien millas de las islas Beaucheme a la sección del Cap Jannet, y desde allí retornó a GRA. **Arribó** a las 12:05 hs.

Al principio, volaron en condiciones IFR, (vuelo por instrumentos), pero cuando se aproximaron al objetivo estaba claro ilimitado. La sección de Jannet efectuó aceleración a la vista de las islas, realizó una exploración en la zona asignada sin observar instalaciones de radar ni buques, por lo que hizo escape rasante, y posterior ascenso. **Regresaron** a GRA a las 12:00 y 12:20 hs.

**O.F. 2206 HS-125,** matrícula **LV-ALW**. Indicativo: **RAYO** siguió en tareas

de OCAT (Vcom Torres y My Medina) Ten Poggi, AlfMariani, SP Acosta, en 52° 00' S / 64° 30' O. **Despegó** de CRV a las 10:22. **Arribó** a las 14:55 hs.

El Cap Benza, finalizada su tarea de guiado, permaneció en la zona a la espera de novedades. Brindó de esta forma apoyo moral, sintiéndose parte activa y silenciosa del éxito de las diferentes OF.

La sección **BINGO (OF 1234)** tenía su objetivo al S de la isla Gran Malvina (Pto Belgrano). La navegación se realizó sin acompañamiento del Lear, por fallas. Una vez que visualizaron las islas, el Cap Cimatti ordenó acelerar a 500 nudos. Ordenó tirar con cañones sobre la Punta Belgrano, sin observar tiro de artillería; salieron patrullando bahía San Felipe e isla de los Pájaros. **Regresaron** a GRA a las 12:20 hs.

**OF 1235**, cuatro **A-4C**, indicativo **TORO**, **armados** con BRP. **Tripulación:** Cap Jorge García, Ten Ricardo Lucero, Ten Daniel Paredi, Alf Gerardo Isaac **Despegaron** de SJU a las 11:03 hs. Reabastecieron en el **PARÍS** y llegaron a la isla Gran Malvina y la cruzaron rasante. Ingresaron al estrecho y al llegar a la bahía de San Carlos (12:25 hs), atacaron a los buques allí reunidos. Recibieron fuerte fuego antiaéreo, siendo derribado el Ten Lucero por un misil *Rapier*, lanzado desde tierra. (Se eyectó y fue rescatado por el *HMS Fearless*, el mismo buque que había atacado), (Libro *Halcones sobre Malvinas* - relato) Los tres restantes atacaron un buque, (probablemente la fragata clase 21 *HMS Avenger*), con los siguientes resultados:

- N° 4: sólo con cañones, no salió su bomba,
- N° 3: impactó con bombas y cañones,
- N° 1: no hay informe de su ataque.

A la salida, (individual), y recibiendo intenso fuego antiaéreo el N° 1, el Cap Jorge García informó que tenía problemas hidráulicos. Cuando iba en ascenso, debido a sus averías fue derribado por un misil *Sea Dart* del *Coventry*, sin eyección. Así murió así otro piloto de la FAA en el día de la Patria. Se estima que su avión cayó entre Goose Green y Rincón del Picaso.

El N° 3 y 4 siguieron en alejamiento. El 4 notó un importante descenso en su indicador de combustible, razón por la cual eyectaron cargas y pidieron REV: Ascendieron y acoplaron en el **KC-130**, indicativo **BERLÍN**, que había **despegado** de GAL a las 07:28. **Arribaron** a San Julián a las 14:30 hs.

**OF 2207, LR-36**, indicativo **RANQUEL**. **Despegó** de CRV a las 13:45, un nuevo OCAT. **Misión:** retransmisor **Tripulación:** Ten Emil Williams, Ten Gustavo Cercedo, C1° Dardo Rocha. **Arribó** a CRV a las 16:55 hs, por MLV: Debía encontrarse en el punto E, (51° 30' S / 64° 00' O.) a nivel de vuelo 350

para controlar a las siguientes Ellas:

**OF 1236**, tres **A-4B**, indicativo **VULCANO**, armados con una bomba MK 17. **Tripulación:** Cap Marcos Carballo (C-225), Ten Carlos Rinke (C-214), Alf Leonardo Carmona. **Despegaron** de GAL, a las 14:00. **Arribaron** a las 17:00.

**OF 1237**, tres **A-4B**, indicativo **ZEUS**. **Tripulación:** 1er Ten Mariano Velasco (C-212), Alf Jorge Barrionuevo (C-207), Ten Carlos Osses (C-204). **Despegaron** de GAL, a las 14:00. **Arribaron** a GAL a las 17:00 hs.

En ambas Ellas falló el N° 3 (en la **VULCANO** el Alf Carmona, no decoló por TEC, y en la **ZEUS** y el Ten Ossés se volvió después de 240 MN por VHF. **Arribó** a GAL a las 16:00 hs. Las secciones llegaron al N de la isla Borbón con 2/3 minutos de intervalo, (hicieron REV). A las 15:20 hs, la sección **VULCANO**, (Carballo - Rinke) atacó la fragata 22 *HMS Broadsword*. Repelieron el ataque con misiles, granadas de fragmentación y cañones. Los nuestros tiraron con bombas de 1.000 lb sin apreciar los resultados.

La sección **ZEUS** comprobó que de la popa de la *Broadsword* salía un intenso humo negro. (De acuerdo con informes ingleses, fue dañado el sistema de dirección y propulsión).

El Cap Carballo regresó con tanque derecho de combustible perforado por una esquirla.

**La versión inglesa, (Libro AWSA) dice:**

*Esta sección fue seguida por una PAC (Lt Cdr Meil Thomas del 800 Sqdn.) pero antes de acercarse a distancia de tiro fue ordenado a retirarse de la zona misilística de los buques. En este momento (cuando los SH se apartaban) se le trabó el sistema de control de tiro (Sea Wolf) a la Broadsword que quedó paralizada. Los A 4B lanzaron sus cuatro bombas. Tres erraron, pero la cuarta rebotó corta, en el agua, entró desde abajo hacia arriba por la proa, salió por la cubierta debajo de la plataforma de vuelo, destruyó la nariz de un helicóptero Lynx y continuó cayendo al mar por el otro lado sin explotar.*

Después llegó la sección **ZEUS** que enfiló directamente al *HMS Coventry*. Ésta, que navegaba paralela a la otra fragata, viró y enfrentó la dirección del ataque, lanzando misiles y fuego AAe. El 1er Ten Velasco y el Alf Barrionuevo se aproximaron cañonearon y lanzaron sus bombas, (el guía en proa, el N° 2 confirmó tres impactos), evadieron y **regresaron** a GAL a las 16:21 hs.

**La versión inglesa, (Libro AWSA), dice:**

*Nuevamente -al aproximarse esta sección- la PAC se dirigió a interceptarlos, nuevamente la Broadsword enganchó a los A 4B en su sistema Sea Wolf y a los cazas les fue ordenado retirarse.*

*El Coventry lanzó un Sea Dart pero erró; siguió tirando con sus armas de 4.5 pulgadas. La Broadsword estuvo a punto de lanzar un Sea Wolf pero la Coventry se le cruzó en la trayectoria (maniobrando para enfrentar el ataque) y escudó a los A-4B y nuevamente el sistema no funcionó. Tres bombas penetraron profundamente en el destructor y explotaron, volando un gran agujero en babor causando inmediata inundación, fuego y pérdida total del poder y comunicaciones. (Ver resto del relato en Pag. 146 Libro AWSA).*



Hundimiento del destructor HMS Coventry atacado el 25 de mayo por las Ellas. Zeus y Vulcano.

Dos SUE, indicativo MINA, armados con dos AIM 39 Exocet. Despegaron de GRA a las 14:34 hs con rumbo NE. Tripulación: CC Curilovic y TF Barraza de la aviación naval. Reabastecieron del BERLÍN a las 15:45 hs en PCRA y se lanzaron con rumbo E hasta en punto inicial, luego rasante enganche y dispararon ambos Exocet, (16:20 hs). Regresaron con nuevo REV a las 16:50 y aterrizaron en GRA.

**La versión inglesa (AWSA) dice:**

*La primera en percibir el peligro inminente fue la fragata Ambuscade en la parte N de la flota debido a que los operadores detectaron la transmisión*



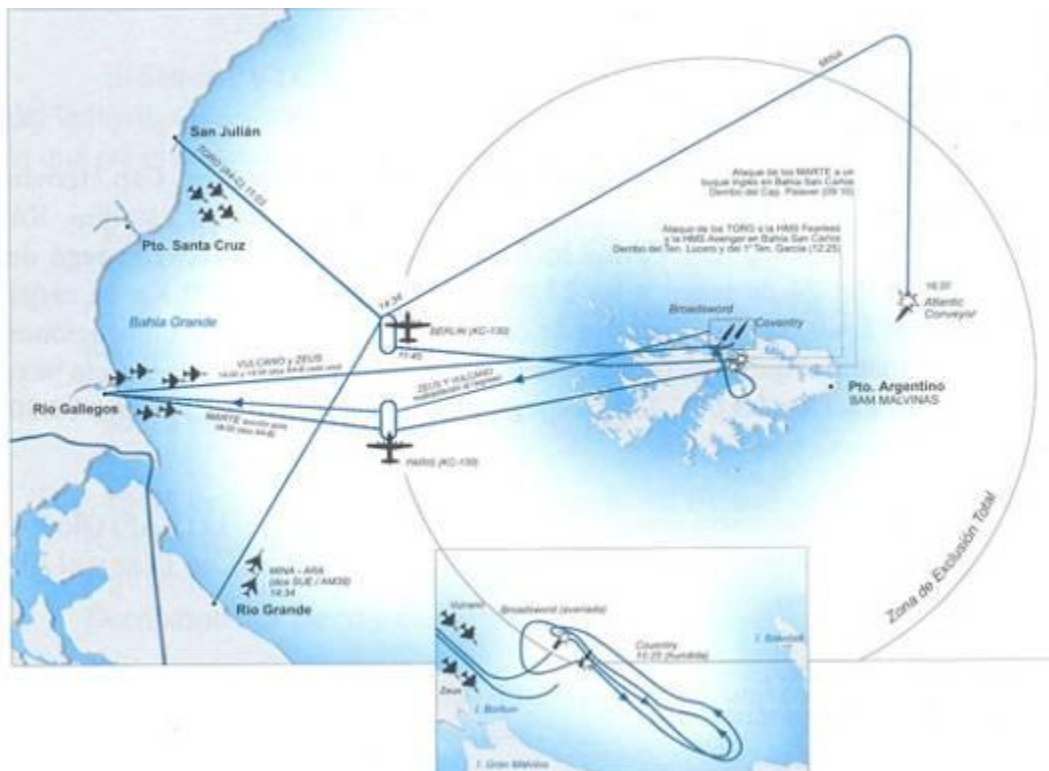
**radar de los SUE en los receptores. Inmediatamente se cursó un mensaje (flash) a todos los buques, sus tripulaciones fueron puestas en acción con todos sus sistemas, cohetes Chaff fueron disparados y cada portaaviones lanzó sus helicópteros con equipos "decoy" (desviadores de misil).**

En el puente del *Hermes*, Graene Hammond, asesor de prensa del almirante, presencié la acción:

***El Hermes estaba en el centro de la formación, adelante y un poco a la izquierda iba el Invencible. El Atlantic Conveyor estaba a nuestra derecha un poco adelante y a unas dos millas de nosotros. Todos los buques lanzaban cohetes Chaff; cuando salían los nuestros había un gran zumbido, el cielo se oscurecía y sobre ese manto oscuro se veían las llamas rojas de los cohetes que los procedían. Inmediatamente, lanzando una estela, uno de los Exocet se vino rozando las olas, impactó a estribor del Atlantic Conveyor y su cabeza explotó. Hay alguna evidencia que el Chaff de los Lynx fue exitoso en desviar los misiles de su trayectoria de los portaaviones, pero un exocet parece haber reenganchado al buque contenedor, mientras que el otro siguió hasta el final de su viaje y cayó al mar (Libro AWSA; pág. 149).***

En síntesis, la sección MINA, en una operación impecable, había herido mortalmente a un valioso portacontenedor, no sólo por su porte, sino, fundamentalmente, por su carga, (helicópteros Chinook, pista de aluminio, carpas, etc.).

#### Principales ataques del día 25 de mayo



**OF 1238**, tres **M-5**, indicativo **PUMA**. **Despegaron** de GRA, a las 13:00 hs. **Regresaron** por orden CFAS.

A las 14:50, ARA solicitó atacar a un petrolero y a un submarino, aparentemente ingleses, (50°57' S / 56° 57' O), CF Pirra, (enlace de ARA en FAS), preguntaron si era propio. COATLANSUR informa que no era propio.

A las 15:15 hs, al ser informada la FAS por ARA del presunto barco y submarino inglés, se envió un **M-III (OF 1239)**, indicativo **PATRIA**. **Despegó** de GAL a las 14:47 hs. **Tripulación:** Cap Guillermo Ballesteros, ROE Antes de atacar, hizo un pasaje y observó que el petrolero se llamaba Santa Cruz. Informó a GAL y éste a FAS, quien ya había ordenado el envío de seis **IA-58** para atacar el petrolero. .

La FAS preguntó nuevamente al enlace de ARA, y más tarde corroboraron que verdaderamente era el Santa Cruz, reabasteciendo a un submarino argentino. Los **Pucará** fueron detenidos en cabecera próximos al despegue. (Textual del diario de guerra de la FAS).

### **Cruce de C-130 a MLV**

**TC-64**, indicativo **TOCO**. **Tripulación:** Cap Víctor Borchert, Cap Remán Daguerre, My Pedro Maye, CP Carlos Sosa, SAux Rugo Castellini, SA Roberto Carabajal, SA Carlos Moyano. Cumplió **CAT 181**. **Despegó** de CRV el día 24 de mayo a las 23:00 hs. Transportó 14.400 Kg de carga (víveres EA 9.000 Kg repuestos de cañón 155, repuestos de comunicaciones FAA, material quirúrgico FAA, encomiendas FAA / EA, cartas y siete pax. **Arribó** a MLV a las 02:29 hs **Despegó** a las 02:40, **arribó** a CRV a las 05:30 hs.

Transportó de regreso a veintiún heridos y a un prisionero, el Lt (RAF) Gloves. Entre los heridos estaba el My Piuma, el 1erTen Luna., el Cap Díaz y el Alf José Pontecorvo.

### **Exploración y reconocimiento**

**OF 126**, **G-II** indicativo **PLATINO**. **Despegó** de SCZ, a las 09:30. **Arribó**

a las 12:00 hs.

**OF 127, TS-60**, indicativo **PLATINO II**, despegó de SCZ, a las 15:00. Arribó a las 18:00 hs.

### Los reabastecedores

**KC-130**, indicativo **PARÍS**. Tripulación: Vcom Jorge Domínguez, My Enrique Bernardi, My Walter Videla, SAux Ranulfo Lozano, SA Juan Hfunöller, SP Domingo Farías, SA Luis Martínez. Despegó de GAL, a las 07:25; reabastecieron las Ellas **MARTE** y **TORO** (ida). Arribó a las 13:05. Despegó a las 14:30 y reabastecieron las Ellas **ZEUS** y **VULCANO**. Arribó a GAL, a las 17:30.

**KC-130**, indicativo **BERLÍN**. Tripulación: Vcom Enrique Pessana, Cap Roberto Perrotto, My Eduardo Gómez, CP Mario Cemino, CP Francisco Martínez, SAux Oscar Ardizzoni, SAux Mario Amengual, SP Andrés Manyzsyn. Despegó de GAL a las 12:00 hs; reabasteció las Ellas **TORO**, (regresó), y **MINA**, (SUE), a las 15:45 y 16:50. Arribó a CRV: a las 18:00 hs.

### El día de la Patria en el CATOM

El Sistema VYCA, la BAM MLV y la BAM Cóndor, ubicados en esta zona del Teatro de Operaciones, también vivió intensamente el 25 de mayo, defendiendo lo que era el centro del ataque enemigo.

La BAM MLV protagonizó los siguientes acontecimientos:

02:30 hs artillería en alarma roja en defensa del **TOCO**, (**C-130**), que permaneció en tránsito hasta las 02:50 hs.

09:44 hs el CIC detecta a la primera PAC.

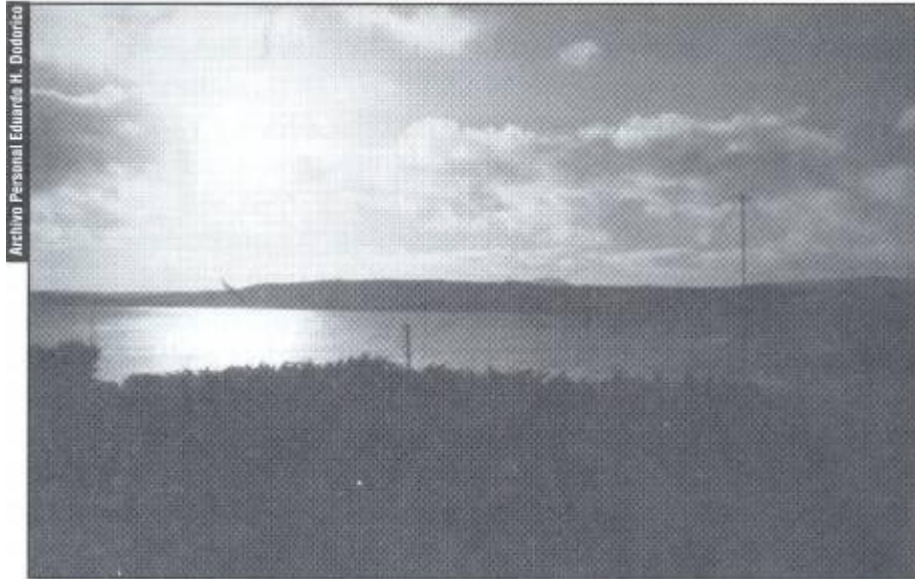
10:35 hs seis aviones, (dos de la Armada del Escuadrón 800 y cuatro de la RAF), atacaron la BAM MLV en vuelo rasante con bombas de retardo, (que siguieron explotando hasta las 13:30 hs), pegaron cerca del refugio. Derribaron una pared y causaron algunas bajas.

La AAe, (EA y FAA), derribó dos aviones **GR 3**, uno con Roland y otro con 35 mm. Se pudo ver una eyección.

13:24 hs despegó un **Pucará**, (A-516), tripulado por el Ten Roberto

Címbaro; en búsqueda de un helicóptero enemigo, aparentemente en tarea de rescate del piloto eyectado, pero apareció una PAC y el **Pucará** retornó.

14:35 hs **despegaron** dos **Pucará**, indicativo **COBRA**, **tripulados** por el Ten Miguel Giménez (A-516) y el Ten Roberto Címbaro. Reconocieron península San Luis. Mientras estaban en vuelo se produce el 2º ataque a BAM MLV **Arribaron** a las 15:19.



Un Pucará en vuelo rasante sobre la Bahía de Pto. Argentino, evitando ser detectado por una Pac Británica.

14:50 hs nuevo ataque de *GR 3*, al AD MLV Tres explosiones sin daños.

16:50 hs un *Harrier* fue derribado, con SAM 7. Se alejó humeando. Derribo comprobado.

17:08 hs, apareció, en el radar un helicóptero a 23 MN en tarea de rescate del piloto del *Harrier*.

19:14 hs nuevamente un ataque aéreo sobre el AD MLV, dos explosiones. Alarma roja hasta las 19:32 hs. Versiones inglesas hablan de lanzamiento de un misil Seaslug, (antibuque), contra la pista.

### **En la BAM Cóndor:**

Esta BAM, ya cercada por el enemigo terrestre, mantenía aún firme su posición:

Un *Harrier* lanzó cohetes Chaff al radar Skyguard, mientras otro intentó

atacar, pero el fuego de 35 mm y 20 mm lo desalentó obligándolo a retirarse (Diario de Guerra del Grupo 1 AAe en DWN)

Se preparó la evacuación del Escuadrón Aeromóvil a BAM MLV.

## Los helicópteros en Malvinas

Cumplieron este día las siguientes misiones:

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **CÓNDOR**, **armado** con cuatro ametralladoras Browning 7,62 mm. **misión** reabastecimiento a la ROA, **Tripulación:** Ten Alejandro Vergara, Ten Saturnino Sánchez, CP Alberto López. y C1° Roberto López. **Despegó** de DWN, a las 8:00; **atterizó** a las 08:50 hs. **Despegó** a las 10:00 y **arribó** a las 10:50 hs.

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **PATO**, **armado** igual que el anterior; **misión** búsqueda y rescate. **Tripulación:** Ten Saturnino Sánchez, Ten Alejandro Vergara, CP Alberto López, C1° Roberto López. Recuperaron al capitán de corbeta Filippi. **Despegó** de DWN, a las 14:00, **atterizó** a las 15:20.

## Relato del Ten Vergara

*Se recibió la orden de ir a recuperar al capitán de corbeta Filippi, perteneciente a la armada, derribado sobre la zona del estrecho de San Carlos (A 4Q). Se designó la tripulación y se despegó hacia el SE de la BAM Cóndor para encontrar el establecimiento donde se hallaba el piloto. Éste al eyectarse cayó al agua, nadó hasta la orilla del estrecho y luego comenzó a caminar hasta que llegó a un lugar de la isla en donde le brindaron alojamiento.*

*Al llegar a dicho lugar se procedió a identificar al capitán constatando todos sus datos y forma en que había sido derribado.*

*Tanto el vuelo de ida como el de regreso se hizo en navegación táctica rasante, dado que en la cercanía a la ruta a volar se encontraban PACs inglesas. Estos datos eran suministrados por el POA ubicado al SE de la BAM.*

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCÓN**, **armado** igual que los anteriores, **misión** reabastecimiento de la ROA. **Tripulación:** Ten Marcelo Pinto, Ten Héctor Ludueña, SAux Jesús Martínez, C1° Roberto López. **Despegó** de DWN, a las 16:00 y **atterizó** a las 17:40.

**CH-47 C**, matrícula **H-93**. **Tripulación:** My Oscar Pose, 1erTen Alberto Beltrame, SA Hugo White, SAux Antonio Alvarez, C1° Luis Villarreal, SAux Orlando Ruiz. **Despegó** de MLV a las 15:30. **Arribó** a las 16:30.

### Exploración y reconocimiento

**F-27**, matrícula **T-41**. **Tripulación:** My Mario Núñez, Cap Julio Mirgone, CP Eduardo Docters, C1° Eduardo Batista. **Despegó** de CRV a las 08:30. **Arribó** a las 11:45.

**F-27**, matrícula **TC-78**. Indicativo **TITÁN I**. **Tripulación:** My Juan Rodríguez, Vcom Juan Rivarola, C1° Orlando Domínguez, SAux Alfredo Albertengo. **Despegó** de TRE a las 08:50; **arribó** a CRV a las 12:40. **Despegó** a las 15:00; **arribó** a TRE, a las 17:20 hs.

**F-27**, matrícula **T-44**. Indicativo: **TITÁN**. **Tripulación:** Vcom Héctor Vanden, My Ramón Díaz, CP Misael Lombardo, SA Mauricio Ceballos. **Despegó** de EPO, a las 08:50, **arribó** a VIE, a las 12:00. **Despegó** a las 12:30, **arribó** a EPO, a las 14:50.

**F-27**, matrícula **TC-79**. Indicativo: **BOLSA II**. **Tripulación:** en Interrogatorio a Tripulantes figura sólo el 1erTen Carlos 00110. **Despegó** de CRV a las 12:14. **Arribó** a las 15:06.

**B-707**, matrícula **TC-92**. Indicativo: **TRONCO**. **Tripulación:** Vcom Héctor Cid, Vcom Horacio Genolet, SP Flavio Lución, SM Ouillermo Oviedo, SM Oscar Vignolo, C1° Luis Enriquez, CP Oerardo Russo. **Despegó** de PAL, a las 06:30. **Regresó** a las 17: 10.

**BMK 62/64**, matrícula **B-101**. Indicativo **KRILL**. **Tripulación:** Cap Juan Bertoldi, 1erTen Jorge Annino, 1erTen Nicolás Pagano. **Despegó** de TRE a las 16:00. **Arribó** a las 18:00.

**LR-35**, matrícula **T-22**. **Tripulación:** Cap Juan Martínez Villada, Ten Eduardo Casado, A. López. **Misión:** E y R visual. **Despegó** de GRA, a las 13:30. **Arribó** a las 14:40.

**C-500**, matrícula **LV-MZG**. Indicativo **CASERO II**. **Tripulación:** Alf Col1erone. **Despegó** de EPO, a las 07:30. **Arribó** a PAL, a las 11:27 hs.

**LR-25**, matrícula **LV-OEL**. Indicativo: **CASERO I** **Tripulación:** Alf M. Salotti. **Despegó** de PAL a las 07:29. **Arribó** a las 16:28 hs.

El comandante del **LV-MDE** informa sobre tres misiones de **TS-60**. Indicativo **LANGOSTA**. 7 h 30 m voladas.

**OF.126. G-II**, matrícula **T-119**. Indicativo **PLATINO I**. **Tripulación:** Vcom Genaro Sciola, Cap Guillermo Fornes, CP Luis González. **Despegó** de SCZ, a las 09:45. **Arribó** a las 12:14.

**OF.127. TS-60**, matrícula **LV-MDM**. Indicativo: **PLATINO II**. **Tripulación:** Alf Jorge Seco, Alf Jorge Ierache, Alf Claudio Gervai, CP Mario Juárez. **Despegó** de SCZ, a las 15:00. **Arribó** a las 18:21.

**AC-690 T**. Indicativo **KRILL**. **Tripulación:** Alf Tadeo Pla. **Despegó** de TRE, a las 10:05. **Arribó** a 12:13 hs.

### **La Artillería Antiaérea**

El enemigo no dio mucho respiro; a las 10:00 hs se tuvo alarma roja, de una incursión que provenía, otra vez, del lado del faro marítimo, pasó fuera del alcance de las armas, lanzando sus bombas. Un soldado del Fierro 5 comunicó que una bomba estalló en las proximidades del cañón, despidiendo al cabo Martínez, quien quedó atontado y sordo. A los cinco minutos, el jefe de pieza comunicó que Martínez estaba recuperado y en posición, pero aún sin poder oír. También expresó que había cuatro bombas sin explotar; una, en la puerta del refugio.

El jefe de batería ordenó replegar el personal hacia la posición del Fierro 4 momentáneamente, hasta que pudieran ser desactivados los artefactos. El F 5 quedaba, transitoriamente, sin actividad. La experiencia y los manuales indicaban que si la bomba no era activada inmediatamente, el retardo podía hacerla estallar días más tarde. Se procedió a comunicar la situación a la jefatura de la BAM para que ésta hiciera volar el artefacto y liberara la pieza de artillería, (una vibración podía hacer que la bomba estallase e inclusive, hiciera explotar a las demás por simpatía, si las espoletas estaban activadas).

A las 16:00 hs se produjo una nueva incursión desde el faro. Algunos sostenían que destruyéndolo, los *Harrier* no sabrían desde dónde atacar. La idea no era mala. Otros se inclinaron por alterar sus colores, pintando de negro las estrías blancas para que de noche no se distinguiese. Esta humorada surgía del hecho de que casi la totalidad de los ataques habían provenido de esa dirección. Resultaba lógico pensar que los pilotos británicos utilizaban el faro como punto de referencia para la aproximación. Se sabía que disponían de modernos equipos de tiro y navegación, pero el obstáculo era tan notable que la tentación de aprovecharlo era humana. Este ataque fue enfrentado por los Skyguard y uno de los Fierros. Saldo: un avión derribado, que explotó sobre el mar, y otro, que se alejó averiado.

Luego su piloto se eyectó.

### Otros acontecimientos

Se encontraron los restos del Ten Héctor Volponi (**M-5** / C-437), por parte del personal de BAM Calderón.

### El saldo del día

La FAS

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| - Salidas previstas             | 22 |
| - No decolaron                  | 1  |
| - Regresaron por TEC            | 2  |
| - Llegaron OM                   | 15 |
| - Regresaron por Orden Superior | 4  |
| - Aviones derribados            | 3  |

(Dos aviones **A-4C** / un **A-4B**) dos pilotos fallecidos, un piloto prisionero

### Bajas enemigas

- Destructor *HMS Coventry*. Hundido - diecinueve tripulantes desaparecidos.
- Portacontenedores *Atlantic Conveyor* - Incendiado (posteriormente se hundió, doce tripulantes desaparecidos).
- Fragata *HMS Broadsword* - Averiada.
- Dos naves no identificadas (una probable *Avenger* y otra *HMS Fearless*), averiadas.
- Tres *GR 3* RAF *Harriers* derribados
- Un helicóptero *Lynx*, (en *Broadsword*), destruido.



## Miércoles 26 de mayo

### La meteorología

#### Área continental

Sin fenómenos significativos. En Santa Cruz y Chubut poco nuboso, visibilidad superior a veinte kilómetros. Vientos del NE a 20/25 nudos.

En Tierra del Fuego, parcialmente nublado, vientos moderados del NO, visibilidad superior a veinte kilómetros. Las condiciones meteorológicas eran favorables para las unidades de la FAS.

#### Área Malvinas

Sin fenómenos significativos, parcialmente nublado en horas de la mañana techo 400 m, mejorando hacia el mediodía. Vientos suaves. En general, apta para la operación.

### La FAS

Después de las intensas horas vividas el 25 de mayo, en la que los pilotos de la FAA, ARA Y sus defensas antiaéreas (EA-FAA-ARA), habían cobrado al enemigo la mayor presa diaria (*HMS Coventry*, *Atlantic Conveyor*, tres *Harrier* y un helicóptero *Lynx*), de todo el conflicto, el CFAS estimó que la reacción de éste sería intensa. Por esta causa, se decidió variar los procedimientos de ataque a fin de obtener una sorpresa táctica, lanzando ahora bombardeos nocturnos con **MK-62** y de altura con el sistema **M-5** en bombardeo en picada y escolta de caza **M-III**, todos sobre OM terrestre, en la cabecera de playa.

**OF 1240**, tres **MK-62**, indicativo **ODIN**, **armados** con cuatro bombas MK 17. **Despegaron** de GAL a las 03:35 hs. **Tripulación** N° 1: Cap Juan Freijo, Cap Emilio Marín; N° 2: 1erTenAntonio Mauad, 1erTen Marcelo Siri; N° 3: Cap Alfredo Bredeston, Cap Miguel Siseo. Hora ordenada sobre OM: 04:30 hs.

Esta Ella regresó desde 180 MN de GAL por mala meteorología y visibilidad cero. Instrumental de navegación y radar altímetro no confiables. Los numerales se desorientaron y perdieron la formación. **Arribaron** a GAL, a las 04:40 hs.

**OF 1241**, dos **M-5**, indicativo **POCKER**, **armados** con cuatro BR, con espoleta eléctrica. **Tripulación**: Cap Norberto Dimeglio, Ten Gustavo Aguirre; **Despegaron** de SJU a las 13:30, encontraron el OM con nubes. No observaron reacción antiaérea de ningún tipo (14:10 hs).

El guía no lanzó bombas sobre tope. El N° 2 hizo contacto con radar MLV y éste le informó que el OM se encontraba a 270°, 45 MN. Así guiado, picó y lanzó sus bombas. Al regreso el guía desprendió las suyas lateral islas Salvajes; explotaron las cuatro. No observaron buques en el estrecho. **Arribaron** a SJU a las 15:30 hs.

### **Relato del Ten Aguirre Faget**

*Dimeglio inició la picada de 60° dentro de nubes. Yo lancé las bombas a 12.000 pies dentro de la capa, manteniendo los 60° de la picada y sin ver dónde cayeron. Confié sólo en el radar de MLV-; el que nos informó que estábamos sobre el blanco. Por haber bajado más de lo previsto, hice (dentro de la capa) maniobras evasivas suponiendo haber ingresado dentro del rango de algún SAM británico.*

### **Relato del My Sapolski**

*En las últimas horas de la tarde de ese día los escuadrón de Dagger yA-4C de SJU se vieron regocijados con la visita del My Piuma (Escuadrón Dagger SJU), 1erTen Senn (Escuadrón Dagger SJU), 1erTen Luna (Escuadrón Dagger GRA) y el TC Arca (piloto deA-4Q de la ARA), todos ellos recuperados luego de sus respectivas eyecciones en MLV-: Su arribo fue grandemente ovacionado y celebrado por todos los que allí nos encontrábamos, luego de lo cual relataron sus experiencias que fueron escuchadas con suma atención y tenidas en cuenta en el accionar futuro.*

### **Escolta de caza con M-III**

**OF 1242**, dos **M-III**, indicativo **SOMBRA**. **Misión**: cobertura sección **POCKER**. **Tripulación**: Cap Guillermo Ballesteros, 1erTen Marcelo Puig. **Despegó** de GAL a las 13:32, enlazaron con CIC MLV a las 14:15. En ese momento había tres PAC en el aire, pero se observó que las mismas no sobrepasaban nivel de vuelo 140/ 160 y que, cuando su rumbo era convergente con los **SOMBRA**, descendían bajo el lóbulo del radar. **Arribaron** a GAL a las 15:20.

## Otros medios que apoyaron las operaciones aéreas:

### Escuadrón Fénix

**OF 2215, LR-35**, indicativo **NONO**. **Tripulación:** Vcom Rodolfo De La Colina, Com Ronaldo Ferri, CI° Emilio Paigés, Luis Princich, Jorge Mira, SA Carlos Ojeda. **Despegó** de CRV: a las 11:00, hacia punto E por MLV: para apoyo sección **SOMBRA**. **Arribó** a las 13:45 hs.

**OF 2214, HS-125**, inditativo **RAYO**. **Misión:** retransmisor. **Tripulación:** Ten Poggi, Alf Mariani, SP Acosta y OCAT Vcom César Torres, My Amando Medina. **Despegó** de CRV: a las 13:50. Apoyó a la sección **POCKER**. **Arribó** a las 15:58.

## Reabastecimiento en vuelo

**KC-130, TC-69**. **Tripulación:** Vcom Enrique Pessana, Cap Roberto Perrotto, My Eduardo Gómez, CP Mario Cemino, SA Luis Martínez, SAux Oscar Ardizzoni, SAux Mario Amengual, SP Andrés Manyyszyn. **Despegó** de CRV: a las 12:15. **Arribó** a las 16:15.

## El repliegue de los medios aéreos de la BAM Cóndor

Era intención del CATOM recuperar el máximo poder ofensivo aéreo de la BAM Cóndor, pues los **Pucará** podían operar sobre objetivos en DWN desde la pista de Puerto Argentino y, además, en el caso de que los ingleses tomaran la BAM, los aviones no serían tomados por el enemigo terrestre.

Por esta razón, se ordenó el repliegue del Escuadrón Aéreo y su apoyo técnico a BAM MLV (17:45 hs). Quedó en BAM Cóndor el personal para la defensa terrestre: su jefe de Operaciones: Vcom Vera Mantarás, su jefe de Escuadrón Tropa: My Jorge Zaporta y su jefe de Servicio de Comunicaciones: Cap Héctor Re:

Personal Militar Superior: Vcom Saúl Costa, My Carlos Tomba, lerTen Ricardo Fasani, Ten José Lombardi, Ten Hernán Calderón, Alf Rubén Sassone y Alf Gustavo Lema.

Personal Militar Subalterno: CP Leonardo Gurrieri, C1° Bustos, C1° José Olea, CP José Torres, C1° Amílcar Dappen, C1° Argüello, C1° Jorge Res, C Agüero, C Márquez, C Soto, C Mansilla y C Rodríguez.

El material **Bell- 212, (H-83 / H-85)**, con sus tripulantes, afectados a la BAM

Cóndor permaneció en la misma hasta el día 28 en que se ordenó el repliegue a Puerto Argentino.

### **Relato del 1er Ten Micheloud sobre el arribo de los pilotos, replegados a Puerto Argentino:**

*Arribamos de noche a Puerto Argentino, el aterrizaje del Chinook se hizo en el hipódromo y desde allí nos trasladamos a pie los pocos metros que nos separaban de la casa de los oficiales, que no era otra cosa que un jardín de infantes que se había ocupado como alojamiento. Nos encontramos con muchas caras conocidas que hacía un tiempo ocupaban ese refugio, particularmente personal del INAC. Lo comfortable del lugar hacía que nos sintiéramos en la gloria, comparado con las antiguas comodidades, donde no disponíamos más que de un colchón para mejorar las condiciones de la bolsa de dormir, a la que siempre se accedía con buzo y, según las circunstancias, hasta con los borcegués. Pero la permanencia de ellas no sería más que por la noche.*

*Diariamente partíamos al puesto de comando de la BAM Malvinas, que era un bunker construido con planchas de hierro recubiertas de arena y con separadores internos de ambientes hechos con bolsas de arena. El lugar estaba muy bien disimulado entre una zona de arena y piedras que se hallaba cruzando la pista desde las antiguas instalaciones del aeropuerto, totalmente destruido por el bombardeo. De éste quedaba sólo la estructura intacta, no así aberturas ni vidrios y mucho menos de un hangar de chapas que se encontraba próximo.*

Por su parte, la BAM Cóndor sufría ataques de superficie: cañoneo naval diurno y ataque nocturno de comandos en proximidades del radar ELTA, que, mediante bengalas detectaron su posición y emplazamiento para un ataque posterior por la aviación embarcada.

### **Dice el diario de guerra del G 1 AAe en Darwin**

*Día 26: Durante el día, gracias al ELTA, se detectaron cuarenta y cinco probables vuelos de helicópteros hacia el NO entre los seis y ocho kilómetros, coincidiendo con mucha interferencia de radar. Las piezas N° 1 y N° 4 pudieron observar con las miras telescópicas de sus cañones, movimientos de helicópteros que desaparecían detrás de un cerro. Se informó de estas novedades a la jefatura, confirmando la presencia de los mismos en la zona.*

*A la noche se detectaron sombras en las proximidades del radar ELTA. Se pidió apoyo al puesto comando, pero creyéndose en un primer momento que podía ser personal de Ejército (argentino), no lo enviaron, hasta que, en un momento dado, fueron activadas dos bengalas del tipo "flash". Un soldado clase 1963 respondió con una ráfaga de FAL sobre la zona de donde provenían.*

*Al llegar los refuerzos e inspeccionar la zona, lo único que se encontró fueron los cartuchos de las bengalas. Se comenzó a recibir fuego naval sobre la zona del hipódromo al NO de la base.*

Comienza el apoyo de fuego aéreo directo de **Pucará** en la zona DWN, operando desde BAM Malvinas.

Dos **IA-58**, indicativo **FIERRO**. **Misión:** ROF al norte de DWN. **Tripulación:** Ten Miguel Cruzado (A-533) y Ten Giménez (A-509).

## **Los helicópteros en Malvinas**

Cumplieron este día las siguientes salidas:

**Bell-212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCÓN**, **armado** con cuatro ametralladoras Browning 7,62 mID., **misión** reabastecimiento de la ROA. **Tripulación:** Ten Marcelo Pinto, Ten Héctor Ludueña, y SA Martínez y C1° Roberto López. **Despegó** de DWN, a las 8:00; **arribó** a las 08:30.

**Bell-212**, matrícula **H-85**, indicativo **TORDO**, **armado** igual que el anterior. **misión** reabastecimiento de la ROA, **Tripulación:** Ten Luis Longar, Ten Gustavo Brea, CP Horacio Carmona, CP Eulogio Gómez. **Despegó** de DWN, a las 08:20; **arribó** a las 09: 10.

**CH-47 C**, matrícula **H-93**. **Tripulación:** My Oscar Pose, 1erTen Alberto Beltrame, SA Roberto Prats, CP Rubén Lavorato, C1° Mario Vera, C1° Luis Villarreal. **Despegó** de MLV a las 11:15; **arribó** a DWN, a las 11:55. **Despegó** a las 17: 15; **arribó** a MLV, a las 17:45.

## **Exploración y reconocimiento**

**F-27**, matrícula **T-41**. Indicativo: **PACÚ**. **Tripulación:** Cap Julio Mirgone, My Mario Núñez, CP Eduardo Docters, C1° Eduardo Batista. **Despegó** de CRV a las 14:00. **Arribó** a las 17:05 hs.

**F-27**, matrícula **TC-78**. Indicativo: **TITÁN I**. **Tripulación:** Vcom Juan Rivarola, My Juan Rodríguez, C1° Orlando Domínguez, SAux Alfredo Albertengo. **Despegó** de TRE a las 08:45; **arribó** a CRV: a las 12:15. **Despegó** a las 14:50; **arribó** a TRE a las 17:20.

**F-27**, matrícula **TC-44**. Indicativo **TITÁN**. **Tripulación:** V com Héctor Vanden, My Ramón Díaz, CP Misael Lombardo, SA Mauricio Ceballos. **Despegó** de EPO a las 09:00; **arribó** a VIE, a las 12:40. **Despegó** a las 13:30; **arribó** a EPO, a las 16:20.

**B-707**, matrícula **TC-92**. Indicativo **TRONCO**. **Tripulación:** Vcom Eduardo Fontaine, My Juan Carlos Ossa, SA Diego Callejón, SA Nicolás Zárate, SM Enzo Simeone, CP A Román Allende. **Despegó** de PAL a las 07:00; **arribó** a las 15:00.

**C-500**, matrícula **LV-LZR**. **Despegó** de PAL a las 07:30; **arribó** a las 15:20.

**C-500**, matrícula **LV-OEL**. **Despegó** de EPO a las 19:30. **Arribó** a PAL, a las 21:03.

**OF 128: TS-60**, matrícula: **LV-MDM**. Indicativo: **PLATINO I** **Tripulación:** 1erTen Marcelo Ayerdi, Alf Claudio Gervai, SAux Orlando Falcón. **Despegó** de SCZ, a las 09:01; **arribó** a las 12:04.

**OF 129: TS-60**, matrícula **LV-MDM**. Indicativo: **PLATINO II**. **Tripulación:** Alf Claudio Gervai, SAux Orlando Falcón, SP Tomás Manzanares. **Despegó** de SCZ a las 15:20; **arribó** a las 18:05.

**C-500**, matrícula **LV-LZR**. Indicativo: **CASERO I** **Tripulación:** Alf Hugo Mercante. **Despegó** de PAL a las 07:30; **arribó** a las 15:15 hs.

**LR-25**, matrícula **LV-OEL**. Indicativo: **CASERO II** **Tripulación:** Alf Pignato. **Despegó** de AER, a las 18:00; **arribó** a EPO, a las 21:00 hs, por CRV:

**AC-690 T**. Indicativo **KRILL**. **Despegó** de TRE, a las 10:05. **Arribó** a las 12:00 hs.

**DHC-6**, matrícula **T-82**. Indicativo: **PACÚ I**. **Despegó** de CRV a las 09:00; **arribó** a las 12:10 hs.

**TS-60**, Indicativo **LANGOSTA** informa sobre una misión realizada, voladas 2 h 30 min.

**F-27.** Indicativo **BOLSA II** realiza dos misiones de E.y R. **Despegó** de CRV a las 09:11; **arribó** a las 12:04. **Despegó** a las 15:48; **arribó** a las 18:45.

### **La Artillería Antiaérea**

El cañoneo naval comenzó a la 01:30 hs. Fallecieron dos soldados: uno del GADA 601 de MDP, (jefe teniente coronel Arias), y el otro del RI 25, (jefe teniente coronel M A Seineldín). Uno a nuestra derecha y el otro, a la izquierda. Con la primera hora se completó un relevamiento de las bombas que no explotaron en el sector:

|                 |   |
|-----------------|---|
| a) Fierro 6     | 1 |
| b) Fierro 5     | 4 |
| c) Fierro 4     | 1 |
| d) Refugio 35mm | 1 |
| e) Tigercat     | 3 |

La actividad fue intensa. Se intentaron ataques durante toda la mañana, pero siempre a niveles altos y fuera de alcance; una bomba hizo impacto cerca del Fierro 9 y otra, a cuarenta metros de los vecinos Tigercat de EA. Muchos lanzamientos eran realizados con maniobras de Toss Bombing.

Una esquirla rompió el cargador derecho del Fierro 7, provocando que se trabe la alimentación de munición. La novedad fue solucionada por el C1° Hernández, con tecnología más apta para un taller de chapa pero no recomendada por la industria del armamento.

### **Otros acontecimientos**

Entre las 00:30 y las 02:30, se recibió fuego naval intermitente, sobre nuestras posiciones en Bahía Fox. Hubo muertos y heridos.

Entre las 00:45 y 01:10, cañoneo naval sobre BAM MLV, (alcanzado un **IA-58**).

A las 10:25, un *GR 3* atacó puerto Howard desde el estrecho (bombas y cañones) Resultaron seis soldados muertos; un oficial, un suboficial y cuatro soldados heridos, todos de Ejército.

A las 14:21, nuevo ataque aéreo al AD MLV Explotaron dos bombas cerca de las piezas de artillería (Diario de Guerra G 1 en Puerto Argentino).

A las 18 00, BAM Cóndor informó, (**textual del Diario del Com Mendiberry**):

*Unidades EA Y FAA reunidas*

*AAe totalmente destruida.*

*Enemigo muy numeroso dotado de gran poder de fuego, morteros, lanzacohetes y ametralladoras.*

*FA tres muertos, cinco heridos.*

*EA gran cantidad de bajas.*

*En un momento la tropa de Ejército replegó sobre la última línea de posiciones, lo que permitió al enemigo rehacerse y rodear las posiciones.*

*Faltó munición en 1ª línea.*

*Gran agotamiento de las tropas.*

*La observación aérea determinó: Grupos de 20/30 hombres, cinco con Blow Pipe, gran cantidad de ametralladoras, morteros y lanzacohetes.*