

TESTIMONIO DE UNA *TRILOGÍA* Guerra de Malvinas



José Luis Martínez, 62 años, nacido en la ciudad de Tandil, vive hoy en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Actualmente, se desempeña como personal civil en la Fuerza Aérea Argentina, a la que ingresó en 1980.

Durante el Conflicto Bélico del Atlántico Sur e Islas Malvinas, fue integrante del II Escuadrón Aeromóvil M5-IAI DAGGER. Por su participación, le fue otorgado el distintivo de Campaña N.º 4, por Resolución N.º 540/85 JEMGFA y, consecuentemente, fue reconocido como Veterano de Guerra de la Fuerza Aérea Argentina, según Resolución N.º 231/00 del JEMGFA. A la vez, recibió la condecoración del Honorable Congreso de la Nación a los Combatientes (Ley N.º 23.118).

Su deseo es que este libro sirva para conocer y difundir las actividades que se desarrollaron desde el comienzo del conflicto, y las realizadas cuando fue desplegado. Muchas veces estas son textuales y relatan lo que él escribía día a día.

VGM FAA José Luis Martínez

TESTIMONIO DE UNA TRILOGÍA
Guerra de Malvinas

TESTIMONIO DE UNA TRILOGÍA

Guerra de Malvinas

VGM FAA José Luis Martínez



Testimonio de una Trilogía - Guerra de Malvinas

José Luis Martínez

Primera edición, diciembre de 2021

Editado por la Escuela Superior de Guerra Aérea (ESGA) de la Fuerza Aérea Argentina, Avenida Luis María Campos 480, C.P. 1426, CABA, resga@esga.mil.ar

Martinez, José Luis

Testimonio de una trilogía : Guerra de Malvinas / José Luis Martínez. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Revista Escuela Superior de Guerra Aérea, 2021.

364 p. ; 23 x 15 cm.

ISBN 978-987-98348-3-1

1. Guerra de Malvinas. I. Título.

CDD 997.11

Queda hecho el depósito que previene la ley 11 723.

Impreso en Argentina; *printed in Argentina.*

Todos los derechos reservados.

Esta publicación no puede ser reproducida, en todo ni en parte, ni registrada en un sistema de recuperación de información, ni transmitida por este, en ninguna forma ni por ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico, magnético, electroóptico, por fotocopia o cualquier otro, sin el permiso previo por escrito de la editorial.

Su infracción está penada por las leyes 11 723 y 25 446 de la República Argentina. Los datos y comentarios de la presente publicación son de responsabilidad exclusiva del autor y no representan la opinión oficial de la editorial.

Se terminó de imprimir en Imprenta Papiro Color S.A. (administracion@papirocolor.com.ar; 011-4303-4745), Santo Domingo 2673, Barracas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina, en diciembre de 2021.

ÍNDICE TEMÁTICO

-Prefacio	29
-Agradecimientos	31
-Prólogo	33
-Breve reseña sobre las Islas Malvinas	37
-Malvinas: Cronología del Conflicto	37
-Operación Rosario	38
-Gestiones diplomáticas a partir del 2 de abril	39
-CRONOLOGÍA DIARIA DE MIS VIVENCIAS	40
2 de abril de 1982: Una noticia inesperada... “Islas Malvinas, recuperadas”	40
Breve reseña descriptiva del avión MV-IAI Dagger	42
3 y 4 de abril de 1982 : Se trabaja a brazo partido “H24” y comienzan a alistarse los escuadrones aéreos	43
Fuerza Aérea Sur (FAS)	45
5 de abril de 1982: Llegó la orden de despliegue	49
6 de abril de 1982: Se da cumplimiento a la orden de despliegue	51
Días subsiguientes	53
13 de abril de 1982: Ambos líderes gobernantes llamaban, por su lado y de diferente forma, a una guerra...	56
16 de abril de 1982: Vuelan nuestros aviones sobre Malvinas	57
Días subsiguientes	60
25 de abril de 1982: Redespliegue más hacia el Sur	61
Días subsiguientes	62
28 de abril de 1982: Siguen los aprestos	64
29 de abril de 1982: Empieza la Guerra	65
30 de abril de 1982: Todas las Bases Aéreas integrantes de la FAS “bajo alerta roja”	67

1 de mayo de 1982: Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea Argentina y nuestro primer Héroe de Malvinas	68
Primera pérdida: Un integrante de la VI Brigada Aérea se convierte en héroe	71
Bautismo de Fuego. Relato del Com. (R) VGM D. Gustavo Aguirre Faget	76
2 de mayo de 1982: Día negro para nuestro país; los piratas nos pegaron fuerte	81
3 de mayo de 1982: La meteorología adversa impide toda actividad aérea, pero permite incrementar el mantenimiento de las aeronaves	82
4 de mayo de 1982: Otro día negro para la flota inglesa	83
Días subsiguientes	86
9 de mayo de 1982: La meteorología es mala	86
10 de mayo de 1982: Otra <i>pérdida para la VI Brigada</i>	87
Días subsiguientes	90
12 de mayo de 1982: La flota inglesa... no es tan invulnerable	90
Días subsiguientes	91
15 de mayo de 1982: Me informan que sería desplegado	92
16 de mayo de 1982: Despedida... y partida	94
17 de mayo de 1982: Rumbo al Sur... B.A.M. San Julián	95
Mientras tanto, sucedía esto...	96
18 de mayo de 1982: Encuentro con mis camaradas... Así fue mi primer día en la B.A.M. San Julián	97
19 y 20 de mayo de 1982: Días muy tranquilos y sin actividad aérea	123
21 de mayo de 1982: Duro golpe a la flota británica; alto costo...	125
22 de mayo de 1982: ¡Qué forma de despertarnos!	148
Aporte extra: página oficial de la Fuerza Aérea Argentina. Guerra de Malvinas, operaciones del día 22 de mayo de 1982, relato del 1er Ten. Horacio Bosich	154

23 de mayo de 1982: Otro héroe más...	155
24 de mayo de 1982: ¿Qué pasó con la segunda escuadrilla?	162
Otro testimonio en primera persona de unos de los protagonistas del acontecimiento producido aquel día: “un día para recordar”. Relato del Brig. Gral. D. Mario M. Callejo.	171
25 de mayo: Aniversario del Primer Gobierno Patrio	174
26 de mayo de 1982: Gracias a Dios están vivos... pero no todo es alegría. El II Escuadrón Dagger tiene su primer héroe	177
27 de mayo de 1982: Por fin descanso	184
28 de mayo de 1982: Si no es aquí, es allá	185
29 de mayo de 1982: El escuadrón Dagger de Río Grande tiene otro héroe y nosotros, mucha suerte	186
30 de mayo de 1982: Glorioso día para la Fuerza Aérea Argentina	194
31 de mayo de 1982: Un poco de descanso	210
1 de junio de 1982: Meteorología adversa para las operaciones aéreas	211
2 de junio de 1982: ¿Habrá terminado la guerra para nosotros?	214
3 de junio de 1982: Se alistaron los aviones, pero la mala meteorología sobre Malvinas impidió la actividad aérea	215
4 de junio de 1982: Por fin pueden salir nuestros aviones	215
5 de junio de 1982: ¿Estás con los aviones malvineros?	219
6 de junio de 1982: Por ser domingo, descanso	224
7 de junio de 1982: Llegó un tesoro para mí... muy esperado	228
8 de junio de 1982: Día negro para la flota inglesa	231
9 de junio de 1982: Sorpresivamente, se nos ordenó un redesplicue...	235
10 de junio de 1982: Aquí en el Sur, guerra; allá, mundial	239
Breve reseña del misil Shafrir	240
11 de junio de 1982: Sin misiones y sin picadito	243

12 de junio de 1982: Llegan cartas y encomiendas; una de ellas es misteriosa...	245
13 de junio de 1982: ¡Por fin una misión!	246
14 de junio de 1982: fin de la guerra	250
-Epílogo	251
-Nómina del personal que integró el II Escuadrón Aeromóvil Dagger durante la Batalla Aérea por las Islas Malvinas	254
Pilotos	254
Personal del componente técnico (<i>Los Magos</i>)	254
Personal civil	256
Soldados clase 1963	257
Personal de la Compañía Policía Militar de la VI Brigada Aérea, desplegado a la B.A.M. San Julián, para reforzar su seguridad	258
Resumen del material destruido	259
-Configuración de los aviones de combate M5-IAI Dagger, pertenecientes al II Escuadrón Aeromóvil, que operaron desde la B.A.M. San Julián durante la Guerra de Malvinas	265
-24 de mayo 1982: Nuestro II Escuadrón Aeromóvil Dagger tiene su Héroe	269
-Canción <i>La Marinette</i> y el símbolo del escudo del II Escuadrón Aeromóvil M5-IAI Dagger “La Marinete”	269
-Aportes extras a las vivencias: relato del Sr. Com. (R) Carlos A. S. Maiztegui, Jefe de la base Militar San Julián, Al Personal de la B.A.M. San Julián durante la guerra por la recuperación de las Islas Malvinas	271
-Fuerza Aérea Sur (FAS): Antecedentes importantes que se deben conocer	273
-Relato del Sr. Brig. Gral. Ernesto Horacio Crespo, ex Cte. de la Fuerza Aérea Sur, a los veteranos y excombatientes de la Guerra de Malvinas y a la Fuerza Aérea Sur	276
-Reseña de la actuación de la Fuerza Aérea Argentina	285

-¿Quién tuvo la supremacía aire-aire?	286
-Las pérdidas británicas en las Islas Malvinas	289
-Historia de nuestro noble y glorioso avión: el guerrero de acero	293
-Historia de servicio	294
-Personal técnico que realizó el curso del avión Dagger en el estado de Israel	300
-Escolapio: “ <i>duc in altum</i> o porqué luchamos”, por Eduardo García Ríos	301
-Dagger en el conflicto de Malvinas	302
I Escuadrón Aeromóvil “Avutardas Salvajes”	302
Personal de pilotos	302
Personal técnico	303
Personal civil	305
Soldados	305
II Escuadrón Aeromóvil “La Marinete”	305
Material aéreo	306
Del I Escuadrón Aeromóvil	306
Del II escuadrón “Dagger”	307
-Posguerra de Malvinas: El nacimiento del Finger	308
-Historias individuales de los IAI Dagger/Finger de la Fuerza Aérea Argentina	311
-M5-IAI Dagger: La leyenda viva	319
-Los magos... Sin ellos, nada hubiera sido posible	322
-Referencia especial	324
-Relatos o antecedentes importantes. Avión Hércules bombardero TC-68: Aquí está la confirmación de lo que yo había visto	326
-Detalles de las operaciones realizadas	328
-Nuestros países vecinos y su comportamiento durante la Guerra de Malvinas	330

Ayuda de Perú a nuestro país	330
Eran los mejores de la FAP	332
Alegría en Argentina	334
Un poco más sobre la ayuda de Perú	334
Ayuda de Chile a Inglaterra	336
Memorándum desclasificado recientemente por el Pte. Piñera	336
Misión secreta británica	340
¿Qué pasó con el helicóptero?	341
-Aporte de notas y escritos: otros documentos que proveen mayores acontecimientos y que avalan la injusticia anteriormente detallada, las acciones de combate desarrolladas en cercanías del puerto San Julián - Diario de guerra del Comando de la Brigada de Infantería VII	343
-La verdad revelada de acciones de combate en el Continente que fueron negadas y ocultadas hasta la fecha y que afianzan nuestro derecho de inclusión directa en el reconocimiento	343
-Diario Clarín: Malvinas, 25 años después: la guerra que nunca se contó (submarinos ingleses y misiones secretas en Santa Cruz)	344
-La cuestión Malvinas	347
-Mis distinciones recibidas de la FAA y del Congreso de la Nación Argentina	351
-Fotografías que quedarán en la historia del conflicto	353
-Palabras finales	356
-Reflexión	357

ÍNDICE DE IMÁGENES

1. VGM FAA José Luis Martínez **(pág. 34)**
2. Escudo del GT6 **(pág. 35)**
3. Islas Malvinas **(pág. 35)**
4. Objetivos y disposiciones de las Fuerzas en las acciones iniciales argentinas en las Islas Malvinas e incautación de Puerto Stanley **(pág. 38)**
5. Portal del diario Crónica **(pág. 41)**
6. Avión MV-IAI Dagger C-414 **(pág. 42)**
7. Avión MV-IAI Dagger **(pág. 43)**
8. Multitud de manifestantes festejan la recuperación de las Islas Malvinas **(pág. 45)**
9. Distribución geográfica de la seis Bases Aéreas Militares que conformaron la Fuerza Aérea Sur **(pág. 46)**
10. Distribución de los medios, como las distancias entre las distintas B.A.M. y las Islas Malvinas **(pág. 48 y 49)**
11. Boeing 707 TC-92 estacionado en la plataforma de vuelo de la VI Brigada Aérea, el cual sería utilizado para el traslado del personal integrante de los escuadrones aeromóviles **(pág. 50)**
12. Línea de vuelo, VI Brigada Aérea, aviones listos **(pág. 51)**
13. Plataforma de vuelo: todo listo y a la espera de sus pilotos **(pág. 52)**
14. Plataforma de vuelo de la VI Brigada Aérea. Se puede observar la formación de los pilotos y sus aeronaves **(pág. 52)**
15. Aviones dispersados en la VI Brigada Aérea **(pág. 55)**
16. Desplazamiento y dispersión de las aeronaves, acción de camuflar a los aviones **(pág. 55)**
17. El Presidente de la Nación, Tte. Gral. Leopoldo F. Galtieri, saluda a la multitud desde el balcón de la Casa Rosada **(pág. 56)**
18. 1er Ten. Musso para un vuelo de adiestramiento **(pág. 57)**
19. Soldados reservistas reincorporados **(pág. 58)**
20. Dagger en vuelo de comprobación de autonomía y el primer sobrevuelo sobre las Islas Malvinas **(pág. 59)**

21. Fotografía del aérea del hospital de la ciudad de San Julián **(pág. 61)**
22. BAP 2437, copia fiel, pág. 489, Anexo I **(pág. 63)**
23. El personal de la B.A.M. San Julián realiza el pintado de las franjas amarillas **(pág. 65)**
24. Aviones Dagger en la cabecera de la pista 25 previo a su evacuación aérea **(pág. 66)**
25. Alerta roja... Despegue de uno de los Dagger rumbo a la VI Brigada Aérea **(pág. 66)**
26. Vista aérea de los daños producidos por el ataque del avión Vulcan **(pág. 68)**
27. Fotografía del aeródromo en la isla Ascensión **(pág. 69)**
28. Plataforma de vuelo de la VI Brigada Aérea, alistamiento de los aviones Dagger **(pág. 70)**
29. Fotografía de la plataforma de vuelo previo al redespelgue a la B.A.M. San Julián **(pág. 70)**
30. Inicio de la acción bélica... Personal de mantenimiento alista y configura las aeronaves, de acuerdo al requerimiento de la orden fragmentaria **(pág. 71)**
31. Cap. PM José Leónidas Ardiles da su vida y se convierte en Héroe **(pág. 72)**
32. Pilotos de la Escuadrilla “Torno” rumbo a la gloria **(pág. 72)**
33. Escuadrilla “Torno”; OF 1105 **(pág. 73)**
34. Regreso de los tres aviones a la B.A.M. San Julián, luego de haber atacado a la flota inglesa **(pág. 73)**
35. Fotografía de los pilotos integrantes de la escuadrilla “Torno” **(pág. 74)**
36. Parte de los integrantes del II Escuadrón Aeromóvil posan luego de producido el hito que marcaría el Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea Argentina **(pág. 74)**
37. Vuelo rasante y de escape de un Dagger en la Bahía San Carlos **(pág. 75)**
38. 1er Ten. Gustavo Aguirre Faget **(pág.76)**
39. Crucero General Belgrano **(pág. 81)**
40. Fotografía previa al hundimiento del crucero General Belgrano **(pág. 82)**
41. Avión naval Super Étendard **(pág. 83)**
42. Destructor británico tipo 42 Sheffield **(pág. 84)**

43. Fotografía posterior del Sheffield donde se observan los daños producto del ataque de la aviación argentina **(pág. 85)**
44. Fotografía de los Dagger, tomada desde un Lear Jet, que les brindaba cobertura de protección **(pág. 85)**
45. Aviones listos en la cabecera 25 pero la meteorología imposibilitaba las operaciones aéreas **(pág. 87)**
46. Cabecera 07, misma situación **(pág. 87)**
47. Buque “Isla de los Estados” **(pág. 88)**
48. Otro integrante de la VI Brigada Aérea da su vida y se convierte en Héroe, C1° PM Héctor Hugo Varas **(pág. 89)**
49. Toma aérea de la fragata HMS Arrow que se posicionó junto al destructor Sheffield **(pág. 89)**
50. La meteorología imposibilita las operaciones aéreas en la B.A.M. San Julián **(pág. 90)**
51. Skyhawk A-4B de la Fuerza Aérea Argentina **(pág. 91)**
52. Continúa mala la meteorología: otro día que no se puede realizar ninguna operación aérea **(pág. 92)**
53. Fokker F-28 de la Fuerza Aérea Argentina en el que seríamos trasladados **(pág. 95)**
54. Toma desde un helicóptero donde se puede apreciar parte de las instalaciones de la B.A.M. San Julián (torre de vuelo y sanidad) **(pág. 99)**
55. Personal del Escuadrón Aeromóvil A-4C realiza tareas de alistamiento y configuración de uno de sus aviones **(pág. 100)**
56. Personal de mantenimiento realiza tareas en uno de los aviones A-4C dentro del búnker **(pág. 100)**
57. Apresto de aviones Dagger en la cabecera 25 **(pág. 101)**
58. Cabecera 07 y los refugios antiaéreos **(pág. 101)**
59. Otra vista aérea de los búnkeres y los refugios antiaéreos **(pág. 102)**
60. Fotografía del acopio o “camino de las bombas”, como comúnmente se lo llamaba **(pág. 102)**
61. Personal del Escuadrón Dagger observa la partida de una escuadrilla de aviones **(pág. 103)**

62. Entrada al refugio antiaéreo y carpas utilizadas para resguardo del material y personal de la cabecera 25 **(pág. 104)**
63. Línea de vuelo; la trilogía a pleno (los aviones, el personal de mantenimiento, los pilotos) ultima los chequeos para la puesta en marcha y liberación al vuelo **(pág. 104)**
64. Personal de mantenimiento ingresa al refugio utilizado para proteger al personal y resguardar maletas o equipos que requerían un cuidado especial **(pág. 105)**
65. Extensión de la plataforma, cabecera 07, realizada con planchas de aluminio, para las tareas de mantenimiento en los aviones **(pág. 105)**
66. Avión A4-C alistado y configurado para una misión **(pág. 106)**
67. Aviones listos y a la espera de asignarles una nueva misión en la cabecera 25 **(pág. 106)**
68. Otra toma fotográfica de la cabecera 25 **(pág. 107)**
69. Aviones A-4C y, al fondo, aviones IA-58 **(pág. 107)**
70. Aviones Dagger y personal de mantenimiento a la espera de las novedades **(pág. 108)**
71. Otra toma fotográfica de la extensión de la plataforma de la cabecera 07 **(pág. 108)**
72. Entrada al refugio subterráneo dispuesto para el personal **(pág. 109)**
73. El camino de las bombas y los Dagger **(pág. 109)**
74. En la cabecera 07, acopio de bombas y máquina escavadora construyendo mamelón protector **(pág. 110)**
75. Pieza de artillería cerca de la cabecera 25 **(pág. 110)**
76. Aviones IA-58, Lear Jet y Dagger en la plataforma de vuelo **(pág. 111)**
77. Personal de mantenimiento de A4-C trabaja en dos aviones **(pág. 111)**
78. Helicóptero Hughes 500 de la Fuerza Aérea y servicio contra incendios aprestos al costado de la plataforma de vuelo **(pág. 112)**
79. Dagger de reserva que no fue utilizado **(pág. 112)**
80. Arribo de Fokker F-28 **(pág. 112)**
81. A4-C en tránsito hacia la cabecera de la pista para su despegue. Obsérvese al personal del Escuadrón Dagger trasladando material desde los refugios **(pág. 113)**

82. Fotografía aérea de la principal, instalaciones y plataforma de la B.A.M. San Julián **(pág. 113)**
83. Aviones IA-58 Pucará, aprestos para su puesta en marcha y posterior partida **(pág. 114)**
84. Personal de comunicaciones. Obsérvese que las instalaciones son subterráneas **(pág. 114)**
85. En la cabecera 25, regreso del piloto, luego de una puesta en marcha requerida para una labor de mantenimiento en uno de los aviones **(pág. 115)**
86. En la cabecera 07, regresa el personal de mantenimiento, dado que la situación climática no permite las operaciones aéreas **(pág. 115)**
87. Aquí me encuentro en el camino de las bombas (fotografía del suboficial Asencio) **(pág. 116)**
88. Equipos de apoyo terrestre, como carros portabombas y contenedores de tanques externos **(pág. 116)**
89. Batería de artillería de 20 mm desplegada en el terreno cercano a la cabecera 25 **(pág. 117)**
90. Vista aérea de la parrilla municipal donde se racionaba **(pág. 118)**
91. Grupo de personal civil. En total, fuimos 28 los integrantes del II Escuadrón Aeromóvil MV-Dagger. Yo soy el de la fila superior, primero de la izquierda **(pág. 119)**
92. Dos de ellos: Tomás Landivar y Pucho Paredes, sentados sobre las bombas... **(pág. 120)**
93. Parte del grupo de mantenimiento Dagger: suboficiales, civiles y un soldado (los civiles sin insignia de grado) **(pág. 120)**
94. Gimnasio municipal de la ciudad de San Julián, donde estábamos alojados para dormir **(pág. 121)**
95. Interior del gimnasio donde se observa la distribución de los catres y las bolsas de despliegue **(pág. 122)**
96. La meteorología no permite realizar misiones hacia Malvinas; se realiza la puesta en marcha para comprobar el estado de las aeronaves **(pág. 124)**
97. Helicóptero inglés Sea King (ZA-290) **(pág. 125)**
98. Aviones Dagger sobre la extensión de pista (cabecera 07) **(pág. 126)**

99. Personal de mantenimiento que, según lo ordenado, baja misiles y configura bombas **(pág. 127)**
100. El personal cambia de configuración los tanques externos en un avión **(pág. 128)**
101. Aviones a la espera de la configuración requerida en la cabecera 25 **(pág. 128)**
102. Un Dagger alistado con la nueva configuración **(pág. 129)**
103. Personal de mantenimiento realiza la recarga de los tubos de arranque, elemento crítico y fundamental a la hora de la puesta en marcha de los Dagger **(pág. 130)**
104. Fotografía que muestra cómo es la labor que se desarrolla al momento de la carga de combustible, uno de los últimos aprestos para poder cumplir con la actividad aérea **(pág. 131)**
105. Sala de pilotos: charla e intercambio de opiniones y detalles antes de una misión **(pág. 132)**
106. Pilotos de Dagger y A4-C entremezclados, a la espera de alguna reunión informativa **(pág. 132)**
107. Aviones Dagger en la plataforma, a minutos de su partida a una nueva misión **(pág. 133)**
108. Dagger en plena carrera de despegue **(pág. 134)**
109. Momento del despegue de los aviones. Nosotros ya cumplimos con nuestra labor; ahora les toca a ustedes **(pág. 134)**
110. Personal de mantenimiento revisa repuestos y separa aquellos que presentaron novedad para su reparación **(pág. 135)**
111. Arribo de material enviado por la VI Brigada Aérea en el Hércules C-130 para nuestro Escuadrón **(pág. 136)**
112. Cabecera 07 sin aviones ni personal... El silencio se hace presente **(pág. 136)**
113. Lear Jet guía al punto inicial del ataque a los Dagger **(pág. 137)**
114. Aviones Dagger regresan ya sin su carga bélica **(pág. 138)**
115. Otra de las imágenes que deseábamos ver siempre: la silueta de nuestros aviones Dagger de regreso... **(pág. 139)**
116. Dagger aterriza y despliega su paracaídas de frenado **(pág. 140)**
117. Antena de VHF con impacto de un proyectil **(pág. 140)**

118. Parte del grupo de especialistas armeros y electricistas del Escuadrón Dagger (pág. 141)
119. Pequeño descanso, cese temporal de las actividades que dan un respiro, pero rápidamente vuelve la acción (pág. 142)
120. Personal de mantenimiento realiza los últimos aprestos para que el avión esté listo para cumplir una nueva misión (pág. 142)
121. Recepción de los aviones luego de cumplir con su misión, inmediata revisión y recuperación (pág. 143)
122. Toma fotográfica de la cineametralladora; testimonio de un ataque certero (pág. 144)
123. Otro impacto de proyectil en el cono interior de entrada de aire de uno de los Dagger (pág. 144)
124. Otra toma de la cineametralladora que nos muestra el intenso fuego enemigo y el ataque del Dagger (pág. 145)
125. Momentos tan especiales que nos tocó vivir, de mucha ansiedad y de silencio. Se puede distinguir al personal de mantenimiento, reunido a la espera de los aviones y la plataforma casi vacía... (pág. 145)
126. Fotografías de los restos de nuestros Dagger C-404 y C-407 derribados por misiles lanzados desde los Sea Harrier (pág. 146)
127. Personal de mantenimiento cambia la configuración en uno de los Dagger (pág. 147)
128. Copia del mensaje del estado del material aéreo y de la actividad cumplida (pág. 148)
129. Personal de mantenimiento instala el contenedor de cañones DEFA de 30 milímetros (pág. 150)
130. Movimientos de los aviones a tracción, a sangre... (pág. 150)
131. Acopio de tanques externos, bombas y portamisiles en la cabecera 25 (pág. 151)
132. Corredor de bombas BRP-250 (Expal) de cola lisa (izquierda) y de cola frenada paracaídas (derecha) (pág. 151)
133. Personal de mantenimiento y armeros que instalan las espoletas en las bombas (pág. 152)

134. Otro integrante de la VI Brigada Aérea da su vida y se convierte en Héroe, 1er Ten. PM Pedro Ignacio Bean **(pág. 153)**
135. Esquema del asiento eyectable **(pág. 153)**
136. Ilustración de uno de los Mirage MIII a los que se les montaron el MATRA R-530 AAM **(pág. 154)**
137. Personal de mantenimiento trabaja para recuperar el Dagger C-411 que des-pistó luego de su aterrizaje **(pág. 156)**
138. Esquema de pintado tan particular del avión C-411, la *Cotorra* **(pág. 156)**
139. Últimas comprobaciones entre el personal de mantenimiento y los pilotos para la puesta en marcha y liberación de los Dagger **(pág. 157)**
140. El personal de mantenimiento aprovecha el tiempo de espera para trabajar sobre las otras aeronaves y solucionar las novedades pos vuelo **(pág. 158)**
141. ¡ALERTA! Espoleta activada, peligro de explosión... **(pág. 159)**
142. Avión aislado y personal de armeros en acción **(pág. 160)**
143. Otro integrante de la VI Brigada Aérea convertido en Héroe, 1er Ten. PM Héctor Ricardo Volponi **(pág. 161)**
144. El círculo negro en la fotografía muestra claramente el impacto de un proyectil en el acrílico de la cúpula del Dagger C-412 **(pág. 162)**
145. Llegó la orden de cambio de colores de las franjas pintadas **(pág. 163)**
146. Se observa el nuevo esquema de color de las franjas **(pág. 163)**
147. Especialista de armamento verifica las cargas externas **(pág. 164)**
148. Llegan nuevas órdenes: cambio de configuración y todo más que urgente **(pág. 164)**
149. Todo el personal de mantenimiento abocado a los alistamientos y aprestos necesarios para dar cumplimiento a la nueva configuración requerida **(pág. 165)**
150. En la cabecera 25 ya está casi todo listo **(pág. 165)**
151. Ya arriban los pilotos, el mecánico les presenta el avión y comienza la inspec-ción prevuelo **(pág. 166)**
152. Otro de los momentos muy particulares que nos tocó vivir, cuando es liberado el avión con su piloto y quedábamos a su espera **(pág. 166)**
153. Carpas del personal de mantenimiento Dagger en la cabecera 25 **(pág. 167)**

154. Grupo de especialistas de mantenimiento en un breve descanso. “No bajemos la guardia” se puede leer en el periódico que muestra uno de ellos **(pág. 167)**
155. Otra de las tareas realizadas en los tiempos de espera era la de alistar los portatanques y sus tanques externos **(pág. 168)**
156. Otro momento de alegría... Las siluetas de los aviones descolgándose desde lo alto del cielo, y saber que estaban bien **(pág. 168)**
157. Copia del mensaje del estado del material aéreo y de la actividad desarrollada... muy difícil de confeccionar **(pág. 171)**
158. 1er Ten. Mario Callejo frente a un M5 Dagger **(pág. 172)**
159. El piloto realiza una maniobra muy violenta a la izquierda **(pág. 174)**
160. Personal de mantenimiento del II Escuadrón Aeromóvil Dagger **(pág. 175)**
161. Vista desde la torre de control de vuelo de los efectivos de la B.A.M. San Julián **(pág. 175)**
162. Misa de campaña brindada por el padre Carmelo en el refugio antiaéreo **(pág. 176)**
163. Al atardecer de aquel día, recibimos la bendición del padre Carmelo **(pág. 176)**
164. Nuevamente nos informan que hay un cambio de configuración a la ya solicitada, manos a la obra... **(pág. 178)**
165. Atentos en la cabecera 25 porque hay que cambiar la configuración ya mismo **(pág. 179)**
166. Personal realiza las tareas que se requieren para cumplir con la nueva directiva **(pág. 179)**
167. Dagger en pleno proceso de verificación de la aeronave: se procede a su puesta en marcha **(pág. 180)**
168. Dagger en plena carrera de despegue con el objetivo de atacar la flota inglesa **(pág. 180)**
169. Pilotos regresan de su misión y son recibidos con mucha algarabía **(pág. 181)**
170. Otro integrante de la VI Brigada Aérea entrega su vida y se convierte en Héroe, nuestro querido “negro” Castillo **(pág. 182)**
171. El 1er Ten. Luna con un brazo enyesado y con el tobillo derecho y el hombro quebrado **(pág. 183)**
172. Otro de los recuperados, el Mayor Piuma, relata su eyección **(pág. 183)**

173. Nuevamente la mala meteorología impide la actividad aérea **(pág. 184)**
174. La meteorología mejoró en el continente patagónico, pero no así sobre las Islas y sus alrededores **(pág. 186)**
175. Fotografía de la sala de pilotos: en primer plano, 1er Ten. Román; detrás, el Cap. Dimeglio; sentados de espaldas, el 1er Ten. Callejo y el Ten. Valente **(pág. 187)**
176. Aviones Dagger en la cabecera 07 ya casi listos para su partida **(pág. 188)**
177. Arribo de los dos Dagger **(pág. 188)**
178. Avión C-415 parte para sumarse a la dotación del I Escuadrón Dagger en la B.A.M. Río Grande **(pág. 189)**
179. Dagger apresto para su puesta en marcha y posterior partida **(pág. 190)**
180. Despegue rumbo a las Islas **(pág. 190)**
181. Nos avisan que ya regresan; todos atentos al cielo hasta que alguien grita: ¡Allá vienen! **(pág. 191)**
182. Toma fotográfica de la cineametralladora: ataque de un Dagger a una nave inglesa **(pág. 192)**
183. Luego de haber sido atacado por la aviación argentina, el buque portacontenedor Atlantic Conveyor se hundió **(pág. 193)**
184. Otro integrante de la VI Brigada Aérea da su vida y se convierte en Héroe, 1er Ten. Juan Domingo Bernhardt **(pág. 193)**
185. Aviones IA-58 Pucará en la B.A.M. San Julián realizan una escala técnica **(pág. 195)**
186. Avión A-4C decolando rumbo a cumplir una misión **(pág. 195)**
187. Por las bajas temperaturas y al estar a la intemperie, se ordena la puesta en marcha y la comprobación de estado de los Dagger **(pág. 196)**
188. Gráfico que recrea el ataque aéreo al portaaviones HMS Invencible **(pág. 197)**
189. Ilustración de Exequiel Martínez sobre la guerra. En este caso, la misión de los Zonda y Ala **(pág. 197)**
190. Otra ilustración de Exequiel Martínez sobre el ataque al portaaviones **(pág. 198)**
191. Boeing 707 de la Fuerza Aérea Argentina **(pág. 200)**
192. Avión Hércules C-130 TC-68 alistado y configurado como avión bombardero **(pág. 200)**

193. Fotografía que muestra el despegue de los aviones A4-C **(pág. 205)**
194. Ilustración de la trayectoria de los dos A4-C en dicho ataque **(pág. 207)**
195. Recepción de los pilotos por parte de sus camaradas **(pág. 209)**
196. Otra ilustración del ataque de los A4-C **(pág. 209)**
197. Pilotos de los A-4C Skyhawk que participaron **(pág. 210)**
198. Otro día con mala meteorología, tiempo para tareas individuales y de ordenamiento de pertenencias **(pág. 211)**
199. Dada la inactividad de vuelo por la mala meteorología, se requirió la puesta en marcha y la posterior verificación del estado de las aeronaves **(pág. 212)**
200. Cap. Dimeglio alistándose para realizar la prueba de armamento **(pág. 212)**
201. Ilustración del derribo del Hércules C-130 **(pág. 213)**
202. Otro día más en que el clima les es favorable a los piratas **(pág. 215)**
203. Todo el personal abocado al alistamiento de los aviones disponibles en la cabecera 25 **(pág. 216)**
204. En cumplimiento de la orden fragmentaria, los aviones están listos en tiempo y forma en la cabecera 07 **(pág. 217)**
205. Aviones Dagger rumbo a la cabecera de pista para despegar **(pág. 217)**
206. Todos atentos esperando el regreso de las aeronaves, y así lo hicieron: divisamos a lo lejos las luces de los faros de aterrizaje **(pág. 218)**
207. Otra fotografía junto a uno de nuestros guerreros alados **(pág. 219)**
208. Dagger listo y configurado de acuerdo a lo planificado y a la espera de alguna novedad **(pág. 220)**
209. Ya el piloto está instalado y hace los últimos chequeos para la puesta en marcha: adrenalina pura... **(pág. 221)**
210. La recarga de combustible es “a full” porque cada litro vale oro para la supervivencia de su piloto y la posibilidad del regreso de nuestros aviones **(pág. 221)**
211. Cerca del camino de las bombas **(pág. 222)**
212. Aviones Dagger en la cabecera 25 a punto de iniciar la carrera de despegue **(pág. 222)**
213. Las bajas temperaturas provocan problemas en los equipos de apoyo y en el desplazamiento de estos **(pág. 223)**

214. El frío extremo provoca inconvenientes, pero no impide que se cumpla con la misión **(pág. 223)**
215. El clima nuevamente nos juega una mala pasada **(pág. 225)**
216. Un grupo del personal de mantenimiento se abocó asegurar que todo esté en orden y poner a resguardo algunas cosas **(pág. 226)**
217. Suboficial de la policía militar en su puesto de guardia **(pág. 227)**
218. Grupo de suboficiales y soldados del ejército, cuya función era la de resguardar al personal y a las instalaciones de la Base. Obsérvese los equipos de radar **(pág. 227)**
219. Carpa del personal de la policía militar, como un camión que realizaba los rondines de control perimetral de la Base, tanto externos como internos **(pág. 228)**
220. En esta fotografía se puede apreciar la fortaleza de nuestros MV-Dagger: el clima deja sus marcas **(pág. 229)**
221. Arribo de Fokker F-27 con personal especialista en armamento y carga desde la VI Brigada Aérea **(pág. 229)**
222. Fotografía de los restos del avión Lear Jet 35A derribado **(pág. 230)**
223. Llegó la orden de alistamiento de los aviones, pero con una configuración muy extraña... **(pág. 232)**
224. Arribo de los pilotos; todo el personal de mantenimiento cumple con su función para que los aviones realicen la misión establecida en tiempo y forma **(pág. 233)**
225. Nuevamente, los Dagger (estos son del I Escuadrón) son acompañados y guiados al punto de inicio del ataque **(pág. 234)**
226. Otra fotografía desde el Lear Jet de los Dagger del I Escuadrón **(pág. 235)**
227. Aviones Dagger ya en la B.A.M. Río Gallegos y Hércules C-130 descargando parte del equipamiento de nuestro Escuadrón **(pág. 236)**
228. Fotografía del grupo del personal de mantenimiento antes de embarcar para desplegar a la B.A.M. Río Gallegos. Estos permanecieron en la B.A.M. San Julián, alistando y despachando la carga en los cinco vuelos anteriores **(pág. 236)**
229. Todo el personal debió colaborar con la tarea, de hacer lugar y de limpiar el hangar, a fin de lograr poner a resguardo algunos de nuestros Dagger **(pág. 237)**

230. Otros fueron ingresándolos en uno de los búnkeres **(pág. 238)**
231. Esta fotografía confirma que el frío era muy intenso **(pág. 238)**
232. Personal de mantenimiento desafiando las bajas temperaturas **(pág. 239)**
233. MV-Dagger configurado con misiles Shafrir **(pág. 240)**
234. Misil Shafrir infrarrojo **(pág. 241)**
235. Dagger C-432 a la espera de su configuración **(pág. 243)**
236. Fotografía del momento del lanzamiento y ensayo del nuevo armamento **(pág. 244)**
237. Suboficiales de nuestro Escuadrón junto con los asesores peruanos **(pág. 246)**
238. Dagger aterrizando de regreso **(pág. 247)**
239. Dagger C-420 estacionado en la plataforma **(pág. 248)**
240. Aviones Dagger de regreso sobrevolando la plataforma **(pág. 249)**
241. Personal de mantenimiento ingresa un Dagger al búnker **(pág. 249)**
242. El Vcom. Villar nos da la novedad de que el Conflicto había llegado a su fin **(pág. 251)**
243. Parte del grupo de pilotos del II Escuadrón Aeromóvil **(pág. 253)**
244. Mezcla de pilotos y personal de mantenimiento el día del hito del Bautismo de Fuego, Escuadrilla “Torno” **(pág. 253)**
245. MV-Dagger listo para combatir, armado con bombas frenadas BRP-250 kg **(pág. 260)**
246. Bombas BR-250 kg Expal de cola lisa, junto a un MV-Dagger de la Fuerza Aérea Argentina **(pág. 260)**
247. Corredor de bombas BRP-250 kg (Expal) de cola lisa (izquierda) y de cola frenada por paracaídas (derecha), junto a los cazas polivalentes MV-Dagger **(pág. 261)**
248. Bombas BRP-250 kg Expal de cola lisa, junto a un MV-Dagger de la Fuerza Aérea Argentina **(pág. 261)**
249. Bomba retardada por paracaídas explosivos alaveses de 250 kg, con espoleta SSQ en el soporte ventral de un Dagger **(pág. 261)**
250. Bomba Expal (explosivos alaveses) BRP-250 kg, con espoleta Kappa-e (eléctrica) y un tiempo de armado de unos 2,6 s **(pág. 262)**
251. Espoleta Kappa-III (mecánica) **(pág. 262)**

252. Las espoletas Kappa-III son mecánicas; la acción de la hélice permite el armado de la bomba, y el armado se producía en 3 s **(pág. 263)**
253. Espoleta súper rápida SSQ (super, super *quick*) que permite hacer explotar la bomba a 1 m del suelo **(pág. 263)**
254. Espoleta Kappa-E (electrónica) en una bomba BR-250 kg **(pág. 263)**
255. Espoleta MU sobre una bomba Expal BR-250 kg de cola lisa **(pág. 264)**
256. Acta del material destruido perteneciente a la dotación del II Escuadrón Aeromóvil Dagger San Julián **(pág. 264)**
257. Alguna configuración de los aviones de combate M5-IAI Dagger **(pág. 266)**
258. Imagen fotográfica real de la mira del Dagger, con las indicaciones que observa el piloto y sus referencias **(págs. 266)**
259. Daños producidos por las fuerzas británicas al sistema de armas MV-Dagger del II Escuadrón Aeromóvil **(pág. 267 y 268)**
260. El héroe del II Escuadrón Aeromóvil Dagger *La Marinete*, 1er Ten. PM Carlos Julio Castillo **(pág. 269)**
261. Dibujo original **(pág. 271)**
262. Com. Carlos A. S. Maiztegui, jefe de la B.A.M. San Julián **(pág. 272)**
263. Brig. Gral. Ernesto Horacio Crespo, Cte. de la Fuerza Aérea Sur (FAS) **(pág. 283)**
264. Distribución geográfica de los sistemas y medios desplegados de la FAA **(pág. 283)**
265. Ilustración de los daños producidos a la flota Británica, producto en su mayoría de los ataques de los Sistemas de Armas desplegados en las bases continentales (Fuerza Aérea Sur) **(pág. 284)**
266. Fuerza Aérea Sur, sus Bases y medios intervinientes **(pág. 284)**
267. Gráfica comparativa de los medios intervinientes (navales, buques) en el conflicto bélico **(pág. 288)**
268. Gráfica comparativa de los medios intervinientes (aviones de combate) en el conflicto bélico **(pág. 288)**
269. Gráfica comparativa de los medios intervinientes (navales, submarinos) en el conflicto bélico **(pág. 289)**
270. Gráfica comparativa de los daños durante el conflicto bélico **(pág. 292)**
271. Prohibido olvidar a nuestros mártires Héroes, quienes entregaron su don máspreciado en defensa de nuestra soberanía **(pág. 293)**
272. Nace el avión IAI Neshet (1971-1981) **(pág. 293)**

273. Collage de fotografías de los MV-IAI Nesher **(pág. 294)**
274. Nace el M5-IAI Dagger **(pág. 296)**
275. Línea de aviones MV-Dagger (1978) **(pág. 297)**
276. Pilotos de la FAA que realizaron el curso en Israel **(pág. 298)**
277. Cabina del MV-Dagger **(pág. 299)**
278. Ilustración de los dos escuadrones aeromóviles MV-Dagger realizada por la FAA (2015) y que se exhibe en el Museo Aeronáutico de Morón **(pág. 301)**
279. Dibujo representativo de un MV-Dagger en combate **(pág. 302)**
280. Aterrizaje de un MV-Finger **(pág. 308)**
281. Cabina del MV-Finger **(pág. 309)**
282. Diciembre de 2015: el final de los sistemas de armas Mirage en la Fuerza Aérea Argentina. Desde aquel momento, se transformaron en leyenda **(pág. 309)**
283. Plataforma de vuelo en la VI Brigada Aérea (diciembre de 2015) **(pág. 310)**
284. MV C-408 (2015) con esquema de pintado similar al de Malvinas **(pág. 311)**
285. Empuñadura del avión MV-IAI Dagger y maquetas dos naciones, dos guerras **(pág. 319)**
286. MV-Dagger C-408 **(pág. 321)**
287. Gloria y honor a nuestros pilotos de MV-Dagger **(pág. 322)**
288. Collage de algunos “magos” del II Escuadrón Aeromóvil en acción **(pág. 322)**
289. En la fotografía aparecen los siguientes miembros israelíes: Bernardo Spaik (abastecimiento), Yacob Nagar (chapista y pintura), Yossi (armamento), Moshe “Gagde” (mecánico), Sani y Marom Abraham (electricistas), Haim Menda (aviónica), Beni Offer (mecánico) y Chen Ameram (electricista). Faltan en la fotografía Arie Lavion (jefe del grupo), Shimon Holtzer (mecánico), Nachom Ben Arie (motorista), Gay Miron (electricista) y Sharon Josef (armamento) **(pág. 326)**
290. Collage de las configuraciones del Hércules TC-68 bombardero **(pág. 327)**
291. Otra imagen del Hércules C-130 TC-68, donde se puede apreciar su carga bélica **(pág. 327)**
292. Seis bombas alaveses de 250 kg colgadas de un MER o Multiple Ejector Rack bajo el ala izquierda del bombardero TC-68 **(pág. 328)**
293. Ilustración del ataque del C-130 TC-68 al buque tanque VLCC Hercules **(pág. 329)**

294. Tripulación del Hércules bombardero TC-68 **(pág. 330)**
295. La actitud de Perú con Argentina durante el conflicto bélico **(pág. 330)**
296. Escuadrilla de Mirage M5-P en vuelo hacia Argentina **(pág. 332)**
297. Aviones M5 P en la plataforma de vuelo de la VI Brigada Aérea **(pág. 333)**
298. La actitud de Chile con Argentina durante el conflicto bélico **(pág. 336)**
299. Helicóptero Sea King HC-4VC **(pág. 340)**
300. Máquina vial chilena oculta los restos del helicóptero británico Sea King con matrícula ZA290 **(pág. 342)**
301. Diploma s/Res. 540785 del JEMGFAA por haber participado en la batalla aérea por las Islas Malvinas **(pág. 351)**
302. Recibo el diploma y el distintivo por Resolución N.º 540 de la FAA, por haber participado de la batalla aérea por las Islas Malvinas. Hace entrega el Brig. Gral. Horacio Crespo **(pág. 351)**
303. Medalla a los combatientes otorgada por el Poder Ejecutivo Nacional (Ley N.º 23.118) **(pág. 352)**
304. VI Brigada Aérea, Tandil, sala del museo histórico Malvinas **(pág. 352)**
305. Collage fotográfico y palabras del soldado británico Edward Denmark **(pág. 353)**
306. Collage fotográfico representativo del inicio, desarrollo y final de una acción bélica **(pág. 355)**
307. Collage fotográfico histórico que representa a la trilogía **(pág. 358)**
308. VGM FAA José Luis Martínez junto a nuestros Héroes de Malvinas **(pág. 359)**
309. Silueta de nuestras Islas Malvinas **(pág. 360)**

PREFACIO

Continuando con el desafío de cumplir con los propósitos fijados por la Escuela Superior de Guerra Aérea (ESGA), durante el presente año y luego de la particularidad de las condiciones sanitarias del COVID-19, hemos alcanzado el objetivo de editar un libro basado en las experiencias personales de un veterano de guerra, integrante del Escuadrón Aeromóvil Mirage V Dagger de la Fuerza Aérea Argentina.

Desde la Base Aérea Militar San Julián, cual si se tratara de un experimentado corresponsal, el autor nos acerca un cúmulo de acciones que constituyeron la leyenda de la Fuerza Aérea Sur. Estas establecen un antes y un después de la Institución. El conflicto armado del Atlántico Sur fue algo más que los enfrentamientos en las Islas irredentas; así se demuestra en los abundantes actos bélicos fuera del territorio insular, tanto en el aire, sobre el mar o en las Bases establecidas en la Zona de Despliegue Continental. En tiempo real, José Luis Martínez rememora en primera persona y ofrece los testimonios de algunos de los protagonistas. Una épica inolvidable de la epopeya que asombró al mundo, a la que le agrega documentos inéditos obtenidos, casi en su totalidad, durante el desarrollo de los hechos. Tanto es así que gran parte de su narración fue plasmada en vivo, permitiéndonos compartir —ya siendo personal civil en armas— emociones como su juramento de fidelidad a la Bandera, avanzado el combate aquel 25 de mayo de 1982. La minuciosa mención del personal militar y de los civiles involucrados en la lucha y los precisos datos sobre cada avión de caza, desde su adquisición hasta su destino final, conforman un auténtico aporte, necesario para comprender el fundamento de la misión cumplida.

Este Instituto Superior agradece la singular dedicación puesta de manifiesto por el autor y espera que los lectores de esta obra puedan enriquecerse con los conceptos vertidos y reflexionar para que, en el futuro, se considere especialmente las particularidades que caracterizan al empleo del poder aéreo en la guerra moderna, que requiere de personal con especializaciones cada vez más definidas y de un alto grado de experiencia y adiestramiento para que, junto a una actitud de compromiso y de profesionalismo, les permita alcanzar las condiciones necesarias del Instrumento Militar, conforme con los principios, las características y los valores propios de la sociedad argentina, al servicio del Bien Común.

**TENGO EL ORGULLO Y EL HONOR DE HABER SIDO PARTE DEL II ESCUADRON
AEROMOVIL DAGGER LA MARINETE
VGM FAA JOSE LUIS MARTINEZ**

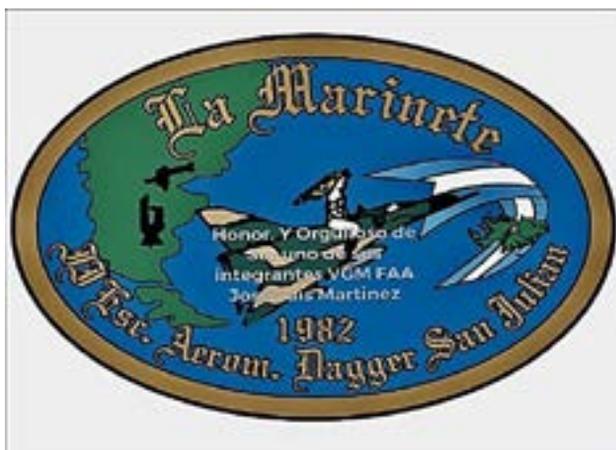


AGRADECIMIENTOS

Agradezco a todos aquellos que aportaron imágenes o algún relato personal. También, a mi familia, particularmente a mis hijas Romina y Sheli, quienes siempre se interesan sobre el tema de Malvinas, y a Mirit, mi compañera de vida, por su apoyo permanente. A mis compañeros, Sarita, Marisol, Guillermo y Biana, por su colaboración en la revisión de los escritos.

Atentamente, VGM FAA José Luis Martínez

Estas son “mis vivencias” como integrante del componente Técnico “Los Magos”, del II Escuadrón Aeromóvil Dagger MV “La Marinete”, durante el Conflicto del Atlántico Sur e Islas Malvinas. “SABER POR QUÉ VIVIR; SABER POR QUÉ MORIR”.



PRÓLOGO

Aquí comienza esta historia, que para mí no es una más de tantas, pues tuve la suerte de vivirla de una forma muy diferente a la mayoría de la gente, aunque sé que todos tenían un fuerte sentimiento patriótico.

Malvinas no es un acontecimiento más en nuestra historia como país, y puede llamarse de distintas maneras para referirse al mismo hecho, conflicto bélico, contienda armada o guerra, donde 649 argentinos dieron “su vida”, el bien más preciado de cualquier ser humano, por defender a nuestra *Patria*; entre ellos, cinco pilotos y un suboficial de nuestra Unidad. Nuestro II Escuadrón Dagger, durante la contienda, perdió seis aeronaves; cinco pilotos lograron eyectarse y fueron recuperados, y uno de ellos se convirtió en nuestro *mártir*, el Ten. D. Carlos Castillo (24-05).

En el otro escuadrón desplegado, I Escuadrón Dagger, fueron destruidos cinco aviones, y se pudo recuperar un piloto con vida; los *mártires* de este escuadrón: Ten. D. José L. Ardiles (01-05), Ten. D. Pedro I. Bean (21-05), Ten. D. Héctor R. Volponi (23-05), y el Ten. D. Juan D. Bernhardt (29-05). Nuestra Unidad, la VI Brigada Aérea perdía el 10 de mayo a otro de sus integrantes, el cabo Héctor Varas, quien se encontraba en el buque Islas de Los Estados, cañoneado y hundido por la fragata HMS Alacrity.

Los integrantes que formamos el grupo mantenimiento fuimos los últimos que tuvimos contacto con ellos, ya que existe una unión entre el piloto, el personal de mantenimiento y el avión. Los pilotos son el último eslabón de la cadena para atacar al enemigo y nosotros, su último eslabón humano.

Esperábamos anhelantes que ellos regresaran de las misiones, con mucha ansiedad y con un nerviosismo muy particular, imposible de expresar con palabras; transcurrido el tiempo máximo de incursión, al no arribar a destino, nos embargaba la tristeza y la desazón, puesto que temíamos lo peor. En nuestra mente, se nos reproducía la imagen de la despedida, la liberación a la contienda y sus saludos con el pulgar en alto a través de la cúpula del avión.

Solo pueden entender este sentimiento aquellos que estuvimos allí y nos tocó vivirlo.

Me costó mucho tomar la decisión de publicar en Internet estas memorias tan personalizadas, pero transcurridos más de 25 años, realicé un *blog*. En este, encontrarán fotografías históricas, como así también muchos videos, los cuales enriquecen su contenido.

Si es de interés del lector, puede acceder al contenido mencionado por medio del siguiente link: <http://misvivenciasenlaguerrademalvinas.blogspot.com.ar/>



VGM FAA JOSÉ LUIS MARTÍNEZ

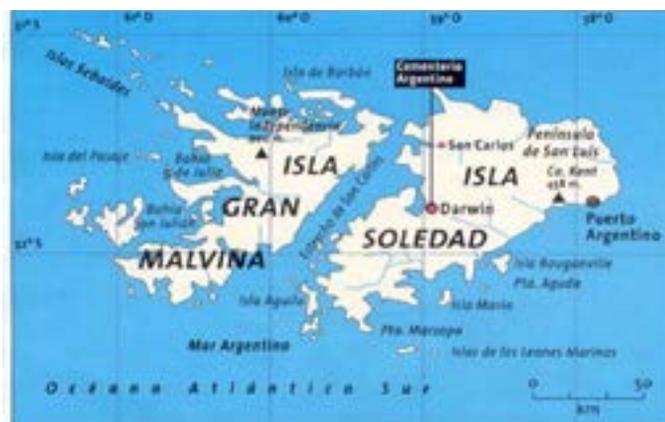
Transcurrido el tiempo, nació este proyecto personal. Creo que es un pequeño aporte para las generaciones posteriores, y para aquellos a los que

les interese conocer cómo fueron y cómo se vivieron esos acontecimientos, llevado a cabo en un relato simple, humano, pero con todo respeto y desde el corazón, ya que es lo que me tocó vivir.

VGM FAA José Luis Martínez



ESCUDO DEL GT6



ISLAS MALVINAS

BREVE RESEÑA SOBRE LAS ISLAS MALVINAS

Las Islas Malvinas y sus archipiélagos circundantes poseen, desde su descubrimiento, un historial muy particular, entre ocupaciones británicas y reclamos argentinos por la soberanía. Descubiertas en 1520 por integrantes de la expedición de Hernando de Magallanes, las Islas fueron registradas en la cartografía europea con diversos nombres, y quedaron dentro de los espacios bajo control efectivo de las autoridades españolas.

A mediados del siglo XVIII, comenzaron a ser objeto de interés de Gran Bretaña y Francia, que aspiraban a contar con un establecimiento estratégicamente ubicado frente al estrecho de Magallanes.

El 3 de enero de 1833, las Malvinas fueron ocupadas por primera vez por fuerzas británicas, que desalojaron a la población y a las autoridades argentinas allí establecidas legítimamente, reemplazándolas por súbditos de la potencia ocupante.

En 1965, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) estableció que la situación que atravesaban las Islas Malvinas, Sandwich del Sur y Georgias del Sur, desde 1833, así como los espacios marítimos circundantes, representaban un caso especial de colonialismo que debía ser resuelto en negociaciones entre el Reino Unido y la Argentina.

Desde ese entonces, fueron más de 39 las resoluciones de la ONU instando a los Gobiernos de ambos países a retomar el diálogo por la soberanía; disposiciones que no fueron acatadas en ningún momento por el Gobierno británico. Y así llegamos al año 1982.

MALVINAS: CRONOLOGÍA DEL CONFLICTO

Preliminares

-Enero de 1982: Ante el estancamiento de las negociaciones con Inglaterra, comenzó el planeamiento militar para la recuperación de las Islas Malvinas, a cargo de un reducidísimo Comité de Planeamiento de oficiales superiores de las Fuerzas Armadas y dentro del mayor secreto.

-19 de marzo de 1982: Se produjo un serio incidente en las islas Georgias del Sur. Un grupo de trabajadores argentinos de una empresa privada nacional desembarcó en Puerto Leith para dismantelar la factoría ballenera allí existente, con el conocimiento y la autorización del Gobierno británico. El gobernador de las Islas Malvinas, en conocimiento de este hecho y del presunto izamiento de la bandera argentina en el lugar, ordenó

el inmediato traslado del buque de guerra británico HMS Endurance para desalojar a los trabajadores y devolverlos al continente.

-20 de marzo de 1982: En relación con el mencionado incidente, la Cancillería argentina recibió una comunicación del Gobierno del Reino Unido, transmitida verbalmente por su embajador, que constituía un verdadero ultimátum.

OPERACIÓN ROSARIO

La Operación Rosario fue concebida como una acción militar sorpresiva, destinada a provocar una repercusión política internacional, tal que obligara a Gran Bretaña a encarar seriamente las negociaciones sobre la soberanía de las Islas, de acuerdo con las resoluciones de las Naciones Unidas. Por esa razón, se planeó la recuperación, la instalación de un gobierno argentino y la retirada inmediata de las fuerzas intervinientes, excepto los efectivos indispensables que requiriera la seguridad. No se previó una reacción de la magnitud que tuvo la británica, que llevó a un conflicto que no se deseaba y para el cuál no se estaba preparado.

La operación fue prevista por el Comité de Planeamiento para el 15 de mayo de 1982, pero debió ser adelantada por los acontecimientos antes mencionados.

Durante el 1 y 2 de abril de 1982, se desarrolló la Operación Rosario desde las 23:45 h del 1 de abril, en que se produjo el desembarco inicial, hasta las 12:30 h del 2 de abril, en que, después de haber cesado la resistencia británica, se izó la bandera argentina frente a la Gobernación de las Islas.



OBJETIVOS Y DISPOSICIONES DE LAS FUERZAS
EN LAS ACCIONES INICIALES ARGENTINAS
EN LAS ISLAS MALVINAS E INCAUTACIÓN DE PUERTO STANLEY

En la operación, las fuerzas argentinas perdieron al Cap. Giachino, miembro de la agrupación Comandos Anfibios y segundo comandante del Batallón de Infante de Marina 1. También, hubo dos integrantes heridos.

No se registraron bajas británicas.

Intervinieron efectivos del Regimiento de Infantería 25, bajo las órdenes de su jefe, el Tte. Coronel Mohamed Alí Seineldín, del Batallón de Infantería de Marina 2 (BIM2) y la Compañía Alfa del BIM 1, quien también reforzó con dos grupos de tiradores al BIM2, de la Agrupación de Comandos Anfibios y Buzos Tácticos, apoyados por buques de la Armada Argentina y por la Fuerza Aérea Argentina.

-3 de abril de 1982: La Fuerza de Tareas argentina recupera las islas Georgias del Sur, al desembarcar y tomar las instalaciones británicas en la base de Grytviken.

Ese día, el Batallón de Infantería de Marina 1 ofrendó las vidas de dos de sus hombres. Los conscriptos clase 1962 Mario Almonacid y Jorge Néstor Águila, de la Compañía Alfa, al ser abatido por los disparos de la guarnición de Royal Marines al helicóptero del Ejército Argentino, que los transportaba al objetivo, desde el Buque Polar ARA “Bahía Paraíso”.

También, la Corbeta ARA “Guerrico” sufrió la baja del cabo Patricio Guanca, mientras el buque se aproximaba a la costa en arriesgada acción para proteger con su fuego a los infantes de Marina en tierra.

Asimismo, hubo en la acción varios heridos, tanto en los infantes como en la Corbeta.

Esta operación ha quedado un tanto oculta detrás de las acciones en las Islas Malvinas del día anterior. Pero se debe destacar que *en ella ofrecieron su vida por la Patria los primeros soldados conscriptos.*

GESTIONES DIPLOMÁTICAS A PARTIR DEL 2 DE ABRIL

Ante la ocupación de las Islas Malvinas, se iniciaron de inmediato tratativas diplomáticas en la sede de las Naciones Unidas, en Nueva York, y en la de la Organización de Estados Americanos, en Washington.

De particular importancia fue la Resolución N.º 502 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, dictada el 3 de abril, que ordenó “un inmediato retiro de todas las fuerzas argentinas de las Islas Malvinas” y exhortó a los países involucrados a resolver diplomáticamente sus diferencias.

Hubo mediación por parte del Gobierno de los Estados Unidos, a través del secretario de Estado, general Alexander Haig pero, en definitiva, este país apoyó abiertamente al Reino Unido.

CRONOLOGÍA DIARIA DE MIS VIVENCIAS

2 de abril de 1982: UNA NOTICIA INESPERADA... “LAS ISLAS MALVINAS FUERON RECUPERADAS”

Como todos los días, me despertó el monótono sonido de la campanilla del reloj a las 5:15 h. Mientras me alistaba (desayuno, ducha, afeitada, etcétera), siempre encendía la radio para confirmar la hora y enterarme de las últimas noticias importantes (¡vaya si ese día no sería importante para los argentinos!). El rotativo de las 5:30 h informaba que tropas argentinas, integradas por infantes de Marina, desembarcaron en la isla Soledad y tomaron posición en ella. Fue como un balde de agua fría; me preguntaba si había escuchado bien, pero lo volvían a repetir una y otra vez.

MEDIANTE UN COMUNICADO DE LA JUNTA MILITAR, SE ANUNCIÓ AL PAÍS LA RECUPERACIÓN DEL EJERCICIO DE LA SOBERANÍA EN TODO EL TERRITORIO DE LAS ISLAS MALVINAS, GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR.

La Junta Militar, como órgano supremo del Estado, comunicaba al pueblo de la Nación argentina que aquel día, la República, por intermedio de sus Fuerzas Armadas, mediante la concreción exitosa de una operación conjunta, había recuperado las Islas Malvinas para el patrimonio nacional. Se había asegurado de esa manera el ejercicio de la soberanía argentina, sobre todo el territorio de las mencionadas Islas y de los espacios marítimos y aéreos correspondientes. Se le pedía a todo país comprender el profundo e inequívoco sentido nacional de aquella decisión, para que la responsabilidad y el esfuerzo colectivo acompañasen dicha empresa y permitieran, con la ayuda de Dios, convertir en realidad un legítimo derecho del pueblo argentino, postergado, paciente y prudentemente, durante casi 150 años.

Me dirigí a abordar el transporte que me trasladaba a mi lugar de trabajo, la VI Brigada Aérea (se encuentra emplazada aproximadamente a 20 km de la ciudad de Tandil, provincia de Buenos Aires, a unos 360 km de la Capital Federal), pues era personal civil de la Fuerza Aérea. Como cabe suponer, el comentario del día hablaba de la toma de las Islas Malvinas, todos queríamos saber algo más, deseosos de llegar a nuestro lugar de trabajo y seguros de que nos darían más información.

Y así fue; todos los días, al inicio de las tareas, se realizaba una formación (7:00 h), una presentación de los efectivos a sus respectivos jefes

de Escuadrón y estos, a su vez, al jefe de Grupo Técnico. Este cargo lo desempeñaba el Com. D. Pedro Martínez, quien nos confirmó la noticia y, a su vez, nos pidió máxima colaboración para lograr la puesta en servicio de la mayor cantidad factible de aviones. (La VI Brigada Aérea contaba con una dotación de aviones de combate del tipo Mirage MV-IAI Dagger). Nos trasladamos a nuestros lugares de trabajo. Por supuesto que allí seguíamos comentando el tema. Yo me desempeñaba en el Escuadrón Control; allí se centralizaba toda la actividad administrativa y técnica. Si bien, no se trabaja directamente con el avión, uno debía tener un profundo conocimiento de este. En el ámbito civil sería una especie de Departamento Técnico, donde se coordinan y se elaboran los Planes de Trabajo, tanto de la actividad diaria como de la futura del calendario, ya fuese en la Unidad como en los Órganos Logísticos Superiores. Se lleva la vida y seguimiento de los componentes de cada avión, las inspecciones/reparaciones menores y mayores, los consumos de combustible y fluidos lubricantes, etcétera. Normalmente, la actividad finalizaba a las 17:00 h, pero a partir de ese día sería prácticamente de H-24.

Tanto las radios como los medios televisivos, seguían con esta información permanentemente. A las 8:30 h, se rindieron los marinos británicos apostados en el Cuartel Moody Brook y fueron reducidos por nuestras Fuerzas. El Gobierno existente hasta ese momento también se rindió. A partir de ese instante, los argentinos supimos recuperar nuestras apreciadas Islas Malvinas. Después de 150 años, volvía a flamear nuestra Insignia Patria en las Islas.



PORTAL DEL DARIO CRÓNICA

BREVE RESEÑA DESCRIPTIVA DEL AVIÓN MV-IAI DAGGER



AVIÓN MV-IAI DAGGER C-414

Este avión es un derivado del Mirage V francés pero de fabricación israelí. Es un cazabombardero de la clase Mach 2 de superioridad aérea, y contra objetivos terrestres.

Dispone de un motor Atar Snecma del tipo 09C5A turbo reactor, que posee un empuje estático máximo de 4218 Dan y de 5886 Dan con post-combustión, con un consumo promedio de aproximadamente 200 l por min. El avión comprende un ala delta y una sola deriva sin superficie de cola. Sus principales dimensiones son: envergadura de ala 8,22 m entre punta de alas, 15,55 m de largo y 4,55 m de alto.

Puede desarrollar una velocidad máxima de 750 nudos y Mach 2 por encima de los 33 000 pies; su techo de operación es de 50 000 pies. Tiene siete estaciones o puntos de sustentación para llevar cargas externas, cuatro debajo de los planos (alas) y las tres restantes debajo del fuselaje. Podemos decir que este tipo de avión está capacitado para cumplir diferentes misiones. Además, cuenta con dos cañones internos DEFA MK-552 de 30 mm, con 125 proyectiles por cañón y una variedad de cargas militares suspendidas en sus siete estaciones.



AVIÓN MV-IAI DAGGER

3 y 4 de abril de 1982: SE TRABAJA A BRAZO PARTIDO “H24” Y COMIENZAN A ALISTARSE LOS ESCUADRONES AÉREOS

Inminente despliegue de los escuadrones aeromóviles. Estos conformaban un conjunto de medios, una “Trilogía”, compuesta por personal de pilotos, personal técnico, logístico, operacional y de seguridad, más su equipamiento y material, que permitía las operaciones aéreas autónomas en cualquier Base o Unidad que admitiera la operación de este tipo de avión.

En la Unidad, se trabajaba “a brazo partido” para poner la mayor cantidad de aviones en servicio. Aquí hay que hacer una aclaración: una semana antes de la toma de las Islas, el Grupo Técnico tenía un promedio diario de 9 a 10 aviones en servicio, cifra que se elevó significativamente en estos días. Esto era posible al trabajar las 24 horas del día; todos pusieron su profesionalismo y capacidad en pos del delicado objetivo.

El Comando de Material y las oficinas administrativas de enlace de la Fuerza Aérea establecidas en Israel y Francia trabajaron “a full”, enviando los repuestos necesarios para la puesta en servicio de los aviones. Llegaban Hércules C-130 con repuestos y materiales de las Áreas de Material Quilmes,

Río IV y Córdoba. Asimismo, se destacaron los especialistas y medios técnicos para lograr este aumento de aeronaves.

Existía un gran “espíritu de equipo”, sin diferencias entre el personal militar superior, subalterno, civil, soldados y el cuerpo de asesores israelíes (estaban contratados desde 1978 para el asesoramiento y la capacitación del personal en las diferentes especialidades del avión y tomaron esta causa como propia); todos unidos para lograr la mayor eficiencia.

Se ordenó alistar dos escuadrones de despliegue, lo que significa que cada uno debía contar con el personal, los repuestos y el material que permitiese su funcionamiento. Esto llevó a que, en muchas especialidades críticas, por falta de personal (electrónica, célula, electricidad) fuese necesario recurrir al personal que las Áreas de Material habían destacado en esa Unidad.

Además, se debía mantener la capacidad de funcionamiento del Grupo Técnico 6, lo que llevó a formar tres escuadrones aeromóviles independientes uno del otro. También, se contó con el apoyo de empresas civiles e instituciones, en general, de la ciudad de Tandil y de Olavarría (tales como Loma Negra, Cordi Hermanos, Metalúrgica Tandil, etcétera), quienes pusieron a disposición distintos tipos de elementos y equipamientos, por nombrar algunos: equipos de iluminación, construcción de piezas especiales (eyectores de tanques para los de 1300 l, un sistema de porta Chaff, etcétera).

La gente, por millares, se reunía en Plaza de Mayo, coreando y demostrando su entusiasmo por lo sucedido. Parecía que todo se había transformado en pocas horas, ya que, días atrás, algunos de ellos habían estado en esa misma plaza demostrando su descontento y criticando duramente al Gobierno (como el paro realizado el 31 de marzo); pero ahora su sentimiento era otro: patriótico y nacionalista. Creo que la alegría y la emoción que demostraba esta gente, igual a la que tenía todo el país, se podría comparar con lo sucedido en 1978, con la conquista del Campeonato Mundial de Fútbol; solo que esto era muy diferente pero, emocionalmente, nos encontrábamos motivados y unidos, como pocas veces en la historia de nuestro país.



MULTITUD DE MANIFESTANTES FESTEJAN
LA RECUPERACIÓN DE LAS ISLAS MALVINAS

FUERZA AÉREA SUR (FAS)

El 31 de marzo de 1982, se informó al comandante de la FAS lo que había decidido el Comité Militar y se le ordenó trasladarse a Comodoro Rivadavia para que, desde allí, organizara y condujera la FAS.

El 2 de abril de 1982, el Estado Mayor de la FAS en Comodoro Rivadavia estaba constituido por cinco oficiales: el comandante, el oficial de Operaciones del Estado Mayor, el oficial de la Sección Operativa de Transporte Aéreo, 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.



DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA DE LAS SEIS BASES AÉREAS MILITARES QUE CONFORMARON LA FUERZA AÉREA SUR

Simultáneamente, con la creación de la FAS, se implementó el Comando Aéreo de Transporte (CAT) y el Comando Aéreo de Defensa (CAD). Además, el Brig. Castellano, designado jefe de Estado Mayor de la FAS, debió ser reemplazado, porque el Comando Aéreo Estratégico lo designó jefe del Componente Aéreo Malvinas. Por esta causa, el Brig. Crespo decidió que su jefe del Departamento Operaciones asumiera también las funciones de jefe de Estado Mayor de la FAS.

Por los conceptos expuestos, se fue conformando el Estado Mayor de la FAS, complementado con los oficiales superiores y jefes del Comando Aéreo de Defensa, que arribaron para organizar el CODASUR y que se integraron a la FAS para constituir un solo comando, porque así lo exigía la situación y el sentido común.

El Brig. Cambor, jefe del Comando de Defensa Aérea Sur, analizada la situación del personal, rápidamente autorizó la integración, asumiendo él mismo las funciones de segundo comandante de la FAS y jefe del CODASUR.

La FAS debía organizar en un plazo perentorio su fuerza, para combatir con un enemigo notablemente superior en tecnología y medios y en un teatro de operaciones que resultaba extraño a las Unidades de la FAA, cuyos medios no se hallaban dotados ni adiestrados para la lucha en el mar,

lo cual doctrinariamente era una responsabilidad primaria de la Armada, como resultaba lógico. Solicitó y le fue concedida la primacía total en la selección de los medios —personal y material— para conformar la FAS. La FAS debía reconocer las capacidades del enemigo en menos de treinta días; adiestrar a los pilotos en las técnicas particulares de ataque a buques; realizar pruebas operativas; adaptar los sistemas de armas a la tarea que se avecinaba; reconocer las limitaciones propias —que no eran pocas— y buscarles solución; estudiar las posibilidades operativas de sus aviones de ataque, que apenas podían llegar a las Islas por la distancia que las separaba del continente; familiarizar a los pilotos con los problemas de la operación sobre el mar y reconocer el archipiélago en vuelos de práctica.

En el Estado Mayor 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. Los pilotos dispondrían de unos diez minutos de permanencia sobre las Islas, si mantenían su altitud. En consecuencia, habría combate solo 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 Malvinas estaría limitada a lo que podría oponer la artillería antiaérea, sin conocer todavía su eficacia, porque no se contaba con verdadera experiencia.

Asimismo, las Escuadrillas propias que arribaran a la zona de Malvinas 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 estos 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.

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.

El 5 de abril, comenzaron a llegar los diferentes sistemas de armas, que fueron desplegados en las bases costeras de la Patagonia de la siguiente forma:

-El escuadrón de bombarderos Canberra a Trelew;

- Los escuadrones de transporte Hércules C-130, caza interceptora, búsqueda y salvamento, y de diversión, en Comodoro Rivadavia. Y un escuadrón de aviones MIIEA;
- Un HAR, Hospital Aeronáutico Reubicable (de campaña);
- Dos escuadrones de ataque con aviones A-4C Skyhawk y M-5 Dagger (estuvo desplegado en Comodoro Rivadavia hasta el 29 abril y, posteriormente, fue desplegado a la B.A.M., Base Aérea Militar, en San Julián);
- Un escuadrón de ataque de aviones IA-58 Pucará en Santa Cruz, en tareas costeras y de reemplazo a la unidad similar desplegada en las Islas Malvinas;
- Dos escuadrones de aviones A-4B Skyhawk en Río Gallegos y un escuadrón de aviones MIIEA;
- Un escuadrón de aviones M-5 Dagger en Río Grande.

La FAS desplegó así, unos setenta y tres aviones de ataque, basados en las mencionadas bases y aeródromos patagónicos. Ocho aviones Pucará fueron desplegados a la Base Aérea Militar (B.A.M.) Cóndor.

En estas dos siguientes gráficas se puede apreciar la distribución de los medios, como las distancias entre las distintas B.A.M. y las Islas Malvinas.





DISTRIBUCIÓN DE LOS MEDIOS, COMO LAS DISTANCIAS ENTRE LAS DISTINTAS B.A.M. Y LAS ISLAS MALVINAS

5 de abril de 1982:

LLEGÓ LA ORDEN DE DESPLIEGUE

Al producirse la recuperación de las Islas Malvinas, la Fuerza Aérea debió desplegar sus medios al Sur de nuestro país. De las unidades operativas, se formaron escuadrones aeromóviles, integrados por personal militar superior, subalterno, soldados conscriptos y personal civil. Tal como era de suponer, “llegó la orden de desplegar” a dos escuadrones aeromóviles; cada uno de ellos, con una dotación de seis aviones. Además, se establecía en la Unidad un tercer escuadrón, el cual estaría apresto para defender ante cualquier incursión enemiga.

Si los días anteriores habían sido “movidos”, este fue infernal, pues casi todo el personal abocado a las tareas de alistar a los aviones, salvo aquel que ya había sido designado para componer el contingente de despliegue, fue enviado en micros para despedirse de su familia y traer sus pertenencias personales. Luego, el personal mencionado se dirigió al Depósito de Intendencia, a los efectos de retirar la ropa para zona fría y la bolsa de campaña, que contiene un catre, frazadas, utensilios, etcétera.

Mientras tanto, el resto del personal alistaba los aviones, montaba los tanques suplementarios, la carga de combustible, posteriormente los ponía

en marcha para verificar que no tuvieran pérdidas y que el trasvase y la presurización funcionaran; finalmente, el personal de armeros realizaba el montaje del contenedor que sujeta el conjunto de cañones en cada avión. Una vez comprobado el estado en servicio, eran alineados en la plataforma para la realización de un vuelo de comprobación, a efectos de asegurar el cumplimiento de la orden de despliegue.

A las plataformas de vuelo, iban llegando los aviones de gran porte, se trataba de dos Hércules C-130, un Boeing 707 configurado para transporte de material y un Fokker F-28, que sería utilizado para el traslado de personal, lo que se realizaría por la tarde, luego de que se hubiesen cargado todos los cajones de repuestos, herramientas y equipos para cada especialidad.

Nuestros camaradas se fueron despidiendo: algunos, alegres y entusiasmados; otros, tristes por no saber qué les depararía el destino y en qué terminaría todo esto.

Todo el personal, tanto el que desplegaba como el que quedaba en la Unidad, comenzaba a tomar conciencia de que había llegado la hora de defender la soberanía de nuestra Nación.



BOEING 707, TC-92 ESTACIONADO EN LA PLATAFORMA DE VUELO DE LA VI BRIGADA AÉREA, EL CUAL SERÍA UTILIZADO PARA EL TRASLADO DEL PERSONAL INTEGRANTE DE LOS ESCUADRONES AEROMÓVILES

Partirían con rumbo Sur, hacia Comodoro Rivadavia, centro del Teatro de Operaciones.

Mientras, los medios de información, radial o televisivo, anunciaban que las Fuerzas Armadas Argentinas estaban realizando masivos despliegues, tanto hacia la región sur del país como hacia las Islas Malvinas.

El Gobierno británico dio la orden a toda prisa de que se formara la Fuerza Especial, destinada a llevar a cabo la reconquista de las Islas Malvinas y Georgias del Sur.

6 de abril de 1982:

SE DA CUMPLIMIENTO A LA ORDEN DE DESPLIEGUE

El Grupo Técnico empezó sus actividades muy temprano, a las 5:00 h, pues no había que fallar en nada. Cada uno se abocó a sus tareas, a fin de que todo saliera a la perfección.



LÍNEA DE VUELO, VI BRIGADA AÉREA, AVIONES LISTOS

Era de noche y se podía escuchar el sonido de los motores puestos en marcha para comprobar su funcionamiento. En la plataforma de vuelo, se colocaron quince aviones. Si bien, tenían que desplegar doce, se colocaron tres de reserva, porque podía fallar alguno a último momento.

La actividad no paró desde el día anterior, dado que se requería para las 7:00 h que todo estuviera listo, solo a la espera de los pilotos, quienes fueron llegando para efectuar la inspección previa al vuelo. Asimismo, casi todo el personal se volcó masivamente para observar, con cara de tristeza, algunos y otros, con una expresión ansiosa, lo que era lógico, ya que nadie sabía qué suerte correrían.

Una vez finalizadas las inspecciones, empezaron a subir por la escalerilla para alojarse en la cabina de los aviones. Los mecánicos los ataron a sus asientos, para luego cerrar la cúpula y proceder a la puesta en marcha.

Me preguntaba qué pasaría por la mente de estos camaradas y creo que pensaban: ¿Volveremos a vernos?

Pusieron en marcha los potentes motores Atar, con su ruido ensordecedor. Luego, la prueba de los frenos a un régimen de 7000 RPM. Ya estaban listos para la partida. Comenzaron a moverse por la plataforma hacia la calle de rodaje, para dirigirse a la pista de despegue. Podíamos observar, a través del acrílico de las cúpulas, el saludo de cada uno de ellos, con su mano extendida y el pulgar en alto.



PLATAFORMA DE VUELO: TODO LISTO Y A LA ESPERA DE SUS PILOTOS



PLATAFORMA DE VUELO DE LA VI BRIGADA AÉREA. SE PUEDE OBSERVAR LA FORMACIÓN DE LOS PILOTOS Y SUS AERONAVES.

Las sensaciones se mezclaban entre la algarabía y la incertidumbre de no saber qué les depararía el destino. Mirábamos al cielo, no solo para verlos partir sino, también, para pedirle a Dios que los protegiera.

Una vez que decolaron no pusieron de inmediato rumbo al Sur, sino que sobrevolaron en formación cerrada y en vuelo rasante sobre la Unidad, como saludo de despedida.

De esta forma, se daba cumplimiento a lo ordenado, pero la Unidad debía seguir “a full”, pues teníamos que recuperar más aviones. Nuestro Escuadrón Control, al igual que la Jefatura de Grupo, permanecía hasta muy tarde trabajando, pues además de los requerimientos internos, teníamos que estar atentos a lo que solicitaran los escuadrones desplegados, ya que uno permanecería en Comodoro Rivadavia con cuatro aviones y el otro, en Río Grande, con ocho.

Además, por temor a un ataque tanto de algún comando como de un raid aéreo, se puso en vigencia el operativo oscurecimiento: debíamos cerrar y tapar todas las aberturas lo mejor posible, tratando de que no se detectaran desde el aire las instalaciones, se colocaron mallas y redes de enmascaramiento y se dispersaban los aviones. También, a través de la radio y la televisión, se inculcaba a la ciudadanía a acatar estas medidas, las cuales serían coordinadas por las agrupaciones de Defensa Civil.

Las Fuerzas Armadas seguían desplegando, tanto por medios aéreos, como marítimos y terrestres, hacia el Teatro de Operaciones.

DÍAS SUBSIGUIENTES

En la Unidad debíamos tener aviones en permanente estado de alerta, además de intensificar la actividad de las aeronaves biplaza, para adiestrar y rehabilitar a pilotos que se encontraban en otro destino, cuando se produjo este Conflicto, pero que habían volado este tipo de avión y ahora era necesario recuperarlos.

La actividad no decaía; empezaron a llegar los requerimientos de repuestos y material para las unidades desplegadas.

Muchas veces, para enviar algún repuesto en forma urgente, se le sacaba el contenedor del conjunto de cañones a algún avión biplaza; el elemento se colocaba donde hacía falta y se remitía.

Esto permitía que, en poco tiempo, pudieran contar con el preciado repuesto y, también, aprovechábamos la oportunidad para enviarles correspondencia y alguna pequeña encomienda al personal desplegado, ya que seguramente para ellos era una gran alegría recibirlas.

A través de los medios de comunicación tanto radiales como televisivos, se informaba que la flota británica se encontraba en alistamiento y dirigiéndose prontamente hacia la zona del conflicto.

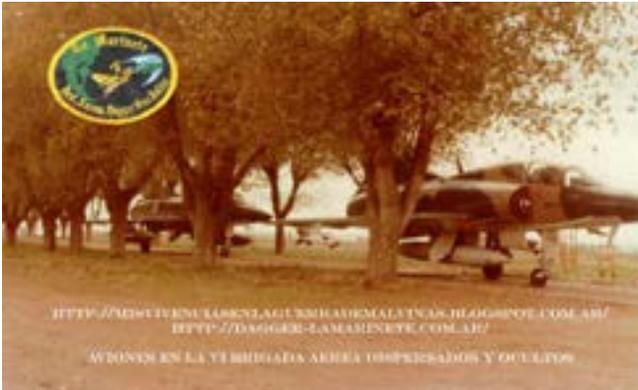
Se tenía información de que estas estaban compuestas por los portaviones Hermes y el Invencible. Cada uno de ellos, en tiempos de paz, llevaba cinco aviones V/Stal Sea Harrier FR51, encargados de la intercepción aérea, operaciones antibuques y reconocimiento aéreo; también contaban con una dotación de diez helicópteros de lucha ASM Sea King pero, en esta oportunidad, cada portaviones fue cargado con doce aviones y quince helicópteros. Conjuntamente, formaba dicha Fuerza una treintena de buques de guerra (tres cruceros, nueve destructores, veinte fragatas, dos buques de asalto y cuatro submarinos) que zarpaban hacia el Sur.

Mientras tanto, las acciones diplomáticas que se desarrollaban a través de los cancilleres designados por cada Gobierno, esgrimían sus considerandos y aportaban los antecedentes tantos históricos y jurídicos, con el fin de establecer un acuerdo pacífico por medio de los fueros internacionales pero, día a día, estas relaciones se deterioraban y solo se veía una sola salida, que era la de un enfrentamiento bélico.

En el sur del país, en las bases donde se encontraban los escuadrones aeromóviles desplegados, comenzaron con la actividad aérea de realizar vuelos de práctica, simulando ataques sobre naves fragatas tipo 42 de dotación de la marina argentina. Estas eran similares a las de las fuerzas británicas. De acuerdo con lo informado por la Armada, la posibilidad de derribo de una formación de avión atacante y la posibilidad de derribo por parte de la defensa antiaérea del buque eran del 90%.

También, realizaron lanzamiento de cargas militares reales (bombas, disparos de cañones) y vuelos rasantes sobre el mar. Este adiestramiento era fundamental para nuestros pilotos, pues de allí obtendrían la experiencia por si debían atacar y enfrentar a las fuerzas británicas. En las prácticas de lanzamiento de las bombas, se pudo comprobar que algunas de estas no explotaban. Nos requirieron los Manuales de las Espoletas; analizados estos, se decidió la utilización de otro tipo de espoleta.

El 12 de abril, se enviaron dos aviones más, para aumentar la dotación de Comodoro Rivadavia a seis aeronaves.



AVIONES DISPERSOS EN LA VI BRIGADA AÉREA

En la Brigada, se establecía un plan de dispersión y alerta temprana de los medios aéreos disponibles, artillándose. Se colocaban en las calles internas de acceso a los diferentes hangares y sectores internos, como se puede apreciar en la fotografía.



DESPLAZAMIENTO Y DISPERSIÓN DE LAS AERONAVES,
ACCIÓN DE CAMUFLAR A LOS AVIONES

La actividad de mantenimiento y de habilitaciones de pilotos era muy intensa, dada la premura de aumentar la dotación de aviones y de pilotos.

13 de abril de 1982: AMBOS LÍDERES GOBERNANTES LLAMABAN, POR SU LADO Y DE DIFERENTE FORMA, A UNA GUERRA...

El 13 de abril es mi cumpleaños pero aquel día fue como uno más. Las tareas del Grupo Técnico fueron similares a las de los días pasados. Diariamente, nos llegaban requerimientos de material y, en algunos casos, de personal, pues allí en el sur, al comenzar los vuelos de práctica y reconocimiento, estaban en plena actividad.

En el resto del país, día a día, la gente se volcaba a las plazas y centros de reunión en grandes masas, apoyando la postura de nuestro Gobierno pues, a través de la Diplomacia Internacional, no se lograba ningún avance. Al contrario, según ellos, debíamos abandonar las Islas.

El presidente de la Nación, Tte. Gral. Leopoldo F. Galtieri, daba su discurso al país y a la muchedumbre volcada en Plaza de Mayo y, entre otras cosas, exaltaba al pueblo diciendo que, “si nos atacan, nosotros nos defenderemos” y, así, miles y miles de ciudadanos de ambos sexos se ofrecían voluntariamente para alistarse a las fuerzas de combate en formación.



EL PRESIDENTE DE LA NACIÓN, TTE. GRAL. LEOPOLDO F. GALTIERI, SALUDA A LA MULTITUD DESDE EL BALCÓN DE LA CASA ROSADA

Por el lado británico, la primera ministra Margaret Thatcher no entendía razones y desechaba toda propuesta de solución por la vía pacífica. Así, cada gobernante llamaba, por su lado y de diferente forma, a una guerra.

La actividad aérea en nuestra Unidad era muy grande, como anteriormente señalé, especialmente con los aviones biplazas, donde se realizaban las

rehabilitaciones de los pilotos que se encontraban fuera de entrenamiento. El Comando los enviaba para que se rehabilitaran y, posteriormente, se unieran a los escuadrones aeromóviles.



1ER TEN. MUSSO
PARA UN VUELO DE ADIESTRAMIENTO

Quiero destacar a uno de ellos que se rehabilitó solo en tres vuelos, luego de dos años de inactividad con este tipo de aeronaves, ya que había solicitado su baja del cuadro permanente para incorporarse a Aerolíneas Argentinas como comandante de los aviones Boeing.

Se trataba del ex 1er Ten. Musso quien, una vez rehabilitado, fue enviado a Comodoro Rivadavia. Este señor se presentó voluntariamente, demostrando su profesionalismo y sentir por la causa.

16 de abril de 1982:

VUELAN NUESTROS AVIONES SOBRE MALVINAS

Aquel día, dos aviones Dagger pertenecientes al II Escuadrón Aeromóvil, desplegados en la B.A.M. Comodoro Rivadavia, (C-407 My. Sapolsky y C-434 Cap. Díaz) realizaban su primer sobrevuelo en las Islas Malvinas, uniendo y entrelazándolas de esta forma con el continente.

Para poder realizar este tipo de operación, los aviones debían ser configurados con tres tanques suplementarios de 1300 l cada uno (el vuelo entre ida y regreso era de dos horas).

La noticia nos puso muy contentos.

Esta experiencia trajo aparejada que, cuando se realizan vuelos rasantes sobre el mar, la brisa de este y el alto contenido de salitre obligan a lavar las aeronaves. Si no se hacía así, se podía producir corrosión en el material. En las cúpulas, sobre el acrílico, como en los vidrios parabrisas frontales, se formaba una película que dificultaba la visión de los pilotos.

Con el transcurrir de los días, nada hacía suponer que la situación mejoraría sino, al contrario, minuto a minuto empeoraba.

El pueblo, que con su fervor no estaba ajeno a esta situación, colaboró en la cruzada formada para solventar las erogaciones producidas por el abastecimiento de material bélico a las Fuerzas Armadas, como también de alimentos, ropa, combustible, etcétera. Gastos que, se decía, no podían ser afrontados por el Gobierno; a esta cruzada se la denominó “Fondo Patriótico Nacional”. Así, toda la población —grandes, chicos, ancianos, pudientes y no tanto— dio de corazón sus donaciones. Hasta se donó oro y alhajas personales, como lo hicieron antiguamente las damas que colaboraron con el Ejército del Libertador General D. José de San Martín. Se llamaba a las reservas de los soldados clase 1962, para alistarse nuevamente a las filas de las distintas Fuerzas.



SOLDADOS RESERVISTAS REINCORPORADOS

A través de las acciones diplomáticas internacionales, ya sea en la OEA como en otras organizaciones mundiales, involucradas en el Conflicto, supimos quiénes eran nuestros amigos o enemigos, llevándonos grandes sorpresas pues países que, creíamos, nos darían su apoyo nos dieron la espalda y otros, en quienes no confiábamos, no solo nos apoyaban, sino hasta nos querían brindar ayuda bélica, si la requeríamos.

Una de las mayores desazones la sentimos a causa de los Estados Unidos de América. No solo no nos dio su apoyo, sino que se lo brindó a los ingleses, tanto en la faz diplomática como en la militar, pues permitía que usaran las instalaciones militares de la isla Ascensión (que, si bien son británicas, se encontraban alquiladas a los norteamericanos) para el reaprovisionamiento de su flota y para las operaciones de sus aviones, facilitando muchísimo su larga travesía hacia las Islas Malvinas.



DAGGER EN VUELO DE COMPROBACIÓN DE AUTONOMÍA
Y EL PRIMER SOBREVUELO SOBRE LAS ISLAS MALVINAS

Por el lado argentino, se había comprobado que era imposible la operación de los aviones Mirage IIIEA y de los Aviones M5 IAI desde las Islas Malvinas.

Los pilotos habían calculado el nivel de combustible necesario para regresar a la Base, tanto con los depósitos pendulares como sin ellos, incluso habían calculado con cuanto combustible y peso podrían aterrizar en la pista de Puerto Argentino, la cual tenía una extensión de 1200 m.

Al respecto, tenía dos cifras. Una, si todo iba normal. Esto es toque corto, despliegue del paracaídas y frenado. Otra, si perdía el paracaídas de frenado —algo a veces habitual—, hecho que implicaba dar motor, volver al aire y reintentar nuevamente el aterrizaje, aunque en este supuesto el riesgo era mayor, ya que para la desaceleración no contaría con el paracaídas de frenado.

Para estos sistemas de armas, solo se podría despegar con esa distancia (1200 m). Si el avión lo hacía en modo Alfa, esto era sin ningún tipo de

carga externa (tanques combustible, portamisiles, portabombas, etcétera), “a full” de combustible de sus tanques internos, debiéndose aplicar la postcombustión para poder despegar en dicha distancia. También, se debía adoptar un perfil de vuelo, lo más alto posible (para el menor consumo de combustible) y, de esta forma, quizás se podría llegar al continente. Los primeros días del Conflicto, se analizó mucho esta limitación. Hasta se pensó en alargar la pista... pero eso se descartó, no solo por el tiempo que llevaría, sino por la existencia de otras imposibilidades, como la infraestructura y la inexistencia de medios acordes necesarios para permitir la operación de estos Sistemas de Armas.

Los aviones M5 IAI, por ejemplo, no contaban con el sistema de arranque autónomo de sus motores Atar 9C, lo que requería que fueran asistidos por equipamiento externo, compuesto por un sistema de tubos, cargados con aire a presión y su correspondiente equipo de carga. Los aviones MIII contaban con el sistema autónomo de arranque en sus motores Atar 9C (microturbo).

Esto dejaba bien en claro que era imposible operar desde Puerto Argentino, por lo cual el Cte. de la Fuerza Aérea Sur (FAS) ordenó que estos y otros sistemas, como A-4B y A-4C, operaran de las B.A.M. del continente. Así es que se debió operar desde las diferentes Bases Aéreas, desde donde se establecían las diferentes alternativas posibles para la utilización de los Sistemas de Armas, dado que las limitaciones operativas eran muy significativas, no solo en cuanto a la distancias; la Fuerza Aérea tampoco tenía bajo su responsabilidad la operaciones aeronavales... ni los medios apropiados para ellas. (Según la Resolución N.º 01/69, el Ejército sería responsable del teatro terrestre; la Armada, del marítimo y la FAA, del espacio aéreo hasta las 12 millas de la costa. No deberían volar sobre el mar, salvo para realizar tareas de exploración lejana. En consecuencia, la Fuerza Aérea no debía adiestrarse, ni adquirir armamento o aeronaves para combatir en el mar). Con el correr de los días, no se hallaba una salida pacífica; nuestros aviones seguían incursionando con sus vuelos de reconocimiento y patrullaje, para tratar de avistar algún objetivo británico y, además, intentando acostumbrarse a este tipo de vuelo, en el que solo veían agua, agua y más agua.

DÍAS SUBSIGUIENTES

La situación en general no era diferente a la de los días anteriores, salvo que se producía el intercambio de algún avión por fallas que no eran posibles solucionar en los lugares desplegados. Entonces eran remitidos a esta Unidad y desde aquí otro era destinado para completar la dotación.

Esto demandaba que la actividad laboral fuera prácticamente H24 corridas, para todo el personal del Grupo Técnico 6 y gran parte de la Unidad, pues no solo se debía satisfacer la demanda propia de la actividad aérea de la Unidad, sino también las requeridas de los dos escuadrones aeromóviles desplegados.

25 de abril de 1982:

REDESPLIEGUE MÁS HACIA EL SUR

Al escuadrón enviado a Comodoro Rivadavia se le ordenó desplegar hacia la base San Julián, distante a 380 km más al sur; la razón de este movimiento se fundamentó en la necesidad de lograr el mayor aprovechamiento de la autonomía de vuelo de los aviones, ya que se acortaba la distancia entre Puerto Argentino y el continente en 100 km. Cada litro de combustible que podía ahorrarse valía oro para la subsistencia del piloto pues, si se operaba desde Comodoro Rivadavia y se entraba en combate, no se podía regresar al continente, con la imposibilidad de aterrizar en las Islas Malvinas y sin acceder al reabastecimiento de combustible en vuelo, como lo podría hacer otro tipo de aeronave. Los pilotos tendrían que eyectarse sobre el mar, por lo que no solo perderíamos un avión sino una vida, debido a las bajas temperaturas de las aguas que no permiten sobrevivir más de cinco minutos en ellas. Principalmente por esta última razón, se tomó la decisión del traslado.



FOTOGRAFÍA AÉREA DEL HOSPITAL
DE LA CIUDAD DE SAN JULIÁN

La utilización de esta pequeña base trajo aparejada la necesidad de conseguir más material y personal, ya que esta no posee la infraestructura ni el equipamiento que tiene Comodoro Rivadavia. San Julián es una pequeña ciudad ubicada en la costa Atlántica, en la provincia de Santa Cruz.

DÍAS SUBSIGUIENTES

En nuestra Unidad se contaba con una sección de Aeronaves en alerta H-24, que estaba formada por dos aviones, configurados con misiles Shafir, para intercepción aérea; los restantes eran revisados y se les colocaba los armamentos necesarios, atentos a nueva orden de despliegue, mandato difícil de cumplimentar porque faltaba material de apoyo y se hubiera dejado a esta Unidad sin medios de operatividad aunque, tanto las Áreas de Material como la VIII Brigada Aérea, nos hubieran brindado su apoyo de ser necesario.

A esta altura de los acontecimientos, todo el personal civil de las Fuerzas Armadas se hallaba convocado, lo que significaba que estábamos a disposición de las Fuerzas y en las mismas condiciones que el personal militar.

Las máximas autoridades militares emitieron lo siguiente:

CONVOCATORIA DEL PERSONAL CIVIL DE LAS FUERZAS ARMADAS.

Por Decreto N.º 807 del 23 de abril 82.

La totalidad del personal civil masculino y femenino de los Comandos en Jefes de las Fuerzas Armadas ha quedado automáticamente convocada a la prestación de servicio civil de Defensa, bajo el régimen de la Ley N.º 16.970, su decreto reglamentario N.º 739/67, la Ley N.º 20.318 y el decreto citado, que *asigna estado militar al personal convocado* y su sujeción al código de justicia militar y la reglamentación de justicia de cada Fuerza.



BAP 2437
COPIA FIEL, PÁG. 489, ANEXO I

En el ámbito de la Fuerza Aérea, fue comunicado por mensaje N.º 2765, GHO 051320, mayo de 1982 de BUEFACT (Comandante de la Fuerza Aérea).

Esto se puso en vigencia en parte, puesto que se nos informó, pero no se nos asignó las equivalencias al grado militar que nos correspondía por dichas leyes y decretos (los cuales están perfectamente establecidos en el BAP 2437, en su página 489 del Anexo I).

De este modo, todo el personal civil de los diferentes organismos de las respectivas Fuerzas Armadas, se encontraban bajo este régimen.

En particular, en nuestra Unidad, ya estábamos cumpliendo una actividad extendida de horario, debido a que era prioritaria la puesta en servicio y alistamiento de las aeronaves.

Se estableció una actividad laboral desde las 5:30 a las 21:00 h, prácticamente vivíamos adentro de la Unidad.

Se terminaron los sábados y domingos, y solo podíamos estar con nuestras familias un par de horas, pero todos comprendíamos la situación.

Entre las tareas diarias que debía desarrollar en el GT6, estaba la de actualizar la Sala de Situación, la cual se encontraba en la Jefatura del Escuadrón Control, bajo las órdenes del My. D. José Alfonso Rodeyro.

Dado los acontecimientos que estábamos viviendo, esta era de vital importancia. Para ello, debía recabar la información necesaria, tanto fuese vía telefónica o por medio de cables telegráficos. Una vez reunida la información, debía efectuar la actualización de la pizarra magnética, colocando las figuras de aviones (construidos en chapa por el personal del taller auxiliar, en escala reducida y con un pequeño imán; estos estaban pintados de color amarillo y cada uno, con una franja azul y, en blanco, el número de matrícula). Se colocaban de acuerdo al estado de cada avión y de su ubicación, aquellos que se encontraban en nuestra Unidad o los desplegados en las B.A.M. de Río Grande y de San Julián, como así también área de mantenimiento mayor (Río IV), donde se realizaban las ICM y Modernización). Realizada dicha tarea, me debía avocar conjuntamente con mis otros compañeros a la tarea de coordinar los diferentes requerimientos de material, con el Comando de Material y las aéreas de mantenimiento, a los efectos de poder satisfacer las diferentes necesidades que surgían, para poder soportar la actividad aérea, tanto de los dos escuadrones desplegados como de la actividad aérea en la Unidad.

Diariamente, la información se iba incrementando, lo que nos permitía estar al tanto de las novedades.

28 de abril de 1982:

SIGUEN LOS APRESTOS

En el GT6, seguían las tareas de mantenimiento y recuperación de aeronaves dado que, cuando se producía una novedad de tal magnitud y complejidad que el personal de los escuadrones desplegados no podía solucionar, era factible el repliegue de dicha aeronave a la VI Brigada para su recuperación y se debía mandar un avión en reemplazo. Aquel día, se alistó y se envió el C-421 a la B.A.M. San Julián, dado que el C-416 de dotación del II Escuadrón Aeromóvil presentaba una pérdida de combustible, que debía ser reparada en el GT6.

Los escuadrones desplegados recibieron la orden de pintar las franjas amarillas en sus alas de un metro de ancho, tanto de la parte superior como de la inferior y, también, en el empenaje. Esto era para dar una referencia

visual y poder ser reconocidos como aviones propios por el personal de la artillería antiaérea desplegada en las Islas y demás lugares.



EL PERSONAL DE LA B.A.M. SAN JULIÁN REALIZA
EL PINTADO DE LAS FRANJAS AMARILLAS

29 de abril de 1982:

EMPIEZA LA GUERRA

Aquel día, desaparecieron todas las esperanzas de un arreglo pacífico del conflicto y se dieron por terminadas las tratativas diplomáticas en los foros internacionales, pues se llevó a cabo el primer enfrentamiento bélico en las islas Georgias del Sur.

Ya no cabía ninguna duda de que las fuerzas británicas iban a atacar Malvinas. Creo que la guerra ya había sido declarada, pese a que nadie quería llamarla así, y se prefería utilizar el eufemismo de “conflicto bélico”.

Alerta máxima... En la B.A.M. San Julián estuvieron los aviones todo el día en estado de alerta. Por la tarde, fueron configurados con bombas y misiles, para salir a atacar la flota británica, que se encontraba muy cerca. Pero no se atacó...

Al oscurecer, sonó la alarma y se ordenó bajar las bombas y misiles. Existía la inminente posibilidad de un ataque aéreo por parte de aviones Vulcan, que los radares argentinos habían detectado e informaban que se dirigían en dirección al continente, a menos de 50 min. de la posición de esos aviones.



AVIONES DAGGER EN LA CABECERA DE LA PISTA 25
PREVIO A SU EVACUACIÓN AÉREA

Dado estos acontecimientos, se ordenó la inmediata desconfiguración de todos los aviones; bajar bombas, misiles, portantes; y alistarlos para la inmediata evacuación de estos.



ALERTA ROJA... DESPEGUE DE UNO DE LOS DAGGER
RUMBO A LA VI BRIGADA AÉREA

El despliegue de los aviones de la B.A.M. San Julián hacia la VI Brigada Aérea fue producto de la detección por los radares argentinos de aviones bombarderos ingleses Avro Vulcan que se dirigían con rumbo al territorio continental argentino. (Gracias a Dios esto no ocurrió).

En nuestro Grupo Técnico, se alistaba todo para el repliegue de los aviones y se le ordenaba al personal no retirarse y tener todo listo para recibirlos.

Estos empezaron a llegar a las 22:00 h y, hacia las 22:30, ya habían aterrizado todos. Los pilotos relataban lo sucedido, comentando la rapidez de los especialistas para alistar los aviones. También querían saber cómo era la situación en ese momento en San Julián.

El personal de mantenimiento y de apoyo técnico tuvo que quedarse y resguardarse en los refugios, con la tensión que uno puede imaginar, hasta que volvieron a sonar las sirenas, dando el final de la alarma que, por suerte, era falsa, a pesar de que fue real la incursión de los aviones británicos. Gracias a Dios, nada les sucedió a nuestros camaradas.

Una vez recepcionados los aviones, fueron levantadas las novedades surgidas durante dicho vuelo (rutinarias: problemas del sistema de comunicación y eléctricos). Se ordenó que las aeronaves se alistasen para un factible redespigue a dicha base, pero como aún existía la posibilidad de un ataque por parte de las fuerzas británicas, posteriormente se determinó que estas permanecerían en esta Unidad y que serían guardadas en los respectivos hangares.

30 de abril de 1982: TODAS LAS BASES AÉREAS INTEGRANTES DE LA FAS “BAJO ALERTA ROJA”

A las 00:45 h, nos pudimos retirar a nuestros domicilios.

Alerta roja en las Bases continentales, por inminente ataque aéreo enemigo sobre las Bases continentales, e incursiones de grupos comandos ingleses que habrían desembarcado en un puerto intermedio entre Caleta Olivia y Puerto Deseado.

Dos helicópteros, pertenecientes al Ejército Argentino con patrulla de combate, realizaron los patrullajes. En dicha operación, uno de los helicópteros fue declarado desaparecido, conjuntamente con su tripulación.

La actividad en el Grupo era muy vertiginosa, dado que se estaba en apuro para el alistamiento de los aviones recibidos del sur, y su posible regreso a la B.A.M. San Julián.

Esto dependía de la orden que diera la Fuerza Aérea Sur; los aviones deberían permanecer en Tandil, hasta tanto no se terminase la situación de alerta roja en el sur, por posible ataque aéreo.

Mantuvimos comunicación con el 1er Ten. Posadas, quien nos informó que la alerta seguía vigente. Posterior a la dispersión de los aviones y de su regreso a Tandil, todo el personal se dirigió y se mantuvo en resguardado en los refugios antiaéreos. Ni bien cesara la alerta, debían abocarse a la tarea del armado de las bandas de munición y de las bombas.

Quedamos atentos a las órdenes de la FAS y a la posible recepción de los aviones.

A las 21:00 h, se autorizó a todo el personal del GT6 a retirarse de la Unidad, y se dejó una cantidad de personal en el casino de suboficiales, por si era necesario realizar alguna actividad durante la noche.

Los aviones quedaron en plataforma con custodia y guardia extra.

1 de mayo de 1982:

BAUTISMO DE FUEGO DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA Y NUESTRO PRIMER HÉROE DE MALVINAS

Esto sucedía en las Islas Malvinas:

Alrededor de las 4:40 h, un avión Vulcan, Matrícula XM-607 realizó un ataque en Puerto Argentino, sobre la pista de aterrizaje. Lanzó 21 bombas de 1000 libras; solo una impactó a 40 m de la cabecera 08. Rápidamente, personal de la Fuerza Aérea se abocó a su reparación, para permitir las operaciones aéreas. También, se puso en evidencia el ingenio para camuflarla, ya que dibujaron profundos cráteres que disimulaban perfectamente el estado del piso.



VISTA AÉREA DE LOS DAÑOS PRODUCIDOS
POR EL ATAQUE DEL AVIÓN VULCAN



FOTOGRAFÍA DEL AERÓDROMO EN LA ISLA ASCENSIÓN

La isla Ascensión fue utilizada como una etapa para el Grupo de Tareas británico, durante la Guerra de Malvinas. La Real Fuerza Aérea desplegó una flota de bombarderos Vulcan y Victor petroleros en el aeródromo.

Estos acontecimientos produjeron un gran impacto psicológico. Aunque no lograron su objetivo principal, destruir la pista o dejarla inoperativa. Si hubiera ocurrido esto, hubiese sido una situación muy favorable para los ingleses y catastrófica para Argentina, dado que hubiese cortado toda posibilidad logística de aprovisionamiento aéreo entre el continente y las Islas.

La alerta roja del 29, por los ecos detectados en los radares de aviones enemigos a gran altura con rumbo hacia las Islas y al sur continental, obligó a nuestras Fuerzas Armadas a redoblar el patrullaje de nuestras costas continentales, previniendo posibles ataques a nuestras Bases de despliegue de los aviones de caza.

Muy temprano, se alistaron los aviones para remitirlos a la B.A.M. San Julián; se repitió la misma escena de cuándo desplegaron por primera vez pero con mayor emoción, pues seguramente estos aviones y sus pilotos, por cómo se desarrollaban los últimos acontecimientos, entrarían en combate.



PLATAFORMA DE VUELO DE LA VI BRIGADA AÉREA,
ALISTAMIENTO DE LOS AVIONES DAGGER

La operación de redespiegue se cumplió sin novedad; a seis aviones que replegaron, se les sumaron dos más, aumentando la dotación a ocho, y partieron con rumbo a su base de despliegue original.



FOTOGRAFÍA DE LA PLATAFORMA DE VUELO PREVIO AL REDESPLEGUE
A LA B.A.M. SAN JULIÁN

Posteriormente, nos enteramos que nuestros aviones habían atacado a la flota británica y ese día quedó grabado y estampado en letras de oro para nuestra Fuerza Aérea, ya que fue el Bautismo de Fuego de nuestros aviadores y, también, la pérdida de un piloto con su avión. Una vez arribadas las Escuadrillas que habíamos remitido a San Julián (una, configurada con bombas y la otra, con misiles Shafrir), quedaron en “alerta 5 minutos”, lo que significa que, cuando se recibe la orden de salida, la tardanza de 5 minutos es lo máximo que se puede estar en el aire. En la base de Río Grande, se ordenaba idéntica operación.



INICIO DE LA ACCIÓN BÉLICA... PERSONAL DE MANTENIMIENTO
ALISTA Y CONFIGURA LAS AERONAVES DE ACUERDO
AL REQUERIMIENTO DE LA ORDEN FRAGMENTARIA

Se ordenó la partida de dos aviones desde Río Grande, para una misión de reconocimiento y rastreo del enemigo. A esta altura, la flota inglesa ya estaba en las cercanías de las Islas Malvinas. Uno de estos aviones, por falla técnica, tuvo que regresar a la base. El otro avión siguió su misión; era el C-433, piloteado por el 1er Ten. José Leónidas Ardiles.

Los minutos se transformaron en horas y, al no regresar de la misión, tal vez, por razones de autonomía, se lo dio por desaparecido.

Posteriormente, nos enteramos que había sido atacado por dos aviones Sea Harrier: uno de estos lanzó un misil que destruyó el avión y no permitió la eyección de su piloto. Así fue la primera misión del I Escuadrón Aeromóvil M-V, y su primera pérdida...

PRIMERA PÉRDIDA: UN INTEGRANTE DE LA VI BRIGADA
AÉREA SE CONVIERTE EN HÉROE

Fue un golpe muy duro para el personal desplegado en ambos escuadrones, y también para nuestra Unidad. Por mi mente, pasaban las imágenes del primer vuelo solo de este camarada, a quien lo llamábamos cariñosamente “Pepe”. Se destacaba por su amabilidad y cortesía; costaba creer esta pérdida y nos preguntábamos ¿cuántas más tendremos...? Así, la Fuerza Aérea y, en especial, nuestra Brigada perdía a su primer piloto, transformándose en nuestro primer “Héroe”.

Desde el Estado Mayor de la Fuerza Aérea Sur, se emitían las órdenes fragmentarias. En estas, se ordenaba el requerimiento operacional para

cumplir con una determinada misión y se detallaba la cantidad de aviones, su correspondiente configuración y el objetivo de la misión.

En particular, a la B.A.M. San Julián se le ordenó la partida de una Escuadrilla para atacar a la flota británica. Esta estaba formada por el Cap. Dimeglio (C-432), el 1er Ten. Román (C-407) y el Ten. Aguirre Faget (C-412). Configuración: 3 tanques pendulares de 1300 l c/u, 2 bombas BRP de 250 kg cola frenada y cañones de 30 mm, indicativo “Torno”, Orden Fragmentaria N.º 1105 OM: AON (Ataque Objetivo Naval).



CAP. PM JOSÉ LEÓNIDAS ARDILES
DA SU VIDA Y SE CONVIERTE EN HÉROE



PILOTOS DE LA ESCUADRILLA “TORNO” RUMBO A LA GLORIA



ESCUADRILLA "TORNO"; OF 1105



REGRESO DE LOS TRES AVIONES A LA B.A.M. SAN JULIÁN,
LUEGO DE HABER ATACADO A LA FLOTA INGLESA

Esta Escuadrilla fue la primera que tomó contacto con la flota inglesa, la atacó y obtuvo un excelente resultado, ya que provocó graves daños a un destructor y averió a dos fragatas.

EL resultado del ataque fue el siguiente: fragata tipo 21 HMS Arrow: muy averiada (C-412); fragata tipo 21 HMS Alacrity: averiada (C-432, C-407). Al regresar al continente, fueron perseguidos por una patrulla de aviones Sea Harrier pero, gracias a la intersección de dos aviones MIIIIEA que estaban haciéndoles cobertura de protección, pusieron en fuga a los ingleses.

Las cinco aeronaves regresaron a su base. De esta forma, el II Escuadrón Aeromóvil fue el primero que atacó a la flota enemiga y, también, este fue el primer ataque de nuestra Fuerza Aérea a otra nación.

Fue nuestro Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea Argentina, que dejó como saldo una enorme tristeza por la pérdida del piloto (1er Ten. Ardiles) y una gran alegría, por haber atacado y provocado daños a la flota inglesa.



FOTOGRAFÍA DE LOS PILOTOS INTEGRANTES
DE LA ESCUADRILLA "TORNO"



PARTE DE LOS INTEGRANTES DEL II ESCUADRÓN AEROMÓVIL
POSAN LUEGO DE PRODUCIDO EL HITO QUE MARCARÍA
EL BAUTISMO DE FUEGO DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

Mientras los medios de difusión informaban estos acontecimientos, los aviones ingleses atacaban a las fuerzas destacadas en Malvinas. Según los comunicados oficiales de nuestro país, se derribaron cuatro aviones Sea Harrier y dos más fueron averiados de consideración. Todo esto, producido por la artillería desplegada en las Islas. También, detallaban los ataques de la aviación argentina que provocó grandes daños a la flota británica: dos destructores y dos fragatas fueron seriamente averiados.

A nuestra Sala de Situación, llegaban los mensajes telegráficos con los detalles de lo ocurrido en ambos escuadrones desplegados y la información en general del conflicto.

Sabíamos que la Fuerza Aérea había perdido dos aviones Mirage M-III; uno de los pilotos se pudo eyectar luego de entrar en combate con un avión inglés y rozarse en vuelo con el enemigo y fue rescatado por las fuerzas propias.

El otro también entró en combate pero, al darse cuenta que su autonomía de combustible era escasa y que no le permitiría regresar al continente, intentó salvar el avión entrando al espacio aéreo de Malvinas, sin alcanzar a comunicarse con los controles radiales ni con la artillería de defensa de la Isla para que desconectarán el sistema de tiro que, ni bien ingresa un avión en zona de detección de su radar, automáticamente comienza a disparar. Y, así, este avión fue derribado, por haber sido confundido con el enemigo, que en ese preciso instante también atacaba.



VUELO RASANTE Y DE ESCAPE DE UN DAGGER
EN LA BAHÍA SAN CARLOS

De los ataques producidos por la aviación inglesa a las Islas, fue destruido un avión IA-58 Pucará en tierra y falleció su piloto. Además, nuestra Fuerza Aérea perdió un avión MK-62 Canberra, y desaparecieron sus dos

pilotos. Al finalizar este día clave, la Fuerza Aérea había pasado por su Bautismo de Fuego y sufrido la pérdida de cinco pilotos.

BAUTISMO DE FUEGO

Se incluye el relato del Com. (R) VGM D. Gustavo Aguirre Faget. Así lo vivió y lo cuenta en primera persona.



1ER TEN. GUSTAVO AGUIRRE FAGET

El 1 de mayo de 1982, la Fuerza Aérea Argentina tuvo su Bautismo de Fuego, al participar por primera vez en un conflicto con otra nación. Entre las misiones lanzadas en ese día, la Orden Fragmentaria 1105 le daría a la Escuadrilla “Torno”, formada por tres MV-IAI Dagger del Grupo 6 de Caza, el privilegio de ser los primeros en realizar una misión de combate. El Com. (R) VGM D. Gustavo Aguirre Faget era entonces teniente, y era parte de la Escuadrilla “Torno” como numeral 2, junto con su jefe de Escuadrilla, el entonces Cap. Norberto Dimeglio, y el 1er Ten. Cesar Román. Hoy nos cuenta cómo fue su primera misión de combate, en la que atacó a la ¿HMS Glamorgan?

Aguirre Faget formaba parte del II Escuadrón Aeromóvil “La Marinete”, desplegado en la Base Aérea Militar (B.A.M.) San Julián. La salida de la Escuadrilla “Torno” era la segunda de la Unidad durante ese día, más Aguirre Faget no pudo participar, junto al jefe de Escuadrón, Cap. Raúl Díaz, por problemas en su avión. En esta primera salida, sin embargo, Díaz no entró en combate y regresó.

Por la tarde, el destructor ¿clase County HMS Glamorgan? y las dos fragatas tipo 21, HMS Alacrity y HMS Arrow, se aproximaron a la costa este de la isla Soledad, para bombardear las posiciones argentinas, ubicadas alrededor de Puerto Argentino. Inmediatamente, la Fuerza Aérea Sur (FAS)

emitió la Orden Fragmentaria 1105, que llegó a San Julián y se ordenó el envío de la Escuadrilla “Torno”. Dimeglio iría en el C-432. Aguirre Faget, en el C-412 y Román, en el C-407. Cada avión iría con combustible completo, a lo que sumaba tres tanques suplementarios de 1300 l y dos bombas BRP (Bomba Retardada por Paracaídas) de 550 lb (250 kg) en los soportes 3 y 5. A las 15:45 h, los “Torno” despegaron de su base. Una vez que llegamos a las Islas y al ingresar al estrecho de San Carlos, volamos rasante a 420 nudos (778 km/h), después aceleramos a 480 nudos (890 km/h) y, en la última parte del recorrido, volamos a 540 nudos (1000 km/h). Tratábamos de no superar los 540 nudos, para no afectar las espoletas de las bombas. Los tres tratamos de mantener la formación, que era de unos 50 m laterales en línea. Es muy difícil mantener la formación a muy baja altura. En esa época, no contábamos con radio altímetros y la altura se calculaba visualmente, y esta era de unos +/- 50 pies (15 m). Aunque, cuando aceleramos en el último tramo y ya debíamos tener a los buques adelante, es posible que hayamos subido un poco y la formación se desarmara.

Nosotros teníamos dos VHF. El piloto puede seleccionar el VHF “verde”, “rojo” o ambos. Nosotros teníamos una frecuencia común para hablarnos entre los miembros de la Escuadrilla. En el otro, teníamos tres frecuencias diferentes; una tenía el radar de Malvinas; otra la torre de control de Malvinas y, la última, la teníamos enganchada al HS-125, que hacía las veces de retransmisor, que orbitaba por detrás nuestro a 40000 pies. Cuando pasamos San Carlos, ya sobre la costa, escuchamos: —¡Boludos, no tiren, paren! Luego, se enteraron que la voz pertenecía al Cap. Mir Gonzáles, que oficiaba de observador de tiro, cerca del aeropuerto de Malvinas y vio que el avión que intentaba llegar al aeropuerto era un Mirage IIIEA, que estaba al mando del Cap. García Cuerva, quien quería aterrizar en la dañada pista, pero la artillería antiaérea propia le estaba disparando. Cuando Aguirre Faget escuchó eso, miró hacia el sur y pudo observar como la munición trazante se perdía entre las nubes. Esto habría durado cinco segundos... Después, se enteraron que ese fue el momento en que derribaron a García Cuerva. Seguramente, realizó una eyeción general de toda su carga externa, incluyendo los misiles. Estos cayeron en forma balística, acción que los nerviosos artilleros tomaron como un ataque.

Nosotros ya sabíamos que debíamos estar atentos con Darwin y Puerto Argentino, y que no debíamos sobrevolarlos, si no fuese solo, por un caso excepcional.

Entramos a la zona marcada de norte a sur, pasando la Bahía de la Anunciación. Teóricamente, nuestros objetivos estaban ahí, y ya teníamos poco

combustible... Por lo que Dimeglio les dijo: —Seguimos dos minutos más. Pasamos por la zona en donde debía estar nuestro objetivo y seguimos la misma ruta. En el viraje de la Bahía de la Anunciación, sobre el lado de la costa, había un helicóptero del tipo Sea King. No un Sea Lynx; era un helicóptero grande que estaba haciendo, presumiblemente, reglaje de tiro. Román casi lo choca en el viraje. Le pasó muy cerca. Ni bien dejamos atrás al helicóptero, vimos a los buques a unos 5 o 6 km de la costa. Por eso hay muchos testigos del ataque... Ubicados en la costa, vieron a los aviones muy chiquitos, pero vieron todo lo que pasó.

Apenas rodeamos el límite sur de la Bahía de la Anunciación, los tres vimos los tres buques que bombardeaban las posiciones argentinas, al sudeste del aeropuerto. Eran las 16:40 h.

Aparte del buque al que se dirigió Aguirre Faget, más cerca de la costa, había un buque en diagonal y, al frente, había otro, bien de costado. A Román, como no le dispararon, pudo contar con unos segundos para prepararse y dudó en disparar, porque no estaba seguro de que los buques no fuesen argentinos. Aguirre Faget eligió el buque que estaba más hacia el este: “Yo estaba seguro de que eran británicos”. Cuando lo tenía a 4000 o 5000 m, no lo tenía en la mira. Esta le daba en el agua. Así que se elevó un poco y comenzó a bajar con G negativa. Esperó tenerlo al alcance de los cañones y disparó llegando a la popa. Niveló, tiró las bombas y realizó el escape hacia el este, mientras seguía disparando, primero, sobre la proa y, al bajar la nariz, sobre la popa. Inmediatamente, le comenzaron a disparar desde el buque con cañones Oerlikon de 20 mm de ambas bandas y con ametralladoras GPMG. Desde el puente de mando, la visión de la artillería era como flechas con humo y parecía que todas iban a pegar y, cuando estaban cerca del avión, parecía que se abrían y que pasaban cerca. Aguirre Faget, tiraba al foco de procedencia de los disparos. Es probable que haya comenzado a disparar fuera del alcance. Esto pasa porque, cuando a una aeronave le están disparando, el piloto comienza a tirar antes. Al realizar el escape, Aguirre Faget no vio a nadie, ni a Dimeglio ni a Román. Los buques estaban en triángulo y, en su trayectoria de vuelo, Aguirre Faget los atacó de proa a popa. Desde que se asomaron, les comenzaron a tirar con un fuego muy concentrado; por eso, no pudo ver cómo era el buque que atacó, ya que estaba muy atento en su avión, la mira y la velocidad, para no excederse, como si estuviese en un ejercicio de tiro. Quería mantener su *performance* para que sus bombas pegaran. No era cobardía ni valentía, ya estaba ahí y le tocaba hacer eso por unos minutos. Su escape lo llevó mar afuera, a fin de evitar los disparos. Según los testigos, a Aguirre Faget le dispararon un misil SeaCat al momento de elevarse, para lanzar sus

bombas. Este misil le pasó por debajo de su avión, por lo que él no llegó a verlo.

Después del ataque, unos 5 o 6 minutos más tarde, Dimeglio dijo: —Uno. A lo que Aguirre Faget tendría que haber contestado “dos” y Román, “tres”, pero no dijeron nada, entonces gritó: —¡Contesten, boludos!

Entonces, Aguirre Faget contestó: —Dos.

Y Román dijo: —Tres.

Dimeglio ordenó: —Poner rumbo a San Julián.

Eso significaba pasar por Puerto Argentino, que tenían una limitación por la zona prohibida de sobrevolar por la artillería y los misiles propios. Para ganar altura, se tenía que volar a 300 nudos, para nivelar a 20 000 o 23 000 pies, para luego recién seguir el ascenso. El Dagger, cuando tiene velocidad, es un avión maravilloso pero le toma tiempo acelerar.

Sigue diciendo Aguirre Faget: “En ese momento, me avisaron del radar de Malvinas que el número 2 tenía unos Harrier que lo estaban siguiendo. Allí me di cuenta que tenía poca velocidad y, aunque podría haber eyectado los tres tanques, eyecté solo uno, tratando de llevar de vuelta los otros dos, ya que sabía que teníamos pocos. Tenía que hacer una navegación muy pulida para llegar con el combustible. No podía nivelar ni cambiar de rumbo; tenía que llegar a nivel de crucero y, ahí, el avión iba a empezar a acelerar. Cuando terminamos el ataque, podíamos poner el *transponder* en activo o en *standby* y, teniendo a los ingleses atrás, lo prendí para que me informaran a quién de los tres estaban persiguiendo, y me confirmó que era a mí. Con el sol de frente no veía nada. Eran las 17:00 h. No tenía mención y había poco combustible. En el ascenso continuó la persecución. Primero, a 12 millas; luego, a 9 y, cuando me cantaron que estaban a 6 millas, comencé a respirar un poco más tranquilo, ya que el avión había comenzado a acelerar para estabilizarse a 0,9 de Mach (1080 km/h)”.

Los “Tornos” estaban cubiertos por los “Fortín” (OF 1107), Escuadrilla formada por el Cap. Guillermo Donadille (C-403) y el 1er Ten. Jorge Senn (C-421), los cuales comenzaron a orbitar sobre la Gran Malvina a 30 000 pies. Ante la persecución del “Torno” 2, fueron enviados a protegerlo. Se colocaron detrás de los dos Sea Harrier, llegando a estar a 2 MN (3,7 km), aunque no pudieron disparar sus Shafrir II, porque tenían el sol de frente, lo que contrarrestó el accionar de los misiles, que quedaron enganchados, sumado a que el avión de Donadille tampoco podía disparar sus cañones, al estar estos trabados. Sobre el estrecho de San Carlos, los Sea Harrier iniciaron una picada con rumbo Sur y rompieron el contacto desapareciendo del radar. Cuando recibieron los AIM-9L Sidewinder, los ingleses ya no rehuyeron al combate.

Aguirre Faget regresó a su base casi sin combustible y él describe que “con el Dagger, no te podés distraer ya que, si entraste mal acomodado en el aterrizaje y tenés que dar otra vuelta, consumís otros 150 l de combustible. Cuando venía para aterrizar, flanqueamos unas nubes interminables. Estábamos llegando y comenzamos a buscar radiales de otras bases, para ver a qué distancia estábamos de San Julián. En la ruta, cerca de la costa, vi un avión que iba dejando una estela. Como venía paralelo a mí, no sabía si era o no un Harrier, aunque sospechaba que era un compañero mío. Seguí en silencio de radio, mirando el comportamiento del motor y viendo cuándo comenzábamos el descenso porque, si calculaba mal, consumiría más combustible y, tal vez, me tuviera que eyectar sobre el mar. La concentración del vuelo duró hasta que corté motores. Todos los “Tornos” y los “Fortín” aterrizamos entre las 18:25 y 18:40 h.

Cuando bajaba del avión, iba retando a los mecánicos porque estos me decían que el avión no tenía impactos y no lo podía creer. Y, al recorrerlo, me di cuenta que no tenía nada.

Debido a una falla en el fotómetro de mi avión, la película de la cineametradora Omera 110 estaba velada. No lo podía creer, no pude ver qué buque atacué, cuál era mi ángulo de tiro, qué munición me tiraron o en qué momento solté las bombas...

El fotómetro tiene un tornillo que muestra cómo se va acomodando a la luz, y la cabeza se va moviendo y, después de aterrizar, el suboficial a cargo me dijo: —Si usted vio que estaba fijo, tendría que haberlo tocado, porque tal vez estaba duro... Y eso, en medio del ataque, lo quería matar”.

Los Dagger de la Escuadrilla “Torno” averiaron al destructor ¿HMS Glamorgan?, con impactos de 30 mm del avión de Aguirre Faget. Mientras que, según los dichos de los ingleses, estos explotaron a muy corta distancia sobre el mar y causaron algunos daños en los timones y el casco. La fragata HMS Arrow había sido alcanzada por disparos de 30 mm del avión de Dimeglio y la HMS Alacrity fue atacada por Román. Luego de este ataque, las unidades británicas suspendieron el bombardeo que, a partir de allí, solo era nocturno, y el destructor se retiró despidiendo humo. Al anochecer, se vio una fuerte explosión en dirección al sitio donde se habían retirado los buques.

Ninguno de los tres aviones fue averiado, pese al pesado fuego antiaéreo que debieron sortear.

El actual Com. (R) Gustavo Aguirre Faget realizó siete misiones de combate y fue uno de los cuatro pilotos del Grupo 6 que estuvo en el sur, durante toda la guerra.

Nota referente a los blancos atacados y averiados por la Escuadrilla “Torno”: Dado las características de este ataque, los pilotos no pudieron tener una confirmación precisa del daño producido. Sin embargo, se pudo determinar que los tres buques atacados corresponden, por la descripción de numerosos testigos, a dos fragatas tipo 21 y a un destructor tipo 42. Respecto a esto, han surgido numerosas divergencias acerca de qué buques fueron atacados. La Fuerza Aérea Argentina sostiene que el destructor habría sido el HMS Exeter, mientras que los británicos afirman que fue la HMS Glamorgan. Las fragatas tipo 21 han sido identificadas como HMS Alacrity y HMS Arrow. Otra teoría (tal vez la más controversial respecto a este tema) concluye que el destructor atacado por los Dagger el 1° de mayo es el HMS Sheffield, que se hundió cuando era remolcado a las Islas Georgias.

2 de mayo de 1982:

DÍA NEGRO PARA NUESTRO PAÍS: LOS PIRATAS NOS PEGARON FUERTE

Todavía no se apagaba la alegría de haber efectuado con éxito el primer ataque a la flota inglesa y del hito histórico del Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea Argentina, cuando nos llegó la noticia de que un submarino inglés, el Conqueror, había lanzado dos torpedos MK8 sobre el crucero General Belgrano, provocándole graves daños: y en menos de una hora se hundió.



CRUCERO GENERAL BELGRANO



FOTOGRAFÍA PREVIO AL HUNDIMIENTO DEL CRUCERO GENERAL BELGRANO

El ataque se desarrolló fuera de la zona de exclusión (200 millas marinas) y fue reclamado ante la OEA, para dejar bien en claro que los británicos no respetaban esa zona. La cantidad de pérdidas humanas escaló a 323 marinos argentinos.

Este tipo de noticias nos hacía tomar conciencia de la gravedad de la guerra y de que los ingleses seguían siendo piratas, lo que iba borrando definitivamente de nuestras mentes los deseos de una solución por la vía diplomática.

3 de mayo de 1982:

LA METEOROLOGÍA ADVERSA IMPIDE TODA ACTIVIDAD AÉREA, PERO PERMITE INCREMENTAR EL MANTENIMIENTO DE LAS AERONAVES

Debido a la meteorología adversa, los Escuadrones I y II Dagger, aquel día, no tuvieron ningún tipo de actividad aérea programada, pero sí se aprovechó para realizar actividades de mantenimiento en los aviones.

Se enviaron desde la VI Brigada Aérea, dos aviones más hacia la B.A.M. San Julián, a los efectos de incrementar su dotación a diez.

En las acciones del día mencionado, Argentina perdió un avión MB339 Macchi, al estrellarse sobre Malvinas, y a su piloto.

La aviación inglesa atacó al Aviso ARA Alférez Sobral, y lo averió. Resultaron heridos de consideración dos tripulantes, y ocho fallecieron.

4 de mayo de 1982:

OTRO DÍA NEGRO PARA LA FLOTA INGLESA

Las informaciones que nos llegaban desde el sur indicaban que los aviones Dagger de San Julián no realizaron ninguna incursión; solo efectuaron vuelos de comprobación, lanzamientos de bombas y prueba de tanques suplementarios de 1700 l.

Luego de atacar, las aeronaves necesitan una mayor maniobrabilidad y una menor resistencia para el vuelo, pero estas producen una resistencia al avance llamada aeronáuticamente, con el nombre de “drag” y, también, pierden maniobrabilidad, por lo cual eyectan los tanques suplementarios. Por esta razón, nos llegaban requerimientos de estas aeronaves, pues eran imprescindibles para poder operar entre el continente y Malvinas.

Pero ese sería otro día negro para la flota inglesa. Una Escuadrilla de aviones navales Super Étendard atacó al destructor británico tipo 42 clase Sheffield, y lo impactó con dos misiles AM 39 Exocet. Según los informes ingleses, la carga explosiva no estalló, pero provocó grandes daños y varios muertos y dejó fuera de combate a dicho destructor.

Fue un gran éxito para las Fuerzas propias. Los ingleses se preguntaban cómo habían hecho los argentinos para usar este armamento pues suponían que este se encontraba embalado en el Puerto de Buenos Aires.



AVIÓN NAVAL SUPER ÉTENDARD

Sabían que los franceses que debían realizar el apoyo técnico a la Argentina no habían terminado de alistar el material cuando se declaró este Conflicto, y debieron regresar a su país, ya que Francia apoyaba la postura de los británicos. Entonces: ¿cómo pudo realizarse la operación? Bien, los ingenieros y técnicos argentinos, demostrando su capacidad e ingenio, lograron ensamblar y poner a punto la computadora de tiro del avión con el misil. Esta noticia invadió las emisoras de radio y los primeros planos de todos los periódicos del mundo.

Nota: los misiles restantes fueron retenidos en el puerto de Marcella, debido al embargo de armas impuesto por el Gobierno francés.



DESTRUCTOR BRITÁNICO DEL TIPO 42 SHEFFIELD



FOTOGRAFÍA DEL SHEFFIELD DONDE SE OBSERVAN LOS DAÑOS PRODUCTO DEL ATAQUE DE LA AVIACIÓN ARGENTINA

Mientras los aviones Super Étendard realizaban este ataque, dos secciones de aviones Dagger del I Escuadrón Aeromóvil de Río Grande hacían cobertura de protección.

No fue necesario que los aviones volvieran a cargar combustible en el aire, y aterrizaron en Río Grande a las 12:04 h. Como unidad de apoyo, estaba un Lear Jet 35 y dos IAI Dagger, así como las escoltas del KC-130.

La Fuerza británica tuvo pérdidas materiales y humanas: le fueron derribados dos aviones Sea Harrier y el destructor HMS Sheffield resultó seriamente averiado y veintidós de sus tripulantes desaparecieron.



FOTOGRAFÍA DE LOS DAGGER, TOMADA DESDE UN LEAR JET, QUE LES BRINDABA COBERTURA DE PROTECCIÓN

DÍAS SUBSIGUIENTES

Nuestra Unidad seguía con su actividad continuada H24. Era prioritaria la puesta a disposición, tanto de aeronaves como también de componentes, a fin de abastecer y satisfacer las necesidades que demandaran los dos escuadrones aeromóviles desplegados, sumándose a estas las necesidades propias de la actividad de la Unidad. Las noticias que nos llegaban desde el sur decían que, por malas condiciones meteorológicas, ya sea en el continente o en las Islas, no se realizaban incursiones aéreas.

Tampoco se vislumbraba que este Conflicto fuera a terminar por medio de la diplomacia. Al contrario, el Gabinete británico estaba convencido de que la única forma de encontrar una solución a esta crisis, sería forzar a la guarnición argentina a rendirse, con bajas o sin ellas, de ambos lados. Esto dejaba bien en claro que en este conflicto solo abundarían acciones bélicas.

9 de mayo de 1982:

LA METEOROLOGÍA ES MALA

Este día, los dos escuadrones aeromóviles produjeron salidas, pero los aviones tuvieron que regresar, pues la meteorología era adversa.

Dos aviones A-4C se accidentaron al estrellarse contra la isla Jackson (producto de las condiciones climáticas), y fallecieron sus dos pilotos.

Un avión británico atacó salvajemente a un buque pesquero argentino, el Narwal, ocasionándole graves daños que finalmente provocaron su hundimiento. Sus veinticinco tripulantes hicieron abandono de la embarcación, abordaron dos balsas que fueron atacadas por otro avión Sea Harrier, hundiéndolas. El personal se lanzó al agua y los heridos fueron colocados en un bote; falleció uno de ellos. Un helicóptero Puma, del Ejército Argentino, partió desde Malvinas en auxilio de esta gente, pero fue derribado por los ingleses.



AVIONES LISTOS EN LA CABECERA 25 PERO LA METEOROLOGÍA
IMPOSIBILITABA LAS OPERACIONES AÉREAS



CABECERA 07, MISMA SITUACIÓN

10 de mayo de 1982:

OTRA PÉRDIDA PARA LA VI BRIGADA

Seguía el mal tiempo en el Sur... Nuestra Unidad estaba entristecida puesto que habíamos perdido a otro camarada: el cabo Héctor Varas, embarcado en el buque de transporte Río Carcarañá, para trasladar como su conductor a un vehículo tipo jeep. Posteriormente, había sido trasbordado al buque de la Armada Argentina ARA "Isla de los Estados".

Este buque mercante había quedado afectado al apoyo logístico en el archipiélago y formaba parte de las primeras operaciones militares durante la toma de Pradera del Ganso, Bahía del Zorro y Río San Carlos. Traslataba combustible, pertrechos y personal, a las distintas localidades que las tropas iban recuperando. Este fue interceptado y cañoneado sin aviso por la fragata HMS Alacrity, que estaba reconociendo el estrecho San Carlos, sin haber sido detectada.

Luego de los primeros ataques británicos, se había ordenado a todos los navíos dispersarse en las distintas caletas para no ser atacados. Pero esa noche, el “Isla de los Estados” fue detectado y estaba bajo fuego.

Tras los impactos, el buque mercante comenzó a escorarse sobre estribor. Le siguieron la oscuridad y un incendio que no pudo ser controlado. La mayoría de los hombres murieron en la explosión de los tanques de combustible y los que quedaron se dirigieron hacia las balsas salvavidas, que habían quedado muy dañadas.

Este ataque provocó una explosión y su posterior hundimiento, y dejó un saldo de dieciocho muertos, entre los cuales estaba nuestro cabo Héctor Varas.



BUQUE “ISLA DE LOS ESTADOS”



OTRO INTEGRANTE DE LA VI BRIGADA AÉREA SE CONVIERTE EN HÉROE,
C1ºPM HÉCTOR HUGO VARAS



TOMA AÉREA DE LA FRAGATA HMS ARROW
QUE SE POSICIONÓ JUNTO AL DESTRUCTOR SHEFFIELD

Pero, también, ellos tuvieron su parte: el Sheffield.

La fragata HMS Arrow se posicionó junto al destructor Sheffield para rescatar a los sobrevivientes y, como consecuencia, sufre varios impactos del destructor incendiado, que resultaron en graves grietas en el casco de la fragata.

Los restos del buque incendiado fueron remolcados por la fragata clase Rothesay HMS Yarmouth (F101), pero esa misión se canceló ya que,

mientras era remolcado, el barco, para sacarlo de la zona de fuego, se partió en dos y se hundió, un 10 de mayo de 1982.

De esta forma, este se convirtió en el primer navío de la Royal Navy hundido en guerra en, al menos, cuarenta años. Veinte miembros de la tripulación, principalmente del área de cocina, murieron durante el ataque.

DÍAS SUBSIGUIENTES



LA METEOROLOGÍA IMPOSIBILITA LAS OPERACIONES AÉREAS EN LA B.A.M. SAN JULIÁN

En el sur y en las Islas Malvinas, la meteorología seguía siendo adversa para las operaciones aéreas. ¡La flota inglesa estaba muy cerca de las Islas, prácticamente al alcance de las manos y sin poder atacarlas! Otra vez, los dioses de la guerra favorecían a los piratas.

12 de mayo de 1982:

LA FLOTA INGLESA... NO ES TAN INVULNERABLE

Solamente las dos Escuadrillas de aviones A-4B atacaron a la flota británica. Una de ellas, formada por cuatro aviones, arremetió contra la fragata tipo 42 Brilliant, la que disparó sus misiles Sea Wolf que derribaron a dos aviones. Un tercer avión se estrelló contra el mar, y el cuarto avión que quedaba disparó sus cañones de 20 mm, averiándola.

De la segunda Escuadrilla, formada también por cuatro aviones Skyhawk A-4B, uno atacó al destructor Glasgow lanzando su bomba MK-17,

que hizo impacto pero no explotó y lo perforó de lado a lado, por lo que estalló posteriormente. Este daño lo obligaría a retirarse de la zona del conflicto. Los tres aviones restantes atacaron a la ya averiada fragata Brilliant, pero no pudieron producirle mayores deterioros. Al finalizar este ataque y empezar las maniobras evasivas, uno de ellos sobrevoló la zona prohibida, que era defendida por la artillería de Darwin, y fue derribado.



SKYHAWK A-4B DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

Estos ataques demostraron que la flota inglesa era vulnerable. Si bien se ha pagado un gran costo por las pérdidas humanas y de material, nuestros pilotos siempre están dispuestos a cumplir con el llamado de la Patria sin dudar, hasta dar su vida.

La FAS (Fuerza Aérea Sur), luego de estos ataques, comprobó que se presentaban problemas con las bombas, ya que no explotaban. Ello sucedía porque eran lanzadas en vuelo rasante y a gran velocidad, lo que no permitía el armado de la espoleta, por lo que se estaba tratando de cambiar dicha espoleta por otra de menor tiempo de armado.

Un avión Sea Harrier atacó y causó grandes daños al patrullero costero Z-28 Islas Malvinas de 80 t, perteneciente a la Prefectura Naval Argentina.

DÍAS SUBSIGUIENTES

La meteorología seguía adversa para las operaciones aéreas y abarcaba el territorio patagónico, imposibilitando el envío de los aviones de dotación de la Fuerza Aérea Sur. Otro día que le era favorable al enemigo para seguir con el cañoneo sobre Malvinas, a través de su flota. Los aviones

Sea Harrier cambiaron su táctica y lanzaban las bombas desde gran altura (pues cuando realizaban los vuelos rasantes eran atacados por la artillería argentina, provocándoles varios derribos), sembrando el suelo con ellas, pero sin hacer impacto ni daños vitales.

El 13 de mayo, se trasladó a Malvinas un cañón de 155 mm Sofma, en un Hércules C-130, puesto en funcionamiento y, a partir del 14 de mayo, repelió el ataque de una nave inglesa que cambió rápidamente de intención y de rumbo. Este cañón, con el transcurso de los días, se transformó en un arma letal para el enemigo.



CONTINÚA MALA LA METEOROLOGÍA: OTRO DÍA
QUE NO SE PUEDE REALIZAR NINGUNA OPERACIÓN AÉREA

15 de mayo de 1982:

ME INFORMAN QUE SERÍA DESPLEGADO

Era sábado, pero desde que había comenzado la guerra eran todos días iguales de trabajo, pues no existían los días no laborables.

Me llamaron el jefe de Grupo, Com. Martínez, y el jefe del Escuadrón Control, My. Rodeyro, quienes me preguntaron si tendría algún inconveniente en ser desplegado. Por supuesto, les dije que no.

Entonces, me explicaron que mi ida a San Julián era para reforzar las tareas de control, las cuales estaban siendo realizadas por Tomás Landivar, quien

también era personal civil y compañero de tareas. Él estaba cursando la universidad y, hacia fines de mes, tenía que rendir unas materias finales.

Tomás nunca les había mencionado el tema, ni había pedido su relevo, solo le solicitó al My. Rodeyro que avisara a la universidad que no se presentaría a los exámenes por encontrarse desplegado, pero este consideró que lo mejor sería relevarlo, puesto que él ya llevaba más de 45 días y, de esta forma, podría rendir, ya que sabía el sacrificio que Tomás hacía para poder estudiar. Además, era mejor promedio general de la facultad; no quería perjudicarlo, si se podía encontrar una solución; también, me aclararon que, cuando se realizó la formación de los escuadrones aeromóviles, yo estaba en la lista original, pero el My. Rodeyro estimó mejor enviar a Landivar por ser soltero y yo casado, con una hija pequeña.

El comodoro me dio todo su apoyo, como también lo hizo el jefe de Unidad. Ellos confiaban mucho en mí y me aconsejaron desplegar tranquilo, ya que si Dios permitía que me pasara algo, mi familia sería protegida. Escuchar estas palabras me daba mucha serenidad. Además, el My. Rodeyro desplegaría junto a mí a la base San Julián, para hacerse cargo del personal de mantenimiento.

Nos dirigimos al depósito de la Intendencia para retirar la ropa para zona fría; poco y nada había en existencia, pero los muchachos y suboficiales me suministraron la mayor cantidad posible y, muchas cosas que faltaban, me las prestaron de sus equipos provistos. Todo lo coloqué dentro de la bolsa para despliegue; me faltaba el catre para dormir, que me lo tenía que dar el flaco Landivar.

Luego de este trámite, me dirigí a mi lugar de trabajo para comentarles a mis compañeros, preparar la documentación y actualizar toda la información que pudiera necesitar. Llamé al sur, hablé con el flaco y le di la novedad, se puso contento y estaba agradecido por poder, de esta forma, seguir sus estudios normalmente. Me dijo lo que me faltaba allí y lo que él creía que debería llevar. Le confirmé que nuestro traslado sería el lunes. También me comuniqué con los distintos escuadrones, a los efectos de informarles y ponerme a disposición, por si querían que llevase algo para el personal desplegado en la base.

Se contaba con un solo día para comunicarse con las familias del personal desplegado; así, si estos querían enviarles alguna correspondencia o novedad, lo podían preparar y entregármelo.

En situaciones como las que estábamos viviendo, se valora mucho la predisposición y colaboración de aquellos que no fueron desplegados con sus pares y camaradas.

Esta actitud era una muestra más de la camaradería entre nosotros. Ellos se dirigían a los domicilios o llamaban a las diferentes familias, para informarles de las novedades.

Por ello estábamos todos atentos a cualquier medio disponible para enviar correspondencia, elementos requeridos o cualquier cosa que se considerase podía ser de utilidad allí.

Mis compañeros me brindaron su colaboración para preparar todo. El comodoro me dio libre el día siguiente, para terminar de preparar mis cosas y despedirme de mi familia. Aún no se sabía en qué medio nos enviarían.

16 de mayo de 1982:

DESPEDIDA... Y PARTIDA

Me levanté muy temprano. Mi intención era despedirme de los más cercanos y fui a casa de mis padres. Se pusieron muy nerviosos y, como todos los padres, se los notaba preocupadísimo; le dije a mi hermana que tratara de calmarlos, que nada me pasaría, que yo deseaba estar con mis compañeros allí, en el sur, que me cuidaría y que tuvieran mucha fe de que todo saldría bien. Les prometí que los llamaría y les escribiría desde donde estuviese.

Luego, fui a la casa de mis suegros, quienes también estaban preocupados y, enseguida, me prepararon una caja llena de comestibles (salamines, quesos, chocolates, masitas y muchas cosas más). Almorcé con ellos y, luego, salí con mi cuñado hacia el Club de Planeadores, ya que el día estaba hermoso para volar (los dos estábamos haciendo el curso de Piloto Privado de Planeadores).

Mi instructor me aconsejó realizar dos vuelos, pues nadie sabía cuándo volvería a pilotear. Cuando aterricé del segundo vuelo, me encontré con el suboficial Rossi y mi señora, que habían ido a buscarme porque a las 19:00 h llegaría a la Unidad un Hércules C-130 que nos llevaría a la I Brigada Aérea (Palomar) para posteriormente partir en otro vuelo al día siguiente hacia Comodoro Rivadavia. Saludé a los muchachos del Club y fuimos a casa a buscar mis pertenencias y a despedirme de mi hija Romina Paola. Mi esposa le decía que papá tenía que ir con los soldados y aviones al sur, y ella preguntaba si me iba con los aviones malvineros. La verdad es que la despedida fue muy triste... Nos dirigimos a la Unidad donde ya estaba el My. Rodeyro y tres suboficiales más. Abordamos el Hércules C-130 a las 19:30 h y partimos en vuelo hacia la I Brigada; llegamos a las 20:15 h. Al bajar del C-130, pudimos observar que, en un hangar completamente

iluminado, se encontraban dos aviones de gran porte: un Hércules (C-130) y un Fokker F-27. El C-130 increíblemente artillado. Se veían portabombas colocados debajo de sus alas y el racimo de bombas... Nunca me hubiera imaginado una cosa así; era algo descabellado. No me entraba en la cabeza cómo podrían atacar algún objetivo con este tipo de aeronave, si parecían tan vulnerables debido a su tamaño y a la escasa velocidad y maniobrabilidad.

Quedaba así demostrado que se ponían todos los medios disponibles, más la imaginación, para actuar en esta guerra.

Nos recibió el jefe de turno, quien nos trasladó al Casino para cenar y posteriormente dormir, pues a las 8:00 h estaba prevista la partida hacia el sur.

17 de mayo de 1982:

RUMBO AL SUR... B.A.M. SAN JULIÁN



FOKKER F-28 DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA
EN EL QUE SERÍAMOS TRASLADADOS

A las 6:30 h ya estábamos listos y desayunados. Nos dirigimos al Departamento Operaciones de la Unidad para averiguar a qué hora y en qué avión partiríamos: nos dijeron a las 8:00 h y en un Fokker F-28.

De acuerdo con lo previsto, partimos hacia el sur. Durante el vuelo me dormí y, cuando el My. Rodeyro me despertó, ya estábamos llegando a destino. Aterrizamos en Comodoro Rivadavia a las 10:50 h. Allí pude apreciar el incesante arribo de aviones de transporte con material bélico y tropas de combate. Conocí a los buzos tácticos y al personal del GOE (Grupo Operaciones Especiales), unos personajes muy exóticos de aspecto rudo y pensativo. Ellos estaban a la espera de un C-130 que los trasladaría a las Islas Malvinas. También se podía apreciar los inmensos depósitos

de abastecimiento de ropa y alimentos, repletos, colmada su capacidad de almacenamiento.

Nos dirigimos al edificio del aeropuerto, que estaba custodiado por personal femenino con el grado de cabo, cabo primero y, una que otra, cabo principal, que nos saludaban como marca el Reglamento. En el Departamento Operaciones, nos informaron que tendríamos que aguardar algún medio disponible de embarque. Prácticamente estuvimos allí todo el día: almorzamos en el Casino y, luego, averiguamos si había alguna novedad sobre nuestro traslado a San Julián. Sin resultados, a las 20:30 h, volvimos a cenar al Casino y, mientras lo hacíamos, llegó el mayor y nos dijo que recién a las 23:00 h partiríamos en un Lear Jet.

Partimos a las 23:15 h, al sobrevolar Comodoro Rivadavia, era increíble no distinguir alguna forma, ni una luz... ¡Qué bien se encontraba oscurecida, enmascarada y camuflada la Unidad! Y en la ciudad también funcionaba a la perfección el operativo de oscurecimiento. Todo era negro, salvo alguna lucecita dispersa.

En el circuito de aproximación, no pudimos observar las dimensiones del pueblito de San Julián, pues allí también funcionaba a la perfección el operativo de oscurecimiento. Una vez que tocamos pista y bajamos, nos recibió el oficial de turno. Hacía muchísimo frío, corría un viento helado y húmedo. Podíamos ver, sobre la plataforma y en las cabeceras, las siluetas de nuestros fieles Dagger, material por doquier y pequeñas carpas que posteriormente supe qué albergaban.

Como ya eran las 24:00 h, nos alojaron en la misma Base. Creo que, a partir de ese momento, ocurrieron cosas que no podrán borrarse nunca más de mi mente...

MIENTRAS TANTO, SUCEDÍA ESTO...

Un avión Sea Harrier atacó al buque de transporte de 5000 t Bahía Buen Suceso, el que días antes había sido averiado y dejado inoperable.

Otro avión atacó al buque Río Carcaraña, que también se encontraba averiado, y que quedó en idéntica situación que el anterior.

Sucedió algo que nos hizo pensar que los ingleses no solo atacarían Malvinas, sino también al continente. Frente a la costa de Río Grande, un submarino inglés dejó tres embarcaciones neumáticas con grupos comandos; fueron descubiertos por el destructor ARA "Bouchard", que abrió fuego de artillería hasta que desaparecieron los ecos del radar, haciendo fracasar el intento enemigo, que seguramente tenía la intención de sabotear las instalaciones y aviones desplegados en la Base.

Se intensificó el patrullaje, tanto por medio de naves de la Armada como de la Prefectura, y se desplegó una fuerte defensa en la costa argentina.

18 de mayo de 1982:

ENCUENTRO CON MIS CAMARADAS... ASÍ FUE MI PRIMER DÍA EN LA B.A.M. SAN JULIÁN

Nos despertamos a las 6:00 h. Más tarde, nos recibieron el jefe de la Base, Com. Maiztegui, y el jefe de Técnicos de la Unidad, Com. Aguirre.

Luego de esta presentación, nos reunimos con nuestros compañeros que nos recibieron con gran alegría, pues les traíamos noticias de sus familiares y amigos. Yo tenía alrededor de 30 cartas. Todas las semanas se reunía una cantidad de ellas haciendo un solo envoltorio, y se enviaban en el primer medio que viniera para estos lugares ya que, si se remitían por correo, debían pasar primero por un control de Inteligencia y Seguridad, lo que demoraba muchísimo su llegada a destino.

Para dar un ejemplo, una carta enviada el 8 de abril fue recibida el 15 de mayo. Un método que utilizábamos era enviarlas dentro de los repuestos solicitados que eran remitidos en forma urgente en vuelos de intercambio de material. Es indescriptible la alegría reflejada en sus rostros, cuando les entregamos las correspondencias.

Posteriormente, nos reunimos con el My. Sapolsky, que era el jefe del Escuadrón Caza y el más antiguo del Escuadrón Aeromóvil y el 1er Ten. Posadas, a cargo hasta ese momento del personal de Apoyo y Mantenimiento, ya que luego ocuparía este puesto el My. Rodeyro.

Ellos nos explicaron el funcionamiento de la Base, su organización, las tareas y los inconvenientes que hasta la fecha se habían ocasionado.

Después, lo fui a ver al flaco Landivar para interiorizarme rápidamente de su tarea, ya que él se embarcaría a las 16:00 h. Luego de una charla “doméstica” relacionada con los compañeros de Tandil, se abocó a transferirme las tareas por desarrollar: básicamente, tendría que tener comunicación permanente por intermedio de teléfono de campaña o HT radio portátil (*handies talkies*) con ambas cabeceras de pista y con la plataforma de vuelo, donde se encontraban desplegados nuestros aviones; debía consultar el estado de ellos, tomar nota de dicha información, llamar a Operaciones y pasar las novedades; preguntar si había planificada alguna operación para nuestro Sistema de Armas.

Ellos, a su vez, me indicarían la configuración con que debían alistarse los aviones y la hora estimada de partida, la que sería actualizada

periódicamente. Una vez recibida esta información, la debía transmitir a las cabeceras y a la plataforma para su cumplimiento.

Finalizado el aliste, se me comunicaría para que tomara expresa nota y transmitiera al Departamento Operaciones las novedades, número de matrícula, configuración, tipo de armamento, cantidad de munición y lugar de emplazamiento de cada aeronave.

Además, tendría que trasladarme a la Sala de Pilotos, anotar estos datos en la pizarra existente allí y averiguar los datos de piloto/avión que integrarían la misión.

Finalizada esta tarea, tendría que llamar nuevamente a Operaciones para pasarles los datos obtenidos en la Sala de Pilotos y quedar a la espera de la orden de salida o actualización de su horario para informárselo a los lugares de despliegue de las aeronaves. Una vez que salieran en misión, se me informaría los aviones/pilotos y horario definitivos para transmitirlos a Operaciones. A su regreso, se me informaría horario, estado y novedades para que yo hiciera otro informe a Operaciones. También, debería confeccionar los mensajes de solicitud de repuestos y materiales necesarios, informar diariamente al jefe de Grupo de la VI Brigada sobre la situación general y las necesidades urgentes, si existían.

Otra tarea era hacer el seguimiento de cada avión, horas disponibles hasta la próxima inspección, tipo de inspección, tanto de célula como de motor. Además, debía confeccionar los Vales de Combustible, tarea muy delicada ya que es un tipo de cheque que se utiliza como comprobante de carga para que el Concesionario proceda a su cobro ante Fuerza Aérea. Se debía confeccionar uno por avión y, por día.

Por último, tendría que hacer el Parte Diario de Guerra, que es un resumen de la actividad diaria, horas voladas, estado de los aviones, misión cumplida, resultado, consumo de munición, etcétera...

Como se puede apreciar, las tareas para desarrollar eran muchísimas y ni qué decir de la responsabilidad. Para comparar: el Escuadrón A-4C tenía abocados a estas labores a tres suboficiales mayores, un oficial y un personal civil. Y, aquí, solamente quedaba yo.

Pero Tomás me decía que *muchas manos en un plato hacen garabatos*. Quizá, con el transcurso del tiempo le daría la razón...

Finalizadas las explicaciones, Tomás me entregó toda la documentación que poseía.

La acomodamos y, aprovechando su regreso a la VI Brigada Aérea, acopiamos aquella que podía ya mandar de regreso al Escuadrón Control.

Paso siguiente y fundamental, consultar y hacer la presentación oficial, telefónicamente, al Departamento Operaciones. Les informé que, a partir

de aquel día, iba a ser yo quien estaría desarrollando las tareas de coordinación y control (las que antes realizaba Landivar). Consulté si había alguna actividad prevista para nuestro Sistema de Armas, los Dagger. Su respuesta fue que no, que estuviera con la radio si me trasladaba a otro sector o lugar, por las dudas.

El flaco me propuso conocer la base, pero llevamos el HT para escuchar y estar atentos a cualquier requerimiento.

La oficina del jefe de Base forma parte de un ala del edificio. El otro ala está comprendido por una Sala de Situación (lugar donde yo llevaría a cabo mis tareas), compartida con la gente de A-4C. Pegada a esta, estaba la Sala de Meteorología y, por último, una sala que cumplía la función de depósito de terminal de carga.

Durante la crisis entre Argentina y Chile de 1978, Conflicto del Beagle, se habían construido refugios de hormigón para los aviones o “búnkeres”. Estos estaban totalmente ocupados por el escuadrón A-4C.

La base tiene una pista de 2000 m de extensión, más un alargue con planchas de aluminio de 250 m, una modesta Torre de Control, una plataforma de hormigón de reducidas dimensiones y una edificación de aproximadamente 500 m² (anteriormente había sido una sala de pasajeros usada por LADE). Ahora estaba compuesta por sala de primeros auxilios, farmacia, intendencia y depósitos en una sola. Otras estaban ocupadas por Inteligencia, Sala de Pilotos y vestuario.



TOMA DESDE UN HELICÓPTERO
DONDE SE PUEDE APRECIAR PARTE DE LAS INSTALACIONES
DE LA B.A.M. SAN JULIÁN (TORRE DE VUELO Y SANIDAD)

Dado que el Escuadrón A-4C había desplegado los primeros días de abril a la Base y nuestro escuadrón lo había hecho más tarde, este tenía las mejores comodidades o instalaciones, en particular los búnkeres.



PERSONAL DEL ESCUADRÓN AEROMÓVIL A-4C REALIZA TAREAS DE ALISTAMIENTO Y CONFIGURACIÓN DE UNO DE SUS AVIONES



PERSONAL DE MANTENIMIENTO REALIZA TAREAS EN UNO DE LOS AVIONES A-4C DENTRO DEL BÚNKER

Tomás me había anticipado que era muy duro y sacrificado trabajar en las cabeceras.

Nos dirigimos a recorrer las dos cabeceras 07 y 25 de la pista. Cada cabecera contaba con 4 aviones de dotación, dado que generalmente las Órdenes Fragmentarias eran de una Escuadrilla de tres aviones y uno se mantenía de reserva.



APRESTO DE AVIONES DAGGER EN LA CABECERA 25

En la 25 se encontraba el SM. Álvarez y, en la 07, el SAux. Pizarro como encargados, dos grandes personas y profesionales. También, el resto de la dotación de personal (suboficiales, civiles y soldados).



CABECERA 07 Y LOS REFUGIOS ANTIAÉREOS



OTRA VISTA AÉREA DE LOS BÚNKERES Y LOS REFUGIOS ANTIAÉREOS

Las carpas existentes no presentaban ni ofrecen las condiciones mínimas de comodidad para el personal del sector, pero eran con lo único que se contaba para paliar las inclemencias climáticas reinantes. El viento soplaba todo el día, con una velocidad promedio de 60 km/h, fríos que oscilan entre -15 y -19 °C. La lluvia, agua nieve y nieve caían a menudo en esta época pero, a pesar de todo, mis compañeros mantenían la moral alta y la mayor predisposición. Todos, de una forma u otra, sabían que debían entregar lo mejor de cada uno. Se estaba viviendo una situación histórica para la Nación, y cada uno era participe necesario para que nuestros aviones y pilotos pudieran atacar al enemigo.



FOTOGRAFÍA DEL ACOPIO O “CAMINO DE LAS BOMBAS”,
COMO COMÚNMENTE SE LO LLAMABA

También vi todo el material de explosivos, bombas, contenedores con misiles Shafrir dispersos en el terreno, colocados sobre los pallet de aluminio y otros, sobre el suelo, a la intemperie.

Ni pensar en la existencia de un resguardo apropiado para el personal, por si existía la posibilidad de un ataque enemigo...

Ya se había vivido un par de alertas rojas y de tener que ir a los refugios antiaéreos existentes. Situaciones por demás extremas y dramáticas, porque de ocurrir un ataque...

A continuación, se exhiben una serie de fotografías descriptivas de aquellos lugares y de sus protagonistas:



PERSONAL DEL ESCUADRÓN DAGGER OBSERVA LA PARTIDA DE UNA ESCUADRILLA DE AVIONES



ENTRADA AL REFUGIO ANTIAÉREO Y CARPAS
UTILIZADAS PARA RESGUARDO DEL MATERIAL
Y PERSONAL DE LA CABECERA 25



LÍNEA DE VUELO; LA TRILOGÍA A PLENO (LOS AVIONES, EL PERSONAL DE
MANTENIMIENTO, LOS PILOTOS) ULTIMA LOS CHEQUEOS PARA LA PUESTA
EN MARCHA Y LIBERACIÓN AL VUELO



**RUMBEANDO PARA LOS REFUGIOS
(Bajo tierra)**

PERSONAL DE MANTENIMIENTO INGRESA AL REFUGIO
UTILIZADO PARA PROTEGER AL PERSONAL Y RESGUARDAR
MALETAS O EQUIPOS QUE REQUERÍAN UN CUIDADO ESPECIAL



EXTENSIÓN DE LA PLATAFORMA, CABECERA 07,
REALIZADA CON PLANCHAS DE ALUMINIO,
PARA LAS TAREAS DE MANTENIMIENTO EN LOS AVIONES



AVIÓN A4-C ALISTADO Y CONFIGURADO PARA UNA MISIÓN



AVIONES LISTOS Y A LA ESPERA DE ASIGNARLES
UNA NUEVA MISIÓN EN LA CABECERA 25



OTRA TOMA FOTOGRÁFICA DE LA CABECERA 25



AVIONES A-4C Y, AL FONDO, AVIONES IA-58



AVIONES DAGGER Y PERSONAL DE MANTENIMIENTO
A LA ESPERA DE LAS NOVEDADES



OTRA TOMA FOTOGRÁFICA DE LA EXTENSIÓN
DE LA PLATAFORMA DE LA CABECERA 07

En toda la base, solo había dos refugios, uno de los cuales estaba construido por una máquina excavadora y recubierto con palos de madera dura (quebracho aparentemente) y recubierto de tierra... Era mejor no imaginar un bombardeo sobre él... Además de la fragilidad de la construcción, estaba ubicado detrás de la Torre de Control (pienso que era un lugar inapropiado puesto que, si había un ataque aéreo, el primer blanco sería la pista y luego las instalaciones). Lo único bueno que tenía era que estaba a un paso de los muchos que nos encontraríamos en la edificación. Esperábamos no tener que recurrir al este...

El otro refugio se encontraba un poco alejado y era para el personal que realizaba las tareas de protección y seguridad de la Base (las que eran realizadas por personal de Ejército y Fuerza Aérea). Había baterías antiaéreas dispersadas en el terreno y radares de vigilancia.

También, ese refugio era para la gente de Operaciones que estaba alojada en casillas rodantes. Al igual que el de Comunicaciones, su construcción era más fuerte, pues se hallaba en una pequeña ladera y constituía una excavación tipo mina. Daba la impresión de brindar una mayor protección, pero su gran contra era su distancia, ya que estaba muy alejada de donde se hallaba el personal.



ENTRADA AL REFUGIO SUBTERRÁNEO DISPUESTO PARA EL PERSONAL



EL CAMINO DE LAS BOMBAS Y LOS DAGGER



EN LA CABECERA 07, ACOPIO DE BOMBAS Y MÁQUINA
ESCABADORA CONSTRUYENDO MAMELÓN PROTECTOR



PIEZA DE ARTILLERÍA CERCA DE LA CABECERA 25



AVIONES IA-58, LEAR JET Y DAGGER EN LA PLATAFORMA DE VUELO



PERSONAL DE MANTENIMIENTO DE A4-C
TRABAJA EN DOS AVIONES



HELICÓPTERO HUGHES 500 DE LA FUERZA AÉREA Y SERVICIO
CONTRA INCENDIOS APRESTOS AL COSTADO DE LA PLATAFORMA DE VUELO



DAGGER DE RESERVA QUE NO FUE UTILIZADO



ARRIBO DE FOKKER F-28



A4-C EN TRÁNSITO HACIA LA CABECERA DE LA PISTA PARA SU DESPEGUE. OBSÉRVESE AL PERSONAL DEL ESCUADRÓN DAGGER TRASLADANDO MATERIAL DESDE LOS REFUGIOS.



FOTOGRAFÍA AÉREA DE LA PRINCIPAL, INSTALACIONES Y PLATAFORMA DE LA B.A.M. SAN JULIÁN



AVIONES IA-58 PUCARÁ, APRESTOS PARA SU PUESTA
EN MARCHA Y POSTERIOR PARTIDA



PERSONAL DE COMUNICACIONES. OBSÉRVESE
QUE LAS INSTALACIONES SON SUBTERRÁNEAS.



EN LA CABECERA 25, REGRESO DEL PILOTO, LUEGO DE UNA PUESTA EN MARCHA REQUERIDA PARA UNA LABOR DE MANTENIMIENTO EN UNO DE LOS AVIONES



EN LA CABECERA 07, REGRESA EL PERSONAL DE MANTENIMIENTO, DADO QUE LA SITUACIÓN CLIMÁTICA NO PERMITE LAS OPERACIONES AÉREAS



AQUÍ ME ENCUENTRO EN EL CAMINO DE LAS BOMBAS
(FOTOGRAFÍA DEL SUBOFICIAL ASENCIO)



EQUIPOS DE APOYO TERRESTRE COMO CARROS PORTABOMBAS
Y CONTENEDORES DE TANQUES EXTERNOS



BATERÍA DE ARTILLERÍA DE 20 MM DESPLEGADA
EN EL TERRENO CERCANO A LA CABECERA 25

En las cabeceras, para protección, se encontraban desplegadas dos baterías de artillería de 20 mm con un potente radar. Además, alrededor de la Base, el terreno estaba minado. Sin ninguna duda, era muy complicado para el personal desarrollar las tareas de mantenimiento e inspecciones de los aviones a la intemperie, ni qué hablar de los armeros que diariamente (a las 4:00 h) comenzaban a configurar los aviones, montar las bombas, cargar los contenedores de cañones. Otro de los inconvenientes que Tomás había sufrido en carne propia tenía que ver con las comunicaciones. Varias veces, tuvo que salir corriendo para la plataforma o la pista, para informar la nueva orden, pues algunas HT no funcionaban o los teléfonos de campaña que relativamente funcionaban bien tenían una gran contra que era entrelazar las comunicaciones a través de un conmutador y, casi siempre, daba ocupado o se saturaba, pues no daba abasto con todas las transmisiones. A grandes rasgos, esta fue la descripción general que me proporcionaron de la Base.

Luego, le pedimos permiso al My. Rodeyro para ir hasta el pueblito de San Julián, siempre y cuando no hubiera alguna actividad prevista. Autorizados, nos trasladamos en un colectivo que llevaba al personal a almorzar (diariamente se realizaban dos turnos, permitiendo de este modo seguir operando). Así, llegamos al pequeño poblado, separado de la base aproximadamente por 7 km, unido a la Ruta Nacional N.º 3. Era muy pequeño... Paramos en el edificio de ENTEL para llamar a Tandil; hablé con mi señora y mis padres para decirles que había llegado bien y que se quedaran tranquilos.

Tomás me dio el teléfono del gimnasio, y se los pasé para que pudieran llamarme por las noches.



VISTA AÉREA DE LA PARRILLA MUNICIPAL DONDE SE RACIONABA

Desde allí, nos dirigimos al Gimnasio Municipal. Al entrar, me llevé una gran sorpresa: por todos lados había catres de dormir, bolsas de despliegue y bolsones. Convivían un total de 360 personas, entre suboficiales, civiles y soldados, en un espacio muy reducido (en realidad, era una cancha de básquetbol y una de pelota paleta). Mientras el flaco preparaba sus cosas para regresar y apartaba las que me iba a dejar, me comentaba que uno de los mayores inconvenientes se producía cuando había que asearse, ya que solamente se contaba con cinco lavatorios, diez duchas y el agua caliente funcionaba desde las 18:30 hasta las 19:30 h. Después de esa hora, se cortaba la luz por oscurecimiento. Luego de alistar todo y de dejarme el catre y algunas otras cosas, fuimos caminando al lugar donde se racionaba. El comedor de todo el personal, sin distinción de grado, era una parrilla municipal, una construcción formada por una gran cocina que ocupaba la parte central y dos alas rectangulares de casi cien metros cada una, usadas como comedor y como depósito en general, respectivamente. Esta parrilla se encontraba separada del gimnasio, a unos 600 metros y estaba construida al borde de la bahía que entra desde el Océano Atlántico (algunos habitantes desarrollaban actividad pesquera en ella).

Nos reunimos con nuestros camaradas en una mesa muy larga. El almuerzo era un guiso de papas, arvejas y trozos de carne de cordero, condimentado con mucho picante (según los entendidos en el arte culinario, esto

da muchas calorías). Para tomar, jugo de naranja con agua y el postre era una manzana. El flaco me dijo que este menú se repetiría todos los días, tanto para el almuerzo como para la cena. Durante una breve sobremesa, algunos aprovechamos para escribir unas líneas que él llevaría de regreso a Tandil. Le reiteré a mi familia que estaba contento y que se quedaran tranquilos.

Luego volvimos a la base en micro. El clima era de alegría; llegamos a las 14:00 h. Mientras Tomás se despedía de todos los compañeros, me dirigí al Departamento Inteligencia para que me confeccionaran la tarjeta de identificación y que tomaran todos mis datos personales. Me entregaron una chapita identificadora con una cadenita de acero inoxidable (que es indestructible), para que me colgara al cuello y me encargaron que la llevara permanentemente pues, si algo me pasaba, ella serviría para mi identificación. No tomé con mucho agrado esta explicación pero, pensándolo bien, era lógico. Cuando regresamos, pasamos por la carpa de los mecánicos y armeros de primera línea dado que Tomás quería sacarse algunas fotos con nuestros compañeros, como recuerdo de aquellos momentos vividos que, seguramente, quedarían en el recuerdo y serían atesorados por todos nosotros.



GRUPO DE PERSONAL CIVIL. EN TOTAL, FUIMOS 28 LOS INTEGRANTES DEL II ESCUADRÓN AEROMÓVIL MV-DAGGER. YO SOY EL DE LA FILA SUPERIOR, PRIMERO DE LA IZQUIERDA.



DOS DE ELLOS : TOMÁS LANDIVAR Y PUCHO PAREDES,
SENTADOS SOBRE LAS BOMBAS...



PARTE DEL GRUPO DE MANTENIMIENTO
DAGGER: SUBOFICIALES, CIVILES Y UN SOLDADO
(LOS CIVILES SIN INSIGNIA DE GRADO)

Posteriormente, fui al Departamento Operaciones para hacer la presentación de rigor. Ya lo había realizado telefónicamente, pero ahora lo haría personalmente. Se asombraron al verme, pues esperaban a una persona mayor. Si bien tenía 23 años, representaba un poco menos. Sabían que yo era enviado por el Com. Martínez, jefe del Grupo Técnico 6, y tenía el aval del Brig. Camblor, nuestro jefe de la VI Brigada Aérea, el cual había sido designado como segundo jefe de la Fuerza Aérea Sur (FAS).

Me explicaron las tareas que ya el flaco (Landivar) me había anticipado. Luego, me reuní con el My. Rodeyro y el 1er Ten. Posadas; me presentaron a los suboficiales y oficiales de A-4C, Vcom. Carlos María Llabrés y 1er Ten. Hugo Rosales. Ellos ya sabían del cambio con el flaco y, amablemente, me ayudaron a acomodar mis cosas, entre las cuales estaba la caja preparada por mis suegros, Doña Alicia y Celestino. No pudo ser mejor celebrada mi llegada... Realizamos una pequeña picada, a la que se sumó el 1er Ten. Rocha y Tomasito, que partirían en pocos momentos más hacia Tandil (el avión, un F-28, estaba cargando combustible y venía de Río Grande). El clima era muy tranquilo ya que no habría salidas de Dagger ni de A-4C. Me despedí de Tomás y del 1er Ten. Rocha con un fuerte abrazo y les deseé un feliz regreso, transmitiéndoles mis saludos a todos los compañeros de Tandil; partieron a las 17:00 h.

Inicié mis tareas redactando los mensajes de estado de aviones y el Parte Diario de Guerra pues, aunque no se desarrollasen misiones, igualmente había que confeccionarlo. Ya había oscurecido, aproximadamente ocurría a las 17:45 h y amanecía a las 8:00 h. La temperatura era bajo cero.

Luego de haber firmado el My. Rodeyro, llevé la documentación al Com. Maiztegui y, finalmente, a la Sala de Teletipo que estaba en una casilla rodante facilitada por la Empresa YPF.

Fui a la Sala de Situación; allí, prácticamente no quedaba tarea por realizar. Solo se coordinó quiénes quedarían de “alerta” en la Base y el resto quedaba liberado para abordar el micro que nos trasladaría al gimnasio.



GIMNACIO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE SAN JULIÁN,
DONDE ESTÁBAMOS ALOJADOS PARA DORMIR

Para mí también finalizaron las tareas. Este fue mi primer día y, parecía ser, con mucha suerte pues, según la gente de A-4C, rara vez podían retirarse temprano (18:30 h). En el viaje de regreso, existía una gran camaradería. Alguno que otro siempre salía con alguna broma o chiste haciendo alusión al “Pata de Lana”. Este dicho hace referencia a un posible visitante aprovechando la ausencia. Muchos de ellos eran cordobeses que, sabemos, tienen una chispa admirable. Una vez arribado al gimnasio, me dediqué a preparar el catre con la ropa de cama y el resto de mis pertenencias; me di una ducha y, después, nos juntamos para ir a cenar a la parrilla. Me aclararon que tratara de vestirme con el buzo y la campera de mecánico provista, para ser mejor identificado por los controles de seguridad, tanto de la entrada y de la salida del gimnasio, como de la parrilla y de los otros controles distribuidos por el pueblito.

Al recorrer el interior del gimnasio, resultaba increíble cómo la gente de A-4C se las había ingeniado para confeccionar en madera mesitas de luz y todo tipo de mejoras que uno pudiera imaginar para su confort.



INTERIOR DEL GIMNASIO DONDE SE OBSERVA
LA DISTRIBUCIÓN DE LOS CATRES
Y LAS BOLSAS DE DESPLIEGUE

Si bien a las 19:30 h se cortaba la luz, cada uno tenía una fuente de generación lumínica: una linterna, un farol o una vela, que nos alumbraba tanto para jugar a las cartas, leer alguna revista o libro, o bien para escribir alguna carta, pero había que dar cumplimiento al oscurecimiento. Por eso estaban perfectamente selladas las ventanas, para impedir que la luz se filtrara

al exterior. A la salida, el retén de seguridad nos daba la contraseña, que consistía en una palabra clave para poder ingresar nuevamente. Esto era muy estricto.

Formamos un grupo aproximado de 15 personas; algunos con armamento, pistola o ametralladora Halcón. El trayecto hacia la parrilla lo hacíamos guiándonos con una pequeña linterna. Teníamos que pasar por un puesto de control del Ejército. Me habían aconsejado ir hablando permanentemente, pues era como un salvoconducto, ya que escuchar el idioma castellano daba tranquilidad a los que controlaban. Nos iluminaban con un potente reflector que apagaban al identificarnos. Así pude comprender el porqué de la vestimenta, ir en grupo y siempre conversando. Algunos de mis compañeros se quedaron en un bar donde había un billar para jugar alguna ficha o tomar alguna bebida. Según me contaron, varios eran asiduos concurrentes, al igual que al otro sitio de divertimento llamado *El Grillo*. Para muchos, estas salidas eran una forma de distensión y de lograr despejar la mente... la situación que se vivía. Los que nos quedamos, cenamos el inamovible menú diario y regresamos luego al gimnasio. Antes de acostarme, aunque muy cansado, escribí lo sucedido durante este largo día...

19 y 20 de mayo de 1982:

DÍAS MUY TRANQUILOS Y SIN ACTIVIDAD AÉREA

Aquellos dos días transcurrieron sin actividad, lo que ayudó a enriquecer la camaradería entre los compañeros. Las inclemencias del tiempo no permitían la operación aérea. Sí se aprovechaba para hacer alguna tarea de mantenimiento en los aviones, como también para realizar el reacomodamiento de diferentes elementos y materiales que se encontraban en la zona de las cabeceras y en la plataforma de la pista (muchos de estos pertrechos, como los cajones de tanques, misiles y los pallet de madera donde venían acondicionadas las bombas y otros materiales), que estaban dispersos y ocupaban un lugar preciado el que, una vez liberado, sería mucho mejor aprovechado. Lo prioritario era liberar ese espacio y, allí, acondicionar el tren de abastecimiento de tanques suplementarios y, también, poder contar con un poco más de lugar libre, para realizar tareas afines al mantenimiento y alistamiento de las aeronaves.

Mucho de ese material no era precisamente de nuestro Sistema de Armas; pertenecía a otros organismos. Seguramente, el personal de carga y descarga de la Unidad, al bajarlo de los aviones de transporte, lo había estibado

allí. También se trataba de hacer alguna otra actividad recreativa, lectura, escritura, juegos de cartas o bien reacondicionamiento o construcción de refugios para combatir el frío y la humedad reinantes. En cada carpa existía una o más radios que nos mantenían al tanto de los acontecimientos en general de esta guerra.



LA METEOROLOGÍA NO PERMITE REALIZAR MISIONES
HACIA MALVINAS; SE REALIZA LA PUESTA EN MARCHA
PARA COMPROBAR EL ESTADO DE LAS AERONAVES

También en las Islas, el tiempo era malo, pero la calma que se generaba no era aprovechada para intensificar la búsqueda de una salida diplomática. Nadie quería dar un paso al costado. Según mis propias conclusiones, se avecinarán días muy difíciles donde la guerra se intensificaría...

También sucedió algo muy curioso. En las proximidades de Punta Arenas, isla San Pedro (Chile), apareció un helicóptero británico destruido SEA KING (ZA-290), tal vez a raíz de un accidente, pero se sospechaba que lo habían hecho sus tripulantes, un cuerpo comando con la misión de atacar las bases al sur de la Argentina. Por tal razón se reforzó la seguridad de estas y se empezó a patrullar y rastrear también en el continente.



HELICÓPTERO INGLÉS SEA KING (ZA-290)

21 de mayo de 1982:

DURO GOLPE A LA FLOTA BRITÁNICA; ALTO COSTO...

Me despertó un camarada con un fuerte sacudón; eran las 4:30 h. Rápidamente me incorporé y me vestí: chaleco y pantalón de abrigo, buzo azulado y la campera de mecánico, dos pares de medias comunes y, sobre estas, un par de lana, por último, los borceguíes. En verdad, resultaba muy incómodo caminar con tanta ropa, pero era la única manera de protegerse del frío.

Luego fui a los lavatorios. Allí comprendí lo que Tomás me había explicado... Se formaban filas frente a cada pileta para lavarnos la cara y peinar-nos; se perdía mucho tiempo.

Finalizada esta odisea, nos dirigimos al micro que nos trasladaría a desayunar. Este trayecto era muy peligroso; la velocidad era prácticamente “a paso de hombre”, pues el oscurecimiento era total y solo estaba permitido circular con las luces de posición encendidas (esta orden se cumplimentaba estrictamente, ya que el camino era bordeando la bahía y, desde que se había descubierto el helicóptero inglés, al igual que las embarcaciones de goma, se temía que algún comando atacara). Sentí algo de temor...

Una vez arribados a la parrilla, nos sirvieron el desayuno que consistía de una taza de mate cocido y unas masitas criollitas con manteca y dulce. Teníamos que desayunar rápidamente, pues debíamos estar en la base a las 5:45 h. En el trayecto, fuimos pasando por varios puestos de vigilancia. Luego de identificarnos, nos permitían seguir hasta el próximo.



AVIONES DAGGER SOBRE LA EXTENSIÓN DE PISTA (CABECERA 07)

Al llegar a la Base, los primeros en bajar fueron los armeros y mecánicos que correspondían a la cabecera de la pista identificada como 25. Luego, fuimos al otro extremo, a la denominada 07. Estas cabeceras estaban formadas por planchas de aluminio, que se utilizan en la base Antártica para terrenos blandos y eran un poco incómodas, pues poseían una inclinación muy pronunciada. Los aviones colocados allí debían ser bien calzados, para evitar su desplazamiento; por último, fuimos a la plataforma de vuelo para bajar el resto. Este micro regresaba al gimnasio para trasladar al segundo contingente.

A los costados de la plataforma, existían dos grandes carpas. Una cumplía la función de depósito de repuestos y herramientas y era el refugio del personal de mantenimiento que atendía los aviones de plataforma; la otra era el refugio de los armeros y donde tenían sus maletas de prueba, con las que testeaban los circuitos del armamento de las aeronaves. Además, armaban allí las espoletas para las bombas. Ellos tenían una camioneta para trasladarse con sus herramientas y materiales a los lugares donde estaban los aviones.



PERSONAL DE MANTENIMIENTO QUE, SEGÚN LO ORDENADO, BAJA MISILES Y CONFIGURA BOMBAS

Me dirigí a la Sala de Situación. Ya se encontraban allí el My. José A. Rodeyro y el 1er Ten. Guillermo Posadas. Me comunicaron que ese día seguramente tendríamos mucha actividad, ya que las informaciones que llegaban desde las Islas destacaban que se veía gran concentración de barcos ingleses y, aparentemente, tratarían de desembarcar tropas. Comenzamos con las tareas de coordinación entre las cabeceras 25 y 07 y la plataforma. Los aviones prácticamente ya estaban listos. Solo faltaba confirmar con qué tipo de armamento serían configurados.

Eran las 7:00 h; llegó el Vcom. Llabrés y los suboficiales de A-4C. Ellos ya tenían la orden de alistar sus aviones; estaba prevista una salida para las 10:00 h.

Llamé a Operaciones y me atendió el Vcom. Quiroga, que me dijo que debíamos configurar dos Escuadrillas de aviones con 2 bombas BRP de 250 kg con espoleta de cola frenada, capa eléctrica en las estaciones 3 y 5, los cañones DEFA de 30 mm completos, 125 cada uno, proyectiles trazantes, perforantes y explosivos, y tres tanques suplementarios de 1300 l cada uno, en las estaciones 2, 4 y 6.



EL PERSONAL CAMBIA DE CONFIGURACIÓN
LOS TANQUES EXTERNOS EN UN AVIÓN



AVIONES A LA ESPERA DE LA CONFIGURACIÓN
REQUERIDA EN LA CABECERA 25



UN DAGGER ALISTADO CON LA NUEVA CONFIGURACIÓN

Las aeronaves debían estar listas para las 8:30 h. Es indescriptible la excitación y la ansiedad que esta orden desató en mí. El My. Rodeyro y el 1er Ten. Posadas se dirigieron individualmente a cada cabecera; yo me puse en contacto con sus encargados, suboficial mayor Álvarez de la 25 y SAux. Pizarro de la 07, que comenzaron las coordinaciones necesarias para cumplimentar lo ordenado.

Presurosamente, se dirigieron los armeros a configurar los aviones; la gente de apoyo terrestre que estaba desplazada en la plataforma marchó con un tractor Harlan a cada una de las cabeceras, llevando los tubos de aire comprimido para la puesta en marcha de los aviones.



PERSONAL DE MANTENIMIENTO REALIZA LA RECARGA DE LOS TUBOS DE ARRANQUE, ELEMENTO CRÍTICO Y FUNDAMENTAL A LA HORA DE LA PUESTA EN MARCHA DE LOS DAGGER

Con relación a los tubos de arranque, estos son cilindros en los cuales se carga aire a muy alta presión que luego es inyectado, a través de una manguera metálica flexible, al sistema de arranque del motor de avión, que es de aire comprimido. Muchas veces era dificultoso el arranque de los aviones por problemas de congelamiento en el sistema de lanzamiento de los tubos (operación de apertura de la válvula).

Una de las acciones para prevenir el congelamiento era colocar los tubos dentro de una carpa y un tractor Harlan (de arrastre de aeronaves) en marcha, con su tubo de escape apuntando al interior de esta. De este modo, se producía dentro de la carpa una atmósfera con mayor temperatura, claro, irrespirable... Pero, con esta “inventiva criolla”, se lograba, en parte, evitar aquella contingencia.

Los especialistas se abocaron a realizar todas las inspecciones previas al vuelo. Yo me puse en contacto con la planta de combustible, para que enviara a cada cabecera una cisterna abastecedora para cargar las aeronaves. Comenzaba a amanecer; el tiempo estaba frío y neblinoso pero, según el Servicio Meteorológico, iría mejorando paulatinamente. En la Isla, la situación climática estaba perfectamente operable para la actividad aérea. A las 8:30 h, empezaron a llamar los encargados de las cabeceras para informar sobre los primeros aviones listos.



FOTOGRAFÍA QUE MUESTRA CÓMO ES LA LABOR QUE SE DESARROLLA AL MOMENTO DE LA CARGA DE COMBUSTIBLE, UNO DE LOS ÚLTIMOS APRESTOS PARA PODER CUMPLIR CON LA ACTIVIDAD AÉREA

A las 9:15 h, ya estaban todos alistados. Cuando lo informé a Operaciones, me dieron una Orden Fragmentaria de la FAS (Fuerza Aérea Sur): los aviones debían decolar a las 9:50 h. Este es un mensaje sintético con tipo y cantidad de aviones, armamento y tipo de misión por realizar. Ejemplo: intercepción o bombardeo, etcétera.

Rápidamente, se lo informé al My. Rodeyro, que me ordenó ir a la Sala de Pilotos para actualizar el estado de los aviones.

Me recibieron el My. Sapolski y el Cap. Dimeglio, quienes se encontraban vestidos con los trajes antiexposición, que son de goma o neoprene de color naranja. Los tenían colocados todo el día, a pesar de resultarles incómodos, pero debían acostumbrarse pues si, por alguna razón, tenían que eyectarse, estos trajes les permitirían estar por lo menos 30 minutos en el agua, sin morir congelados (sin ellos, el tiempo de sobrevida era de 3 minutos).



SALA DE PILOTOS: CHARLA E INTERCAMBIO DE OPINIONES Y DETALLES ANTES DE UNA MISIÓN



PILOTOS DE DAGGER Y A4-C ENTREMEZCLADOS, A LA ESPERA DE ALGUNA REUNIÓN INFORMATIVA

Los otros pilotos estaban sentados alrededor de una larga mesa en la cual se encontraba una maqueta de las Islas Malvinas, donde se podían observar varias indicaciones y marcaciones hechas por la gente de Operaciones, que mostraban dónde se encontraban distribuidas las Fuerzas de Defensa. A un costado estaba el pizarrón donde debía actualizar la situación de los aviones, y los pilotos colaboraron conmigo. Me dieron la formación de las Escuadrillas y me despedí deseándoles mucha suerte.

La oficina asignada para desarrollar las tareas de coordinación y enlace (entre las cabeceras, la plataforma de vuelo y el Departamento Operaciones y otros servicios) era compartida con el personal del sistema de armas A-4C.

A veces, se ponían dificultosas las tareas, porque las órdenes fragmentarias nos llegaban simultáneamente y, cuando ocurría esto, lo mejor era salir directamente a la plataforma para tratar de interceptar el camión cisterna de combustible, o bien, a través de la radio, comunicándonos. En esta oportunidad, a ellos no se les había asignado ninguna misión hasta el momento...



AVIONES DAGGER EN LA PLATAFORMA, A MINUTOS
DE SU PARTIDA A UNA NUEVA MISIÓN

Pasé esta información en forma urgente a Operaciones, y me confirmaron que ya salían los pilotos hacia los aviones. Por la radio HT alerté a las cabeceras; eran las 9:40 h. Comencé a escuchar el ruido de los motores puestos en marcha que acentuaban su fragor al colocar la postcombustión al máximo, para devorar metro a metro los 2400 de extensión de la pista. El avión se arrastraba porque le costaba mucho levantar vuelo ya que, por su configuración, estaba al límite del peso para la longitud de la pista. A un costado de esta, estaban los armeros, mecánicos, especialistas y soldados, saludando fervorosamente a los pilotos, con emoción y exclamaciones de aliento al grito de ¡Viva la Patria!



DAGGER EN PLENA CARRERA DE DESPEGUE



MOMENTO DEL DESPEGUE DE LOS AVIONES.
NOSOTROS YA CUMPLIMOS CON NUESTRA LABOR;
AHORA LES TOCA A USTEDES.

Así partieron los aviones:

De la primera Escuadrilla, solamente salieron dos. El tercero no pudo hacerlo, por falla en la puesta en marcha.

Indicativo "León". Orden Fragmentaria N.º 1183. Tripulación:

C-404 Cap. Dimeglio

C-407 Ten. Castillo

De la segunda Escuadrilla, partieron los tres. Este es el detalle de la segunda Escuadrilla:

Indicativo “Zorro”. Orden Fragmentaria N.º 1184. Tripulación:

C-412 Cap. Díaz

C-415 Ten. Aguirre Faget

C-434 Cap. Dellepiane

Objetivo: HMS Brilliant

De inmediato, me comuniqué con el Departamento Operaciones y les pasé los datos de integración de las Escuadrillas. De igual forma, lo hice con el My. Rodeyro; le di la novedad de que me dirigiría a la carpa donde estaba la gente del depósito aeronáutico, dado que existía la posibilidad de un vuelo de Hércules C-130 hacia Tandil, para consultarles si tenían material fuera de servicio para ser remitido a la VI Brigada Aérea. También, si había algún requerimiento o carga puesta a disposición desde Tandil; necesitaba que me indicasen su peso y volumen y los elementos por ser remitidos, con su correspondiente planilla de novedades, de ser posible... A veces no lo era, por falta de tiempo, y había que aprovechar los vuelos para enviar cuánto antes los rotables (se denominan así, porque son componentes intercambiables de los diferentes sistemas del avión) o los componentes que requerían su reparación, por presentar alguna falla o novedad.



PERSONAL DE MANTENIMIENTO REvisa REPUESTOS
Y SEPARA AQUELLOS QUE PRESENTARON
NOVEDAD PARA SU REPARACIÓN



ARRIBO DE MATERIAL ENVIADO POR LA VI BRIGADA AÉREA
EN EL HÉRCULES C-130 PARA NUESTRO ESCUADRÓN

Estos datos los debía pasar al Departamento Operaciones. Así, ellos coordinaban con la gente de la terminal de carga y los comandantes de los aviones de transporte, para que los trasladasen. De igual manera, debía hacer el correspondiente mensaje y detallar tanto el material que se remitía como aquel que se requería. Esta era una tarea diaria que se debía hacer y era muy importante, puesto que la logística era fundamental para la disponibilidad de aviones.

Ya no se escuchaban los ruidos ensordecedores del tronar de los motores, ni los gritos de despedida: los ruidos se transformaron en un tenso silencio de espera y los gritos, en plegarias a Dios. Aunque sabíamos que tardarían en regresar por lo menos dos horas, la angustia crecía.



CABECERA 07 SIN AVIONES NI PERSONAL...
EL SILENCIO SE HACE PRESENTE.



LEAR JET GUÍA AL PUNTO INICIAL DEL ATAQUE A LOS DAGGER

Nota: Estas fotografías han sido tomadas por el suboficial Moothy y aportan un testimonio histórico de aquellos momentos. Fueron tomadas desde un avión Lear Jet 35-A. Estos aviones integraron el escuadrón Fénix durante el Conflicto. Queda determinar si es desde el avión Lear Jet 35-A, con matrícula T-23 o T-24. Los aviones MV-IAI Dagger eran guiados hasta el punto inicial de ataque, según la Orden Fragmentaria emitida por el Comando de la Fuerza Aérea Sur. Esto era producto del escaso sistema de navegación que poseían los aviones Dagger MV. Los aviones Lear Jet 35-A poseían aviónica de última generación, un sistema de navegación autónomo INS LITTON (Sistema de Navegación Inercial marca Litton), usado en tiempos de paz como navegadores de uso cartográfico en el Grupo 1 Aerofotográfico, Unidad que integraba la II Brigada Aérea de Paraná, con cuatro aviones Lear Jet 35-A y que desplegó con la FAS, para cumplimentar Ordenes Fragmentarias por la guerra de las Islas Malvinas.



AVIONES DAGGER REGRESAN YA SIN SU CARGA BÉLICA

Llegaron a la Sala de Situación el My. Rodeyro y el 1er Ten. Posadas, quienes comentaron que todo había salido bien, con excepción del avión que había quedado en tierra, al que tanto motoristas como electricistas estaban tratando de solucionarle las novedades.

Se trasladaron a la Torre de Control de Vuelo para esperar noticias de las Escuadrillas. A su vez, yo esperaba ansioso su llamado. Este tiempo, a veces, lo aprovechaba para ir a las carpas de los mecánicos, o bien, para actualizar las libretas de los aviones y sus registros, como también, para controlar las planillas de carga de combustible o alije, dado que debía confeccionar los vales correspondientes. Ya habían transcurrido casi 95 minutos, cuando llamó el My. Rodeyro con voz emocionada y dijo que la primera Escuadrilla ya regresaba.

A los pocos minutos, volvió a llamar para avisar que también tenían contacto con la segunda Escuadrilla y que ya volvían. No aguanté más y le pedí autorización para ir a esperarlos a la plataforma de vuelo.

Al correr la voz de estar próxima la llegada de los aviones, todas las miradas se dirigieron al fondo de la cabecera 25 para observar que, a gran altura, se podían divisar una... dos... un poco más lejos la tercera... la cuarta... y una quinta luz muy pequeña. Estas luces eran las del tren de nariz que, por directivas de seguridad, toda vez que un avión se aproximase para su aterrizaje, tenía que encenderla (esta era una señal para saber si el avión era

nuestro o del enemigo). La orden se tenía que cumplir tanto en el continente como en las Islas.



OTRA DE LAS IMÁGENES QUE DESEÁBAMOS VER SIEMPRE:
LA SILUETA DE NUESTROS AVIONES DAGGER DE REGRESO...

Gracias a Dios, ya estaban de regreso. Se acercaban a gran velocidad. Tocó la pista el primero y dejó un humo blanco, producto del roce del caucho del neumático contra el cemento de la pista. Luego, lanzó el paracaídas de frenado. Al perder velocidad, bajó la nariz, soltó el paracaídas y se dirigió a la plataforma de vuelo. Uno a uno, todos aterrizaron de idéntica manera. Acomodaron sus aviones en forma paralela, continuaron con el procedimiento de detención de los motores, conjuntamente con la atención del personal de mecánicos, se colocaron las escaleras y se comenzó con la recepción al posvuelo de cada avión y su piloto. Si bien cesó el rugir de los motores, el silencio duró poco. Al ver a todos nuestros pilotos de regreso y con el pulgar de sus manos en alto, todos los que nos encontrábamos a su alrededor estallamos en gritos de alegría. Uno a uno, todos fueron abriendo la cúpula de la cabina; queríamos abrazarlos, darles nuestro afecto. Con gran emoción, abracé al Cap. Dimeglio “Joker”, quien me dijo: “Le dimos, hermano...”.



DAGGER ATERRIZA Y DESPLIEGA
SU PARACAÍDAS DE FRENADO

Se dirigieron a la Sala de Pilotos rodeados de sus compañeros para festejar los momentos vividos. El personal de mecánicos, armeros y especialistas se dedicaron, con gran entusiasmo, a recuperar estos aviones, pues varios tenían novedades significativas, a saber:

C-434: Impactó proyectil en el cono interior de una de las entradas de aire al motor; además, tuvo problemas con el lanzamiento de bombas.

C-412: Rotura de antena VHF por impacto de un proyectil; también, tuvo problemas con el lanzamiento de bombas.

C-404: Traba de cañón izquierdo, al desengancharse un eslabón de la banda de los cartuchos.

El resto de los aviones, sin novedad.



ANTENA DE VHF CON IMPACTO DE UN PROYECTIL



PARTE DEL GRUPO DE ESPECIALISTAS ARMEROS
Y ELECTRICISTAS DEL ESCUADRÓN DAGGER

Los problemas de armamento realmente nos tomaron de sorpresa, porque si algo se verificaba una y mil veces era, justamente, ese sistema.

Se realizaron todas las comprobaciones pertinentes y los aviones quedaron en servicio nuevamente, salvo el C-434 que llevaría un poco más de tiempo, pues tenía que reparársele su estructura.

El My. Rodeyro dio la orden de suspender el almuerzo porque se debían alistar los aviones para una próxima misión. Solo comeríamos unos sándwiches, cuyo encargado de obtenerlos era el SP. (R) Eduardo Llanos. Este suboficial, a pesar de estar retirado, al declararse la guerra, se presentó espontáneamente y pidió ser desplegado con el personal de mantenimiento; nos atendía a todos como si fuésemos sus hijos. Si alguien no podía abandonar su puesto, él traía la comida. En varias oportunidades, se lo vio discutir con suboficiales más antiguos e, inclusive, con oficiales, para que nos dieran lo que nos faltaba.

Sin ninguna duda, él se ganó el respeto de todos nosotros, y de sus superiores.

Así se hizo querer por todos nosotros; cariñosamente, lo apodamos “tío”, llamándolo confianzudamente “tío Llanos”.



PEQUEÑO DESCANSO, CESE TEMPORAL DE LAS ACTIVIDADES QUE DAN UN RESPIRO, PERO RÁPIDAMENTE VUELVE LA ACCIÓN

Eran las 13:00 h cuando llamé a Operaciones y me indicaron mantenernos atentos, ya que seguramente saldrían otras dos Escuadrillas. La configuración era idéntica a la anterior; desde las cabeceras me pasaron los aviones listos:

Cabecera 25: C-421, C-412, C-415.

Cabecera 07: C-404, C-403, C-407.



PERSONAL DE MANTENIMIENTO REALIZA LOS ÚLTIMOS APRESTOS PARA QUE EL AVIÓN ESTÉ LISTO PARA CUMPLIR UNA NUEVA MISIÓN

Estos datos se los transmití a Operaciones. Luego, fui a la Sala de Pilotos, actualicé la pizarra, tomé nota de quiénes integraban las Escuadrillas y, mientras, observé a los pilotos que verificaban rutas de navegación, trayectos óptimos, rumbos iniciales y finales, corredores de entrada y salida. Me retiré silenciosamente, pues ellos necesitaban mucha tranquilidad.

Me puse en contacto nuevamente con Operaciones para darles la formación de las Escuadrillas:

La primera: C-404 My. Piuma, C-403 Cap. Donadille y C-407 1er Ten. Senn.

La segunda: C-421 Ten. Román, C-412 My. Puga, C-415 1er Ten. Callejo. A las 13:40 h, me avisaron de Operaciones que había llegado la Orden Fragmentaria de salida de dos Escuadrillas a las 14:00h. Urgentemente, retransmití a las cabeceras esta orden. Ellos ya estaban alertados, pues el My. Rodeyro y el 1er Ten. Posadas se habían adelantado. Se volvió a repetir la misma escena vivida con la partida de las Escuadrillas de la mañana, la primera salió a las 14:00h, la segunda a las 14:05h.

Quedamos a la espera del regreso y aprovechamos esos minutos para alimentarnos, reunirnos y comentar los acontecimientos o bien compartir algún juego o rueda de mate.

El My. Rodeyro se dirigió a la Torre de Control y el 1er Ten. Posadas aprovechó para verificar y controlar la reparación del C-434.

A las 15:50h, calculando que ya estaría próximo el arribo, fui a la plataforma a reunirme con mis compañeros que esperaban ansiosos la llegada de los aviones. A las 15:55h, se podían observar las luces de los trenes de aterrizaje de la primera Escuadrilla. Uno a uno, fueron aterrizando y se dirigieron a la plataforma. La alegría volvía a estar presente; los aviones recién llegados no tenían carga externa ni bombas ni tanques. Se podía ver que los parabrisas del C-412 y C-415 se encontraban fisurados por las esquirlas de proyectiles enemigos, pero como eran blindados, los pilotos no sufrieron daño alguno.



RECEPCIÓN DE LOS AVIONES LUEGO DE CUMPLIR CON SU MISIÓN,

INMEDIATA REVISIÓN Y RECUPERACIÓN

De todas formas, esta novedad dejó fuera de servicio a las aeronaves afectadas. El ataque fue a un blanco naval inglés.



TOMA FOTOGRÁFICA DE LA CINEAMETRALLADORA;
TESTIMONIO DE UN ATAQUE CERTERO

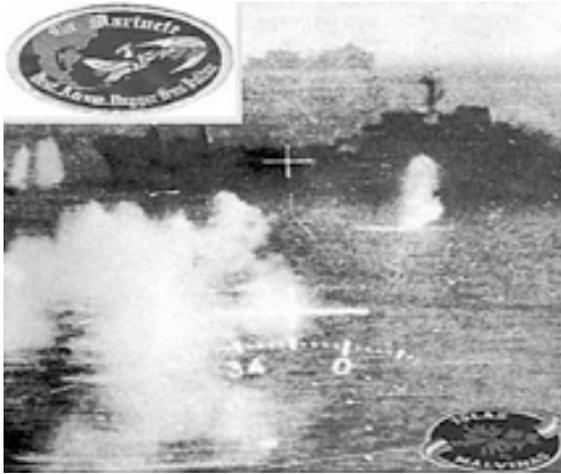
Todo el personal técnico, más algunos pilotos, recibimos a aquellos pilotos con algarabía y con la emoción de saber que ellos estaban bien, máxime observando los daños en sus aviones.

Los pilotos bajaron de sus aeronaves y pudieron recibir el afecto de todos nosotros, y liberar un poco de nerviosismo, producto de la misión cumplida.



OTRO IMPACTO DE PROYECTIL EN EL CONO INTERIOR

DE ENTRADA DE AIRE DE UNO DE LOS DAGGER



OTRA TOMA DE LA CINEAMETRALLADORA
QUE NOS MUESTRA EL INTENSO FUEGO ENEMIGO
Y EL ATAQUE DEL DAGGER



MOMENTOS TAN ESPECIALES QUE NOS TOCÓ VIVIR,
DE MUCHA ANSIEDAD Y DE SILENCIO. SE PUEDE DISTINGUIR AL PERSONAL
DE MANTENIMIENTO REUNIDO, A LA ESPERA DE LOS
AVIONES Y LA PLATAFORMA CASI VACÍA...

Quedamos esperando a la segunda Escuadrilla. Todo el personal, con sus miradas dirigidas hacia el Atlántico, buscando los puntos luminosos, esperanzados. Pasaron más de 15 min sin novedades; pensamos que podían venir demorados. Nos angustiaba que el tiempo seguía transcurriendo implacablemente, y la autonomía de los aviones era solamente de dos horas quince minutos. Finalmente, se los dio por desaparecidos, quedamos tristes y con desazón. Se apagó la alegría ocasionada con la llegada de las anteriores Escuadrillas. Pensábamos en la suerte corrida por nuestros camaradas, rogábamos a Dios que hubieran podido eyectarse y salvar sus vidas. En los rostros de mis compañeros, vi amargura y tristeza.

Fui a la Sala de Situación para tratar de saber qué le había sucedido a esta Escuadrilla. A las 17:45h, el Com. Maiztegui nos informó que esta había sido derribada por los Sea Harrier, que habían lanzado sus poderosos misiles AIM-91 Sidewinder. Se desconocía la suerte corrida por nuestros pilotos.

Con mucha pena, me dediqué a confeccionar el mensaje del estado diario, donde usualmente se detalla el estado de cada una de las aeronaves y la actividad cumplida por cada una de ellas. Se debe confeccionar al final de cada día y debe ser retransmitido a los diferentes organismos de competencia. Aquel día, este mensaje resultó ser bastante extenso, por las operaciones desarrolladas.



FOTOGRAFÍAS DE LOS RESTOS DE NUESTROS
DAGGER C-404 Y C-407 DERRIBADOS POR MISILES
LANZADOS DESDE LOS SEA HARRIER

Al escribir que el C-403, C-404 y C-407 no regresaron de la misión, dándose por desaparecidos en combate y desconociéndose la suerte corrida por los pilotos, sentí un bajón muy grande. Me imaginaba el momento en que nuestra Unidad de origen recibiera este mensaje. La tristeza que les produciría, al mismo tiempo que les confirmaba que la aviación argentina había causado graves daños a la flota inglesa (el destructor Antrim, seriamente averiado y una fragata hundida. Esta última fue atacada durante aquella mañana por la Escuadrilla formada por el Cap. Dimeglio y el Ten. Castillo y, luego, los A4-Q de la Armada terminaron con ella).



PERSONAL DE MANTENIMIENTO CAMBIA LA CONFIGURACIÓN
EN UNO DE LOS DAGGER

Estaba oscureciendo cuando llegó el C-419 que se trasladaba a Río Grande procedente de la VI Brigada Aérea, pernoctando en esta Base.

El piloto del avión nos alcanzó un sobre bolsa color amarillo, con un contenido muy apreciado y valorado por nosotros, una veintena de cartas de nuestras familias.

Estábamos muy agradecidos a nuestros compañeros que, cuando sabían de algún avión, tanto fuera de la Unidad, como otros que vinieran para aquí, si tenían tiempo, avisaban a nuestras familias para que escribieran o, en su defecto, si querían mandar algo. Todo dependía del tipo de avión, en este caso, prácticamente no había lugar físico, solo para que el piloto, entre sus cosas, pudiera traernos esas cartas.

Presurosamente, las fui acomodando por el sector donde se encontraba su destinatario, plataforma, cabecera 07 o 25, o carpa de armeros, de depósito y de apoyo terrestre.

Llamé a cada una de estas y, rápidamente, vinieron por ellas.

A las 19:00h llegó el My. Rodeyro, quien nos dio una mala noticia. El II Escuadrón Aeromóvil de Río Grande también había sufrido la pérdida

de dos aviones; tampoco se sabía la suerte corrida por sus pilotos. Era el C-409 (Cap. Luna) y el C-428 (Ten. Bean).

Esto terminó de golpearlos, aunque nos dieron la buena nueva de que los aviones A-4C y A-4B habían averiado las fragatas Argonaut y Brilliant. Estas informaciones eran transmitidas por el personal de Inteligencia destacado como observadores en las Islas.

Una vez transmitidos los mensajes, me quedé por un momento pensando en la suerte corrida por los pilotos.



COPIA DEL MENSAJE DEL ESTADO
DEL MATERIAL AÉREO Y DE LA ACTIVIDAD CUMPLIDA

Me trasladé al gimnasio en la camioneta del Escuadrón Aéreo. Gracias a Dios, no iba ningún piloto, pues no habría sabido qué decirle.

Al ingresar al gimnasio, pude percibir los ánimos bastantes caídos y afectados por la pérdida sufrida por nuestro Escuadrón, y eso que no sabían lo de Río Grande; no fui a cenar, solo quería escribir un poco y acostarme cuanto antes... que este día terminara pronto.

22 de mayo de 1982:

¡QUÉ FORMA DE DESPERTARNOS!

Me desperté sobresaltado con el tableteo de ametralladoras y detonaciones de otro tipo de armas.

El ambiente dentro del gimnasio era de alta tensión. Aquel que poseía armamento se aferró a este, dadas las circunstancias, por el peligro del bombardeo o ataque de comandos. Y, como los mecánicos, por sus tareas específicas, no estaban provistos de armamento de mano, se proveyó una cierta cantidad de ametralladoras Halcón, a algunos suboficiales y civiles, dándose una breve instrucción de su utilización, pues la mayoría desconocíamos cómo se usaban.

En mi caso, no tenía ninguna instrucción de tiro, pues no había realizado el servicio militar pero, a la altura de los acontecimientos, era necesario saber defenderse y, a la vez, ser prácticos y vestirnos rápidamente.

Transcurridos los minutos, estas detonaciones fueron apagándose. Nos recostamos vestidos sobre nuestros catres. Todavía era muy temprano pero nadie pudo conciliar el sueño; estábamos con los nervios de punta.

Más tarde, fuimos a desayunar a la parrilla y, allí, nos enteramos de que había sido una falsa alarma: los puestos de guardia que vigilaban la bahía habían divisado, en las aguas, una embarcación que se desplazaba muy lentamente, y pensaron que se trataba de algún comando inglés.

Por la escasa luz (solo la de la Luna), se confundieron y comenzaron a disparar; al tirar a un puesto, los otros también lo hicieron, hasta que al fin verificaron que era un bote de algún pescador del pueblito que lo había dejado mal amarrado pero, a nosotros ¡flor de susto que nos dio...!

Llegamos a la Base a las 6:30h, los mecánicos y armeros comenzaron a alistar aviones, la temperatura era insoportable —entre -10/-12 °C—, la superficie del suelo estaba cubierta por una capa helada como de 2 cm de espesor. Sentí compasión por mis compañeros que tenían que desarrollar sus tareas a la intemperie, mientras yo estaba en una oficina. Aunque, muchas veces, también me tocaba andar al aire libre.

Si bien el piloto es quien finalmente ataca al enemigo y logra el éxito, ello solo es posible gracias a todos los camaradas que ponen su granito de arena, para lograr que los aviones estén listos, en tiempo y en forma, trabajando con mucho sufrimiento y angustia, muchas veces, sin descansar y soportando las inclemencias del tiempo. Pero, hasta el momento, ellos no eran mencionados por la prensa nacional ni internacional, solo se expresaba la admiración mundial hacia nuestros intrépidos pilotos.



PERSONAL DE MANTENIMIENTO INSTALA
EL CONTENEDOR DE CAÑONES DEFA DE 30 MM

Existía, además, un grave problema. En las misiones aéreas, se habían eyectado muchos tanques externos de combustible. La disponibilidad de estos era muy escasa, lo que podía significar un grave impedimento para el alistamiento y disponibilidad de las aeronaves, en cantidad y oportunidad. Se nos informó desde la VI Brigada Aérea que algunos serían remitidos de la Unidad. También, que el Comando de Material estaba en gestión para obtener otros en el exterior. Asimismo, se ordenó que los aviones de nuestro escuadrón utilizaran solamente tanques de 1300 l y los del I Escuadrón Río Grande, los de 1700 l, a fin de racionalizar su escasa existencia.



MOVIMIENTOS DE LOS AVIONES A TRACCIÓN, A SANGRE...

Del Departamento Operaciones, se nos informó que el avión C-419 quedaba en San Julián para aumentar la dotación y que, dado el pronóstico y el estado del tiempo reinante, con la meteorología adversa y sin miras de

mejorar, sumado a la falta de tanques suplementarios, no se preveía misiones para nuestro Sistema de Armas.

Pero, de igual manera, se debía estar atento y aprovechar este compás de espera, para hacer mantenimiento en los aviones y aprestos de equipos de apoyo. El My. Rodeyro se dirigió a las cabeceras, a fin de supervisar las tareas de acopio de material explosivo y de portantes.



ACOPIO DE TANQUES EXTERNOS, BOMBAS
Y PORTAMISILES EN LA CABECERA 25



CORREDOR DE BOMBAS BRP-220 (EXPAL) DE COLA
LISA (IZQUIERDA) Y DE COLA FRENADA
PARACAÍDAS (DERECHA)

A las 10:00h, llegaron desde Tandil cuatro aviones más: dos para seguir a Río Grande y los otros dos, en reemplazo de los que teníamos con fisura de parabrisas, que serían remitidos a la VI Brigada Aérea para su reparación. En estos aviones llegó también correspondencia para el personal y, nuevamente, sabíamos que esto era gracias a nuestros camaradas de Tandil.

Cuando se producían estos acontecimientos de llegada o remisión de algún avión, tenía que preparar toda su documentación para enviarla, como así también recibir la de los que arribaban, para actualizar su potencial disponible, tanto de célula como de motor y de otros componentes que requieren su seguimiento diario, porque existen vencimientos calendarios, como horarios pero, en la circunstancia que nos encontrábamos de situación extrema, esto no era condicionante para liberar el avión. Por esta circunstancia, toda vez que no había planificada ninguna orden fragmentaria, el personal de mecánicos y especialistas se dedicaban a inspeccionar y verificar los aviones, dejándolos en condiciones para las próximas misiones.



PERSONAL DE MANTENIMIENTO Y ARMEROS QUE INSTALAN
LAS ESPOLETAS EN LAS BOMBAS

En especial, los armeros y electricistas que controlan el funcionamiento de los portabombas con un equipamiento de maletas de prueba, que simula la explosión del cartucho impulsor del mecanismo eyector. Otro especialista hace las pruebas en la cabina, el armado de espoletas y el pulsado del botón de lanzamiento de bombas. Mientras, otro comprueba en el banco de prueba colocado en el portabombas. Se verifica que se enciendan las luces de prueba que indican el correcto funcionamiento del sistema. De igual manera, se confirma el funcionamiento de los cañones.

Por la tarde, nos comunicaron que los pilotos de la primera Escuadrilla del día 21, que habíamos dado por desaparecidos, gracias a Dios, se habían eyectado y estaban con vida en las Islas Malvinas. Ellos eran: Cap. Donadille, My. Piuma y 1er Ten. Senn.

El avión MV-IAI Dagger está provisto de un asiento eyectable Martin Baker 0-0 del tipo JM-6. El asiento se eyecta a través de la cúpula y tiene una excelente *performance* en cuanto a velocidad de descenso y al ángulo de inclinación transversal. La eyección se inicia manualmente, mediante una de las dos manijas de pantalla facial o de la manija inferior del asiento.

A un grupo se nos ordenó permanecer en la Base para recibir los tan ansiados tanques suplementarios. Estaba a cargo el 1er Ten. Posadas. Los tanques arribaron en un Boeing, vía Perú, aunque fueron adquiridos a Israel.

A través de las noticias radiales, supimos que en las Islas Malvinas seguía el desembarco de las fuerzas británicas. Además, una patrulla de aviones Harrier había atacado al guardacostas argentino GC-82 Río Iguazú, provocándole graves daños y la muerte de un tripulante. En dicho ataque fue averiado un Harrier y otro fue derribado por la artillería argentina.

APORTE EXTRA: PÁGINA OFICIAL DE LA FUERZA
AÉREA ARGENTINA - GUERRA DE MALVINAS,
OPERACIONES DEL 22 DE MAYO DE 1982,
RELATO DEL 1ER TEN. HORACIO BOSICH



ILUSTRACIÓN DE UNO DE LOS MIRAGE III
A LOS QUE SE LES MONTARON EL MATRA R-530 AAM

A las 21:30 h, el CIC Comodoro Rivadavia informó que tenía tres ecos desconocidos en el radial 180. Estimó que eran helicópteros. A las 22:03 h, se ordenó despegar a un Pucará (A-558), tripulado por el Ten. Miguel Filipanics; arribó a las 22:37 h. Nuevamente, despegó a las 23:41 h y arribó a las 0:26 h (del 23 de mayo). Filipanics interceptó el eco e informó que, al verlo, apagaron las luces de posición. Por esta detección, entraron en alarma roja todos los aeródromos de la FAS, ordenándose el oscurecimiento en Trelew y Comodoro Rivadavia. Ante la desaparición de los ecos, se levantó la alarma a las 23:00 h.

Luego del despegue del IA-58 Pucará y de informar haber avistado a los helicópteros, se le ordenó realizar fuego de cañones contra estos. Se ordenó el oscurecimiento de Comodoro Rivadavia y el despegue de un avión Mirage 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 abordo. Luego del 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 1000 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.

23 de mayo de 1982:

OTRO HÉROE MÁS...

Como los días anteriores, llegamos a la Base muy temprano. Los especialistas y mecánicos alistaban los aviones a la espera de una orden fragmentaria. A las 10:30h, arribaron desde Tandil los aviones C-430 y C-411. Este último, cuando aterrizaba, se salió de pista al bloquearse una rueda del tren de aterrizaje, enterrándose en el suelo barroso del borde. Rápidamente, los mecánicos se abocaron a la tarea de intentar sacarlo de esa posición tan incómoda pero el avión, poco a poco, se enterraba más y más. Se tuvo que cavar y colocar maderas y chapas para moverlo y tirar con un tractor.



PERSONAL DE MANTENIMIENTO TRABAJA PARA RECUPERAR EL DAGGER C-411 QUE DESPISTÓ LUEGO DE SU ATERRIZAJE

Este avión tenía un aspecto muy diferente a los otros, pues se encontraba en Inspección Ciclo Mayor cuando se declaró la guerra. El personal del Área de Material Río IV había trabajado H-24 para terminarlo cuanto antes, pero no pudieron pintarlo con el color y camuflaje que correspondía y salió con antióxido verde, lo bautizamos la “cotorra”.



ESQUEMA DE PINTADO TAN PARTICULAR DEL AVIÓN C-411, LA “COTORRA”

A las 10:30h, llegó del Departamento Operaciones un requerimiento por el cual se debían alistar dos Escuadrillas de tres aviones cada una. A las 10:45h, fueron pasados como listos ya que estaban preparados desde temprano. La configuración era como la de días anteriores: 2 bombas de 250 kg con cola frenada y espoleta MU de cola, cañones y, por supuesto, con 3 tanques de 1300 l cada avión.

Rápidamente, pasé la lista a Operaciones y fui a la Sala de Pilotos para actualizar la pizarra. El tiempo estaba variable, muy frío y húmedo, con perspectivas de desmejorar paulatinamente.

A las 12:00h, me confirmaron que partiría la primera Escuadrilla a las 12:30h y la segunda, a las 12:45h. Se lo comuniqué a las cabeceras que se encontraban a cargo del SM. Álvarez (la 25) y del SAux. Pizarro (la 07), operativas al 100%, a pesar de las inclemencias del tiempo y de la dificultad de desarrollar las tareas en estas condiciones.

A las 12:25h, los pilotos se dirigieron a los aviones. La primera Escuadrilla estaba formada por: C-421 Cap. Dimeglio, C-420 Ten. Aguirre Faget, C-434 1er Ten. Román, los mismos pilotos que, el 1 de mayo, habían atacado a la flota inglesa: ¿tendrían la misma suerte...? Decoló a la hora prevista.



ÚLTIMAS COMPROBACIONES ENTRE EL PERSONAL DE
MANTENIMIENTO Y LOS PILOTOS PARA LA PUESTA EN MARCHA
Y LIBERACIÓN DE LOS DAGGER

La segunda Escuadrilla no pudo partir al surgir inconvenientes técnicos en dos aviones, no se logró poner en marcha a uno de ellos y el otro tuvo pérdida de combustible por el tanque suplementario ventral, al realizarse la prueba de presurización, no autorizándose a decolar al restante. A pesar de la comprobación previa del estado en servicio de los aviones, ocurren imprevistos, como en este caso, que por las bajas temperaturas se vio afectada la puesta en marcha de los motores.



EL PERSONAL DE MANTENIMIENTO APROVECHA EL TIEMPO DE ESPERA PARA TRABAJAR SOBRE LAS OTRAS AERONAVES Y SOLUCIONAR LAS NOVEDADES POSVUELO

El personal de mantenimiento se dedicó presurosamente a levantar estas novedades, mientras la primera Escuadrilla se dirigía a las Islas Malvinas; todos rogábamos por su suerte y la espera fue muy amarga. El tiempo no pasaba más... A nuestra mente, volvían los recuerdos del pasado 21, y nos hacíamos miles de conjeturas.

Eran las 14:05h cuando llamó el operador de la Torre de Vuelo diciendo, con gran emoción, que tenía contacto con los pilotos. Gracias a Dios, regresaban los tres; el operador se alegraba o sufría con antelación a nosotros, pues era el primero en tomar contacto con los pilotos y saber si todos volvían o si algún camarada quedaba, para siempre, en el campo de batalla. Avisé a las cabeceras, previa autorización de Operaciones, y fui hacia la plataforma de vuelo para recibir a los pilotos. Eran las 14:25h y pudimos divisar en el cielo semicubierto las tres luces que indicaban “aquí estamos...”. Saltábamos de alegría, nos abrazábamos: ¡qué felicidad, por Dios! Esto borraba de nuestra mente los malos pensamientos; aterrizaron y fueron recibidos por todo el personal con la emoción antes expresada. Los pilotos contaban la experiencia vivida: habían ingresado a la Bahía San Carlos, donde se encontraron con un infierno de misiles que los alertaba sobre una intensa actividad de aviones Harrier y esto los obligó a regresar.



¡ALERTA! ESPOLETA ACTIVADA, PELIGRO DE EXPLOSIÓN...

Al regreso de una misión y, en el carreteo del avión por la pista hacia la plataforma, se detectó que venía con una bomba, la cual no había sido lanzada. Inmediatamente, el personal de armeros verifica y, con gran asombro, se comprueba que el molinillo de la espoleta estaba en movimiento (girando). Esto indicaba que la bomba estaba armada. Existe un alambre que hace la función de seguro; una vez lanzada la bomba, este alambre queda sujeto al avión. Por acción aerodinámica (contacto con el aire al estar liberado el molinillo), se enrosca y, de esta forma, activa la espoleta. Este es el proceso de accionamiento de la espoleta y activa el tren de fuego. De esta forma, queda armada la bomba la cual, al impactar, acciona un percutor y la hace explotar. Pero eso es así cuando es lanzada la bomba en vuelo. En este caso, se ordenó detener inmediatamente el avión, se colocó una escalera y, así, el piloto pudo descender; había que desalojar el avión de la pista, por lo que mecánicos y armeros lo empujaron fuera.



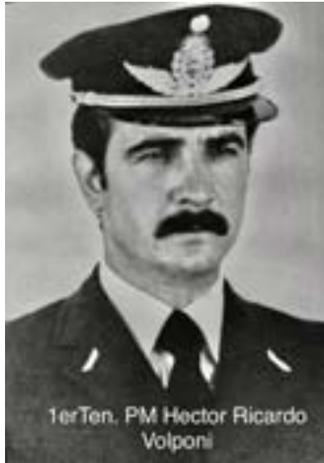
AVIÓN AISLADO Y PERSONAL DE ARMEROS EN ACCIÓN

EL SA. Ubaldo Quiroga, el más antiguo de los armeros e inspector, conjuntamente con el CP. Héctor Díaz, ordenaron estacionar el avión en la plataforma, alejándolo de la pista. Se indicó al personal que tratara de ponerse a resguardo.

Iniciaron las tareas para desactivar la espoleta; el riesgo era extremo: de explotar la bomba, no solo destruiría ese avión, sino otros tantos que estaban cerca y, también, ocasionaría pérdidas humanas y de instalaciones. (A menos de 10m se encontraba el depósito de las bombas...).

Ambos demostraron su profesionalismo y valor e iniciaron las tareas de desarme. Con la crudeza del frío extremo, las manos se entumescen y los movimientos se hacen más torpes. Creo que todos transpirábamos y conteníamos el aliento. La tarea no era nada sencilla... pero ellos lograron desarmarla, y nos mostraban el molinillo, lo que desató que nosotros estalláramos en gritos de alegría. Poco duró esta algarabía al enterarnos, por el relato de nuestros pilotos, que una Escuadrilla Dagger de Río Grande había sido atacada por una PAC (Patrulla Aérea de Combate) inglesa, la que derribó con un misil Sidewinder lanzado por un Sea Harrier al C-437.

Su piloto, el Ten. Volponi, no logró eyectarse y el avión se estrelló contra el suelo de Malvinas; allí quedaría otro de nuestros Héroeos. El Ten. Héctor Ricardo Volponi era hijo de un recordado corredor de Tres Arroyos que competía en la época de las antiguas cupecitas de T.C. (turismo y carretera).



OTRO INTEGRANTE DE LA VI BRIGADA AÉREA
CONVERTIDO EN HÉROE, 1ER TEN. PM HÉCTOR RICARDO VOLPONI

A las 16:00h, llegaron cuatro aviones desde Tandil: el C-414 y el C-417, que se debían preparar rápidamente para partir hacia Río Grande, y el C-410 y C-416 quedarían aquí, en San Julián. Al día siguiente, los pilotos trasladarían los aviones C-412 y C-415 que tenían sus parabrisas dañados por esquirlas de proyectiles ingleses a Tandil. Esto habla a las claras del peligro que ellos habían corrido y del milagro de haberse salvado. A las 18:00h, llegó un Hércules C-130 con su bodega repleta: traía siete tanques de 1300l suplementarios con sus respectivos portatanques. Estos se esperaban ansiosamente, pues eran imprescindibles para poder cumplir las misiones ordenadas. Los aviones regresaban sin ellos casi siempre, ya que eran eyectados para facilitar la fuga o evasión durante los ataques o intercepciones. Al eyectar los tanques, el avión gana el perfil aerodinámico y así puede desarrollar mayor maniobrabilidad y velocidad.



EL CÍRCULO NEGRO EN LA FOTOGRAFÍA
MUESTRA CLARAMENTE EL IMPACTO DE UN PROYECTIL
EN EL ACRÍLICO DE LA CÚPULA DEL DAGGER C-412

Los aviones C-432 y C-411 quedaron listos. Al primero, cuya puesta en marcha había fallado, se le reparó el motor, pero debía realizársele un vuelo de prueba y, al segundo (la “cotorra”), se le reparó el sistema de freno, que debía ser chequeado y efectuársele un vuelo de prueba para verificar el perfecto funcionamiento del tren de aterrizaje. Estos vuelos de prueba se llevarían a cabo, si el tiempo lo permitía.

Confeccionar el mensaje del estado diario del material aéreo y de la actividad desarrollada resultó aquel día una tarea ardua; terminé bastante tarde. Al regresar al gimnasio noté que el ánimo del resto del personal, al igual que el mío, no era de lo mejor, pues nos entristecía la noticia de la muerte del Ten. Volponi, que era muy querido. Algo para destacar es la comunión de sentimientos y la excelente relación que teníamos; compartíamos todo, tanto lo material como lo emocional; nunca creí posible lograr esta unidad en un grupo tan grande.

Luego de cenar, escribí una carta a mi familia, contándoles un poco lo que vivimos aquí. Les dije que sentíamos que estábamos triunfando, que ganaríamos y, sobre todo, que no los defraudaríamos...

24 de mayo de 1982:

¿QUÉ PASÓ CON LA SEGUNDA ESCUADRILLA?

Al igual que los demás días, nos levantamos y fuimos a la Base. Al llegar, notamos la actividad sobre los aviones, tanto en las cabeceras como en la plataforma.



LLEGÓ LA ORDEN DE CAMBIO DE COLORES
DE LAS FRANJAS PINTADAS

Estaban cambiando de color las franjas pintadas en los planos, anteriormente eran amarillas, pero ya los ingleses habían pintado franjas de idéntico color en los Sea Harrier. Mediante estas franjas, las tropas terrestres de Malvinas podían reconocer los aviones propios, pero fueron efectivas hasta que los enemigos las copiaron. La orden era pintarlas color verde.



SE OBSERVA EL NUEVO ESQUEMA
DE COLOR DE LAS FRANJAS



ESPECIALISTA DE ARMAMENTO VERIFICA LAS CARGAS EXTERNAS

A las 07:30h, nos ordenaron alistar los aviones con similar configuración a los días anteriores. El personal de cabecera y plataforma los alistó y me los fue informando una vez “preparados”. A las 8:00 h, avisé al Departamento Operaciones, donde me comunicaron que debíamos cambiar las espoletas por la “Mu de Cola” de manera urgente, ya que seguramente saldría una Escuadrilla.



LLEGAN NUEVAS ÓRDENES: CAMBIO DE CONFIGURACIÓN Y TODO MÁS QUE URGENTE



TODO EL PERSONAL DE MANTENIMIENTO ABOCADO
A LOS ALISTAMIENTOS Y APRESTOS NECESARIOS PARA DAR
CUMPLIMIENTO A LA NUEVA CONFIGURACIÓN REQUERIDA

Los armeros, con la ayuda de los mecánicos y especialistas, realizaron la tarea en tiempo récord pero, para sorpresa de todos, nos ordenaron volver a la configuración anterior, con espoletas KAPPA III. Era de no creer... ¡Pobres muchachos! Pensarían lo peor de nosotros, pero no era nuestra culpa, sino de los que planificaban las misiones... ¡Por Dios! ¡Cuándo se pondrían de acuerdo!

A las 9:30h, nos confirmaron que saldrían dos Escuadrillas: una a las 10:15h y la otra a las 10:30h. Pasé los aviones listos al Departamento Operaciones y, luego, me dirigí a la Sala de Pilotos, para actualizar la pizarra. Las Escuadrillas quedaron formadas de la siguiente manera:
Cabecera 25: C-419 Ten. Castillo, C-430 Cap. Díaz, C-410 My. Puga.
Cabecera 07: C-420 1er Ten. Musso, C-421 1er Ten. Callejo y C-434 Cap. Dellepiane.



EN LA CABECERA 25 YA ESTÁ CASI TODO LISTO



YA ARRIBAN LOS PILOTOS, EL MECÁNICO LES PRESENTA
EL AVIÓN Y COMIENZA LA INSPECCIÓN PREVUELO

Los pilotos llegaron a los aviones a las 10:05 h. La primera Escuadrilla que debía decolar a las 10:15 h, por demora en la puesta en marcha de uno de sus aviones, no partió de acuerdo con lo previsto, y terminó saliendo la segunda Escuadrilla primero, a las 10:30 h y la otra, a las 10:35 h.



OTRO DE LOS MOMENTOS MUY PARTICULARES QUE NOS TOCÓ VIVIR,
CUANDO ES LIBERADO EL AVIÓN CON SU PILOTO
Y QUEDÁBAMOS A SU ESPERA

Los despedimos con gran algarabía. El ensordecedor ruido de los motores tapaba nuestros gritos; se efectuó el decolaje con el peso máximo admitido para la operación de estas aeronaves. Era impresionante, parecía que nunca levantarían vuelo. Debían aplicar la PC o postcombustión (máximo

régimen de potencia del motor) para poder despegar. La aplicación de la PC tenía que ser muy medida, pues el consumo de combustible es de aproximadamente 200l de JP1 por minuto, y el decolaje toma aproximadamente 2 min, restándole esos litros de combustible tan preciados.

Mientras aguardábamos el regreso, el personal de mantenimiento y de otros servicios utilizábamos estos momentos para reunirnos. Generalmente nos dirigíamos a alguna de las carpas, para conversar e intercambiar opiniones de los acontecimientos que se estaban viviendo en esta guerra o conflicto, como se quiera llamar. Otros, para jugar a las cartas o bien tomar algo caliente, que nos venía muy bien a todos, dada las bajas temperaturas, como el agua nieve o la llovizna, que estaba presente casi todos los días. Ya el viento era algo que nunca dejó de estar presente...



CARPAS DEL PERSONAL DE MANTENIMIENTO DAGGER
EN LA CABECERA 25



GRUPO DE ESPECIALISTAS DE MANTENIMIENTO
EN UN BREVE DESCANSO. "NO BAJEMOS LA GUARDIA"
SE PUEDE LEER EN EL PERIÓDICO QUE MUESTRA UNO DE ELLOS

Pero se debía seguir con la recuperación de aeronaves. Así es que se alistaron y, aprovechando el buen tiempo existente, a las 11:00h decolaron el C-411 y el C-432 para realizar los vuelos de prueba.

Regresaron a las 11:30h sin novedad, quedando en servicio. Los mecánicos les colocaron los tanques suplementarios y ya estaban preparados, por si eran necesarios para otra misión.



OTRA DE LAS TAREAS REALIZADAS EN LOS TIEMPOS DE ESPERA ERA LA DE ALISTAR LOS PORTATANQUES Y SUS TANQUES EXTERNOS

También, se aprovechaba el tiempo de espera para alistar los tanques suplementarios y controlar sus portantes.

Así transcurrió la espera. Mis compañeros elevaban sus miradas al cielo en busca de las luces de los aviones; yo los veía a través de la ventana e imaginaba que sus charlas girarían alrededor de la suerte de las Escuadrillas.



OTRO MOMENTO DE ALEGRÍA... LAS SILUETAS DE LOS AVIONES DESCOLGÁNDOSE DESDE LO ALTO DEL CIELO, Y SABER QUE ESTABAN BIEN

Eran las 13:10h cuando vimos en el cielo los tres puntitos luminosos que parecían decirnos “aquí estamos, regresamos...”. Los tres aterrizaron sin novedad. En la plataforma fueron recibidos con alegría. Se podía apreciar que el avión C-434 tenía fisurado su parabrisas por impacto de esquirla o proyectil enemigo. El C-420 tenía un impacto en uno de los tanques suplementarios y el otro avión, el C-421, regresó con una bomba que, por alguna razón, no fue despedida. Gracias a Dios, esta vez no se armó su espoleta y el seguro de alambre estaba intacto.

Esta Escuadrilla atacó a la flota inglesa. Al penetrar en el estrecho de San Carlos, fueron recibidos por un intenso ataque de artillería antiaérea y misiles, pero igualmente arremetieron contra una fragata tipo 21, y la averiaron.

También nos dijeron que la segunda Escuadrilla había sido interceptada por los Sea Harrier, y se desconocía su situación. Sentimos gran incertidumbre por la suerte corrida por ellos. Pasaban los minutos y no se tenía novedades; parecía la misma película del pasado 21. No regresaron; se dio por desaparecidos en combate a los aviones C-410, C-419 y C-430 y a sus pilotos, My. Puga, Cap. Díaz y Ten. Castillo. Rogábamos a Dios que los pilotos se hubiesen eyectado y se encontrasen con vida. Nos invadía la desazón y tristeza por estas pérdidas.

Sin ninguna duda, puedo asegurarles que en nuestra mente se nos cruzaban las imágenes, los momentos de los alistamientos y las partidas de nuestros aviones y pilotos, las esperas, los arribos y las recepciones de ellos.

Los esperábamos y no llegaron... Otra vez, se volvía a repetir la historia... Nadie nos podía dar información precisa: la única era que no regresaban. Trataré de describir mis sentimientos, como el de todos nosotros ante estas situaciones. Ya nadie dudaba de que esto fuera un conflicto bélico, como tampoco cuántas vidas costaría. Pues los días se sucedían y ya teníamos bajas muy cercanas.

Nos invadían diferentes sensaciones que iban desde la adrenalina, si regresaban, a sentimientos mezclados entre dramatismo, miedo, tristeza e incertidumbre, cuando partían al combate. Uno de los momentos más difíciles de describir es la espera y nuestra ansiedad por conocer la suerte corrida. Se hacían eternos los minutos y, cuando alguno de nosotros divisaba en el horizonte las luces de los trenes de aterrizaje encendidos, afloraba en todos nosotros la plétórica alegría de volverlos a ver y decir: están allí, vuelven bien y vuelven todos... Y eso era decir ¡vivos! Pero no siempre resultaba así. Muchas veces, al mirar el cielo y contarlos, comprobábamos que faltaba alguno o varios... Qué duro era; nos partía al medio.

En realidad, era devastador tomar conciencia de la dureza y crueldad de la guerra, de la cual éramos parte y partícipes necesarios.

Todos, desde el lugar y la función que les tocaba a cada uno, éramos indispensables para que funcionase este gran equipo que, además de los aviones y sus pilotos, requería de otros protagonistas, tales como el personal técnico, logístico de seguridad, que hacían posible que los aviones y sus pilotos pudieran cumplir con su misión.

¿O acaso creen que los aviones, por sí solos, se reparan alistan, cargan sus bombas, combustible, etcétera?

No; esto es posible porque hay un sistema detrás de ellos que lo permite. A ese sistema se lo denomina la Trilogía, formada entre el avión, el piloto y el componente técnico, logístico, operativo y de seguridad. La falta de uno de esos elementos hace imposible la operación de una aeronave y, menos aún, el cumplimiento de una misión de combate.

Éramos un gran equipo. Lo fuimos desde el primer día y debíamos serlo hasta el final, con una sola premisa: la de recuperar rápido los aviones y ponerlos en línea de vuelo, porque sabíamos que nuestros compatriotas en las Islas esperan su llegada para atacar a la flota inglesa, que les causaba mucho daño y bajas.

Nosotros, el personal técnico, teníamos bien en claro que “si nos hubiesen mandado a Malvinas, quizás hubiéramos tomado un fusil y hubiéramos combatido, pero fuimos preparado para mantener operativos los aviones, para alistarlos y configurarlos con su armamento, lo que era mucho más poderoso que cargar un fusil” y sabíamos que les estábamos causando daño a los ingleses.

Por eso, la premura de ponerlos en línea de vuelo y lanzarlos al ataque. En nuestra mente se nos reproducía la imagen de la despedida, el saludo con el pulgar en alto y la determinación de combatir. Si bien ellos en solitario partían a atacar al enemigo, parte de nosotros iba junto a ellos.

Quizás, estos sentimientos no se logren comprender. Creo que lo pueden sentir solo aquellos que lo viven y lo palpan a diario.

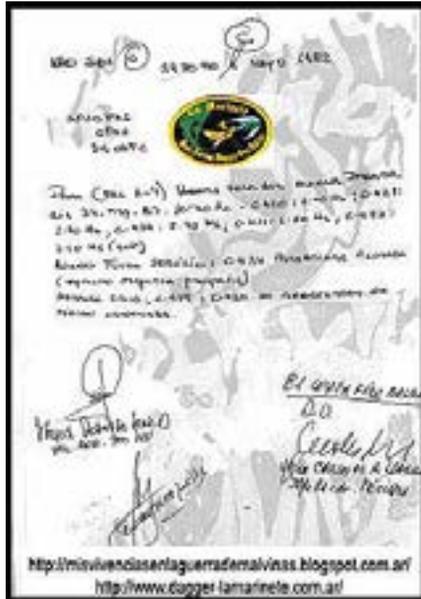
Para los pilotos, nosotros éramos el último eslabón humano cuando los liberábamos al vuelo, y los primeros en recibirlos. Se estableció un vínculo muy fuerte entre todos, uno de hermandad, más en esta situación tan dramática.

Bueno, espero se pueda comprender con mi humilde descripción lo que todos sentíamos en estos difíciles momentos.

Al realizar el parte diario del estado del material aéreo, sus novedades y la actividad desarrollada, me parecía que estaba repitiendo lo mismo que el

día 21 pasado. Todo era un calco, con la diferencia de las matrículas y de los apellidos de los pilotos.

Al final del día y al reencontrarme con mis compañeros, con solo ver sus rostros comprendía el estado anímico de todos. Poco se podía decir. Habíamos perdido el apetito; aquel día, casi nadie fue a cenar...



COPIA DEL MENSAJE DIARIO DEL ESTADO DEL MATERIAL AÉREO Y LA ACTIVIDAD DESARROLLADA... MUY DIFÍCIL DE CONFECCIONAR.

OTRO TESTIMONIO EN PRIMERA PERSONA
DE UNOS DE LOS PROTAGONISTAS
DEL ACONTECIMIENTO PRODUCIDO AQUEL DÍA
“UN DÍA PARA RECORDAR”

Relata el Brig. Gral. (R) D. Mario M. Callejo, ex Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina.



1ER TEN. MARIO CALLEJO FRENTE A UN M5 DAGGER

Leer atentamente lo que relata; en especial, sobre el trabajo de Los Magos...

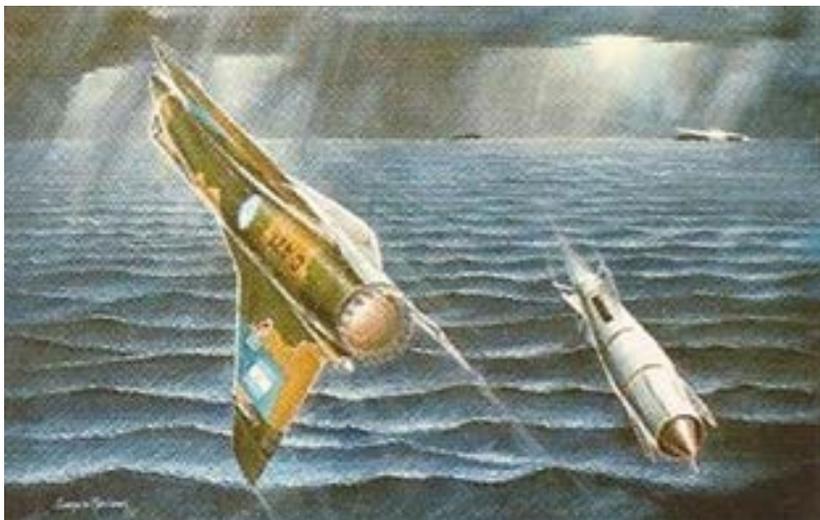
Durante el Conflicto, a los Dagger generalmente los configuraban con tres tanques suplementarios de 1300l cada uno, lo que nos daba un total de 7200l de combustible (5464 kg). Esta capacidad nos permitía volar a la ida con altitud y descender a unos 160 km, antes de llegar al blanco, hacer rasante a gran velocidad y regresar con altura. Es decir, lo que se denomina un perfil HI-LO-HI (ALTO-BAJO-ALTO).

Debemos recordar que estos aparatos no disponen de sistema de reabastecimiento en vuelo. Salíamos de San Julián hasta las islas Salvajes, que son las primeras estribaciones al noroeste de las Malvinas, y a partir de allí íbamos en vuelo rasante. Lo único que jugaba a nuestro favor era la velocidad, singular manera de eludir a las PAC (Patrullas Aéreas de Combate) inglesas, guiadas por el radar que ellos habían instalado en la isla Gran Malвина.

Ese 24 de mayo teníamos que atacar la playa de desembarco establecida en el estrecho de San Carlos. En horas del mediodía, la Sección “Plata”, compuesta por el Cap. Jorge Dellepiane (C-434), el 1er Ten. Carlos Musso (C-420) y el 1er Ten. Mario Callejo (C-421), entramos bien por el norte del Puerto San Carlos y los buques ingleses quedaban a nuestra derecha. Había muchos pertrechos sobre la playa, y alcancé a divisar una gran cantidad de tambores pintados de color anaranjado. Estimo, de combustible pero, al no ver figuras humanas, nos hizo suponer que habían sido alertados de nuestra presencia y buscaron refugio. Tenía el grado de primer teniente y formaba a la par de mi jefe de Escuadrilla, el entonces Cap. Dellepiane,

pero en un momento dado él hace una maniobra muy violenta para esquivar el fuego antiaéreo, me cruza por delante y lanzamos el ataque. Ametrallamos a lo largo de la costa y lanzamos las bombas. El fuego antiaéreo era muy pesado. Se veían las trazadoras a plena luz del día y la única vía de escape era hacia la izquierda. A Dellepiane lo pierdo por la derecha, no lo puedo seguir. Llego al mar por el norte de las Islas y diviso dos siluetas de fragatas que sabíamos que disponían de mucho fuego antiaéreo; yo no tenía armamento, de manera que intento continuar el vuelo sobre tierra, ya que allí el rastreo radárico es de menor intensidad que sobre el agua. De pronto, advierto el clásico fognazo que indica el disparo de un misil; desprendo los tres tanques suplementarios y realizó una maniobra a la derecha, lo que me permite observar que el misil Sea Dart viene hacia mí. En un momento determinado, cuando estimo que las distancias son mínimas, hago otra maniobra muy violenta a la izquierda con todas mis fuerzas para intentar eludirlo, y espero la explosión que se supone debía producirse. Son momentos de gran tensión ya que el misil, si no impacta, puede estallar por proximidad. No siento nada, hago maniobras evasivas hasta llegar a la costa malvinense, siempre a muy alta velocidad y baja altitud. Del misil, ni noticias. Siento insensibilidad en el avión y veo que estoy con la poscombustión colocada y que a ese régimen está vedada. Recién ahí escucho a mi jefe de Escuadrilla que me buscaba afanosamente; nos encontramos y, finalmente, pusimos rumbo a casa. Con la misión cumplida, llegamos a San Julián, pero solo con “el olor del combustible”. La conmoción me duró varias horas. *No puedo dejar de mencionar la enorme dedicación de los suboficiales y civiles que trabajaban en nuestros aviones y siempre recuerdo con emoción las palabras de uno de los mecánicos de vuelo, cuando al ayudarme a cerrar la cabina antes de despegar para una misión me dijo: “Señor, cuídese por favor y... ¡Cuideme el avión!”.* Esto pone de manifiesto el gran espíritu de camaradería que reinaba entre nosotros y el sentido de pertenencia con el material de vuelo en el que ellos trabajaban.

Nota: El actual Cap. (R) Carlos Musso fue el único civil que siendo piloto de Aerolíneas Argentinas, solicitó su reincorporación a la Fuerza Aérea Argentina e intervino en forma directa en los combates durante la guerra.



EL PILOTO REALIZA UNA MANIOBRA MUY VIOLENTA A LA IZQUIERDA

25 de mayo de 1982:

ANIVERSARIO DEL PRIMER GOBIERNO PATRIO

Ese día se festejaba el 172 Aniversario del Primer Gobierno Patrio. Nuestra actividad fue similar a la de días anteriores. El tiempo era muy malo; se realizaron tareas de mantenimiento y, cuando el clima lo permitió, partió el C-434 rumbo a la ciudad de Tandil, para la reparación de su parabrisas. Se ordenó realizar una formación en la plataforma de vuelo, ya que no existía una Plaza de Armas. El Com. Maiztegui se refirió a esta fecha patria y a los acontecimientos que estábamos viviendo, rogando a Dios por la protección de nuestros Héroes.

Y, para finalizar el acto, el jefe de Unidad pidió a todos los efectivos formados el juramento de rigor a la insignia Patria y reafirmarlo.

—¿JURÁIS, POR DIOS Y POR LA PATRIA, DEFENDERLA HASTA PERDER LA VIDA?

—¡SÍ, JURO!

Tenía el honor y el orgullo de hacer este juramento por primera vez (dado que no hice el Servicio Militar), por lo que mi juramento me llenó de emoción.



PERSONAL DE MANTENIMIENTO
DEL II ESCUADRÓN AEROMÓVIL DAGGER



VISTA DESDE LA TORRE DE CONTROL DE VUELO
DE LOS EFECTIVOS DE LA B.A.M. SAN JULIÁN

Posteriormente, todo el personal asistió a una misa de campaña. Esta se realizó en el refugio de campaña y la homilía fue dada por el padre Carmelo Giuliani, para orar a Dios por nuestra protección y por las pérdidas de nuestros camaradas y demás combatientes.



MISA DE CAMPAÑA BRINDADA POR EL PADRE CARMELO
EN EL REFUGIO ANTIAÉREO



AL ATARDECER DE AQUEL DÍA, RECIBIMOS LA BENDICIÓN
DEL PADRE CARMELO

Nuestro Escuadrón no realizó ninguna misión pero, para alegría de todos, los A-4B atacaron la flota inglesa Y hundieron al destructor HMS Coventry de 4200 t.

En 20 min se fue a pique... por tres bombas de 250 kg lanzadas por el 1er Ten. Mariano Velazco y otra, del Alf. Barrionuevo (Escuadrilla "Zeus"). Este destructor pertenecía a una línea de naves de última generación de

la Royal Navy. Solo fueron suficientes cuatro bombas de 250 kg para mandarlo a pique.

Como si lo relatado fuera poco, dos Escuadrillas de Caza y Ataque de la Armada que operaban desde Río Grande atacaron a la flota inglesa con dos aviones Super Étendard armados, cada uno, con misiles Exocet.

En dicho ataque, un misil impactó en el portacontenedor Atlantic Conveyor y lo hundió, además de causarle varias pérdidas humanas. Transportaba 12 helicópteros Wessex, 3 Chinook, una gran carga bélica, máquinas destinadas a la construcción de pistas de aterrizaje, vehículos aptos para todo terreno, aparatos de comunicaciones y marcadores lacéricos de objetivos, etcétera. El otro misil aparentemente se perdió en el mar.

Otras Escuadrillas de aviones A-4C y A-4B averiaron una fragata del tipo 22 Broadsword, ocasionándole grandes daños. Este fue otro gran golpe para la flota británica.

También, nos enteramos que aviones A-4B habían detectado un buque y, cuando se disponían a atacarlo, decidieron no abrir fuego, al observar una gran cruz roja en la estructura de la nave pintada totalmente de blanco. Se trataba del Buque Hospital Uganda. Nuestro proceder demuestra, a las claras, que los argentinos tenemos otro tipo de sentimientos y respeto, pues recordemos el ataque cobardemente perpetrado por la aviación y la flota pirata a nuestro Crucero General Belgrano y a otras naves pesqueras...

Ya a esta altura de los acontecimientos, en oportunidad de reunirnos e intercambiar algunas opiniones, nos dábamos cuenta de que, cada día, era más lejana la posibilidad del cese de las acciones bélicas. Todos estábamos conscientes de que este Conflicto iba a provocar pérdidas humanas y materiales. Teníamos que extremar las medidas de seguridad como también poner todos nuestros conocimientos al servicio de la Nación y de nuestros compatriotas que se encontraban en las Islas y en los mares, combatiendo al enemigo.

26 de mayo de 1982:

**GRACIAS A DIOS ESTÁN VIVOS... PERO NO TODO ES ALEGRÍA:
EL II ESCUADRÓN DAGGER TIENE SU PRIMER HÉROE**

El 26 de mayo, como todos los días, desperté y vinieron a mi mente mil preguntas sin respuestas. Lo que más me afligía, era el interrogante por la suerte corrida de nuestros compañeros pilotos. Sus imágenes me venían una y otra vez y el recuerdo de la última vez que los había visto, en la sala de pilotos. Duro, muy duro, es no encontrar respuesta ni sentido a lo que

estábamos viviendo, pero es lo que nos tocaba, y debíamos afrontarlo con la mayor valentía y fuerza. Procedí a levantarme, alistarme y dirigirme al encuentro del micro que nos trasladaba a la Base.

Los aviones habían quedado listos desde el día de ayer, pues no se había realizado ninguna misión. La orden para aquel día era configurarlos con 2 bombas de 250 kg BRP con cola frenada espoleta KAPPA III y 3 tanques de 13001 cada uno. Esto se cumplió, y quedaron alistados a las 9:00h. Pero, a las 10:00h, nos ordenaron cambiar la configuración y alistar tres aviones para las 11:30h. Cada aeronave debía estar configurada con seis bombas de 250 kg con espoleta SSQ en la cabeza de la bomba y con espoleta Mu de cola en la parte posterior de esta, colocadas en las estaciones 3, 4 y 5, y tres tanques de 13001 en las estaciones 2 y 6.



NUEVAMENTE NOS INFORMAN QUE HAY UN CAMBIO DE CONFIGURACIÓN A LA YA SOLICITADA, MANOS A LA OBRA...

El tiempo para realizar dicho cambio de configuración era escaso, ya que se debía alijar el combustible del tanque ventral, bajarlo y, después, sacar las bombas que estaban colocadas. Armar bombas con cola normal, colocar los portabombas Nafgan, que van en lugar del tanque ventral, colocar las seis bombas y armar las espoletas. Había que comprobar el perfecto funcionamiento de todo el conjunto. La tarea se efectuó en tiempo récord: para las 11:15h estaba todo listo. Al informar a Operaciones, nos ordenaron mantenernos atentos, porque cada 15 min nos actualizarían la hora de despegue. Nadie pudo ir a almorzar, así que el SP. (R) Llanos, con dos soldados, fue a la parrilla para traernos algo de comer.

A las 13:00h, nos confirmaron que había llegado una Orden Fragmentaria

y que debían partir dos aviones a las 13:30 h. Había que avisar a la cabecera 25, pues allí se encontraban los cuatro aviones alistados.



ATENTOS EN LA CABECERA 25 PORQUE HAY QUE CAMBIAR LA CONFIGURACIÓN YA MISMO



PERSONAL REALIZA LAS TAREAS QUE SE REQUIEREN PARA CUMPLIR CON LA NUEVA DIRECTIVA

A las 13:15 h, los pilotos llegaron al lugar donde estaban los aviones, realizaron la inspección previa al vuelo, comprobación que se lleva a cabo conjuntamente con el mecánico y, una vez efectuada, el piloto sube por la escalera para instalarse dentro de su cabina. El mecánico procede a ayudar con los arneses de sujeción al asiento eyectable, comprueba que todo esté correcto, y procede a quitar los pines de seguridad y al cierre de la cúpula, verificando que todo esté bien, para la puesta en marcha.



DAGGER EN PLENO PROCESO DE VERIFICACIÓN
DE LA AERONAVE: SE PROCEDE A SU PUESTA EN MARCHA

El piloto, a través del procedimiento clásico establecido, realiza la señal con el levantamiento de su mano derecha y con el dedo pulgar hacia arriba, a la vez que da la orden al mecánico del inicio del procedimiento de puesta en marcha, haciendo girar su mano. De esta forma, el personal de tierra procede a la apertura de las válvulas de los tubos de aire comprimido para la puesta en marcha del motor.

Los motores se pusieron en marcha con su ensordecedor ruido, se aumentaron las RPM para la prueba de frenos, se realizó la comprobación de trasvase y estanqueidad de los tanques de combustible y todo funcionaba perfectamente. El mecánico se lo indicó a los piloto levantando sus pulgares hacia arriba. Estos soltaron frenos y, a las 13:30h, colocaron postcombustión y partieron saludados por todos nosotros.



DAGGER EN PLENA CARRERA DE DESPEGUE
CON EL OBJETIVO DE ATACAR LA FLOTA INGLESA

Ellos eran el Cap. Dimeglio (C-420) y el Ten. Aguirre Faget (C-416). Era

la primera vez que no quedaba conformado el famoso trío, pues faltaba el 1er Ten. Román. Ellos reunían compañerismo, coraje, dotes de excelentes pilotos y una gran suerte que los acompañaba. Personalmente, cuando salía este trío, tenía una sensación de seguridad en cuanto a su regreso y, a pesar de que aquel día faltaba uno, seguía sintiendo lo mismo.

Así fue como, a las 15:30h, brillaron las luces de sus faros de aterrizaje. Parecían enviar un mensaje: “aquí estamos de nuevo, camaradas, misión cumplida”. Aterrizaron y los recibimos con alegría y cariño. Habían atacado posiciones inglesas en las Islas Malvinas, lanzando todas sus bombas. Con relación a este tema, cuando llegan los aviones, los armeros se dirigen presurosamente debajo del fuselaje para sacar los alambres, que quedan colgados de los portabombas. Son los seguros de espoleta y es el trofeo dado al piloto como testimonio de su lanzamiento. La misión resultó un éxito, provocando graves daños a las tropas de desembarco británicas.



PILOTOS REGRESAN DE SU MISIÓN
Y SON RECIBIDOS CON MUCHA ALGARABÍA

En pleno festejo de esta misión, se nos informó que, de los tres pilotos desaparecidos el día 24 pasado, el My. Puga y el Cap. Díaz lograron eyectarse y se encontraban con vida. Lamentablemente, no fue así para el Ten. Carlos Julio Castillo. Este había fallecido al ser destruido su avión. Era nuestro primer piloto muerto y nuestro Héroe por siempre...



OTRO INTEGRANTE DE LA VI BRIGADA AÉREA
ENTREGA SU VIDA Y SE CONVIERTE EN HÉROE,
NUESTRO QUERIDO “NEGRO” CASTILLO

El querido “Negro”, como todos lo llamábamos, estará para siempre en nuestro recuerdo. Él dio su vida por las Malvinas como tantos otros. ¿Valdrá la pena esta entrega? Solo el tiempo y Dios lo dirán...

A las 18:00h, arribó un Guaraní G-II con una “carga” muy valiosa para nuestro Escuadrón: el My. Piuma, con muchas lesiones, especialmente en uno de sus ojos, el Cap. Donadille, con dificultades para caminar, el Cap. Díaz, con un brazo enyesado y lesiones en la columna vertebral, el 1er Ten. Luna, también con un brazo enyesado y con el tobillo derecho y el hombro quebrados, el 1er Ten. Senn, que aparentemente se encontraba en mejores condiciones.

Los recibimos con mucho afecto. Todos ellos habían sido derribados en combate y, hasta aquel día, desconocíamos su suerte. Dios había escuchado nuestros ruegos por ellos. Recuperarlos era muy valioso para levantar el ánimo de los demás pilotos y el de todo el personal, ya que de los seis pilotos derribados del II Escuadrón Aeromóvil de San Julián, solo uno había fallecido.



EL 1ER TEN. LUNA CON UN BRAZO ENYESADO
Y CON EL TOBILLO DERECHO Y EL HOMBRO QUEBRADO



OTRO DE LOS RECUPERADOS,
EL MAYOR PIUMA, RELATA SU EYECCIÓN

Creo que todo el personal de mantenimiento, a pesar de la triste noticia por la pérdida del Negro Castillo, teníamos una sensación de alivio porque, si bien nunca dudábamos de nuestra capacidad y profesionalismo, no sabíamos qué había pasado con esos aviones y sus pilotos. Supimos finalmente que ninguna complicación fue por problemas técnicos o de mantenimiento: todo funcionó a la perfección. De hecho, estos cinco pilotos recuperados lo confirman y agradecen porque pudieron salvarse gracias a la eyección. Castillo no tuvo esa posibilidad, ya que fue derribado por un misil y su avión se destruyó en el aire.

El Parte de este día fue muy especial; se mezclaron sentimientos de alegría y de tristeza al escribir sobre la recuperación de los cinco pilotos y la confirmación de la muerte del Ten. Castillo. ¡Qué difícil es comprender una guerra!

Recibí una encomienda con cartas de mis familiares, alentándonos y mandándome comestibles (alfajores, chocolates, salamines). Reconozco que leer las cartas me causaba angustia y que si bien, generalmente, suelo reprimir mis sentimientos, aquel día, cuando abrí la carta de mi señora y encontré una foto de mi hija Romina y un casete con su vocecita, terminé mi valentía y un nudo en la garganta no me dejaba tragar. La extrañaba muchísimo.

Sin embargo, era consciente de que, si me encontraba allí, era porque mi país me necesitaba y hoy estoy orgulloso de haber sido parte de esta página de nuestra historia.

27 de mayo de 1982:

POR FIN DESCANSO

Fue uno de los pocos días que permanecimos durmiendo más tiempo ya que la meteorología estaba bajo mínimo y se producían chaparrones y fuertes ráfagas de viento, que impedían las operaciones aéreas. Salvo unos pocos que tuvieron que ir a la Base a custodiar los aviones y a realizar alguna tarea que había quedado pendiente, los que nos quedamos aprovechamos para descansar.



NUUEVAMENTE LA MALA METEOROLOGÍA IMPIDE LA ACTIVIDAD AÉREA

Luego, fuimos casi todos a la agencia telefónica Entel para llamar a nuestros familiares. Quería comunicarme especialmente con mi madre, pues

era su cumpleaños. Las llamadas las cobraban en efectivo y a un valor inferior del 50% real, pero igualmente resultaba costoso, porque diariamente recibíamos 4 millones de Pesos Ley de viático.

Para hacer una comparación, salir a comer a un pequeño restaurante que existía en el pueblito, El Chilécito, costaba por persona 6,5 millones. Como es de suponer, vivíamos en una austeridad total y restringíamos al máximo los gastos. Para realizar una llamada telefónica, teníamos que juntar dos días de viático. No obstante, todos entendíamos perfectamente esta situación, pues era necesario mucho dinero para comprar víveres y armamento. También aprovechamos aquel día para lavar algo de ropa. Dentro del gimnasio, se colocaron unos improvisados tendedores. Parecían telarañas por la cantidad de sogas.

Después de ir a almorzar, como el tiempo seguía horrible, con lluvias y fuertes ráfagas, algunos dormimos siesta y otros jugaron a las cartas.

Ya estábamos acostumbrados a dormir pocas horas, 5 a 6 h diarias. A eso de las 16:30 h, realizamos un partido de fútbol. Corrimos todos los catres y dejamos libre la cancha de papi que está marcada.

El encuentro fue entre Dagger y A-4C. Este se debió suspender rápidamente por la violencia del juego. Parecía que todos queríamos descargar nerviosismo y tensiones acumuladas contra el otro. De ambos lados pasó lo mismo; fue una lástima... pero sucedió.

A las 19:30 h, me trasladé a la Base a sacar el Parte Diario de Guerra y el estado del material aéreo. Fue muy corto ya que no habíamos tenido actividad. Según la gente de la Sala de Meteorología, mañana mejorará el clima. Fuimos a cenar a la parrilla municipal, el gran menú no era otra cosa que el habitual loco. Luego, antes de acostarme, actualicé mis escritos diarios.

28 de mayo de 1982:

SI NO ES AQUÍ, ES ALLÁ

Realmente tuvo razón la gente de Meteorología, ya que el tiempo mejoró. Nos despertamos a las 6:00 h y partimos a desayunar y a las 6:45 h. Llegamos a la Base; cada uno nos dirigimos a nuestros respectivos lugares de tareas. Se podía percibir el cambio de ánimo. Aparecieron los chistes y cuentos, como alguna cargada en el trayecto en micro. Cambio que se produjo por la aparición de los pilotos: eso nos hizo recuperar el buen humor. Todos trabajábamos con mucha ansiedad.

Se nos ordenó alistar cuatro aviones para las 10:30 h. Cada uno con la siguiente configuración: tres tanques de 1300 l y dos bombas de 250 kg

BRP espoleta KAPPA III E. También se dispuso preparar ocho bombas de 250 kg BR con SSQ con Mu de Cola, por si existía una orden de cambio de configuración a última hora. Recordemos que los aviones se encontraban configurados después de la misión del pasado 26 con dos tanques de 13001 y los portabombas Nafgan. Se tuvieron que bajar, colocar los portatanques ventral y montarlos. Todo quedó listo a la hora prevista pero nos informaron que, a pesar del buen tiempo que existía en el continente, en la Isla estaba bajo mínimo para las operaciones aéreas.



LA METEOROLOGÍA MEJORÓ EN EL CONTINENTE PATAGÓNICO,
PERO NO ASÍ SOBRE LAS ISLAS Y SUS ALREDEDORES

A las 13:00h, llegaron de Tandil dos aviones: el C-412 con una novedad de VHF y el C-415 que pernoctaría aquí y al día siguiente partiría a Río Grande. Estos aviones habían sufrido la rotura de sus parabrisas en la misión realizada el pasado 21 de mayo.

Así transcurrió el día, sin desarrollarse ninguna misión. Parecía que Dios no quería que nuestros aviones combatieran. Si no era aquí la mala situación meteorológica, era allá.

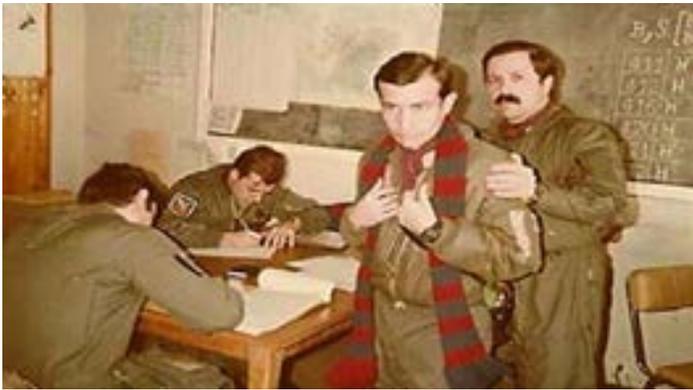
29 de mayo de 1982:

EL ESCUADRÓN DAGGER DE RÍO GRANDE TIENE OTRO HÉROE Y NOSOTROS, MUCHA SUERTE

El comienzo del día no varió en nada. Cada uno estaba dedicado a sus tareas. Como todos los días, lo primero que debía hacer era comunicarme

con el Departamento Operaciones para averiguar si tenían algo previsto para nuestro Sistema de Armas.

La primera orden fue alistar tres aviones para las 10:30h, con configuración de tres tanques de 1300l y dos bombas de 250 kg BR con espoleta SSQ y Mu de cola, además de carga completa de munición en los cañones Deffa de 30 mm. Los aviones estuvieron listos para las 9:30h. Pasé el dato a Operaciones y, luego, fui a la Sala de Pilotos para actualizar la pizarra. Allí me indicaron que la próxima misión sería llevada a cabo por la famosa escuadrilla formada por el Cap. Dimeglio, el 1er Ten. Román y el Ten. Aguirre Faget, quienes integraban la escuadrilla famosa... “Torno”).



FOTOGRAFÍA DE LA SALA DE PILOTOS: EN PRIMER PLANO, 1ER TEN. ROMÁN; DETRÁS, EL CAP. DIMEGLIO; SENTADOS DE ESPALDA, EL 1ER TEN. CALLEJO Y EL TEN. VALENTE

El trato de todos ellos siempre fue muy cordial, máxime, teniendo en cuenta el momento tan especial y particular. A pesar de ello, siempre fui tratado y recibido con la mejor predisposición al diálogo; siempre me brindaron los datos que me eran requeridos del Departamento Operaciones para proseguir con el desarrollo de la Orden Fragmentaria y saber quiénes serían los pilotos designados.

A las 10:00h, nos confirmaron que partirían a las 10:30. Los pilotos fueron llegando a sus aviones y, una vez realizada la inspección previa al vuelo, abordaron las aeronaves. Mantuvieron con los mecánicos su diálogo por medio de señas. Uno a uno, fueron poniendo en marcha las aeronaves y, a las 10:25h, los tres se dirigieron hacia la cabecera de pista: C-416: Ten. Aguirre Faget, C-420: Cap. Dimeglio y C-421: 1er Ten. Román.



AVIONES DAGGER EN LA CABECERA 07
YA CASI LISTOS PARA SU PARTIDA

El avión del Ten. Aguirre Faget presentó una falla en el sistema de oxígeno de cabina y no pudo partir. Los otros dos decolaron sin novedad con rumbo a las Islas Malvinas. A los 20 min de su partida, me informaron de Operaciones que se les había ordenado regresar y que avisara a la cabecera de pista, para que los mecánicos estuvieran atentos a su regreso.



ARRIBO DE LOS DOS DAGGER

Inmediatamente luego de recibirlos, se comenzó con su recuperación y alistamiento para una próxima misión.

Esta fue abortada por la gran cantidad de PAC (Patrullas Aéreas de Combate) de aviones Sea Harrier que se encontraban en el espacio aéreo de Malvinas.



AVIÓN C-415 PARTE PARA SUMARSE A LA DOTACIÓN DEL I ESCUADRÓN DAGGER EN LA B.A.M. RÍO GRANDE

A las 12:40h, recibí la orden de Operaciones de alistar cinco aviones para las 13:30h, con la misma configuración que la misión ordenada a la mañana. Había que preparar todo en menos de una hora, lo que significaba un reto. No nos podíamos trasladar a almorzar. Nuevamente, el tío Llanos con un par de soldados se dedicó a conseguir comida y distribuirla entre todos. Nadie quedó sin comer. El SP. Llanos era nuestro Ángel de la Guarda.

A las 13:25h, los aviones se encontraban listos. Cuando pasé la información a Operaciones, me expresaron su admiración por todo el personal, quienes demostraban su profesionalismo y dedicación sin destajo a las tareas de mantenimiento, destacando el buen funcionamiento del grupo, que permitía que nunca se postergara o anulase alguna misión por falta de material o por demora en su alistamiento. Luego, me dirigí a la Sala de Pilotos para actualizar la pizarra, y me dieron esta formación:

C-412 Ten. Aguirre Faget, C-434 1er Ten. Román, C-416 Cap. L. Demierre, C-420 Ten. Callejo y C-421 Cap. Dellepiane.

Como es de apreciar, el dúo vuelve a salir (Aguirre Faget, Román). ¡Cuántas misiones ya llevaban juntos! A las 13:30h, llegaron los pilotos a sus respectivas aeronaves, con esta distribución:

En la cabecera 25: el C-416, C-420 y C-421.

En la cabecera 07: el C-432 y C-412.

Una a una, las aeronaves se pusieron en marcha, para luego dirigirse a la cabecera 25 de donde partirían.



DAGGER APRESTO PARA SU PUESTA
EN MARCHA Y POSTERIOR PARTIDA



DESPEGUE RUMBO A LAS ISLAS

A las 13:46h, decolaron con el estruendoso rugir de sus motores Atar a pleno y con postcombustión, hasta que se fue atenuando, al alejarse y perderse de vista. A partir de ese momento, volvíamos a vivir la angustiosa espera... Algunos aprovechamos el tiempo para recuperar calorías, escribir unas líneas o escuchar radio para enterarnos de cómo el resto del mundo tomaba este Conflicto. A las 15:20h, sonó el teléfono de campaña. Era de la Torre de Control informando que un avión Dagger venía en emergencia. A la vez, escuché sonar la alarma de accidente aéreo. Avisé a la plataforma de vuelo, para que se dirigieran con el carro de intervención rápida al borde de la pista. Este carro tiene todos los elementos necesarios

para socorrer y atender un avión que tenga un accidente en la pista. Corriendo con el My. Rodeyro, salimos a la plataforma con un radio portátil para seguir comunicados con las cabeceras y los respectivos Puestos Comando. El 1er Ten. Posadas subió al vehículo de traslado del carro para supervisar las tareas. También concurrió una ambulancia con cuerpo de enfermeros y médicos, por si era necesaria su intervención. Además, el camión de incendio. Todos, con las miradas hacia lo más alto del cielo.



NOS AVISAN QUE YA REGRESAN; TODOS ATENTOS AL CIELO
HASTA QUE ALGUIEN GRITA: ¡ALLÁ VIENEN!

De repente, uno dio la voz de alarma: ¡Allá vienen! Pudimos divisar cuatro lucecitas: ¿dónde estaba la quinta? Venía más abajo... Seguramente, ese era el que estaba en emergencia. Los cuatro aviones que lo precedían aterrizaron sin novedad. Rápidamente, despejaron la pista. El personal no se volcaba a recibirlos como anteriormente lo habían hecho al llegar de una misión; permanecían a un costado observando al avión que se aproximaba. Era el C-421 pilotado por el Cap. Dellepiane, que se balanceaba de un lado a otro. Parecía que no iba a poder centrarse sobre el eje de la pista y, cuando ya se temía que se estrellara contra el suelo, alcanzó a tocar la pista y continuar su loca carrera. Pudimos observar en la parte inferior del avión un chisporroteo y pequeñas lenguas de fuego de un tanque suplementario que pendía semiagarrado del portatanque, al desgastarse el material de construcción contra la pista.

Gracias a Dios, se extinguió el fuego y el chisporroteo, cuando el avión se detuvo en el otro extremo de la pista. Otra vez, Dios estaba de nuestra

parte. Solo había sido un gran susto. Lo que sucedió fue que, al eyectar los tanques auxiliares para facilitar su escape, uno de ellos quedó enganchado por falla en el sistema de eyección. Se trabó el impulsor del tanque que permite su expulsión. Este sistema es accionado por el piloto a través de un botón de eyección que, al accionarlo, lo libera y permite que el tanque quede suelto. Pero, en este caso, no fue así... Esta formación atacó a la flota inglesa en la zona de San Carlos.



TOMA FOTOGRÁFICA DE LA CINEAMETRALLADORA:
ATAQUE DE UN DAGGER A UNA NAVE INGLESA

Lanzaron sus cargas explosivas sobre esta, sin poder comprobar qué blancos habían atacado, pero sí se sabía a ciencia cierta que sus bombas habían caído sobre barcos enemigos.

Las noticias radiales indicaban que el buque portacontenedor Atlantic Conveyor se hundió y, de ese modo, desapareció de la superficie, para descansar en el fondo del mar, con las marcas dejadas por los aviones argentinos.



LUEGO DE HABER SIDO ATACADO POR LA AVIACIÓN ARGENTINA, EL BUQUE PORTACONTENEDOR ATLANTIC CONVEYOR SE HUNDIÓ

También, con gran tristeza, nos hizo saber el My. Rodeyro que el Escuadrón Dagger de Río Grande sufría otra pérdida, el Ten. Juan Domingo Bernhardt, derribado por la artillería británica de un buque. No se observó eyección del piloto, según lo informado por los restantes integrantes de la Escuadrilla, y se lo dio por fallecido en combate.



OTRO INTEGRANTE DE LA VI BRIGADA AÉREA DA SU VIDA Y SE CONVIERTE EN HÉROE, 1ER TEN. JUAN DOMINGO BERNHARDT

A las 16:00 h, llegó desde Tandil el C-401 con una novedad de hidráulica. Rápidamente, el personal de mantenimiento se abocó a su recuperación y, a las 17:30 h, conjuntamente con el C-415, partieron rumbo a Río Grande. Así transcurrió ese día para nuestro Escuadrón, con mucha suerte, pues regresaron todos y Dios no permitió que ocurriera un accidente. Pero, desgraciadamente, no sucedió así en el otro Escuadrón. ¡Cuánto más tendríamos que sufrir; cuánto más duraría esta guerra! ¡Solo Dios lo sabía! Le rezábamos para que terminase pronto, de una vez, ganásemos o perdiéramos, pero no deseábamos más víctimas de este conflicto. ¿Qué cosa esperaban nuestros gobernantes y diplomáticos para detener todo esto? ¿O sería que estaban tan lejos que no tenían sensibilidad ante estas pérdidas humanas?

30 de mayo de 1982:

GLORIOSO DÍA PARA LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

Como todos los días, nos levantamos muy temprano, desayunamos y nos trasladamos a la Base. Al llegar a la Sala de Situación, ya se encontraba la gente de A-4C. Estaban preparando los listados de material y personal para trasladar a la Base de Río Grande. Habían estado durante toda la tarde anterior y parte de la noche alistando cinco aviones que partirían a las 21:00 h para participar de una misión muy importante. Del Departamento Operaciones, nos informaron que, por el momento, no se preveía ninguna misión para el Escuadrón Dagger. A las 10:00 h, partió un C-130 con el personal de mantenimiento y con material para apoyar la operación de los A-4C. La actividad era de relativa calma; alguna que otra tarea de verificación y comprobación, pues los aviones disponibles se encontraban en servicio. Nos turnamos en dos grupos para ir a la parrilla municipal a almorzar. Luego, al regresar, muchos se dedicaron a escuchar radio, jugar a las cartas o bien escribir a algún ser querido. Por mi parte, me entregué a clasificar la documentación y a guardarla en sobres.



AVIONES IA-58 PUCARÁ EN LA B.A.M. SAN JULIÁN
REALIZAN UNA ESCALA TÉCNICA



AVIONES A-4C DECOLANDO RUMBO A CUMPLIR UNA MISIÓN

Posteriormente, me dirigí a la Sala de Pilotos para conversar con ellos. Eran muy cordiales, a pesar del estado de tensión al que estaban sometidos. Recordemos que, en cada misión, se jugaban la vida. Ante mi consulta sobre qué se siente cuando se avista un blanco naval enemigo y este descarga toda su artillería contra ellos, me respondieron que era una sensación indescriptible. No tenían tiempo para pensar sino que se concentraban en los controles del avión, en programar el panel de armamento y mira de disparo y, por supuesto, en rogar a Dios no ser alcanzados y tratar, al mismo tiempo, de penetrar en ese infierno, descargar la munición de los cañones DEFA y, si era posible, llegar sobre el buque y soltar las bombas para luego fugar.

En cada cabecera, teníamos tres aviones con la configuración base de toda misión: tres tanques de 1300l, los portabombas colocados a la espera de sujetar las bombas de 250 kg. Estas se encontraban armadas sin colocársele sus espoletas por precaución y hasta tanto no se confirmara una misión y la configuración definitiva.

Cabecera 07: C-411, C-412 y C-432.

Cabecera 25: C-416, C-420 y C-421.



POR LAS BAJAS TEMPERATURAS Y AL ESTAR A LA INTEMPERIE,
SE ORDENA LA PUESTA EN MARCHA
Y LA COMPROBACIÓN DE ESTADO DE LOS DAGGER

El My. Rodeyro ordenó poner en marcha los aviones para verificar su funcionamiento ya que, al encontrarse sus estructuras a la intemperie en un clima tan frío, se formaba una capa de hielo muy perjudicial que congelaba todos los circuitos hidráulicos y de combustible. Por esta razón, se decidió que diariamente se realizaría una puesta en marcha, para hacer trabajar todos los sistemas y, de esta forma, facilitar el mantenimiento.

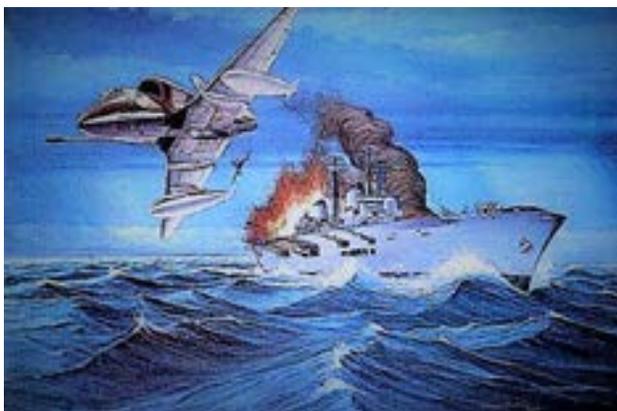
A las 16:30h, llegaron a la Sala de Situación el Com. Aguirre y el Vcom. Llabrés, jefes del Personal de Mantenimiento de A-4C, y nos informaron que cuatro de los cinco aviones que aquella noche se habían dirigido hacia Río Grande, habían participado conjuntamente con dos Super Étendard de la Marina en una misión de ataque a la flota inglesa muy importante.

El objetivo, al que se le provocó graves daños, era el Portaviones Invincible.

A las 17:15h, el Com. Maiztegui, jefe de la Base, convocó a una formación para comunicar esta noticia, que fue recibida con gran alegría. Pero también teníamos incertidumbre ante la suerte corrida por dos pilotos de A-4C, derribados por la artillería de defensa de la flota inglesa, según nos habían informado anteriormente.

también habían descargado cuatro bombas de 250 kg contra el portaviones. En esta misión fueron derribados el 1er Ten. José Vázquez y el Ten. Omar Castillo.

Se vivió un momento dramático, cuando el hermano del 1er Ten. Vázquez (personal civil de la FAA desplegado, que integraba el escuadrón A4-C) se enteró de su desaparición. Fue terrible. Decidieron enviarlo de regreso a Mendoza. ¡Pobre muchacho, cómo sufría! Él era plegador de los paracaídas de los A-4C. Cada vez que su hermano partía en una misión, se encargaba de limpiarle bien la cúpula del avión y lo ayudaba a atarse.



OTRA ILUSTRACIÓN DE EXEQUIEL MARTÍNEZ
SOBRE EL ATAQUE AL PORTAAVIONES

Los pilotos que sobrevivieron a este ataque fueron el 1er Ten. Ernesto Ureta y el Alf. Gerardo Isaac, grabando con letras de oro sus nombres en el historial de nuestra Fuerza Aérea. Así también pasaron a la inmortalidad el 1er Ten. Vázquez y el Ten. Castillo. El My. Puga explicó su odisea para alcanzar la costa de Malvinas ya que, luego de eyectarse tras el impacto de un misil enemigo, había caído sobre el mar muy lejos y permanecido en las aguas aproximadamente cinco horas pero, gracias a Dios, había podido sobrevivir.

Dada la importancia de esta Misión de Ataque al portaviones, se detallan los antecedentes de su planificación y posterior ejecución.

La Fuerza Aérea Argentina y su Comando Aéreo Estratégico emitieron, el 22 de mayo 1982, una Directiva, complementaria al Plan de Operaciones de Mantenimiento de la Soberanía de las Islas Malvinas.

Por medio de esta, se ordenó la planificación de una operación aérea para destruir el o los portaviones británicos, utilizando los medios aéreos

propios de la Fuerza Aérea y los aviones Super Étendard de la Armada. Se desconocía con precisión cuál era la posición del o de los portaviones. La tarea era destruir un portaviones británico en el Atlántico Sur. Estableciéndose algunos criterios de elaboración de los modos de acción, se prevenirían las operaciones con la totalidad de aviones Super Étendard configurados con Misiles Exocet; con los reabastecimientos en vuelo necesarios, despegando desde el continente y su recuperación, aterrizaje en el continente, aterrizaje en Puerto Argentino o eyección sobre las Islas Malvinas. Estos serían apoyados con la totalidad de los aviones disponibles de la Fuerza Aérea. Se coordinaría con la Artillería Antiaérea propia, a fin de asegurar la operación.

Posibles modos de acción:

“Determinar la probable ubicación de los portaviones mediante detección por parte del CIC (Centro de Información y Control) MLV (Malvinas) en caso de que estos estén aproximándose a las Islas.

Detección, seguimiento y análisis de las incursiones de los aviones S. Harrier sobre las Islas, deduciendo por tiempo de vuelo y radio de acción, la ubicación del portaviones. En caso de existir buena condición meteorológica, con aviones MK 62 (Canberra), volando a más de 45 000 pies, configurado con una o dos bombas y equipado con prismáticos adecuados.

En iguales condiciones, con aviones Boeing 707, volando a 42 000 pies (14 000 m). Con aviones Neptuno, Tracker y Bandeirante, operando desde el continente a las Islas. Mediante información provista de fuentes externas. Una vez determinada la correcta ubicación del portaviones, simular ataque a las fuerzas de desembarco enemigo y los buques de apoyo con aviones M III (Mirage) y MV (Dagger) configurados para caza libre, a efectos de distraer sobre las Islas la mayor cantidad de aviones Harrier. Simultáneamente, con aviones IA 58 (Pucará), atacar los objetivos que apoyen la defensa de las Fuerzas propias de las Islas.

Si la aproximación al portaviones de los aviones Super Étendard se realiza desde el sector suroeste, efectuar operaciones de distracción desde el sector noroeste, anticipando lo necesario para que dificulten la detención de los Super Étendard. Por el mismo sector de diversión y con un ángulo de aproximación divergente en más de cincuenta grados hacia el este, se hará el ataque con los aviones MK 62, lanzando bombas desde 42 000 pies de altura sobre la zona del portaviones. Realizar el ataque al portaviones simultáneamente con aviones Super Étendard, A-4B y A-4C, con reabastecimiento en vuelo.

Los aviones Super Étendard efectuarán el lanzamiento de los misiles Exocet, según normas y procedimientos establecidos. Serán acompañados, hasta ese momento, por los aviones A-4B y A-4C, los cuales continuarán la aproximación y el ataque que consolide la destrucción del objetivo material. Es de suma importancia estudiar la posibilidad de efectuar un reconocimiento aerofotográfico sobre el portaviones atacado, para confirmar que se haya logrado el efecto deseado. Para lo cual el Nivel Estratégico Militar ordenará la asignación a la FAS (Fuerza Aérea Sur) de los aviones Super Étendard necesarios para concretar la tarea.

De determinarse la necesidad de utilizar aviones B-707, el CAE (Comando Aéreo Estratégico) ordenará sean afectados a la FAS”.



BOEING 707 DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA



AVIÓN HÉRCULES C-130 TC-68 ALISTADO Y CONFIGURADO
COMO AVIÓN BOMBARDERO

La Fuerza Aérea ponía todos sus medios para tratar de atacar la flota inglesa. Es increíble pero cierto que a un avión Hércules C-130, una mole cuatrimotor y netamente de transporte de carga, se le haya colocado dos portabombas y, con una mira adaptada de Pucará, atacara un petrolero (probablemente el British Wye) dejándolo fuera de combate. El ataque fue realizado a gran altura, pues la configuración de este C-130 así lo requería. Imaginábamos a nuestros compatriotas gritando ¡viva la Patria! en todos los rincones del país.

Aunque los británicos enseguida salieron al cruce, tanto por los medios radiales como televisivos, informando que los aviones argentinos Super Étendard y los Skyhawk A-4C habían atacado la flota agrupada alrededor del Invencible, lanzando un misil Exocet AM-39, pero que los señuelos habían permitido desviar su trayectoria, resultando intacto el portaviones. Nosotros sabíamos que se trataba de una mentira: los relatos de los dos pilotos sobrevivientes lo confirmaron. La narración fue desgarradora, detallaron los pormenores de la misión y, además, la forma en que cayeron sus compañeros. Tenían sus ojos hinchados de llorar por la pérdida de sus camaradas... ¡Cómo no creerles! Aprovechando el avión que trasladaba al Brig. Crespo y a las otras autoridades, regresaron a Tandil el Vcom. Sapolsky, por razones de enfermedad (en su reemplazo llegó el Vcom. Villar), y el 1er Ten. Posadas, que se encontraba desde el 5 de abril, mereciendo un reencuentro con sus familiares.

El My. Rodeyro quedó como único oficial de Mantenimiento. Así concluyó este día tan glorioso para nuestra Fuerza Aérea y para la Nación.

Informe completo, relato de las diversas versiones británicas y de los pilotos argentinos.

Portaviones liviano (R-05) HMS Invencible. Portaviones liviano, 19810t; 1000 tripulantes; velocidad máxima 28 nudos. Armamento: 2 disparadores Sea Dart SAM; 8 Sea Harriers (a las Islas fue con 9); 15 Sea King. Arribó a las Islas el día 25 de abril. Se desconoce si fue tocado por la Aviación Argentina. El 30 de mayo, se lanza un Exocet desde un avión Super Étendard (Sue) de la ARA que, por las fotos, parece no haber impactado y tampoco hay rastros de bombas de los 2 pilotos sobrevivientes de la FAA.

I- Introducción: El día 30 de mayo de 1982 quedará en la historia de la aviación mundial, al realizarse la misión más riesgosa y audaz, considerada la más significativa en su tipo desde la Segunda Guerra Mundial. Muchas

versiones se han escrito sobre qué es lo que ha ocurrido con el Portaviones Invencible, la veracidad de su ataque y su posible hundimiento.

La Fuerza Aérea Argentina asegura que el buque fue atacado y dañado severamente. Sin embargo, Gran Bretaña aún no ha reconocido dicho ataque, e intenta demostrarlo con diversos testimonios que no concuerdan entre sí.

Por otra parte, existe un testimonio que tampoco resulta muy esclarecedor: el de los pilotos. A continuación, podrán leer como se desarrolló el ataque y, más adelante, las diferentes versiones inglesas. El relato a continuación refleja el testimonio de los dos pilotos sobrevivientes y el de los pilotos de los Sue (Super Étendard).

II- La “Operación Invencible”: el 29 de mayo de 1982, la II Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque recibió la orden de preparar una misión de ataque a un blanco que estaba ubicado a 80 millas al este de Malvinas, exactamente en el radial 090°. Se pensaba que allí se encontraba el “Invencible”.

Luego del hundimiento del “Atlantic Conveyor”, quedaba solo un Exocet AM-39. La oportunidad, esta vez, era para la pareja formada por el CC. Alejandro Francisco y el TN. Luis Collavino.

Un compromiso de carácter operativo no les permitía a los británicos alejar los portaviones más allá de las 100 millas de las zonas de combate, debido a que el radio de acción del Harrier (incluida las maniobras en el aire) no superaba esa distancia. Ellos necesitaban aviones que despegaran, volaran hacia el objetivo, estuvieran en el aire durante un tiempo y regresaran, pues era imprescindible tener “presencia en el aire”.

Durante la mañana del día 29, Francisco y Collavino, con la ayuda del resto de la Escuadrilla se dedicaron a ultimar algunos detalles de la misión. En primer lugar, se determinó el horario y, teniendo en cuenta que, hasta ese momento, los Super Étendard habían operado siempre, en la última hora de la tarde, se buscaría una hora atípica, preferentemente a la mañana o, a más tardar, al mediodía. En segundo lugar, para poder hacer un arco y alcanzar el blanco por el este, cosa totalmente improbable desde la lógica, tendrían que realizar un doble reaprovisionamiento en vuelo. Si en la segunda oportunidad surgían inconvenientes, los aviones podrían regresar a su base, pero sin cumplir la misión. No iba a ser la primera vez que aparecieran problemas en la maniobra del reaprovisionamiento; existen muchas variables que hacen que el método no siempre sea seguro. Además, la misión obligaba a que los aviones tanques se desplazaran muy hacia el este, con todos los riesgos

que ello implicaba. Para evitar la detección de los Hércules, por parte de algún piquete enemigo que diera la alarma, ante la evidencia del reaprovisionamiento, de una misión por el sudeste, se solicitó que los tanques no realizaran una ruta directa desde Río Gallegos hasta el punto de encuentro con los Super Étendard, sino que se pegaran al continente y siguieran la misma ruta, de los aviones atacantes.

Al mediodía, todo estaba listo. En cuanto recibieran la confirmación de la hora de los encuentros con los Hércules, despegarían.

En la Sala de prevuelo, Francisco y Collavino esperaban el momento de la partida. Pero, por razones de tiempo, la misión fue suspendida, ya que se trataba de un ataque sumamente complejo, que implicaba una coordinación muy detallada, a las que había que dedicarles su tiempo. Tendrían que compatibilizar perfiles de vuelo de aviones diferentes y, además, disponer de otro avión tanque para el doble reaprovisionamiento.

A partir de ese momento, los pilotos comenzaron a ajustar una serie de detalles, considerando que, al vuelo, se sumarían los cuatro cazabombarderos A-4C “Skyhawk” de la Fuerza Aérea. El encuentro se realizaría al día siguiente.

Durante una reunión, que se había realizado en la mañana del día 29, en San Julián, el comandante del Escuadrón de los A-4C de la Fuerza Aérea reunió en su despacho, a todos los jefes de Escuadrillas, para hacerles conocer la misión contra el portaviones británico.

Los cuatro aviones, luego del lanzamiento del Exocet por parte de uno de los Super Étendard, continuarían para pasar sobre el blanco y bombardearlo, tratando de penetrar la barrera defensiva que siempre forman los buques que protegen los portaviones. Una barrera que, generalmente, es muy difícil de atravesar. Por ello, el riesgo que corrían era altísimo. Más aún, porque el ataque se realizaría en aguas abiertas, donde la capacidad de detección por parte del enemigo era total y anticipada, para que sus sistemas de armas tuviesen tiempo de reaccionar con eficiencia.

Cuando el comandante finalizó la exposición, hizo un breve silencio y, sin poder ocultar su aflicción, preguntó: —¿Quiénes desean voluntariamente formar parte en el ataque?

Un nuevo silencio envolvió a los presentes...

—Señor, solicito autorización para participar.

—Dijo el 1er Ten. Ernesto Rubén Ureta, que se había puesto de pie. Casi en el mismo tiempo se levantó el 1er Ten. José Vázquez.

—Señor, yo también quiero ir.

—Bien, respondió el comandante, ustedes designarán a los otros dos pilotos.

Así lo hicieron. Entre los restantes oficiales del escuadrón eligieron al 1er Ten. Omar Jesús Castillo y al Alf. Gerardo Guillermo Isaac. El domingo 30 amaneció como era habitual en Río Grande: nublado, muy frío y con escarcha por todos lados.

La Sala de prevuelo, desde muy temprano, registraba una intensa actividad. Francisco, Collavino y, prácticamente, todos los demás integrantes de la Escuadrilla, se reunieron con los pilotos de Fuerza Aérea que participarían de la misión. Juntos realizaron la coordinación final, dejando sentada la importancia de la discreción y, acomodando el perfil de vuelo de los A-4C al de los Super Étendard.

—¿Qué harán si alguno de sus aviones regresa por fallas?

—Preguntó Francisco a Vázquez, jefe de la Escuadrilla de la Fuerza Aérea.

—En ese caso, continuarán los otros tres.

—Francisco volvió a preguntar.

—¿Y si un segundo avión tiene que regresar?

—Seguirán los otros dos. Solo se anulará la misión por nuestra parte, por supuesto, si fallan tres máquinas. Ir con un solo avión no tiene ningún sentido. Por un momento todos se callaron. Si para los Super Étendard ese ataque, por sus características era muy riesgoso, ni qué decir para los pilotos de A-4C que, si bien eran voluntarios, no desconocían el tremendo riesgo que corrían. Las órdenes que tenían eran atacar el blanco en el que impactara el Exocet, fuera cual fuere. Se suponía que ese buque iba a estar más indefenso y afectado que otro, que no hubiera sufrido el impacto. Era la única manera de aumentar las posibilidades de hundir al “Invencible” y, en el buen caso de que el misil pegara en el portaviones.

Alrededor de las 12:30 h, Francisco recibió la autorización de la Torre de Control de Río Grande. Un poco más atrás y a su derecha, Collavino esperaba que su jefe despegara primero, para hacerlo él segundos después.

Francisco aceleró hasta un ochenta por ciento de la potencia, soltó los frenos y el Super Étendard, con el último Exocet AM-39 disponible, comenzó su carrera de despegue.



FOTOGRAFÍA QUE MUESTRA EL DESPEGUE
DE LOS AVIONES A4-C

Aproximadamente unos cinco minutos después, uno tras otro fueron despegando los A-4C. Como los Super Étendard, ascendieron a 12000 pies y pusieron rumbo Sudeste. Luego de volar durante cincuenta minutos con una meteorología más que aceptable, los Super Étendard llegaron al punto donde estaban esperando los dos Hércules. Sin inconvenientes completaron la carga de combustible y permitieron que los A-4C hicieran lo propio.

Tal vez, lo novedoso de esa misión fuera la forma de reabastecerse para aumentar el radio de acción. Se había decidido que los seis aparatos volarían juntos a los aviones tanques, turnándose para chupar combustible, durante los casi 300 km. La maniobra se realizó perfectamente. Todo marchaba según lo previsto.

A partir de allí, los aviones pusieron rumbo Este, para llegar al sitio de mayor alejamiento y realizar un segundo reaprovisionamiento.

Cargados “a full”, los aparatos se alejaron de los Hércules y adoptaron la formación de ataque: los dos Super Étendard, adelante, separados por una milla uno de otro; detrás de cada Super Étendard, dos Skyhawk.

Comenzaron a cumplir el perfil de descenso. Estaban completando el rodeo de las naves británicas, que en ese momento las tenían a su izquierda, y pronto se encontraron volando rasante, sobre un mar encrespado, cuyas olas salpicaban los parabrisas y formaban pequeñas manchas de sal en ellos.

Los requerimientos de silencio absoluto de radio y disciplina se cumplían estrictamente.

Francisco miró su carta, que llevaba doblada en la rodilla derecha: según los cálculos y la información recibida, el portaviones se encontraría, más o menos, a 300 km de distancia.

Mientras tanto, los nubarrones y precipitaciones aisladas eran, por momentos, de tanta intensidad que hasta podían aparecer en la pantalla del radar. Y así ocurrió: cuando los dos Super Étendard ascendieron para emitir con los radares, vieron muchos ecos dispersos. De inmediato, descendieron y continuaron con el vuelo rasante.

Unas millas más adelante treparon nuevamente, y emitieron. Collavino acercó su mirada a la pantalla, para distinguir mejor: tenía un eco aparentemente verdadero. En ese instante, escuchó en su auricular la voz de Francisco:

—¡Lo tengo, lo tengo enganchado!

Collavino también detectó el mismo eco y exclamó, entusiasmado: —¡Yo también lo tengo enganchado!

—¡Veinte millas al frente! ¡En la proa!

—¡Lanzo misil!— dijo Francisco y apretó el botón de disparo.

El avión de Francisco se sacudió.

Collavino y los pilotos de los Skyhawk observaron como el misil se desprendía del Super Étendard, cayó dos o tres metros y, cuando parecía que iba a chocar contra el agua, encendió su motor y comenzó a volar, ya estabilizado, a ras del agua, dejando una estela de humo blanco, producto de los gases de combustión.

Una vez más, el misil había sido lanzado en excelentes condiciones de tiro y a una distancia que aseguraba el impacto en el blanco, perfectamente destacado por los sistemas de los Super Étendard.

De inmediato, los dos aviones navales viraron a la izquierda y se alejaron para regresar a la Base. Lanzado a unas 24 MN del blanco, el Exocet demoraría aproximadamente 109 s en llegar al objetivo, mientras que esa instancia para los A-4C representaba 153 s, pero ya, sin la sorpresa inicial, es decir, enfrentando a las defensas antiaéreas de los buques.

Los cuatro aviones de la FAA habían seguido la estela del Exocet, en su camino hacia el blanco, pero como el misil desarrollaba mucha mayor velocidad, pronto lo perdieron de vista, a pesar de que la visibilidad era buena, alcanzaba un poco más de 15 km.

Vázquez, que era el jefe de Escuadrilla, hizo una seña a sus compañeros, (numerales) para que cerraran la formación.

Los aparatos configurados con tres bombas de 250 kg cada uno se fueron acercando velozmente al objetivo, en vuelo bien rasante: apenas 12 m los separaban del agua.

De pronto, a lo lejos apareció una mancha oscura, borrosa por el efecto de la bruma. No había dudas, ahí estaba, inexplicablemente solo, sin otros barcos cercanos. Había llegado el momento de vernos frente a frente con uno de los buques más buscados de la *Task Force*.

Poco a poco, la figura inconfundible del portaviones se fue haciendo más clara, más nítida: la cubierta ligeramente curvada, hacia arriba en el sector de la proa; la “isla” (conjunto de construcciones ubicadas sobre la cubierta de los portaviones, trasladada hacia uno de sus costados), desplazada hacia la banda de estribor. El barco navegaba a muy poca velocidad. Algo les llamó la atención: desde la base de la “isla” salía una densa columna de humo, cuyo tamaño iba en aumento. Rápidamente, se dieron cuenta de que era la prueba indubitable del impacto del Exocet. El humo negro salía desde el centro de la superestructura y por debajo de la pista de vuelo, como si el impacto se hubiera producido entre la línea de flotación y la cubierta. No se observó fuego. No había llamas, pero aparecían negros borbotones de humo, la isla rematada hacia adelante y hacia atrás, por las dos bochas blancas de los radomos de proa y de popa.

Cuando los pilotos llegaron a unos 12 km del blanco, pusieron la máxima potencia a sus motores y se prepararon para la aproximación final. A la izquierda, volaban Vázquez y Castillo, a la derecha, Ureta e Isaac.

En ese momento, un misil que nadie vio llegar impactó en el avión de Vázquez, que estalló a 8 km del blanco.

Trataron de dominar la angustia y la impresión que les había causado la inesperada muerte de su jefe, los tres pilotos continuaron su vuelo.

El blanco estaba a unos 2 km. Ya casi lo iban a “saltar” para descargar las bombas, cuando una nueva explosión los sorprendió: era el avión de Castillo, que también explotaba y, prácticamente se desintegraba en el aire. Las aeronaves de Ureta y de Isaac se sacudieron debido a la onda expansiva.

Los misiles disparados desde algún buque, provenientes del sector oeste, impactaron en los dos aviones que volaban a la izquierda de la formación.

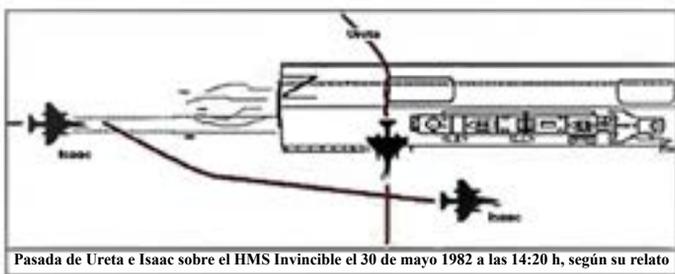


ILUSTRACIÓN DE LA TRAYECTORIA DE LOS DOS A4-C EN DICHO ATAQUE

Ureta apretó con rabia el disparador de sus cañones y levantó su avión, lanzando la carga y cruzando al portaviones de popa a proa, en un ángulo de 30° respecto al eje de la nave.

Por su parte, Isaac tiró también con sus cañones, arrojó las bombas y cruzó la nave cuando esta estaba totalmente cubierta de humo. Para evitar llevarse por delante la torre, giró hacia la derecha y, planchándose a nivel del agua, comenzó las maniobras evasivas de escape. A medida que se alejaba, pudo observar que el portaviones había quedado totalmente oculto detrás de las capas de humo negro.

Así, volaron separados, rasantes y en absoluto silencio de radio durante unos kilómetros. A lo lejos, un poco a la derecha, un punto parecía agrandarse. Sí, era el avión de Ureta, que lo había visto y estaba reduciendo su velocidad.

—Isaac, vamos a la nodriza —dijo— refiriéndose al avión tanque.

—Sí, señor, comprendido.

Las palabras estaban de más. Habían logrado llegar hasta el portaviones, impactarlo, y ya estaban regresando a casa. Pero habían perdido para siempre a dos amigos.

Aproximadamente a 70 km del punto en que debían encontrarse con el avión tanque, los dos Skyhawk ascendieron, abandonando la navegación rasante. Los 2 KC-130 aguardaban a unos 5 000 m de altura, en una zona donde, afortunadamente, había buen tiempo. Uno de los miembros de la tripulación del Hércules KC-130, intrigado por saber el resultado de la misión, interroga a través de gestos a Isaac, quien le contesta: “¡Lo hicimos mierda!”. Luego de cargar combustible, pusieron rumbo a Río Grande. Ya llevaban tres horas desde el despegue y todavía les quedaba aproximadamente otra hora de vuelo. Ureta aterrizó en primer término; segundos después, lo hizo Isaac. Entre los pilotos que esperaban el arribo, estaban Francisco y Collavino, que recién habían aterrizado y que sintieron la muerte de Vázquez y de Castillo como si hubieran sido compañeros de toda la vida.



RECEPCIÓN DE LOS PILOTOS
POR PARTE DE SUS CAMARADAS

Ureta e Isaac se abrazaron llorando con algunos camaradas, librando toda la tensión acumulada. Lentamente, se dirigieron hacia los oficiales de la base y, por separado, brindaron un detallado informe del ataque, algo muy importante, pues habían tenido la oportunidad de pasar sobre el objetivo y realizar los lanzamientos. De acuerdo con los datos que fueron suministrados, se efectuó un análisis de la silueta de los buques ingleses, una especie de identikit.



OTRA ILUSTRACIÓN DEL ATAQUE DE LOS A4-C

De esa manera, describieron la salida del Exocet, la silueta del blanco y la salida del humo de este, con la certeza de que se trataba del impacto del misil. Ureta explicó que había cruzado a la nave desde popa a la amura de

estribor, afirmando su buena puntería. Con exactitud, describió al portaaviones, sus dos chimeneas, su “isla” grande, la distancia de separación de esta con respecto al eje central del buque, los radomos de color claro, la popa chata. Todo coincidió en que se trataba del “Invencible” y no del “Hermes”. La información que brindó Isaac fue similar a la de Ureta. Cuando a Isaac le mostraron una serie de siluetas de distintos barcos, no dudó en decir: “es este el que atacamos”. Lo expresó refiriéndose al “Invencible”. Al día siguiente de la misión, con el radar de Malvinas, se efectuó el control del PAC de Harrier que se venía haciendo desde tiempo atrás: la actividad aérea británica había disminuido considerablemente.



PILOTOS DE LOS A-4C SKYHAWK QUE PARTICIPARON

31 de mayo de 1982:

UN POCO DE DESCANSO

Amaneció lloviendo copiosamente, así que pudimos dormir hasta más tarde. El tiempo no mejoró en todo el día. Aprovechamos este tiempo libre para escribir y acomodar nuestras cosas.



OTRO DÍA CON MALA METEOROLOGÍA, TIEMPO PARA TAREAS
INDIVIDUALES Y DE ORDENAMIENTO DE PERTENENCIAS

Luego de almorzar, fui a las oficinas de Entel para llamar a mi familia. De regreso en el gimnasio, lo aprovechamos para acomodar un poco nuestras pertenencias y, en especial, el catre... que era todo un tema. No solo por carecer de comodidad, sino porque que debíamos defender a capa y espada el lugar donde lo colocábamos, ya que algunos pícaros, cuando el dueño no se encontraba, nos lo cambiaban de sector... Bueno, creo que ninguno se salvó de esta broma; era una forma también de distender el clima. A decir verdad, éramos un grupo unido y con mucha predisposición a ser solidario con el otro. Y eso creo que es algo fundamental para poder sobrellevar estas situaciones, tan poco comunes. Nos reunimos e intercambiamos revistas y diarios, o escuchábamos las noticias radiales para enterarnos sobre la marcha del Conflicto.

Así fue transcurriendo este día que, en definitiva, sirvió para recuperar un poco el sueño perdido. Esta circunstancia de tener tanto tiempo para uno era inusual, pero bienvenida fuera.

1 de junio de 1982:

METEOROLOGÍA ADVERSA PARA LAS OPERACIONES AÉREAS

Al igual que el día anterior, el 1 de junio amaneció con lluvias intermitentes pero, al mediodía, comenzó a mejorar, dejó de llover y algunos rayos solares perforaron la nubosidad. Almorzamos en dos turnos en la parrilla. Luego, fuimos a la Base a esperar órdenes. El Departamento Operaciones nos confirmó que ese día, por razones de meteorología, no se preveía

ninguna misión. Igualmente el My. Rodeyro ordenó alistar los aviones, llamó a los pilotos para que los pusieran en marcha y realizaran carreteo, a los efectos de detectar alguna posible novedad y solucionarla. Hacía prácticamente tres días que no se realizaban misiones con este Sistema de Armas.



DADA LA INACTIVIDAD DE VUELO POR LA MALA METEOROLOGÍA,
SE REQUIRIÓ LA PUESTA EN MARCHA Y LA POSTERIOR VERIFICACIÓN
DEL ESTADO DE LAS AERONAVES

A las 16:00 h, se alistó un avión con el portabombas central y una bomba de 500 kg montada, pues se realizaría un vuelo de comprobación.



CAP. DIMEGLIO ALISTÁNDOSE PARA REALIZAR
LA PRUEBA DE ARMAMENTO

A las 16:30h, el Cap. Dimeglio efectuó con el C-432 este ensayo. A unos 1000m de la Base, hay una ladera; la bomba la lanzó contra ella. ¡Fue impresionante! Tembló todo e, inmediatamente, un hongo de humo y fuego se elevó hacia el cielo. Al ver la escena, pensamos en los ingleses que recibían nuestras bombas y viceversa... ¡Pobre de los nuestros, si eran alcanzados por las bombas inglesas!

Meteorología mala para la actividad aérea sobre el espacio de Malvinas.

El resto del día transcurrió sin misiones; la imposibilidad de realizar operaciones aéreas les facilitaba a los británicos el desarrollo de una gran actividad de desembarco. Ya tenían una cabecera de playa y sus tropas lograron descender en las Islas.

La situación se tornaba peligrosa, porque podía derivar en un vuelco de las acciones a su favor. Nuestros camaradas desplegados en las Islas rogaban que mejorasen las condiciones meteorológicas para que nuestros aviones pudiesen atacar la flota y a la cabecera de playa.

El Com. Aguirre nos informó que una formación de aviones Sea Harrier había derribado salvajemente a un Hércules C-130 perteneciente a la FAA. Primero, le volaron un motor con un misil, y lo remataron con ráfagas de cañones hasta hacerlo estrellar contra el mar. Perecieron todos sus ocupantes.



ILUSTRACIÓN DEL DERRIBO DEL HÉRCULES C-130

Luego de sacar los mensajes y el Parte Diario de Guerra, que en los últimos días habían sido breves y sintéticos, nos dirigimos al gimnasio. Más tarde, con un grupo de compañeros, fui a cenar al pequeño restaurant El Chilcito. Todos elegimos la misma comida: milanesa completa con papas fritas (a esta altura la elección del plato resultaba un manjar, ¡otra que caviar!). Por razones económicas, pocas veces nos podíamos dar un gusto. En este restaurante, a pesar de ser sus dueños de nacionalidad chilena, nos atendían de lo mejor.

2 de junio de 1982:

¿HABRÁ TERMINADO LA GUERRA PARA NOSOTROS?

Seguía el mal tiempo y no se podían realizar misiones. El día transcurrió sin ninguna orden de Operaciones; empezaba a notarse un bajón en los ánimos, que se podía observar en nuestros rostros. Esto nos afectaba, porque sabíamos que nuestra misión era poner en vuelo la mayor cantidad de aviones y lanzarlos al combate. Nuestros compatriotas en las Islas esperaban la llegada de los aviones para atacar a la flota naval inglesa ya que, cuando estos incursionaban, los ingleses se retiraban a sus barcos, lo que producía respiro y alivio a las tropas y medios argentinos allí establecidos. El mal tiempo jugaba a favor de los piratas... Las noticias que llegaban no eran nada agradables; las fuerzas británicas que habían desembarcado en las Islas atacaron y destruyeron cuatro aviones Pucará, y provocaron algunos muertos. Todos hacíamos conjeturas y nos preguntábamos cómo podíamos parar el accionar de los ingleses, pero ellos tenían la suerte de su lado, porque el mal tiempo, tanto en las Islas como en el continente, parecía perjudicar solo a los argentinos.

Mientras se pudo operar, nuestra aviación les dio “flor de salsa”. Ni se acercaban a las Islas. Pero, lamentablemente, comenzaron a hostigar a nuestras tropas con el incesante cañoneo de sus buques. ¡Pobres argentinos, los que se encontraban allí! ¡Cómo esperaban que llegaran nuestros aviones para atacar a la flota y provocar su alejamiento! El cese de operaciones nos daba la sensación de que, para nosotros, la guerra había terminado.



OTRO DÍA MÁS EN QUE EL CLIMA LES ES FAVORABLE A LOS PIRATAS

3 de junio de 1982: SE ALISTARON LOS AVIONES, PERO LA MALA METEOROLOGÍA SOBRE MALVINAS IMPIDIÓ LA ACTIVIDAD AÉREA

El tiempo mejoró aquí en el continente, no así en las Islas. El Departamento Operaciones nos ordenó alistar los aviones con tranquilidad; cada uno, configurado con tres tanques de 1300l y cuatro bombas de 250kg, con espoleta SSQ y Mu de cola modificada, aunque no existía horario previsto.

Así, transcurrió otro día sin ninguna misión, y ya iban... Se acrecentaba la desazón y la incertidumbre.

Las informaciones que llegaban desde las Islas no eran para nada, alentadoras.

4 de junio de 1982:

POR FIN PUEDEN SALIR NUESTROS AVIONES

Nos levantamos a las 6:00h. Ya estábamos despiertos desde hacía mucho, puesto que nuestras mentes y cuerpos se iban acostumbrando a la condición de permanente alerta; el descanso físico no era prioritario y el mental era el más afectado en aquella situación. Desayunamos y nos trasladaron a la Base. El Vcom. Quiroga de Operaciones ordenó alistar los seis aviones con dos tanques de 1300l y cada uno, con cuatro bombas de 250 kg BRP con espoleta SSQ y Mu de cola modificada pues, si seguía el tiempo así, habría alguna misión.

Rápidamente, llamé a las dos cabeceras avisándoles de la nueva configuración. Recordemos que los aviones tenían montados tres tanques; había que alijar el central, bajarlo y, en su lugar, poner el portabomba central. Esta noticia, pienso, fue como una inyección: nos ayudó a levantar el ánimo y a motivarnos nuevamente. Nuestros pilotos irían en ayuda de los camaradas que estaban en las Islas.

A las 10:30h, quedaron todos los aviones listos. Al pasarlos a Operaciones, me dijeron que la misión tenía como estimación horaria las 12:30h, pero que ellos nos tendrían informados. El My. Rodeyro envió al SP. Llanos y a un par de soldados con la tarea y misión de conseguir racionamiento para todo el personal, porque nadie podía moverse de la Base. Otra vez, este suboficial se encargó de alimentarnos.

Así transcurría el tiempo y, a las 14:00h, nos informaron que había llegado una Orden Fragmentaria: saldrían cuatro aviones. Rápidamente, me dirigí a la Sala de Pilotos para saber quiénes participarían en esta misión.



TODO EL PERSONAL ABOCADO AL ALISTAMIENTO DE LOS AVIONES DISPONIBLES EN LA CABECERA 25

El Vcom. Villar me dio la lista, que estaba encabezada por él (a los oficiales jefes no les estaba permitido integrar ninguna misión pero, desobedeciendo esta orden, fue parte de ella). Quienes conocíamos a este oficial no podíamos esperar otra cosa de su parte. Por su sangre corría el fuego sagrado de un piloto de caza. Además, con esta actitud de liderazgo, dio el ejemplo a sus subordinados: el Cap. Demierre, 1er Ten. Román, 1er Ten. Musso y el Cap. Dimeglio.

Cabecera 25: C-416 1er Ten. Román, C-421 1er Ten. Musso.

Cabecera 07: C-432 Vcom. Villar, C-420 Cap. Demierre, C-412 de reserva el Cap. Dimeglio.



EN CUMPLIMIENTO DE LA ORDEN FRAGMENTARIA,
LOS AVIONES ESTÁN LISTOS EN TIEMPO
Y FORMA EN LA CABECERA 07

A las 14:00h, fueron llegando los pilotos para poner en marcha los aviones. El C-421 del 1er Ten. Musso tuvo un inconveniente en su sistema de frenos: al dar máxima potencia, el avión giró sobre la rueda izquierda ya que la derecha, por algún motivo, no frenaba.



AVIONES DAGGER RUMBO A LA CABECERA DE PISTA PARA DESPEGAR

El Vcom. Villar le ordenó no participar en esta misión. En su lugar lo haría el de reserva, pero Musso le solicitó autorización para salir en estas condiciones. “Autorizado”, fue la respuesta. Los mecánicos ayudaron a ubicar el avión sobre el eje central de la pista y, dando máxima potencia y engan- chando postcombustión, partió. Este hecho demuestra, una vez más, la

valentía, el profesionalismo y la forma en que sentía la causa el 1er Ten. Musso. Eran las 15:05h cuando partieron hacia las Islas. Quedamos nosotros a la espera de su regreso; otra vez, esa maldita espera...



TODOS ATENTOS ESPERANDO EL REGRESO
DE LAS AERONAVES, Y ASÍ LO HICIERON: DIVISAMOS
A LO LEJOS LAS LUCES DE LOS FAROS DE ATERRIZAJE

A las 16:40 h, nos informaron que ya tenían contacto radial con los pilotos y que todos regresaban. Salimos a la plataforma para observar su llegada y no perdernos el recibimiento.

Eran las 17:00h y, en el cielo, se divisaban las cuatro lucecitas de los faros de aterrizaje que nos daban su mensaje: “Aquí estamos, vivos y a salvo”. ¡Qué algarabía, allí estaban!

Aterrizaron sin novedad, y se dirigieron posteriormente a la plataforma de vuelo. Rodeamos los aviones brindándoles una estruendosa recepción. Los pilotos, con sus pulgares en alto, nos decían que todo había salido de acuerdo con lo planificado; habían atacado las tropas inglesas sobre el monte Kent, lo que resultó en una misión muy exitosa.

Posteriormente, llegaron las felicitaciones de los altos mandos de la Fuerza por la tarea realizada y el alto riesgo que ella había representado.

Gracias a Dios, no se produjeron pérdidas para las fuerzas propias; las británicas tuvieron varias bajas, tanto humanas como materiales (vehículos).

Y así terminaba otro día de esta cruel guerra.

5 de junio de 1982:

¿ESTÁS CON LOS AVIONES MALVINEROS?



OTRA FOTOGRAFÍA JUNTO A UNO DE NUESTROS GUERREROS ALADOS

Aquel día, amaneció con buen tiempo. A las 8:30h, se nos ordenó de Operaciones cambiar la configuración de los aviones. Debíamos alistar cuatro, uno de ellos de reserva, volver a la configuración de tres tanques de 1300l, dos bombas de 250 kg BRP espoleta KAPPA-III y cola frenada. Los armeros y mecánicos habían adquirido agilidad para cambiar la configuración. Si bien tenían las cunas de tanques y los carros portabombas para subirlas y bajarlas, ellos preferían hacerlo manualmente, ya que era más rápido y, aunque parezca mentira, también más seguro pues, al mover los tanques en su cuna por el piso de cemento totalmente congelado y el suelo sumamente blando por las lluvias, o patinaban o se trababan. Entonces, entre cuatro, agarraban cada tanque y lo subían o bajaban.

A las 10:00h, los aviones quedaron listos con esta distribución:

Cabecera 07 C-432 y C-420 (reserva).

Cabecera 25 C-416 y C-421.

Al pasarlos a Operaciones, me dijeron que la salida estaba prevista para las 12:30h. Me dirigí a la Sala de Pilotos donde el Vcom. Villar me entregó la lista de los intervinientes en dicha misión: C-432 1er Ten. Musso, C-421 Cap. Maffeis, C-416 Cap. Demierre y C-420 Cap. Dimeglio (reserva).



DAGGER LISTO Y CONFIGURADO DE ACUERDO A LO PLANIFICADO
Y A LA ESPERA DE ALGUNA NOVEDAD

A las 12:00h, nos informaron de Operaciones que la misión se postergaba hasta nuevo aviso. Aprovechando la situación, el My. Rodeyro nos envió a almorzar y quedó un grupo de mecánicos y especialistas, a efectos de mantener una guardia, por si acaso ordenaban la salida de los aviones.

Almorzamos en la parrilla municipal, pero fue un momento breve. A los pocos minutos de haber llegado, volvieron los micros a buscarnos para regresar a la Base, porque había llegado una Orden Fragmentaria que ordenaba alistar dos Escuadrillas con diferente tipo de configuración, por lo que se requería de todo el personal.

Regresamos a las 13:00h, la misión saldría a las 14:00h. Rápidamente, pasé esta novedad a las cabeceras. Luego, fui a la Sala de Pilotos; ellos se encontraban alrededor de la mesa, enfundados en sus trajes antiexposición de neopreno color naranja y verde, con varias cartas de navegación desplegadas, confirmando rumbo, altitud de navegación y posible forma de penetración hasta la flota inglesa. En el centro de la mesa, se encontraba una maqueta, réplica de las Islas Malvinas.

El Cap. Dimeglio me confirmó que se mantenía la misma designación. Cuando me iba, a las 13:45h, vi que tomaron sus cascos y salieron rumbo a la camioneta que los llevaba a los aviones.



YA EL PILOTO ESTÁ INSTALADO Y HACE
LOS ÚLTIMOS CHEQUEOS PARA LA PUESTA
EN MARCHA: ADRENALINA PURA...



LA RECARGA DE COMBUSTIBLE ES “A FULL” PORQUE CADA LITRO VALE ORO
PARA LA SUPERVIVENCIA DE SU PILOTO Y LA POSIBILIDAD
DEL REGRESO DE NUESTROS AVIONES

Me dirigí a la plataforma de vuelo para verificar las configuraciones y ver si mis compañeros necesitaban algún tipo de ayuda. Entre ellos estaba el suboficial Asencio, que era fotógrafo de la VI Brigada Aérea y realizaba algunas tomas del alistamiento, la partida de los aviones, y de otros momentos tan particulares. Me tomó un par de fotos. Una de ellas es esta, donde poso cerca del camino de las bombas.



CERCA DEL CAMINO DE LAS BOMBAS

Realizaron la inspección previa al vuelo, mientras los mecánicos controlaban que todo estuviera en condiciones y los armeros verificaban las cargas explosivas. Los pusieron en marcha y, a las 14:05 h, partieron los tres aviones previstos con rumbo a Malvinas. Se oía el estruendo de los motores con la postcombustión enganchada.



AVIONES DAGGER EN LA CABECERA 25 A PUNTO DE INICIAR
LA CARRERA DE DESPEGUE

Quedamos esperando su regreso; muchos se refugiaron en las carpas ya que el frío era cortante (-17 °C). Fui a la Sala de Situación, donde también hacía mucho frío pero, al menos, era soportable. Aproveché esos momentos para escribirle una carta a mi familia. A las 16:15 h, sonó el teléfono.

El My. Rodeyro, desde la Torre, ya tenía contacto radial con los aviones; me pedía que avisara a las cabeceras que venían todos y que, una vez aterrizados, irían a la plataforma de vuelo.



LAS BAJAS TEMPERATURAS PROVOCAN PROBLEMAS EN LOS EQUIPOS DE APOYO Y EN EL DESPLAZAMIENTO DE ESTOS



EL FRÍO EXTREMO PROVOCA INCONVENIENTES, PERO NO IMPIDE QUE SE CUMPLA CON LA MISIÓN

Como siempre, salí a ver su llegada y a darles la bienvenida. El frío calaba los huesos. Me compadecí a los muchachos que atendían los vuelos. Ellos eran los que más tiempo permanecían a la intemperie. Arribaron sin

novedad; más debieron lanzar las bombas al mar porque, en su incursión, no encontraron blanco naval inglés y aterrizar con las bombas era muy peligroso. La orden establecía que, si no se encontraba algún blanco, estas debían ser lanzadas.

Una vez emitidos los respectivos mensajes, actualizada la documentación de los aviones y confeccionado el Parte Diario de Guerra, había concluido la tarea.

Por suerte, pude subir al micro de traslado. Rara vez coincidía con ellos, y debía esperar otro medio que me pudiera llevar al gimnasio.

Esta vez, pude integrarme con el resto del personal, y nos trasladaron al gimnasio. En el trayecto, nos pusimos de acuerdo con algunos muchachos y nos bajamos en la oficina de Entel para comunicarnos con nuestras familias. Llamé a mi esposa, que me recibió con una sorpresa: mi hija Romina, con su vocecita, me preguntaba si yo estaba con los aviones malvineros... Esto me emocionó mucho; ella comprendía nuestra causa, y así me lo hacía saber, con sus primeras palabras... Mi esposa me dijo que me mandaba una encomienda con cartas de la familia, comestibles y un casete que había grabado con palabras de Romina.

La charla resultó muy breve (todos querían comunicarse, aunque fuese un par de minutos, con sus seres queridos). Le pedí que le avisara a mi madre y demás familiares que me encontraba bien y que los extrañaba mucho.

Así transcurrió esta jornada, con emociones vibrantes, ya que había podido escuchar a mi hija después de 20 días. Algo que me alegraba y, a la vez, me entristecía, por no poder estar junto a ella.

6 de junio de 1982:

POR SER DOMINGO, DESCANSO

Amaneció con terribles vientos y chaparrones, por lo que dormimos un poco más. Como era domingo, la meteorología se plegó para darnos un descanso. Luego, aprovechamos para realizar juegos de salón y escuchar las últimas noticias —que no eran alentadoras— sobre la situación en Malvinas:



EL CLIMA NUEVAMENTE NOS JUEGA UNA MALA PASADA

Aprovechando el mal tiempo, los ingleses estaban hostigando Puerto Darwin con sus barcos, que descargaban su artillería sobre las defensas argentinas.

Almorzamos con los integrantes del Escuadrón A-4C. Era la primera vez que lo hacíamos todos juntos. El menú fue el de siempre: un loco compuesto de papas, garbanzos, carne de cordero y mucho picante.

Al finalizar, nos retiramos al gimnasio. Algunos aprovecharon para dormir la siesta; otros, para seguir con los juegos de cartas, etcétera. Me recosté un rato pero, a las 16:00 h, nos reunieron para darnos una breve exposición de cómo estaba la situación del conflicto.

El Vcom. Quiroga, del Departamento Operaciones, explicó que hasta el 1° de junio la balanza de las acciones se recostaba sobre nuestro lado pero, después del desembarco inglés en las Islas, esto se había revertido.

Nos confirmó que la situación tendía a agravarse cada vez más, si la aviación argentina no podía atacar a la flota británica. Estaba comprobado que, cuando operábamos, nos favorecía. Solo quedaba la esperanza de que el tiempo mejorase para poder actuar.



UN GRUPO DEL PERSONAL DE MANTENIMIENTO SE ABOCÓ
ASEGURAR QUE TODO ESTÉ EN ORDEN Y PONER
A RESGUARDO ALGUNAS COSAS

Luego, nos dirigimos con unos pocos mecánicos a la Base. Tenía que sacar los mensajes y el Parte Diario de Guerra; ellos, realizar una recorrida por los aviones y las carpas, a los efectos de asegurarlas, ya que el viento era muy fuerte.

El panorama de la Unidad era desolador; solo podían observarse las siluetas de los aviones y los pertrechos bélicos. Se notaba que faltaba la actividad aérea, su movimiento de personal, el desplazamiento de vehículos o equipamiento de apoyo al vuelo. No obstante, pudimos observar y prestar la debida atención a lo que hacían aquellos individuos, en su gran mayoría soldados pertenecientes a los servicios de seguridad, y verlos en sus posiciones desplegadas por el terreno de artillería antiaérea, retenes, puestos de seguridad en perímetro interior como exterior, los equipos de radares con sus operadores y los puestos de guardia.

Estos eran cubiertos por personal de la Fuerza Aérea y del Ejército Argentino.



SUBOFICIAL DE LA POLICÍA MILITAR EN SU PUESTO DE GUARDIA



GRUPO DE SUBOFICIALES Y SOLDADOS DEL EJÉRCITO,
CUYA FUNCIÓN ERA LA DE RESGUARDAR AL PERSONAL
Y A LAS INSTALACIONES DE LA BASE.
OBSÉRVESE LOS EQUIPOS DE RADAR.

Ellos eran los que nos proporcionaban el apoyo necesario para que se pudiera desarrollar la actividad aérea, la protección de medios y la seguridad perimetral de todas las instalaciones de la Base. Además, había otros servicios imprescindibles para el funcionamiento de la Unidad: como Sanidad, Comunicaciones, Transporte, Terminal de Carga, Bomberos, Planta de Provisión de Combustible, los servicios de las Torres de Control y los

radaristas. De igual forma lo hacían en la colonia municipal, donde se nos brindaba el racionamiento, y en el gimnasio municipal, donde también se encargaban de la seguridad.



CARPA DEL PERSONAL DE POLICÍA MILITAR, COMO UN CAMIÓN QUE REALIZABA LOS RONDINES DE CONTROL PERIMETRAL DE LA BASE, TANTO EXTERNOS COMO INTERNOS

Una vez finalizadas estas tareas, nos trasladaron de vuelta al gimnasio. No concurrí a cenar; no tenía apetito... Me quedé escuchando las noticias. Las radios nacionales decían que nosotros dominábamos la guerra, lo que no concordaba con lo expuesto por el Vcom. Quiroga, pero las uruguayas daban un panorama más realista de los acontecimientos.

7 de junio de 1982:

LLEGÓ UN TESORO PARA MÍ... MUY ESPERADO

Nos levantamos temprano, a las 5:30h. Desayunamos y, a las 6:30h, ya estábamos en la Base. Corría un intenso viento que provocaba una llovizna de aguanieve.

El suelo y las estructuras de los aviones estaban cubiertos con una “manta” o “capa” blanca, producto de las heladas. Esta era muy resbaladiza y provocó que dos compañeros cayeran y se lesionaran: uno con fractura de brazo y el otro, de clavícula. Los más expuestos a estas circunstancias

eran los mecánicos y armeros, que tenían que subirse sobre los planos de los aviones y evitar resbalarse. Esta situación mejoraba cuando salía el sol.



EN ESTA FOTOGRAFÍA SE PUEDE APRECIAR LA FORTALEZA DE NUESTROS MV-DAGGER: EL CLIMA DEJA SUS MARCAS

Me puse en contacto con el Departamento Operaciones y ellos me dijeron que, probablemente, nuestro Sistema de Armas no realizaría ninguna misión, porque la meteorología en las Islas era muy mala y el pronóstico no daba ninguna posibilidad de que esta mejorara. Se aprovechó para realizar inspecciones a los aviones y chequear sus respectivos sistemas componentes.

A las 12:15h, llegó un Fokker F-27 que traía repuestos y encomiendas de gente anónima. Además, venía una delegación presidida por el SM. Prats, inspector de armamento del Comando de Material, quien realizó una minuciosa recorrida por los lugares donde había elementos bélicos.



ARRIBO DE FOKKER F-27 CON PERSONAL ESPECIALISTA EN ARMAMENTO Y CARGA DESDE LA VI BRIGADA AÉREA

Una vez finalizado el control, notificó las novedades encontradas que, en su mayoría, eran ocasionadas por la falta de protección del material (chasis cañones, bombas, misiles, portantes y espoletas) contra los factores climáticos de la región —humedad y polvo—. Nos aconsejó, como solución, cubrir el armamento con carpas de lona o nailon. El Com. Aguirre nos comentó que un Lear Jet había sido derribado por un misil inglés. Le había arrancado la cola y habían fallecido sus dos pilotos y sus tres tripulantes. Los detalles que dio nos hicieron comprender que habían sufrido una muerte horrible, ya que la tripulación del Lear Jet había estado consciente, transmitiendo por radio lo que sucedía, hasta el momento de estrellarse la aeronave sobre la isla Bordón.



FOTOGRAFÍA DE LOS RESTOS DEL AVIÓN LEAR JET 35A DERRIBADO

Fuimos a almorzar en dos grupos. Al regresar, el My. Rodeyro me dijo que fuera a la carpa que cumplía la función de depósito, a cargo del C1° Carranza, quien me entregó una encomienda que había llegado con los repuestos provenientes de Tandil.

La abrí con gran apuro y encontré cartas de mis familiares. Las dejé para después; presurosamente, saqué los salamines, chocolates, masitas... Buscaba ansiosamente lo que era especial para mí. Seguí revolviendo y... ¡por fin, en un rinconcito, el tesoro que tanto esperaba! La cajita del casete con un papelito que decía “para vos papi, Romina”. ¡Qué alegría! No podría describir mis emociones de ese momento... Le pedí rápidamente al mayor un pasacasete chiquito que tenía para poder escucharlo. Me lo facilitó amablemente. Al oír la voz de mi pequeña, una profunda emoción me oprimió la garganta y humedeció mis ojos. La verdad es que cansé a todo el mundo haciéndoles escuchar la grabación, una y otra vez...

Después, un poco más tranquilo, me dediqué a leer las cartas. Casi todos deseaban nuestro triunfo, especialmente mis primos, quienes se encargaron de escribir versitos sobre los ingleses o sobre la “señora” Thatcher.

La verdad es que poníamos voluntad y empeño. No se escatimaban esfuerzos. El deseo que nos embargaba era el de defenderlas. Teníamos en contra muchas cosas, además del mal tiempo, pero cada uno, en el lugar que ocupaba, llevaba a cabo su trabajo con responsabilidad. Malvinas era una causa que nos motivaba. Además, involucraba sentimientos tan nobles y justos, porque así sentíamos y, por ellos, se luchaba. No era un partido de fútbol... Aquí estaba en juego la vida y esta se defendía. Había arrojo, generosidad; el espíritu que reinaba era el de ir detrás de un objetivo, uno que nos era común a todos y ante el que no se vacilaba...

Al terminar la actividad y llegar al gimnasio, juntamos los alimentos enviados por nuestros familiares y todos compartimos hasta el último pedacito, demostrando la gran camaradería existente entre nosotros.

Así transcurrió otro día sin misiones para nuestro Escuadrón, pero con la alegría de haber recibido tantas caricias al alma y, en mi caso, el casete con la voz de mi querida hijita.

8 de junio de 1982:

DÍA NEGRO PARA LA FLOTA INGLESA

Como el tiempo era bueno, la actividad comenzó muy temprano. Al llegar a la Base, se nos ordenó alistar todos los aviones (eran seis), configurados con dos tanques de 1300l cada uno y con los portantes colocados pero sin bombas montadas. Nos preguntábamos qué tipo de misión sería esta, si los aviones no llevaban armamento.

Me comuniqué nuevamente con Operaciones para confirmar dicha configuración. Quizás había entendido mal, pero no era así. También me ordenaron que, una vez que estuvieran listos los aviones, me dirigiera a la Sala de Pilotos, obtuviera la lista de los que participarían y, luego, les pasara estos datos.

A las 10:30h, los aviones se encontraban listos, actualicé la pizarra de la Sala de Pilotos. El Vcom. Villar anotó los nombres de los integrantes y aproveché para preguntarle qué tipo de misión era esta, sin armamento externo.



LLEGÓ LA ORDEN DE ALISTAMIENTO DE LOS AVIONES,
PERO CON UNA CONFIGURACIÓN MUY EXTRAÑA...

Me explicó que se trataba de una “misión de distracción” para hacer salir los aviones ingleses y permitir que los nuestros atacaran su flota. Estos últimos irían hacia la zona de combate, haciendo que los radares enemigos los captasen y salieran a buscarlos las PAC (Patrulla Aérea de Combate, compuesta por los temibles Sea Harrier). Mientras estas estuvieran ocupadas persiguiendo a nuestros Dagger, otras Escuadrillas de A-4C, A-4B y Dagger —de Río Grande— atacarían la flota. Parecía el juego del gato y el ratón...

La formación era la siguiente:

C-411 Vcom. Villar, C-412 Ten. Valente, C-432 1er Ten. Callejo, C-416 Cap. Maffeis, C-420 1er Ten. Musso y C-421 1er Ten. Aguirre Faget.

Cuando le informé estos datos a Operaciones, dijeron que la misión saldría a las 13:20h. Otro día que nadie podría ir a almorzar. Nuevamente, el SP. Llanos y sus soldaditos se encargaron de alimentarnos: ¡cuánto le teníamos que agradecer a este señor por lo que hacía por nosotros!

A las 13:00h, los pilotos se dirigieron hacia sus aeronaves y, de acuerdo con lo previsto, a las 13:20h, partieron con el saludo de todos los que quedamos allí.



ARRIBO DE LOS PILOTOS; TODO EL PERSONAL DE MANTENIMIENTO CUMPLE CON SU FUNCIÓN PARA QUE LOS AVIONES REALICEN LA MISIÓN ESTABLECIDA EN TIEMPO Y FORMA

Habían transcurrido casi dos horas desde la partida y no teníamos noticias de ellos. Comenzábamos a temer lo peor porque, al llevar un tanque de combustible menos, la autonomía de vuelo era menor.

Pero, a las 15:10 h, el My. Rodeyro nos informó que habían aterrizado en la Base de Río Gallegos con varias novedades y que se debían alistar dos personas por especialidad, para ser trasladadas a esa Base a recuperar los aviones. El traslado se hizo en un Lear Jet.

Los ingleses denominaron este día “el más negro de la flota británica”, ya que sufrieron los más graves daños y pérdidas en lo que iba de esta guerra. Los buques de transporte de asalto Sir Tristan y Sir Galahad fueron atacados por los A-4B. El primero resultó seriamente averiado y el segundo, hundido.



NUEVAMENTE, LOS DAGGER (ESTOS SON DEL I ESCUADRÓN)
SON ACOMPAÑADOS Y GUIADOS AL PUNTO DE INICIO DEL ATAQUE

Los aviones del Escuadrón I Aeromóvil Dagger desplegados en la B.A.M. de Río Grande atacaron la flota inglesa y dañaron gravemente a la fragata tipo Rothesay HMS Plymouth. También, fue atacado el desembarco inglés: muchas de las bombas que eran lanzadas a gran velocidad y a baja altura, al tomar contacto con la superficie del mar, realizaban saltos sobre este y se introducían en el grueso del desembarco hacia la costa y, al explotar, causaban grandes daños al material y ocasionaban pérdidas humanas. En el día de la fecha, se realizaron operaciones en conjunto. Las misiones fueron muy bien planificadas y dieron sus frutos. De este modo, se emparejaban un poco las acciones, pues los ingleses nos llevaban ventaja. Habían tomado posiciones de vanguardia en la Isla, como en Ganso Verde, y se dirigían con rumbo a Puerto Argentino. La situación era muy comprometida para los argentinos, ya que los piratas estaban ganando posiciones claves en las Islas.



OTRA FOTOGRAFÍA DESDE EL LEAR JET
DE LOS DAGGER DEL I ESCUADRÓN

“Las Fuerzas propias se repliegan rumbo a Puerto Argentino, donde se harán fuertes”, informaban los comunicados del Ejército.

Estas informaciones nos llegaban de parte del jefe de Unidad que, diariamente, en su recorrida al finalizar la actividad, pasaba a ver el Parte de Guerra de cada sistema de armas y, lógicamente, él debía firmar dichos documentos y era en esos momentos, cuando nos brindaba el estado de situación del conflicto bélico.

Nos retiramos a las 19:30 h. Ya en el gimnasio, queríamos escuchar la radio que informaba que la aviación argentina había castigado duramente a la flota inglesa, pero también detallaba el avance de las tropas enemigas en Malvinas.

9 de junio de 1982:

SORPRESIVAMENTE, SE NOS ORDENÓ UN REDESPLIEGUE...

Nos despertaron de madrugada; eran las 2:00 h. Teníamos que irnos ya que, aparentemente, se habían detectado comandos ingleses en el continente, específicamente en la zona de Comodoro Rivadavia y debíamos salir cuanto antes de allí. Tomamos nuestras pertenencias y fuimos saliendo en silencio; pensaba que lo único que nos faltaba era ser atacados. Sabía que no era una idea descabellada, ya que estaba en los planes de los malditos ingleses atacar el continente. A las 3:00 h, llegamos a la Base. Nos esperaba un Hércules C-130. Pusimos todas nuestras fuerzas y empeño para cargar los equipos de apoyo. Luego, se designó al personal que embarcaría en el

primer vuelo; me encontraba en ese grupo. Nos trasladaban a Río Gallegos. Luego de volar unos 30 min, aterrizamos en la Base. Tuvimos que bajar todo el cargamento a oscuras; el frío era extremo. A pesar de este, transpirábamos por el esfuerzo. El Hércules partió en busca de más carga y personal. En total, se realizaron 6 vuelos de C-130, además de trasladar bombas, portantes y munición en varios camiones.



AVIONES DAGGER YA EN LA B.A.M. RÍO GALLEGOS
Y HÉRCULES C-130 DESCARGANDO PARTE DEL EQUIPAMIENTO
DE NUESTRO ESCUADRÓN



FOTOGRAFÍA DEL GRUPO DEL PERSONAL DE MANTENIMIENTO
ANTES DE EMBARCAR PARA DESPLEGAR A LA B.A.M. RÍO GALLEGOS.
ESTOS PERMANECIERON EN LA B.A.M. SAN JULIÁN, ALISTANDO
Y DESPACHANDO LA CARGA EN LOS CINCO VUELOS ANTERIORES.

Este desplazamiento ocasionó que todo el personal prácticamente no durmiera. Además, en el apresuramiento, muchos perdieron varias de sus pertenencias —que no fue mi caso—. Por suerte, alcancé a juntar toda la documentación que tenía en la Sala de Situación. Una vez superados los inconvenientes, nos dedicamos a ver dónde desarrollaríamos nuestras tareas. Nos destinaron el Hangar Antártico. En su interior, había grandes máquinas barredoras de pista y elementos de la terminal de carga. En un costado, se encontraba un avión Canberra en reparación. Tuvimos que sacar del hangar las máquinas y los elementos mencionados, y solamente dejamos el Canberra, ya que allí se realizarían las inspecciones y las reparaciones de nuestros aviones. El lugar permitía introducir solamente tres aviones; los restantes quedaron afuera.

Había una pequeña oficina donde nos ubicamos con el My. Rodeyro. Esta era chiquita, de madera y muy precaria, pero eso no importaba, ya que tenía teléfono y esto era fundamental.



TODO EL PERSONAL DEBIÓ COLABORAR CON LA TAREA,
DE HACER LUGAR Y DE LIMPIAR EL HANGAR, A FIN
DE LOGRAR PONER A RESGUARDO ALGUNOS
DE NUESTROS DAGGER

La gente de comunicaciones de la Unidad instaló un teléfono de campaña, interconectado con el Departamento Operaciones, la Sala de Pilotos y la cabecera de pista. La distancia entre estos puestos era muy grande. Por ello, lo primordial era tener un buen sistema de comunicación que nos mantuviera conectados. Llamé al Departamento Operaciones para averiguar si tenían alguna orden para nuestro Escuadrón. Me contestaron negativamente, pero sugirieron que nos dedicásemos a preparar todo.



OTROS FUERON INGRESÁNDOLOS EN UNO DE LOS BÚNKERES

Luego de dejar los aviones en servicio y todas las cosas acomodadas, nos dirigimos para saber dónde nos alojaríamos. Algunos fueron ubicados en el Casino de Suboficiales; los restantes fuimos a una Compañía de Soldados que estaba alistada para nosotros. Allí descubrimos con gran alegría que no seguiríamos durmiendo en catres, pues existían camas tipo marineras de hierro que nos había enviado el Com. Pedro Martínez, nuestro jefe de Grupo de Tandil. También estaban alojados en esta Compañía la gente de M-III, Pucará, Canberra y A-4B (estos últimos partieron con rumbo a San Julián para reunirse con los A-4C).

Almorzamos en las instalaciones del aeropuerto internacional y la cena fue en la Compañía donde nos ubicaron. Casi nadie quiso comer ya que prácticamente hacía 48 horas que no descansábamos. A las 20:30h, ya estábamos acostados; queríamos recuperarnos pues seguro que amanecería otro día movido.



ESTA FOTOGRAFÍA CONFIRMA QUE EL FRÍO ERA MUY INTENSO

10 de junio de 1982:

AQUÍ EN EL SUR, GUERRA; ALLÁ, MUNDIAL

Nos levantamos muy temprano, a las 4:30h. ¡Qué bien se dormía en una cama después de tantos días en un catre! Aquí había más lavatorios y baños. Desayunamos en el Casino de Suboficiales; nos sirvieron tostadas con manteca, mermelada y té con leche. Nos devoramos todo. Creo que el frío, la ansiedad y el no haber cenado la noche anterior nos habían abierto el apetito.

El My. Rodeyro ya se encontraba en el Hangar Antártico y nos informó que posiblemente se realizaría una misión en conjunto con otro sistema de armas.

Los aviones tenían que estar alistados para las 7:30h; cada uno configurado con tres tanques de 1300l y dos bombas de 250kg BRP espoleta KAPPA-III. Todo el personal, como siempre, ponía predisposición y voluntad, pues las condiciones de trabajo no eran las mejores y los medios con los que contábamos, tampoco. Sin embargo, aquí se podía trabajar más protegidos de las inclemencias del tiempo.



PERSONAL DE MANTENIMIENTO DESAFIANDO
LAS BAJAS TEMPERATURAS

El frío seguía siendo extremo (-19 °C). Esto provocaba que las manos se endurecieran y se nos congelasen los dedos; debíamos tomar muchas precauciones, porque era fácil perder la sensibilidad y, por lo tanto, la seguridad. ¡Ni qué decir de los armeros y mecánicos de pista que tenían que manipular explosivos!

Se improvisaron unos cuantos braseros para calentar nuestras manos y pies. Esto se podía hacer al amanecer, porque estaba prohibido mientras duraba el operativo de oscurecimiento. Las tareas de alistamiento de los aviones las realizaban los mecánicos, que poseían una pequeña linterna con dos elementos (ha de apreciarse la precariedad y la peligrosidad para desarrollar tales labores).

Los aviones quedaron listos a las 6:45h. Como siempre, lo informé a Operaciones y ellos me dijeron que oportunamente me comunicarían si había algún cambio de configuración y hora de salida.

Aquí no sucedía como en San Julián, que teníamos distribuidos los aviones en tres lugares (las dos cabeceras y la plataforma de vuelo).

Los aviones se ubicaban en una pequeña plataforma que estaba delante de la entrada del Hangar Antártico (a unos cien metros). Por eso, era mucho más fácil comunicarse con ellos. Además, siempre te encontrabas con alguien, lo que era una buena oportunidad para compartir un mate o un café, en nuestra modesta Sala de Situación.

Luego, me aboqué a confeccionar los vales de combustible para entregárselos al concesionario de YPF. A las 9:30h, llamaron de Operaciones informando que, hasta nuevo aviso, estaba cancelada la operación prevista. A las 12:00h, nos comunicaron que debía cambiarse la configuración a dos aviones. Había que colocarles dos tanques de 500l supersónicos y dos misiles Shafrir a cada uno.

BREVE RESEÑA DEL MISIL SHAFRIR

Este misil es del tipo de guiado por infrarrojo —intercambio de calor— y cuenta con un sistema de detección compuesto por un giróscopo, que es capaz de detectar una aeronave enemiga a 4 km de distancia.



MV-DAGGER CONFIGURADO CON MISILES SHAFRIR



MISIL SHAFRIR INFRARROJO

Al producirse esta detección —cuando el blanco se halla dentro de la envolvente de lanzamiento, se escucha en los auriculares una señal de audio que indica la adquisición del blanco por el misil— entonces, el piloto aprieta el botón y el misil se dispara. Después de un breve retardo, el misil se guía, orientándose solo por los gases calientes que despiden la turbina de los motores a reacción. En caso de emergencia, el misil puede ser disparado como cohete balístico, sin orientación. La dificultad que presenta este misil es que el piloto se tiene que ubicar detrás del avión por atacar y respetar el ángulo de operación del misil, que es de 45°. Desde el comienzo de la guerra, no se había lanzado ningún misil Shafir. La orden de alistar estos aviones significaba que ellos debían estar alertas ya que, si salían, tendrían que realizar una “misión de sombrilla” (así se denomina a la misión con aviones configurados de esta forma; su cometido es el de patrullar o de dar protección a alguna región del continente pues, si bien los Dagger tienen una función primaria que es cazabombardero, también pueden transformarse en cazainterceptores). Esta configuración presentaba una gran desventaja, porque no poseía radar y solo debía guiarse por las indicaciones de los radaristas terrestres, o bien por la detección que producía el misil con su propio sistema.

A las 13:30 h, los aviones estaban listos. Se ordenó trasladarlos a la cabecera de pista y prever 20 personas que debían permanecer en la Base, atentos a una posible salida. Los restantes nos trasladamos al aeropuerto internacional para almorzar. Nos atendieron de lo mejor; realmente nos parecía mentira que pudiéramos elegir el menú (entre tres comidas). Si bien todas eran a base de carne de cordero, al menos nos podíamos

olvidar del loco por algún tiempo. Luego de almorzar, varios de nosotros fuimos a la cabina de Entel. Me comuniqué con mi madre; le pregunté cómo se encontraban todos y qué se comentaba por allí. Me dijo que era una vergüenza que nosotros estuviéramos peleando y muchos argentinos siguieran su vida como si nada. En el mismo país, se vivían dos realidades distintas y el punto de referencia que marcaba esta dualidad era, precisamente, Comodoro Rivadavia que, hacia el Sur, se estaba en pie de guerra y, hacia el Norte, cada argentino, sumido casi en una indiferencia, seguía el curso de los días con normalidad, sin que nada lo afectase. Como broche de oro, nuestra selección de fútbol participaba en el Mundial de España. La atención del grueso, evidentemente, estaba allí. Esto me dolió y me llenó de rabia.

Regresamos al Hangar. El personal que había quedado de guardia no tenía novedades, y partió a almorzar.

Todos presentimos que el día iba a transcurrir sin operaciones aéreas, lo que nos provocó un bajón anímico, porque nos dedicábamos con el alma a alistar los aviones, cambiarles la configuración toda vez que lo ordenaban y dejar de lado nuestro descanso, para que después del esfuerzo los aviones no saliesen.

A las 17:00h, el My. Rodeyro nos reunió para informarnos que habían llegado a Tandil diez aviones M-5P comprados a Perú, que vendrían a engrosar nuestra dotación. Juntamente con ellos, llegaría más personal y, quizás, se produjeran relevos. Nos expresó el orgullo que tanto él como la superioridad sentían por nosotros, y nos instó a seguir con las mismas ganas que hasta ahora. Nos explicó que la situación en las Islas era muy difícil, que muchas veces no se podía ordenar la salida de una misión porque el espacio aéreo donde se tenía que operar estaba lleno de aviones enemigos y, de hacerlo, con toda seguridad, provocaría un inútil costo de vidas y material. Además, nos recordó que nuestros hermanos en Malvinas esperaban con ansiedad la llegada de nuestros aviones. Por ello, debíamos seguir con la misma voluntad y empeño demostrados. Estas palabras nos levantaron un poco el ánimo.

Luego, nos trasladamos a la Compañía. Aprovechamos para darnos un buen baño con agua super caliente (el frío que soportábamos diariamente nos calaba hasta los huesos). Gracias a Dios, las instalaciones se encontraban a una temperatura agradable. Después de cenar, pasaron una película de corte cómico, que sirvió para olvidar un poco la situación y nos reímos bastante. Así terminaba otro día de nuestra participación en esta maldita guerra.

11 de junio de 1982:

SIN MISIONES Y SIN PICADITO

Nos levantamos a las 6:00h. Luego de desayunar, nos trasladamos al Hangar. Ya se encontraba el My. Rodeyro que nos indicó que debíamos alistar los seis aviones: cada uno con 3 tanques de 1300l, dos bombas de 250kg BRP espoleta KAPPA-III y con los chasis cañones completos de munición 125 disparos por cañón. Nos aconsejó tomar las cosas con calma pues, según lo informado por el Departamento Operaciones, la meteorología en las Islas era muy mala, pero igualmente teníamos que tener todo preparado, por si mejoraba. A las 10:00h, estaban todos los aviones listos. Hasta los habían puesto en marcha, para verificar su buen funcionamiento. Pero de Operaciones nos confirmaron que el tiempo empeoraba. Nos ordenaron bajar de un avión los tanques, los portabombas y su armamento, y colocarle el portabomba central, ya que este realizaría un vuelo de comprobación de unas bombas de fabricación nacional llamadas “Exocor”, diseñadas y fabricadas en la provincia de Córdoba, más exactamente en la Fábrica de Armamento, por el Com. Cueto quien, juntamente con otras personas, controlaría este ensayo.



DAGGER C-432 A LA ESPERA DE SU CONFIGURACIÓN

El avión configurado con dicho armamento fue el C-432. Quedó listo a las 11:15h. Se le montaron 4 bombas de 125 kg cada una. A simple vista se podía ver que eran mucho más alargadas que las que se utilizaban normalmente. El piloto era el Cap. Dimeglio y decoló a las 12:00h.



FOTOGRAFÍA DEL MOMENTO DEL LANZAMIENTO
Y ENSAYO DEL NUEVO ARMAMENTO

El ensayo se realizó sobre una de las márgenes del río que está muy cerca de la Base. Podíamos observar su desarrollo. Algunos muchachos se subieron al techo del hangar para apreciarlo mejor. El avión, en vuelo rasante, unos 150m antes de llegar a la ladera, soltó las bombas (aunque parecían seguir enganchadas). Se elevó al estar sobre la barranca y comenzó con las maniobras de escape, mientras las bombas se incrustaban en ella. Alrededor de 12s después, explotaron y se pudo comprobar su efectividad.

Una vez aterrizado el avión, se ordenó desmontar las bombas a los cinco aviones restantes ya que no se realizaría otra actividad aérea (dejar los aviones con este peso era muy perjudicial, porque afectaba los amortiguadores de los trenes de aterrizaje). Mientras los mecánicos y armeros se dedicaban a esa labor, confeccioné los mensajes y el Parte Diario. Finalizadas las tareas y acondicionado el material, fuimos todos juntos a almorzar. Más tarde, nos llevaron a conocer la ciudad. Me pareció muy pujante y expandida, si la comparábamos con San Julián. La veía entre 10 y 15 veces más grande; la mayoría de sus pobladores eran chilenos. Nos trataron muy bien. Las cosas eran caras —no contábamos con mucho dinero; el poco que teníamos se nos consumía en las llamadas telefónicas—. Y, para no perder la costumbre, llamé a mi esposa. Le transmití tranquilidad en cuanto a mi salud, pero no pude mentirle con respecto a la tristeza que sentía por la difícil situación en las Islas. Regresamos a la Base. Generalmente, para matar el tiempo, se organizaban campeonatos de cartas, pero siempre había alguien que orquestaba alguna idea genial: afuera había dos arcos de papi fútbol... ¿Por qué no correr las camas, entrar los arcos y jugar un picadito? La aceptación fue unánime; pusimos manos a la obra y, una vez

creada la canchita, iniciamos un hermoso partido. Cuando estábamos en pleno desarrollo, divirtiéndonos y disfrutando de este juego, apareció el jefe del Departamento Operaciones con un fuerte llamado de atención. El My. Colón y otro oficial preguntaron quién era el más antiguo. El CP. Mérida se presentó (a decir verdad, su estado y aliño no eran el mejor). El My. Colón nos dio un sermón y 10 minutos para acomodar todo y devolver los arcos a su lugar. Al día siguiente debíamos presentarnos ante el My. Rodeyro. Si antes nos sentíamos “embolados” por la situación que nos tocaba vivir, esto colmó el vaso. ¿Cómo era posible que nos prohibieran distraernos un poco? Además, no molestábamos a nadie. Luego de cenar, nos juntamos a escuchar la radio: lamentablemente, la situación en Malvinas parecía ser insostenible.

12 de junio de 1982:

LLEGAN CARTAS Y ENCOMIENDAS; UNA DE ELLAS ES MISTERIOSA...

El día parecía ser una copia del anterior; nos levantamos a la misma hora, se ordenó idéntica configuración de los aviones, con 3 tanques de 1300l cada uno, 2 bombas BRP con espoleta KAPPA-III y chasis cañón completos. A las 9:00h, los aviones estaban listos y a la espera de una orden fragmentaria. A las 9:30h, nos informaron que, a las 14:00h, llegaría desde Tandil un Guaraní G-II con especialistas. El My. Rodeyro nos reunió y nos comunicó que, conforme la cantidad de gente que viniera, algunos iban a ser replegados a Tandil. Esta noticia se tomó con alegría, ya que la mayoría se encontraba en esta zona desde el 5 de abril. Yo aproveché a escribirle unas cartas a mi familia para enviarlas por intermedio de alguno de los replegados.

La meteorología en las Islas era malísima. Ninguno de nuestros sistemas de armas podía operar, lo que era aprovechado por los piratas para intensificar su ataque. A las 12:00h, fuimos casi todos a almorzar. Solo quedaron unos pocos, por si se presentaba la salida de algún avión. Tratamos de regresar lo más rápido posible, pues queríamos presenciar la llegada del avión Guaraní, hecho que se produjo a las 14:15h. Traía un grupo de once personas, entre las cuales se encontraban tres peruanos que venían a brindar asesoramiento para los aviones recientemente adquiridos. Ellos nos enseñarían las diferencias operativas que existían entre el Dagger y el M-5P, que no eran muchas.



SUBOFICIALES DE NUESTRO ESCUADRÓN
JUNTO CON LOS ASESORES PERUANOS

Era muy probable que a partir del día siguiente comenzaran a llegar los aviones. Los asesores fueron alojados en el Casino de Oficiales.

Mientras tanto, recibimos lo que nos habían mandado nuestros familiares: para mí, había cinco cartas y dos encomiendas. Una de ellas, sin remitente. Estaba llena de pastillas, masitas, chicles, chocolates, etcétera. Me rompí la cabeza pensando quién sería mi benefactor/a. Como el contenido de la caja misteriosa era bastante, lo repartí entre mis compañeros —como siempre, compartíamos todo—.

El My. Rodeyro designó a los que regresarían y nosotros les entregamos nuestra correspondencia. Tampoco hubo actividad aérea aquel día. Cuando llevé los mensajes y el Parte Diario de Guerra a Operaciones, pasé por el CIC (Centro de Información y Control). El ánimo allí estaba decaído. El suboficial encargado me dijo que la situación en las Islas era desastrosa, que se podría soportar muy poco tiempo más. De allí, me dirigí a la Compañía; nos juntamos todos y compartimos nuevamente bebidas y alimentos. Finalmente, me acosté a releer las cartas recibidas y luego las guardé junto con las anteriores en un sobre grande.

13 de junio de 1982:

¡POR FIN UNA MISIÓN!

Nos levantamos a las 6:30h, desayunamos y fuimos a la Base. Antes de comenzar con mis tareas habituales, me dediqué a encender una estufa

para calentar la sala. La temperatura a esa hora era generalmente entre -15 a -20 °C. Aunque estábamos dentro del hangar, el frío se hacía sentir del mismo modo.

Llamé a Operaciones; ordenaron la misma configuración que los días anteriores. A las 9:00h, los aviones estaban listos y, al pasarles esta información, me dijeron que a las 11:00h saldrían dos Escuadrillas. Como la Sala de Pilotos se encontraba muy alejada (la llamaban *Casita Bariloche*, por su similitud con las casas construidas en esa ciudad), la actualización de la pizarra la realizábamos telefónicamente. Me comuniqué con el Cap. Demierre, quien me confirmó que los pilotos se dirigirían a los aviones a las 10:45h. La formación era la siguiente:

C-411 Cap. Maffeis (Jefe de Escuadrilla), C-420 1er Ten. Callejo y C-416 Ten. Valente.

C-432 Cap. Dimeglio (Jefe de Escuadrilla), C-421 Ten. Aguirre Faget y C-412 1er Ten. Román (otra vez juntos, y van...).



DAGGER ATERRIZANDO DE REGRESO

A las 11:00h, partió la primera Escuadrilla con el estruendoso rugido de sus motores a pleno, el que ya prácticamente habíamos olvidado.

La segunda Escuadrilla salió a las 11:10h, pero el avión del Ten. Aguirre Faget tuvo problemas de freno y no pudo ser de la partida. Comenzaba nuevamente la espera, la angustia y el deseo de que todo saliera bien.



DAGGER C-420 ESTACIONADO EN LA PLATAFORMA

A las 11:15h, aterrizó el avión C-420 del 1er Ten. Callejo con la novedad de que no trababan las tapas del tren de aterrizaje. Sus compañeros habían seguido rumbo a Malvinas.

Mientras tanto, el resto del personal se reunía con los asesores peruanos, quienes daban las explicaciones pertinentes y marcaban las diferencias entre los dos aviones. Me dediqué a confeccionar los vales de combustible. A las 12:30h, sonó el teléfono del Departamento Operaciones; me informaron que los aviones de la primera Escuadrilla regresaban. Lanzaron sus bombas al agua, al ser informados de que una patrulla de Sea Harrier se dirigía a interceptarlos. Rápidamente, avisé a los especialistas y mecánicos para que estuvieran atentos a su recepción. A las 12:40h, aterrizaron sin novedad. A las 13:10h, arribó la segunda Escuadrilla; relataron que, al sobrevolar la isla Soledad, observaron un helicóptero enemigo muy próximo y decidieron atacarlo pero, ante la posibilidad de que este hubiera dado la voz de alerta y estuvieran cerca los temibles Sea Harrier, resolvieron eyectar sus cargas externas y regresar al continente. Una vez recibidos estos aviones, el My. Rodeyro ordenó a todo el personal que fuera a almorzar, ya que, por hoy, no habría más misiones.



AVIONES DAGGER DE REGRESO SOBREVOLANDO SOBRE LA PLATAFORMA



PERSONAL DE MANTENIMIENTO INGRESA
UN DAGGER AL BÚNKER

A las 15:00h, debíamos estar de regreso para asistir a una reunión informativa. Por lo que se comentaba, en las Islas pasaba algo grave. Así fue como almorzamos rápidamente y regresamos a la hora prevista. Formamos y el mayor comenzó diciendo que la situación era muy mala. Los ingleses estaban cerca de Puerto Argentino y era muy difícil atacar por medio aéreo a la tropa enemiga, pues estaba próxima al poblado. Además,

era muy peligroso porque podía causar enormes pérdidas en la población civil. La flota inglesa se encontraba lejos del alcance de nuestros aviones y de las Islas. El día anterior, el destructor británico Glamorgan había sido alcanzado por un misil AM-38 Exocet, lanzado por una batería costera instalada en un remolque. Este destructor, luego de haber bombardeado a las fuerzas terrestres argentinas, había sido alcanzado por el misil (que le causó graves daños) y se había alejado de la costa, junto con las otras embarcaciones. Teniendo en cuenta que nuestros aviones por su autonomía no podían llegar a la flota ni tampoco atacar las Islas, solo quedaba la esperanza de que las fuerzas destacadas en Puerto Argentino pudieran repeler el ataque inglés. Finalmente, agregó que los M-5P no nos serían enviados y que, por la noche, a los asesores peruanos se los trasladaría en un Lear Jet. Terminada la reunión, me quedé con el mayor para confeccionar y firmar los vales de combustible y los mensajes. Me comentó que, si no había reacción de las fuerzas que defendían Puerto Argentino, los ingleses entrarían al poblado, lo que marcaría el fin del conflicto. A esta altura, lo único que deseábamos era que no se produjeran más muertes. Finalizadas mis tareas, me dirigí a la Compañía, donde encontré a mis camaradas sin ánimo; los rostros invadidos por la tristeza; el tema excluyente era el informe dado por el My. Rodeyro. Comí algunas masitas y escribí estos apuntes... ¿Quizás, los últimos? Sería una predicción de los acontecimientos de la próxima mañana.

14 de junio de 1982:

FIN DE LA GUERRA

Nos levantamos a las 6:00h, desayunamos y nos trasladamos al Hangar. Llamé a Operaciones para averiguar si había algo previsto; me contestaron negativamente. Al My. Rodeyro le ordenaron que no nos moviésemos del hangar y le comentaron sobre la pérdida de un avión Canberra, derribado por un misil, donde perecieron todos sus tripulantes.

Luego, salió hacia una reunión que se realizaría a las 8:00h en Operaciones, mientras nosotros nos juntábamos para intercambiar conceptos y opiniones del conflicto. A las 10:30h, regresó el mayor con el Vcom. Villar y nos reunieron. Este último nos manifestó su orgullo por la labor cumplida, la dedicación y el profesionalismo demostrado. Resaltó que nunca tuvo que anular una misión por falta de material aéreo. Él, como el resto de sus pilotos, cada vez que subía a un avión no dudaba de que tanto el mecánico como el especialista hubieran hecho un excelente trabajo. Pero,

desgraciadamente, nos tenía que informar que “el conflicto había llegado a su fin”, ya que las fuerzas argentinas destacadas en Puerto Argentino se habían rendido al enemigo. Esto no quería decir que la Fuerza Aérea también lo hubiera hecho, por lo menos no moralmente. Los ingleses nos habían vencido por ahora; quizás algún día tendríamos que volver por nuestros muertos y para recuperar las Islas.



EL VCOM. VILLAR NOS DA LA NOVEDAD
DE QUE EL CONFLICTO HABÍA LLEGADO A SU FIN

No debíamos olvidar a todos aquellos que habían dejado su vida por esta causa. Fue el golpe de gracia; nuestro ánimo estaba ya por el piso y esto nos terminaba de abatir. Después de haberlo dado todo, nos enterábamos de que habíamos perdido: qué dirían nuestros familiares y amigos...

EPÍLOGO

En mis modestos escritos, expreso cómo fueron mis vivencias de aquellos momentos y las difíciles circunstancias que vivimos. Espero divulgarlas y dar mi testimonio, como aporte de lo que fue la guerra.

La experiencia de esta es algo excepcional para todos los intervinientes, independientemente del rol que les tocara cumplir a cada uno. De lo vivido, aprendí a asimilar y superar situaciones límites. Fue convivir en forma permanente entre la vida y la muerte, donde todos fuimos protagonistas activos. La mayoría de los integrantes éramos muy jóvenes. Sin embargo, aseguraría que a nadie le pesó su rol; cada uno lo asumió con responsabilidad y profesionalismo. Este grupo, formado por oficiales, suboficiales, conscriptos y personal civil, logró quedar en la historia de la Fuerza Aérea,

por su actuación y desempeño, cuando las circunstancias así lo demandaron. Quisiera hacer una referencia especial al grupo de soldados que formaron parte de nuestro Escuadrón. Ellos, no solo cumplieron con su deber militar sino que, también, demostraron que ser uno más entre nosotros. Su aporte personal en las respectivas especialidades técnicas y operativas en las que estaban destinados (armamento, equipo, apoyo) fue muy valioso, como también su profesionalismo, demostrando siempre predisposición, colaboración y camaradería con todos. Formamos un gran equipo: con el aporte individual, se lograron grandes objetivos en defensa. Replegamos a Tandil el día 25 de junio; deseaba regresar, pues el 26 era el cumpleaños de mi hija Romina. Despegamos de Río Gallegos a las 21:30 h. Llegamos a Tandil el 26 a las 00:15. Fuimos recibidos por el jefe de Grupo, el Com. Pedro Martínez, quien nos expresó su orgullo por el deber cumplido y nos dijo: “ustedes pueden enfrentarse a cualquiera con la cabeza bien alta, pues no defraudaron a nadie; el pueblo los tiene que admirar por lo que realizaron...”. Nos dio cinco días de franco para pasarlos con nuestra familia. Nos trasladaron en micro y llegué a casa a las 2:00 h. Me recibió mi esposa, me abracé a ella y lloré... Mi familia me acogió como no lo esperaba; para ellos, habíamos triunfado...

Hasta aquí, he ido volcando todas mis experiencias sobre la guerra. Las recordaré mientras viva. Esta fue “Nuestra Causa”, la de todos los argentinos. Solo que, quizás, a mí me tocó vivirla de otra forma. Algunos dieron la vida; otros, sus alhajas. Hubo quien se desprendió de sus pocos pesos y muchos, muchísimos contribuyeron con el apoyo moral, ya fuese a través de cartas o encomiendas, para los que estaban en el frente o para los que nos encontrábamos en el sur del continente (esto me trae a la memoria que la encomienda misteriosa me la había mandado un hermano de mi padre, uno de esos hombres de fierro que quiso ser otro de los tantos que anónimamente nos mandaban cosas). Por último, quiero destacar que, durante el tiempo que estuve desplegado, conviviendo con todo el personal, el compañerismo nunca faltó. Estuvimos unidos, tanto en la alegría como en la tristeza. Reconozco que muchas veces sentí miedo, pero traté de superarlo y de dar todo de mí. Creo haber cumplido con la tarea encomendada. *Estoy orgulloso de haber pertenecido al II Escuadrón Aeromóvil Dagger y haber sido parte de la Fuerza Aérea Argentina que luchó por la defensa de Malvinas.* Aprendimos (incluyo a todos) a valorar sentimientos como el patriotismo y el coraje puesto de manifiesto por nuestros pilotos. Ellos eran realmente los que se exponían ante el fuego del enemigo. También, aprehendí lo que causa la guerra y las secuelas que deja; lo comprobé al subir al avión C-130 que traía a los heridos desde las Islas el último día del conflicto.

Fue terrible ver personas mutiladas, con heridas graves y oír los quejidos o gritos desgarradores; sentir el olor nauseabundo que desprendían esos cuerpos.

No olvidemos que esto FUE una guerra. Ojalá nunca más tengamos otra.

Me pregunto si realmente valió la pena...

Aprendimos a querer aún más nuestras Islas y, para terminar, quisiera expresar un deseo: el de inculcar a nuestros hijos y descendientes que *Las Malvinas son y siempre serán argentinas, y que solo por la vía diplomática deberemos recuperarlas. Nunca más por las armas ya que, en una guerra, nadie gana realmente; todos perdemos...*



PARTE DEL GRUPO DE PILOTOS DEL II ESCUADRÓN AEROMÓVIL



MEZCLA DE PILOTOS Y PERSONAL DE MANTENIMIENTO
EL DÍA DEL HITO DEL BAUTISMO DE FUEGO, ESCUADRILLA “TORNO”

NÓMINA DEL PERSONAL QUE INTEGRÓ
EL II ESCUADRÓN AEROMÓVIL DAGGER
DURANTE LA BATALLA AÉREA POR LAS ISLAS MALVINAS

Pilotos

Vcom. D. Luis D. VILLAR (Ñandú)
My. D. Juan Carlos SAPOLSKY (Tauro)
My. D. Gustavo Alberto PIUMA (Grillo)
My. D. Luis Alberto PUGA (Halcón)
Cap. D. Guillermo DONADILLE (Poncho)
Cap. D. Carlos Alberto MAFFEIS (Dragón)
Cap. D. Raúl Ángel DÍAZ (Tigre)
Cap. D. Jorge Carlos DELLEPIANE (Piano)
Cap. D. Rubén Norberto DIMEGLIO (Joker)
Cap. D. Luis Augusto DEMIERRE (Pato)
1er Ten. D. Jorge Daniel SENN (Daga)
1er Ten. D. Carlos MUSSO (Lobo)
1er Ten. D. César ROMÁN (Zorro)
Ten. D. Mario Miguel CALLEJO (Foca)
Ten. D. Gustavo E. AGUIRRE FAGET (Boxer)
Ten. D. Daniel Oscar VALENTE (Patán)
Ten. D. Carlos CASTILLO (Perno)

Personal del componente técnico (*Los Magos*)

My. D. José Alfonso Rodeyro
1er Ten. D. Guillermo S. Posadas
1er Ten. D. Miguel Rocha
SM. Daniel Álvarez
SM. Elvio Martino
SP. (R) Eduardo Llanos
SA. Eduardo Pozzi
SA. Ubaldo Quiroga
SA. José Asencio
SAux. Hugo Pizarro
CP. Oscar Lavallén
CP. Mario Bono
CP. Ricardo Mérida
CP. Hugo Posadas

CP. Juan Galli
CP. Héctor Díaz
CP. Miguel Cuenca
CP. Jorge Prigione
CP. Alberto Montenegro
CP. Ricardo Oliva
CP. Roberto González
C1° Gustavo Sánchez
C1° Víctor Arias
C1° José Torres
C1° Pedro Defelippe
C1° Héctor Fernández
C1° Walter Muñoz
C1° Sergio Carranza
C1° José Ferezín
C1° Miguel Paletta
C1° Javier López
C1° Sergio Romero
C1° Marcelo Gutiérrez
C. Miguel Bistocco
C. Jorge Valenzuela
C. Ricardo Reveli
C. Miguel Nievas
C. Oscar Albornoz
C. Luis Paredes
C. Jorge Barco
C. Jorge Callejos
C. Gerardo Álvarez
C. Rubén Vallejos
C. Norman Ronco
C. Pablo Canova
C. Mario Carrizo
C. Marcelo Peralta
C. Antonio Díaz
C. Víctor Heredia
C. Humberto Schiavone
C. Juan Catáneo
C. Carlos Godoy
C. Carlos Duarte
C. Guido Maltinti

C. Luis Barrera
C. Sergio Fernández
C. Eduardo Saura
C. Ramón Luna
C. José Balquinta
C. Francisco Cruz
C. Horacio Bergero
C. Daniel Abascal
C. Rubén Rodríguez
C. José Zelaya
C. Mario Bertello
C. Mario Bentancour
C. Alberto Corrado
C. Nelson Silva
C. Fabián Rodríguez
C. Raúl Guzmán
C. Rubén Olah
C. Mario Deza
C. José Lavia
C. Roberto Fernández

Personal civil

Téc. I Rubén Hernández
Téc. I Guillermo Salituri
Téc. I Miguel Paredes
Téc. I Alberto Fontanini
Téc. I Mario Alba
Téc. I Germán Carmona
Téc. I Rubén M. Fernández
Téc. I Pedro Bálsamo
Téc. I Juan Hernández
Téc. II José Palaoro
Téc. II Héctor Sánchez
Téc. II Ginés García
Téc. II Claudio Mónaco
Téc. II Raúl Dicosimo
Pro. II José Luis Martínez
Pro. II Francisco Jorge
Pro. II Rubén Palma

Pro. II Enrique Hernández
Pro. II Carlos Pinchetti
Pro. II Víctor Arrizabalaga
Pro. II Tomás Landivar
Pro. II Néstor Picart
Pro. II Jorge Montoya
Pro. II Taddeo Czafka
Pro. II Raúl Lamarque
Pro. II Alberto Emer
Pro. II Jorge Marino
Pro. II Daniel Garriz

Soldados

SOLD. Cl.63 Alberto Arrieta
SOLD. Cl.63 Ricardo Castro
SOLD. Cl.63 Sergio Lima
SOLD. Cl.63 Jorge Báez
SOLD. Cl.63 José Loncon
SOLD. Cl.63 Rubén Jacobo
SOLD. Cl.63 Mario Pardiñas
SOLD. Cl.63 Ignacio Barra
SOLD. Cl.63 Alberto Kees
SOLD. Cl.63 Roberto Jensen
SOLD. Cl.63 Alberto Castía
SOLD. Cl.63 Sergio Justo
SOLD. Cl.63 Mario Orozco
SOLD. Cl.63 José Timpanaro
SOLD. Cl.63 Mauricio Dorsa
SOLD. Cl.63 Manuel S Escudero
SOLD. Cl.63 Eduardo C Fuentes
SOLD. Cl.63 Rolando I Monteavaro
SOLD. Cl.63 Alejandro Pena
SOLD. Cl.63 Nestor J Juan
SOLD. Cl.63 Marcelo F Sanchez

Personal de la Compañía Policía Militar de la VI Brigada Aérea, desplegado a la B.A.M. San Julián, para reforzar su seguridad

Alf. Bini, Norberto

C.1º Daniel Raúl

C. Salas, Daniel

C. Romero, Celestino

SOLD. Cl.63 Aguirre, Sergio

SOLD. Cl.63 Almáraz, Roberto

SOLD. Cl.63 Aranda, Raúl

SOLD. Cl.63 Baldomiro, Juan A

SOLD. Cl.63 Bernardi, Ricardo

SOLD. Cl.63 Bustos, Oscar

SOLD. Cl.63 Cabrera, Walter

SOLD. Cl.63 Chiffaroni, Carlos

SOLD. Cl.63 Córdoba, Jorge

SOLD. Cl.63 Cristeche, Pedro

SOLD. Cl.63 De Benedetto, Julio

SOLD. Cl.63 Dorney, José

SOLD. Cl.63 Fernández, Sergio

SOLD. Cl.63 Friedman, José

SOLD. Cl.63 Guerendiain, Gustavo

SOLD. Cl.63 Mammarella, José

SOLD. Cl.63 Pendas, Hugo

SOLD. Cl.63 Polonari, Fernando

SOLD. Cl.63 Renterias, Dionisio

SOLD. Cl.63 Rizalli, José

SOLD. Cl.63 Rodríguez, Roberto

SOLD. Cl.63 Rojas, Gustavo

SOLD. Cl.63 Rosas, José

SOLD. Cl.63 Santillán, Roberto

SOLD. Cl.63 Spikerman, Luis

SOLD. Cl.63 Suárez, Omar

SOLD. Cl.63 Suárez, Never

SOLD. Cl.63 Torre, Sergio

SOLD. Cl.63 Vidal, Rodolfo

SOLD. Cl.63 Villalba, Alfredo

Resumen del material destruido

Aviones destruidos: seis matrículas:

C-403, C-404, C-407, C-410, C-419, C-430

Tanques eyectados de 1300l: veintitrés:

8 izquierdos, 7 ventrales y 8 derechos

Bombas y proyectiles lanzados en distintas misiones: 52 bombas alaveses de 250 kg BR con cola BRP (retardo con paracaídas), 32 bombas alaveses de 250 kg BR con cola normal y espoleta SSQ (super, super rápidas)

1500 disparos de 30 mm. SAP/HEI

1420 disparos de 30 mm. HAL

Bombas utilizadas por los aviones Dagger: El armamento aire-superficie estándar, utilizado por los MV “Dagger” durante la campaña del Atlántico Sur, lo constituyó la familia de bombas de fabricación española EXPAL (Explosivos Alaveses S.A.). Estas bombas fueron desarrolladas a partir de la serie estadounidense de bombas LDGP (*Low Drag General Purpose*) MK-80, bajo requerimiento del Ejército del Aire español. El acrónimo ‘BR’ significa “Baja Resistencia” (aerodinámica) y, en este caso, se trata de una bomba de 250 kg. Asimismo, se encuentra armada con una espoleta KAPPA-E (Electrónica) con un *relay* de armado de 2.6 s. Otras variantes que también se utilizaron fueron las BRF (fragmentarias) y BRP-F (fragmentarias frenadas por paracaídas). La frenada por paracaídas permitía liberarla a una altura mínima de 55 m, a una velocidad aerodinámica de entre 300 y 600 nudos.



MV-DAGGER, LISTO PARA COMBATIR, ARMADO
CON BOMBAS FRENADAS BRP-250 KG



BOMBAS BR-250 KG EXPAL DE COLA LISA,
JUNTO A UN MV-DAGGER DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA



CORREDOR DE BOMBAS BRP-250 KG (EXPAL) DE COLA LISA (IZQUIERDA)
Y DE COLA FRENADA POR PARACAÍDAS (DERECHA),
JUNTO A LOS CAZAS POLIVALENTES MV-DAGGER



BOMBAS BR-250 KG EXPAL DE COLA LISA, JUNTO A UN
MV-DAGGER DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA



BOMBA RETARDADA POR PARACAÍDAS EXPLOSIVOS ALAVES DE 250 KG,
CON ESPOLETA SSQ EN EL SOPORTE VENTRAL DE UN DAGGER



BOMBA EXPAL (EXPLOSIVOS ALAVESES) BRP-250 KG,
CON ESPOLETA KAPPA-E (ELECTRÓNICA)
Y UN TIEMPO DE ARMADO DE UNOS 2,6S

Dado que las bombas lanzadas a los barcos ingleses, cuyo blindaje era muy débil, no explotaban (atravesaban el casco) porque no llegaban a armar el tren de fuego por la falta de desaceleración, se realizaron pruebas con diferentes tipos de espoletas.

Distintas espoletas fueron utilizadas para la bomba EXPAL BR-250 kg. Teníamos dos tipos de espoletas: las de armado y las de retardo. Las espoletas de armado son las que permiten que la bomba esté lista para estallar ni bien impacte en el blanco. Las espoletas de retardo son las que retardan la explosión, una vez impactado el blanco. Dentro de las espoletas de armado, están las mecánicas y las electrónicas. La espoleta mecánica consta de una hélice que, por acción del viento, al ser lanzada, gira cierta cantidad de vueltas previamente configuradas por el armero y, luego, permite armar la bomba.



ESPOLETA KAPPA-III (MECÁNICA)



LAS ESPOLETAS KAPPA-III SON MECÁNICAS;
LA ACCIÓN DE LA HÉLICE PERMITE EL ARMADO
DE LA BOMBA, Y EL ARMADO SE PRODUCÍA EN 3 S



ESPOLETA SÚPER RÁPIDA SSQ (SUPER, SUPER *QUICK*)
QUE PERMITE HACER EXPLOTAR LA BOMBA A 1 M DEL SUELO



ESPOLETA KAPPA-E (ELECTRÓNICA) EN UNA BOMBA BR-250 KG

La espoleta KAPPA-E es electrónica y permitía el armado de la bomba en 2,6 s y, si no estallaba luego de haber impactado al blanco, estallaba a los 3 seg de ser lanzada (la auto detonación era generada por una pila de 9 voltios, de fácil recambio).



ESPOLETA MU SOBRE UNA BOMBA EXPAL BR-250 DE COLA LISA

Se colocaban dos espoletas, la Gamma R lateral y MU de cola, ambas con 1 seg de tiempo de armado y retardo a la explosión de 12 segundos.

A. E. T. O.

-----En Puerto San Julián, oficina de la Base Aérea N°1111
San Julián, a los seis días del mes de junio del año en mil no
cientos ochenta y dos, se hizo la presente acta a los efectos
de dejar constancia del material destruido durante las operacio-
nes aéreas realizadas entre los días dos de abril y seis de ju-
nio del año en mil novecientos ochenta y dos:

Material:

Aviones Dagger NF - Patrullas N°s: G-405, G-404, G-407,
G-410, G-418 y G-438.

Los citados aviones estaban equipados en su momento con los si-
guientes armamentos:

Cebita 600lb	= 4/6 + 8 (total)
Cebita 500lb 812	= 4/6 + 12 (total)
Tubo 600lb	= 4/6 + 12 (total)
Tronca 1500 lbs	= 4/6 + 18 (total)
CRF 875	= 4/6 + 8 (total)
CRF 188	= 4/6 + 12 (total)
Luces bomba de 600lb (800)	incendiante 4/6 + 8 (total)
Luces bomba de 600lb (800)	oscuras 4/6 + 8 (total)

-----Para constancia de lo actuado se hizo la presente en
cuatro ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto:-----

 C.A. MARIANO OLIVERA Dir. Oper. Aviónicos El Com. Operativo	 Sr. Jefe Subcomando Operativo Jefe Patrullamiento Dagger El Com. Operativo
---	--

P. M. ...

ACTA DEL MATERIAL DESTRUIDO PERTENECIENTE A LA DOTACIÓN
DEL II ESCUADRÓN AEROMÓVIL DAGGER SAN JULIÁN

CONFIGURACIÓN DE LOS AVIONES DE COMBATE
M5-IAI DAGGER, PERTENECIENTES AL II ESCUADRÓN
AEROMÓVIL, QUE OPERARON DESDE LA B.A.M.
SAN JULIÁN DURANTE LA GUERRA DE MALVINAS

Podemos subdividir en dos configuraciones de tanques externos eyectables de 1300l de combustible:

-Configuración INDIA (I) de tres tanques de 1300l colocados en las estaciones 4, 2 y 6.

-Configuración GOLF (G) de dos tanques de 1300 l colocados en las estaciones 2 y 6.

La configuración INDIA (I) con tres tanques de 1300l. para misiones de cobertura aérea. Se completaba con dos misiles Shafrir II y munición completa para los cañones de 30 mm.

En el caso de misiones de ataque a superficie, se usaban dos bombas EXPAL BRP-250 kg en las estaciones 3 y 5, más la munición y los cañones de 30 mm.

Con la configuración GOLF (G) con dos tanques de 1300l completada con dos bombas BRP-250 kg en las estaciones 3 y 5.

En la estación central 4 se usaba un soporte ventral Nafgan para dos bombas BRP-250 kg, todas con espoletas SSQ (*Super, Super Quick*) y MU de cola, para que exploten a 1 m del terreno.

Las espoletas eran de diferente tipo. Las KAPPA-E de 9v requerían un tiempo de armado de 2.6s, pasados los cuales explotaban por impacto, si no explotaban automáticamente a los 3s.

Para proveer de cierta protección contra los misiles de guía radárica, se usaron chaff confeccionados con tiras metálicas que iban alojadas en los compartimientos de los aerofrenos.

Entre la silueta del buque y el avión, se aprecian los piques en el mar de los proyectiles de ambos. Este último, se aproxima a una velocidad de casi 300 m/s, encontrándose a una distancia aproximada de 500 m del lanzamiento de sus bombas (menos de 2 s), debiendo eludir posteriormente, en menos de 2 s y con un viraje brusco, la línea de mástiles.

Se destaca que, para llegar a esta situación, se debieron sortear los círculos defensivos de misiles superficie-aire de largo alcance (Sea Dart), de mediano alcance, y de corto alcance (Sea Wolf), además del área de cobertura de los aviones Harrier, equipados con los misiles aire-aire Sidewinder AIM9L (los mejores del mundo en aquellos momentos), y de la línea defensiva de la artillería antiaérea computarizada.

Analizadas y practicadas las tácticas por emplear y al carecer de contramedidas electrónicas para neutralizar el sólido sistema defensivo de la *Task Force*, que poseía sensores de guiado automático de tiro, el único procedimiento que nos brindaba alguna posibilidad de sobrevivir era atacar y luego escapar a alta velocidad y muy rasante, con los aviones en línea a 100 m de distancia lateral, debiendo para ello adaptar las espoletas de nuestras bombas, que estaban previstas para lanzamiento en picada y con altura.





DAÑOS PRODUCIDOS POR LAS FUERZAS BRITÁNICAS AL SISTEMA
DE ARMAS MV-DAGGER DEL II ESCUADRÓN AEROMÓVIL

21 de mayo: C-403, C-404 y C-407 no regresaron de la misión ordenada. C-434, impacto proyectil en el cono interior de una de las tomas de aire del motor. C-412, rotura de antena de VHF inferior por impacto de proyectil. 23 de mayo: C-415, impacto de esquirla de proyectil antiaéreo en parabrisas. Ídem C-412.

24 de mayo: C-434, impacto de esquirla de proyectil antiaéreo en parabrisas. C-420, impacto de munición de 20 mm en tanque pendular izquierdo. C-410, C-419 y C-430 no regresaron de la misión ordenada.

24 de mayo 1982:

NUESTRO II ESCUADRÓN AEROMÓVIL DAGGER TIENE SU HÉROE

La tercera Escuadrilla de 3 aviones MV “Dagger” de indicativo “Oro”, perteneciente a la B.A.M. San Julián, fue interceptada por una PAC de aviones “Sea Harrier”, y pese a los intentos de evadir este ataque, la “Oro” fue alcanzada por misiles “SideWinder”. Pudieron sus pilotos salvar la vida, luego de eyecciones exitosas, mientras que la aeronave del numeral 3 del C-419, Ten. D. Carlos Castillo, explotó en el aire: su piloto falleció instantáneamente.

El 1er Ten. (PM) VGM Carlos Julio Castillo nació el 20 de septiembre de 1956, en Oliva, provincia de Córdoba. El 3 de febrero de 1975, ingresó a la Escuela de Aviación Militar y egresó como alférez el 14 de octubre de 1978.

CANCIÓN *LA MARINETTE* Y EL SÍMBOLO DEL ESCUDO DEL II ESCUADRÓN AEROMÓVIL M5-IAI DAGGER “LA MARINETE”



EL HÉROE DEL II ESCUADRÓN AEROMÓVIL DAGGER “LA MARINETE”,
1ER TEN. PM CARLOS JULIO CASTILLO

El 1er Ten. Mario Callejo había cambiado la letra de una canción francesa llamada *La Marinette* de 1955, en la cual vinculó al protagonista con un piloto de IAI Dagger que sufría los mismos problemas que él, al intentar complacer a una dama de dudosa reputación, motivo del dibujo de una mujer ligera de ropa con medias de red, convertido en el símbolo del II Escuadrón Aeromóvil Dagger.

Canción La Marinete

*Cuando fui a cantarle mi canción a Marinete,
la bella, la traidora, ya se había ido al Colón.*

Y yo, con mi guitarra, ¡qué tarugo, mamita!

Y yo, con mi guitarra y mi canción.

*Cuando fui a regalarle una salsa a Marinete,
la bella, la traidora, acababa de cenar.*

Y yo, con mi salsita, ¡qué tarugo, mamita!

Y yo, con mi salsita y mi canción.

*Cuando fui a invitarla a ir en bicicleta a Marinete,
la bella, la traidora, se alejaba en un Rolls Royce.*

Y yo, con mis dos ruedas, ¡qué tarugo, mamita!

Y yo, con mis dos ruedas y mi canción.

*Cuando fui a invitarla a pescar a Marinete,
la bella, la traidora, en un yate se alejó.*

Y yo, con mis cañitas, ¡qué tarugo, mamita!

Y yo, con mis cañitas y mi canción.

*Cuando fui a regalarle una flor a Marinete,
la bella se besaba con aquel nuevo galán.*

Y yo, con mi ramito, ¡qué tarugo, mamita!

Y yo, con mi ramito y mi canción.

*Cuando fui a matarla a la bella Marinete,
la bella, la traidora, de una gripe se murió.*

Y yo, con mi pistola, ¡qué tarugo, mamita!

Y yo, con mi pistola y mi canción.

*Cuando fui al velorio de la bella Marinete,
la bella, la traidora, del cajón se levantó.*

Y yo, con mi corona, ¡qué tarugo, mamita!

Y yo, con mi corona y mi canción.



DIBUJO ORIGINAL

APORTES EXTRAS A LAS VIVENCIAS:
RELATO DEL SR. COM. (R) CARLOS A. S. MAIZTEGUI,
JEFE DE LA BASE MILITAR SAN JULIÁN, AL PERSONAL
DE LA B.A.M. SAN JULIÁN DURANTE LA GUERRA
POR LA RECUPERACIÓN DE LAS ISLAS MALVINAS

Desde el primer día y luego del arribo del grueso del contingente que integraría la base, me propuse motivar intensamente a todo el personal, en cuanto al carácter de combatiente que revestía su destino en esta. Por eso, al caer la tarde de ese primer y febril día de actividad en la B.A.M. San Julián, ordené la primera formación de todo el personal, con la finalidad principal de pronunciar una fuerte arenga, para dejar bien en claro en sus mentes la gran responsabilidad que asumíamos a partir de ese momento y, por lo cual, debían tener en cuenta la vigencia de las leyes militares para tiempo de guerra. Pretendí, así, despertar en mi gente su espíritu de lucha, reforzar la disciplina y a estar permanentemente atentos a los acontecimientos que se iban a suceder. Apuntalarse unos a otros, dado que en la situación que vivíamos, no podía haber lugar para dudas, fallas y menos aún, errores que pudieran poner en peligro las misiones ordenadas a nuestra Unidad de Combate. La consigna fue entonces: ¡NO PODEMOS FALLAR!

A lo largo de la campaña, que se extendió por más de dos meses y medio, el personal respondió acabadamente a todas las situaciones de extrema tensión que se vivieron en forma casi permanente: alarmas generales por posibles ataques aéreos del enemigo, los consiguientes oscurecimientos, alistamientos, preparación de misiones de carácter inmediato, refuerzo

de las guardias y rondines ante la posible incursión nocturna de grupos especiales enemigos. Unido todo ello a la permanente tarea de mejora de las posiciones, mejora en los procedimientos de cambio de configuración, de las aeronaves y recarga de bombas, cohetes y cañones, prácticas de combate, etcétera. Se logró, así, una notable armonía y eficiencia en el desenvolvimiento de las actividades de las distintas subunidades de la B.A.M. No obstante, a medida que transcurrían los días, la tensión iba en aumento, siendo entonces necesario mantener un contacto permanente con todo el personal. Aspecto concretado a través de frecuentes formaciones semanales, en las cuales se informaba oficialmente el desarrollo de los acontecimientos y se remarcaba la importancia de todas y cada una de las tareas por realizar, aún de aquellas aparentemente intrascendentes. Durante las operaciones, la tensión alcanzó varios picos, coincidentes con el acrecentamiento de las bajas que nos producía el enemigo y la ejecución de las misiones, cada vez más riesgosas. Como lo fue el ataque al portaviones Invencible, realizado en conjunto con la Aviación Naval, por cuatro aviones A4-C de nuestra Base y la última misión, llevada a cabo el 13 de junio por siete aviones A4-B, también basados en San Julián, cuando ya la situación se hacía muy difícil en las Islas Malvinas. Todo el personal de la B.A.M. San Julián posibilitó que esta unidad de combate de la Fuerza Aérea Argentina fuera protagonista de primera línea, en la lucha por la recuperación de las Islas Malvinas.



COM. CARLOS A. S. MAIZTEGUI,
JEFE DE LA B.A.M. SAN JULIÁN

FUERZA AÉREA SUR (FAS) ANTECEDENTES IMPORTANTES QUE SE DEBEN CONOCER

El motivo de este apartado es conocer un poco más sobre esta organización y de su gestor, quien fuera su comandante, el Brig. Gral. (R) Ernesto Horacio Crespo.

Este falleció el 6 de marzo de 2019, a la edad de 89 años.

El Brig. Gral. (R) Ernesto Horacio Crespo se desempeñó como Cte. de la Fuerza Aérea Sur durante la Guerra de Malvinas y como Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina, entre los años 1985 y 1989. Nació el 8 de diciembre de 1929 e ingresó en la Fuerza Aérea Argentina en 1948. Perteneció a la camada de pilotos instruidos por los ases de la *Luftwaffe* de la Segunda Guerra Mundial, que se refugiaron en Argentina al término de aquella. Prestó servicio hasta el año 1989, y alcanzó la máxima jerarquía del escalafón militar de la Fuerza y, también, su comandancia.

Entre abril y junio del año 1982, Ernesto Horacio Crespo, que previamente se desempeñaba como jefe de la IV Brigada Aérea, recibió la orden de crear, desarrollar, implementar y comandar la Fuerza Aérea Sur, una organización destinada a controlar las unidades aéreas de la Fuerza, que luego participarían de las hostilidades desatadas en la Guerra de las Malvinas, donde desempeñó un brillante papel en la planificación y ejecución estratégica de combate, que llegó a poner en jaque al enemigo.

Ya con el grado de brigadier, Crespo fue subjefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina desde el retorno de la democracia, el 10 de diciembre de 1983.

El 5 de marzo de 1985, Ernesto Horacio Crespo fue designado jefe de Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina, y ascendido inmediatamente a brigadier general.

El anterior jefe de la FAA, el brigadier general Teodoro Guillermo Waldner fue nombrado jefe de Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas Argentinas, el 8 de marzo de 1985.

Su comando perduró hasta el día 11 de julio de 1989, cuando Ernesto Horacio Crespo fue pasado a retiro. En su lugar, el presidente Menem nombró al brigadier mayor José Antonio Juliá, quien inmediatamente fue ascendido a la jerarquía de brigadier general.

Recordemos que la Fuerza Aérea Sur fue el componente aéreo primordial de la guerra. A fines del año 1981, el Comando Aéreo Estratégico (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 totalmente (diciembre 1981) su existencia en 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 la FAA y Bases Aéreas Militares creadas para la defensa aérea del país.

En lo que se refiere a la Fuerza Aérea Sur (FAS), como vimos, se designó comandante de dicha fuerza al Brig. Horacio Ernesto Crespo, jefe del Estado Mayor de la FAS al Brig. Luis Guillermo Castellano y jefe del Departamento Operaciones A-3 al Com. José Antonio Juliá.

(Véase texto descripto sobre la FAS el 5 abril).

El 29 de abril, en previsión de un probable ataque masivo a la B.A.M. Malvinas, que se mantenía a la orden del CIC para tareas de reconocimiento ofensivo y ataque a objetivos terrestres, especialmente para repeler cualquier intento de desembarco por parte de las fuerzas de asalto de la *Task Force*.

El resto de los aviones de la FAA permanecieron en sus asientos de paz, listos para producir los reemplazos que fuesen necesarios.

El comandante de la FAS debió enfrentar una relación con otros comandos colaterales que se iría tornando tanto más difícil, en cuanto a que los límites del Teatro de Operaciones de estos se superponían con el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur y comprendía, además, a la Guarnición Militar “Malvinas”, con cuyos comandos no tenía relación de dependencia pues, de acuerdo con la orgánica establecida por el Comité Militar al crear los comandos operacionales, el Comando Aéreo Estratégico —y la FAS que le dependía— era un comando específico, es decir, integrado por medios pertenecientes exclusivamente a una sola fuerza.

Al Brig. Crespo se le impuso una misión y los medios para cumplirla. Alertó a sus superiores acerca de los problemas y les informó que —si había guerra— sus hombres lucharían hasta las últimas consecuencias, sean cuales fueren los peligros a enfrentar y las bajas que se sufrieran. El 30 de abril al ocaso, sus hombres, que provenían prácticamente de la totalidad de las Unidades de la Fuerza Aérea, se hallaban en una tensa vigilia, listos para enfrentar su hora de prueba.

El resto de la historia, ya la sabemos...

Como epílogo...

Crespo había dicho en su momento: “Si alguien creyó que la frase «defender la Patria hasta perder la vida» era solo una declaración, esta es la hora de la verdad”.

Su juramento era de sangre y estaba basado en su formación y en su compromiso de honrar a la Patria. El jefe de las FAS sostuvo que debía combatir “hasta el último hombre, incluso quién les hablaba”. Ese ideario involucraba además un fuerte sentido de responsabilidad y compromiso hacia los hombres y mujeres que se desempeñaban bajo sus órdenes. Son incontables los testimonios que encomiaron su guía y su apoyo, tanto en lo técnico y logístico como en lo moral y espiritual.

Esta es la historia “secreta”...

Era el 14 de junio de 1982, cuando el Reino Unido despachó las actas de capitulación. El original estaba escrito en inglés. Había una copia en español y cualquier modificación en los términos de la rendición debía ser supervisada en 10 Downing Street.

Aquel día, el Brig. Ernesto Crespo se encontraba en su puesto comando en Comodoro Rivadavia, cuando recibió una llamada desde las Islas Malvinas. Un integrante de la Fuerza Aérea Argentina le comunicó que los británicos exigían su rendición y que lo habían incluido en el acta de capitulación.

Antes de cortar intempestivamente el teléfono, Crespo fue claro: —De ninguna manera nos vamos a rendir, seguiremos atacando. Cargo ya con el peso de haber mandado a combatir a mucha gente. No puedo decir, así como así “me rindo”.

A los pocos minutos, el teléfono volvió a sonar, —Señor, los ingleses han cambiado de opinión y le piden su palabra de honor de que usted no va a atacar más.

Crespo analizó el escenario con su Estado Mayor: el componente militar argentino en Malvinas se había rendido, entregado su armamento y todo elemento de interés para el enemigo. Continuar el combate, con el costo de vidas humanas, resultaba estéril.

Con dolor, accedió y dio su palabra de honor, de que no atacaría. Aquella promesa verbal fue la única palabra de honor que se dio para cesar las hostilidades.

El almirante Sandy Woodward al mando de la *Task Force* durante el desembarco tenía la orden de neutralizar a la Fuerza Aérea. Incluso si eso obligaba a bombardear las bases continentales.

Crespo fue el “silencioso” estratega al mando del Comando de la Fuerza Aérea Sur (FAS). Aquella legendaria cuadrilla de intrépidos cazabombarderos a bordo de A4, M3, M5 Dagger y Camberra MK62 operó, desde la base de Comodoro Rivadavia. En ominosos vuelos rasantes, los pilotos

hundieron a los buques de la Royal Navy como HMS Ardent, Antelope, Coventry, Sir Galahad, y produjeron averías en otras 11 naves e inutilizaron a otras 9 más. Esa herida en el orgullo británico llevó durante mucho tiempo su nombre.

En 44 días, se le infligió a la Royal Navy un daño superior en proporción a cualquier daño infligido a las armadas que intervinieron en la Segunda Guerra Mundial. La flota británica sufrió la pérdida de 7 barcos de guerra, otros 5 quedaron fuera de combate y 12 resultaron con averías de consideración. En total, sobre 42 naves, 24 fueron hundidas o dañadas. Es decir, más de la mitad de las que llegaron para combatir al Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS).

RELATO DEL SR. BRIG. GRAL. ERNESTO HORACIO CRESPO,
EX CTE. DE LA FUERZA AÉREA SUR, A LOS VETERANOS
Y EXCOMBATIENTES DE LA GUERRA DE MALVINAS
Y A LA FUERZA AÉREA SUR

(Publicación de la revista nacional aeronáutica y espacial *Aeroespacio*, número 564, de marzo-abril de 2005, págs. 12 a 16. Textual.)

Hace algunos años, el Estado Mayor Conjunto (EMC) de las Fuerzas Armadas (FF.AA.) propuso las condiciones para que un hombre, que había participado de alguna forma en la Guerra del Atlántico Sur, fuera considerado veterano o excombatiente de guerra en el conflicto de Malvinas.

Lamentablemente, la propuesta fue aceptada por los Estados Mayores Generales (EEMMG) de las Instituciones Armadas, sin tener en cuenta ciertos aspectos que hacen a las exclusivas y excluyentes particularidades operativas de las fuerzas involucradas, generándose situaciones que considero injustas, parciales y arbitrarias.

Al hacer esta consideración, no es mi intención cuestionar las atribuciones legales de los señores jefes del EMC y de las Fuerzas Armadas. Antes bien, deseo contribuir a que se plantee la necesidad de rever ciertos conceptos esgrimidos, para las definiciones y jurisdicciones utilizadas, y determinar quiénes son acreedores de ser considerados veteranos o excombatientes de Malvinas, por entender que esto lesiona y discrimina sin razón los legítimos derechos del personal de la Fuerza Aérea, que tuvo el alto honor de conducir durante el conflicto.

Uno a esta responsabilidad de comando para con mis subordinados la especial circunstancia de haber ejercido la más alta jerarquía de la Institución, teniendo por seguro que todo es perfectible, en la medida en

que seamos capaces de reconocer nuevas situaciones o errores involuntarios del pasado.

Sobre el tema que nos ocupa, es conveniente señalar que, para definir la condición de veteranos o excombatientes, se utilizaron las jurisdicciones establecidas para el Teatro de Operaciones Malvinas (TOM) y Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS).

Las jurisdicciones o áreas geográficas asignadas para cada uno de los distintos Comandos Operativos, creados ante el riesgo de un potencial conflicto, fueron ordenadas y establecidas únicamente a los efectos de determinar, clara y sencillamente, las zonas en que cada uno de los comandantes designados debía cumplimentar sus responsabilidades, ejercer su autoridad y llevar a cabo las tareas asignadas, con los medios puestos bajo su mando, no asignándosele prioridad o precedencia alguna. Se posibilitaba, además, la coordinación indispensable entre los comandos intervinientes, de la misma o distinta Fuerza Armada, para un posible conflicto, y no señalaba ninguna forma de exclusividad o necesidad de requerir autorización para operar en ellas.

La planificación inicial preveía que las unidades aéreas y los medios asignados a la futura Fuerza Aérea Sur (FAS) estaban destinados a tareas totalmente ajenas a su posible utilización en operaciones sobre el mar, reservándose estas para otra institución armada por ser de su competencia jurisdiccional. Al respecto, es necesario resaltar que las operaciones aeronavales estaban vedadas para la Fuerza Aérea, ya que las jurisdicciones operacionales establecidas en la Resolución 1/69 del Poder Ejecutivo Nacional preveía y le impedía equiparse, adiestrarse y operar sobre el mar, con la salvedad de las operaciones de exploración y reconocimiento lejano. Sin embargo, la FAS desarrolló un conjunto de tareas no específicas, ajenas a las que le correspondía por Doctrina y, desde su comando, se planificaron, controlaron y supervisaron operaciones aéreas que ejecutaron durante cuarenta y cuatro días sus unidades dependientes, desplegadas a lo largo de la Patagonia.

Si la FAS no hubiese estado allí, en la Patagonia, con sus medios desplegados en el continente, pero con una inquebrantable voluntad de lucha y dispuestos a golpear dónde al enemigo le doliese, probablemente no hubiera existido el Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea Argentina y el conflicto hubiera finalizado, posiblemente, el primer día de combate, es decir, el 1 de mayo, por no tener los medios desplegados en las Islas y quien los preservara de los ataques aéreos y navales ingleses, los apoyara moral y logísticamente, detuviera y rechazara el desembarco enemigo durante su primer intento.

No obstante, a pesar de las reiteradas solicitudes presentadas en los últimos años, la condición de veteranos se les niega constantemente a quienes condujeron, posibilitaron y apoyaron estas acciones, sin las cuales la participación de la FAS hubiera sido altamente quimérica e imposible.

¿Es posible suponer que un criterio de espacio territorial, que no limita las operaciones, condicione el reconocimiento de una acción bélica? *Los ingleses, nuestros oponentes, consideraron a la Fuerza Aérea Sur su único enemigo real en el conflicto y lo manifestaron taxativamente en sus declaraciones, libros y diversos escritos.* Incluso previeron, de acuerdo con la evolución del conflicto, el ataque a sus unidades del continente y, llegado el momento de dar por finalizadas las acciones bélicas, recabaron de su titular su palabra de honor de no seguir atacando a las tropas inglesas, por no aceptar este que se incluyera a la FAS en el acta de capitulación.

Este compromiso fue solicitado a través del comandante del Componente Aéreo de las Islas, como condición y exigencia fundamental de la Fuerza de Tareas del Reino Unido para firmar la capitulación incondicional de nuestras Fuerzas en las Islas y, por ende, el reconocimiento nacional e internacional de nuestro Gobierno de que había finalizado el conflicto.

Esta obligación exigió al Cte. de la FAS (CFAS), que no capituló ni se rindió, como puede verificarse en el Acta de Rendición suscripta el día 14 de junio de 1982, a cesar las operaciones ofensivas contra los medios navales y terrestres de la flota inglesa, a requerimiento de los mandos de las Islas y, por imposición sobre estos, de las autoridades de la Fuerza de Tareas.

Preocupación de por sí relevante, que demuestra que la FAS fue considerada en su totalidad durante todo el conflicto como un combatiente de real importancia a ser tenido en cuenta, inquietud que llevó al almirante Woodward a expresar “este es un mano a mano entre la Royal Navy y la FAA”. De este acontecimiento histórico, sin ningún tipo de concesiones hacia nuestro país, tomaron conocimiento todos los oficiales del componente aéreo de nuestra Institución en las Islas, el Estado Mayor (EM) y unidades dependientes del CFAS y las autoridades superiores de la Fuerza Aérea, incluido el gobernador militar de la Isla, Gral. Menéndez y su EM, así como el Gabinete Militar argentino.

Creo como una alternativa más para solucionar el desacuerdo con la definición emitida que, en lugar de considerar la delimitación geográfica de los comandos en el Atlántico Sur, hubiera resultado correcto limitar el ser considerado excombatiente o exveterano solamente a los que tuvieron “injerencia directa o cumplieron funciones esenciales” para el desarrollo de las operaciones del enemigo, ya fuera en las Islas o desde el continente.

Este concepto dejaría de lado el criterio de la distribución geográfica, que nunca existió para las operaciones ordenadas por la FAS. Este fundamental concepto es reconocido, aceptado y aplicado por los gobiernos y fuerzas armadas de cualquier país del mundo, debido a la particular forma de operación de las fuerzas aéreas, siendo legítima esta consideración, también para los comandantes, sus estados mayores y para los medios de apoyo técnico y logístico asignados, para hacer posible el empleo de las unidades aéreas.

Excluirlos significaría ignorar o desconocer la Doctrina, la forma de empleo de los medios aéreos en la realización de los distintos tipos de operaciones ofensivas, de apoyo y de transporte que se llevan a cabo durante un conflicto, que son planificadas, ordenadas, controladas, evaluadas e, incluso, soportadas logísticamente por la organización de un comando aéreo. Esta es, en definitiva, el producto y esencia de una acción de comando, sin la cual no podrían existir. De haberse observado esta sencilla disquisición, la polémica y estos párrafos no existirían, por haberse obrado sobre la base de estricta justicia.

Por cierto, existen mayores elementos de juicio, citas e incluso publicaciones, donde se documenta sobradamente, la justa inclusión de todo el personal de la Fuerza Aérea Sur, como veterano o excombatiente, en las normas legales en vigencia ya que, en las experiencias de guerra, sean de carácter mundial o no, ha quedado demostrado que *son los países en su totalidad los que van a un conflicto y que, para el enemigo, las bases de operaciones, su personal y su comando son objetivos naturales de fundamental importancia.*

¿Puede negarse al personal de las unidades y al Comando de la FAS su condición de veteranos de guerra? *Enfatizo y destaco que fue la Fuerza de Tareas inglesa, nuestro adversario de aquel entonces, la que le dio a la Fuerza Aérea Sur y a sus medios el rango de beligerantes, de combatientes y que fuimos debidamente tenidos en cuenta, en forma exclusiva, a la hora de las decisiones fundamentales, como las que determinaron el cese de las hostilidades por medios violentos.*

¿Puede primar un criterio geográfico sobre el concepto operacional? A partir del desembarco en la Bahía San Carlos, el 21 de mayo de 1982, la Fuerza de Tareas inglesa tenía previsto, dentro de los objetivos ordenados por el Gabinete de Guerra del Reino Unido como primera prioridad, la neutralización de la Fuerza Aérea Sur. Hecho que, sin lugar a dudas, demuestra la preocupación de nuestro antagonista para que esta no siguiera atacando; reflexión reiterada en repetidas veces, por el almirante Sandy Woodward a través de toda la campaña. Situación que se exige como condición fundamental, previo a la capitulación de nuestras fuerzas en las Islas.

Ratifica lo expresado, las disposiciones adoptadas por el Reino Unido durante el conflicto, tendientes a debilitar al CFAS y a sus unidades dependientes, quitándole capacidad operativa y de reacción. Afirmación que puede ser verificada mediante el análisis de las siguientes previsiones, conocidas, puestas en vigencia, como el acercamiento nocturno al continente de una formación naval que permitió y facilitó el traslado de un contingente, integrado por voluntarios del Special Air Service (SAS), a bordo de un helicóptero Sea King, matrícula ZA-290, a cargo del Lt. Hutching, responsable de la operación planeada. Despegaron de un portaviones en proximidades de la Isla Grande de Tierra del Fuego, en cumplimiento de la tarea ordenada, cuyo desarrollo, de haber logrado éxito, podría haber estado prevista la participación de otros medios de transporte de la Royal Air Force (RAF) y un equipo más numeroso de hombres del SAS.

Su tarea: realizar observación e inteligencia de las instalaciones de las B.A.M. Río Grande y Río Gallegos, y estudiar la posibilidad de efectuar acciones tipo comando de mayor envergadura, con la participación de otros medios que afectaran la capacidad operativa de la FAS y de la Armada Nacional.

Fracasada la misión por causas fortuitas, el helicóptero trasladó al personal comando hacia el oeste de la Tierra del Fuego, dejándolo en territorio chileno y continuó su vuelo hasta las proximidades de Punta Arenas, donde fue destruido. El personal comando fue internado en Chile hasta el final del conflicto y, a la tripulación del móvil aéreo, luego de ser asistido por la Fuerza Aérea de Chile (FACH), se le permitió su regreso a Inglaterra, violando las normas de la Convención de Ginebra.

Extensión de la Zona de Exclusión Total (ZET) original de 200 MN a partir de las Islas, a todo el Atlántico Sur hasta el límite del mar territorial argentino; 12 MN desde el continente; una medida que habilitaba a la Fuerza de Tareas inglesa a realizar el control de una inmensa área y acciones ofensivas directas sobre cualquier tipo de medio de nuestro país que operara en esta y que colocaba, además, a todas las bases de despliegue de la FAS y de la Armada Nacional como blancos potenciales accesibles y muy rentables.

Aproximación al anochecer del día 16 de mayo, protegido por una densa niebla, del submarino convencional inglés HMS (Her Majestic Ship) Ónix, asignado a la Fuerza de Tareas, que habría dejado tres botes neumáticos con efectivos comandos en las proximidades de la Base Aeronaval Río Grande, con la intención de sabotear las instalaciones y aviones desplegados en esta. Operación que habría sido abortada por el destructor ARA "Bouchard", que se encontraba protegiendo el Área Naval Austral,

sometiendo a un intenso fuego naval, a los medios en aproximación, hasta que los ecos desaparecieron de las pantallas de su radar. Información proporcionada por la Armada Nacional.

Sucesivas interferencias electrónicas sobre los radares o sensores desplegados en las bases de la FAS, en la Patagonia y el relevamiento e inteligencia electrónica sobre sus instalaciones y medios, realizadas desde aeronaves que operaban en el Atlántico Sur a lo largo de la costa y desde Chile, que ratifican intenciones de anular o atenuar las posibilidades de la defensa y de una rápida respuesta. Por otra parte, la definición aceptada estableció el 2 de abril de 1982 como marco de referencia, fecha sobre la cual correspondería formular algunos comentarios.

No es mi intención polemizar o poner en situación comprometida o desmerecida a ningún mando o autoridad de aquella época ni posteriores, pero sí aportar sobre los alcances de lo que se debe entender como el verdadero conflicto o Guerra de Malvinas que, en el ámbito político, diplomático, de las relaciones internacionales entre las naciones, no empezó el 2 de abril de 1982.

La operación militar de esa fecha dio lugar a la intervención del Secretario General de la ONU y a diferentes países para evitar la guerra, ante una decisión unilateral de nuestro país de ocupar el archipiélago, luego de un discutible análisis, en cuanto a la real actitud y aptitud de las Fuerzas Armadas Argentinas para una potencial confrontación bélica, con el país de mayor historial y tradición guerrera del mundo, el Reino Unido.

El inicio de una guerra, declarada o no, jurídicamente definida, es el cese definitivo o el fracaso de las gestiones políticas y de los esfuerzos diplomáticos de distintos niveles, de organismos nacionales e internacionales, con el fin de evitar el enfrentamiento entre dos o más naciones y el principio de acciones de fuerza de carácter violento, mediante el uso del poderío de sus respectivas instituciones armadas, con el indispensable y necesario apoyo de toda la estructura nacional, de cada una de ellas, y el posible de otras.

La guerra desnuda y verdadera, según algunos autores, es la del miedo, la de la soledad, la mutilación y la del maltrato cruel del llamado enemigo; la desconfianza y la resignación en los combates, mediante los cuales se trata de imponer nuestra voluntad al oponente y de hacerle deponer la suya.

La guerra es tragedia y un alud de emociones que el ser humano debe superar. Injusto o torpe sería no reconocer que el heroísmo puede, a veces, fulgurar entre los enfrentamientos bélicos, pero los relámpagos heroicos o gloriosos en la contienda, no justifican el odio y la destrucción que se genera.

Esta circunstancia así descrita, en nuestro país, se inició en forma incuestionable e innegable el 1 de mayo de 1982, y no en la fecha considerada.

El 2 de abril ha sido, no obstante, un día muy particular, que señala, por una parte, la heroica y legítima recuperación de las Islas, parte incuestionable de nuestro territorio y, por la otra, la iniciación de una etapa preparatoria previa, de casi un mes, para que ambos bandos, que respondían a intereses diametralmente opuestos, iniciaran acciones de fuerza y violencia en aumento, en una escalada de sucesos, que serían conocidos como Guerra de Malvinas.

La determinación del 2 de abril como fecha de iniciación de la guerra facilitó la inclusión como veteranos, a personal y medios que de ninguna manera participaron activamente, en ningún combate o acción, que los hiciera posible durante el conflicto bélico.

Facilitó, por otra parte, la inserción de personal que solo visitó las Islas, con periodistas e invitados especiales, durante el mes de abril, obteniendo por su fugaz visita y estadía, además de una fotografía de recuerdo acreditante, la incorporación como veterano o excombatiente, que está lejos de corresponder. Pueden haber colaborado en la fase previa e, inclusive, de alguna forma, posiblemente anímica, como emocionalmente lo hizo la mayoría de la población de nuestro país, pero eso no basta para ser considerado con justicia excombatiente o veterano.

Lo afirmado, de ninguna manera trata de desmerecer la sobresaliente acción llevada a cabo por los hombres y comandos que materializaron la recuperación de nuestras Islas, que marcaron un hito histórico para nuestra Patria y que, no obstante los desafíos terrestres que debieron enfrentar, cumplieron el logro de su objetivo, sin derramamiento de sangre británica, tal como les había sido impuesto. Todos ellos deben ser, con justicia, considerados veteranos de guerra, independientemente de la fecha en cuestión, por cuanto su tarea se cumplió con efectiva presencia enemiga.

Lo expuesto tan someramente alcanza para comprender que los criterios que oportunamente se creyeron adecuados para determinar a quienes debía conferirse el honor de ser considerados veteranos de guerra o excombatientes, tienen falencias que es menester solucionar.

Mientras por un lado se hace caso omiso al criterio operacional, subordinándolo al restringido concepto territorial, por otro lado, se acepta una fecha como línea de partida del conflicto, sin observar que, entre las reales e incuestionables acciones bélicas de ese día 2 de abril de 1982 y el 1 de mayo, este último es la fecha de iniciación real de la guerra. Transcurrió un tiempo, suficientemente prolongado, como para que elementos que nada tuvieron que ver con las operaciones, hoy sean considerados veteranos de guerra, por el solo hecho de haber ingresado a un espacio geográfico.

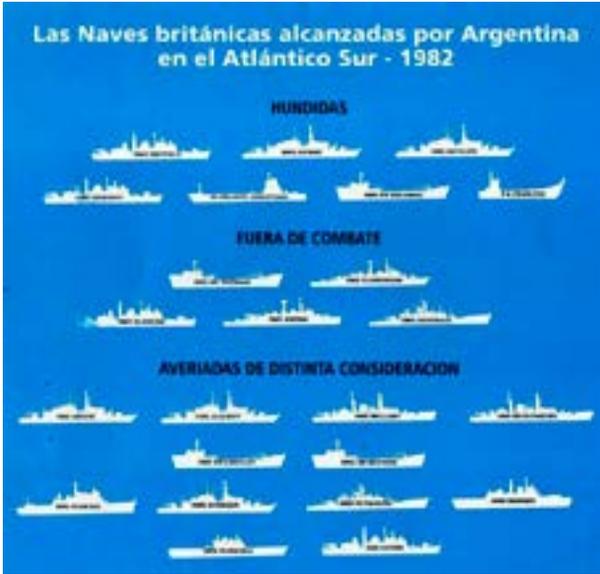


ILUSTRACIÓN DE LOS DAÑOS PRODUCIDOS A LA FLOTA BRITÁNICA, PRODUCTO EN SU MAYORÍA DE LOS ATAQUES DE LOS SISTEMAS DE ARMAS DESPLEGADOS EN LAS BASES CONTINENTALES (FUERZA AÉREA SUR)



FUERZA AÉREA SUR, SUS BASES Y MEDIOS INTERVINIENTES

RESEÑA DE LA ACTUACIÓN DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

Durante la Batalla de Malvinas, la Fuerza Aérea ejerció su responsabilidad de control integral de las operaciones en el espacio aéreo.

- Búsqueda y Salvamento;
- Exploración y Reconocimiento.

Durante el conflicto, además, realizó la guerra aérea mediante operaciones de:

- Ataque a objetivos navales;
- Ataque a objetivos terrestres;
- Reabastecimiento en vuelo de todos los medios ofensivos (de la FAA y de la ARA);
- Guiado y control de todos los medios ofensivos y defensivos (FAA, ARA. ES);
- Evacuación sanitaria;
- Abastecimiento aéreo.

La Fuerza Aérea asumió, en integridad, sus responsabilidades en la guerra aérea:

- Realizó 445 salidas de combate (la ARA, 20 salidas);
- Realizó 439 misiones de exploración, reconocimiento y diversión;
- Voló en las operaciones 12 454 h y 25 min, discriminadas de la siguiente manera:
Medios de combate 2781 h y 45 min.
Medios de transporte 7718 h y 50 min.
Medios civiles y militares de apoyo 1952 h y 50 min.

Pérdidas enemigas:

- 20 helicópteros;
- 18 aviones Sea Harrier;
- 8 buques hundidos;
- 9 buques inutilizados;
- Se calculan las bajas de 1000 hombres.

Se transportó para el conflicto:

- Casi 9000 t de carga militar (51% EA, 4% ARA y 45% FAA);
- Más de 49000 hombres (72 % EA, 7 % ARA y 21 % FAA).

En el Puente Aéreo a Malvinas se transportó:

- Casi 5500 t de carga militar (74 % EA, 4 % ARA y 22 % FAA);
- 9800 hombres (84% EA, 5% ARA y 11% FAA).

Durante el bloqueo aéreo (1 mayo al 13 junio) realizó:

- 33 vuelos con aterrizaje y/o lanzamiento;
- Transporte de más de 450 t de carga militar;
- Evacuación aeronáutica de 264 hombres.

La Fuerza Aérea dio testimonio de profesionalismo y conducción. En efecto, de su personal fallecido, menos del 10 % fueron soldados. Más del 90 % fueron personal militar de carrera. Dentro del personal militar de carrera, el 72 % eran oficiales. De las 505 salidas previstas, se cumplieron 445 (88,11 %). De las salidas cumplidas (445), llegaron al OM (Objetivo Militar) 272 (61,12%). De las 272 misiones al OM, derribaron 34 aviones (12,5 %).

¿QUIÉN TUVO LA SUPREMACÍA AIRE-AIRE?

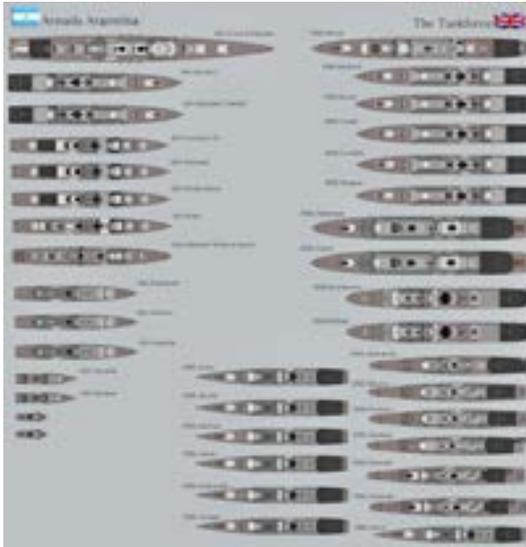
De acuerdo con los datos existentes sobre los derribos aire-aire en Malvinas, hubo un único derribo aire-aire entre aviones de combate. Fue durante una misión cuando dos Mirage —nombre clave “Tordos”— entraron en combate con un CAP británico. En este único combate aéreo sobre Malvinas, uno de los Tordos fue derribado por un AIM-9L (Perona), mientras que el segundo prosiguió la lucha hasta perder a su compañero y, ya agotados los 4 min que le quedaban de combustible, emprendió su regreso a Malvinas, porque no llegaba al continente, y fue derribado por AAA (Artillería Antiaérea Argentina) amiga, ante la incoordinación de los medios antiaéreos de las tres fuerzas (Cap. García Cuerva). Se registraron unos derribos aire-aire más, pero sobre un Hércules C-130 salvajemente acribillado por un Sea Harrier británico, que disparó sus 2 Sidewinder y vació sus cañones en la cabina del Hércules, cuando este intentaba amerizar para no estrellarse en el agua. El otro derribo que recuerdo fue de un

Lear Jet en misión de diversión. El único derribo aire-aire argentino fue entre un avión COIN/CAS (IA-58 Pucarâ) y un Helo (helicóptero), donde el avión argentino atacó dos helicópteros con comandos SAS, derribó a uno y dejó inoperativo el otro. También, en algunos relatos, dicen que un Dagger (Donadille) derribó con sus cañones 30 mm a un Sea Harrier, antes de ser derribado. Donadille nunca reclamó dicho derribo. Con esos datos: ¿dónde se evidencia la superioridad aérea?, porque el 99 % de los derribos de aviones argentinos e ingleses se debió a la acción de las baterías SAM y al fuego de la AAA, aparte de un par de derribos de Harrier en manos de ametralladoras MAG y de helicópteros británicos por fuego concentrado de FAL. Más bien, se puede decir lo contrario, la FAA mantuvo ocupados a los británicos con sus misiones de ataque, negándole un fácil desempeño, mientras que la AAA frustró el 90 % de los ataques de aviones ingleses. El otro 10 % corresponde a los Vulcan, que tuvieron una participación desastrosa, ya que no tocaron los objetivos designados.

Los ataques aéreos británicos fueron inconsistentes y frustrados, derribaron la mayoría de las plataformas de ataque, mientras que, si bien del lado argentino se perdieron 40 aviones, se infligió un daño material y humano enorme, al concretarse todas las misiones de ataque. Más bien, la supremacía puede decirse que fue bien reñida pero, por los resultados, la superioridad fue claramente de Argentina.

La Guerra de Malvinas, que tuvo lugar en 1982 entre Argentina e Inglaterra, ha puesto de relieve la importancia y la interdependencia del poder naval y de la Fuerza Aérea.

Se ha demostrado que los buques de guerra y aviones de ataque tienen ventajas y desventajas en el cumplimiento de sus misiones. Los buques navegan a 500 millas por día y los aviones de ataque a 500 millas por hora pero, mientras la aeronave solo puede cumplir sus misiones en período de horas, los barcos y los submarinos permanecen en la zona de conflicto por semanas. La superioridad naval de Inglaterra se mantuvo casi en jaque por la Fuerza Aérea Argentina, pero la Compañía de Aviación británica aseguró la superioridad aérea, incluso con aviones de combate subsónicos (Sea Harrier) frente a los aviones supersónicos (Mirage, Dagger). Una vez más, el portaviones inglés jugó un papel decisivo en la historia, y poco el portaviones argentino 25 de mayo, que tenía localizada a la flota británica y esperaba lanzar sus aviones A4-Q, y esto no se pudo realizar por falta de viento. Ese día fue el único día “sin viento” algo extraño, ¿no? Muy, según aquellos que conocen bien el Atlántico Sur...



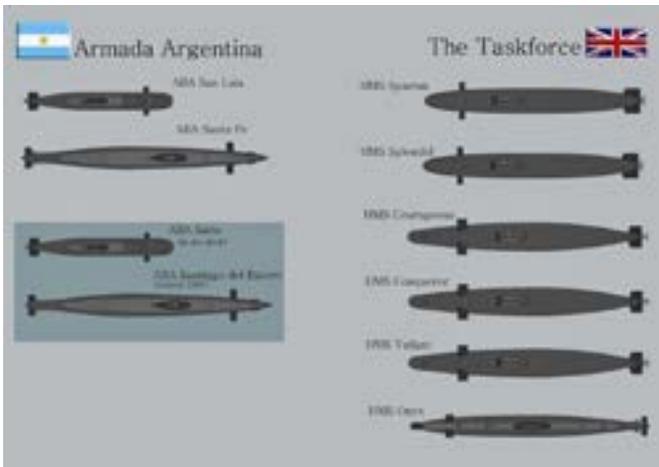
GRÁFICA COMPARATIVA DE LOS MEDIOS INTERVINIENTES (NAVALES, BUQUES) EN EL CONFLICTO BÉLICO

Luego, la flota argentina tuvo que volver a puerto, pues la combinación submarino nuclear/satélites iba a llevar a esta al holocausto. Esto no se utilizó para realizar ataques al cuerpo principal de la Fuerza de Tareas británica.



GRÁFICA COMPARATIVA DE LOS MEDIOS INTERVINIENTES (AVIONES DE COMBATE) EN EL CONFLICTO BÉLICO

El mejor entrenamiento de los pilotos británicos y sus armas (misiles aire-aire AIM-9L Sidewinder) permitió 21 derribos en combate aéreo. Los submarinos nucleares de la Marina Real, a su vez, aseguraron la zona de exclusión alrededor de las Islas Malvinas y los de la Armada Argentina se vieron obligados a refugiarse en los puertos, después del hundimiento del crucero General Belgrano. El único barco argentino que operó hasta el final del conflicto fue el submarino IKL-209 ARA “San Luis”, que fue perseguido sistemáticamente por los buques y aviones de patrulla británicos, sin éxito de ser hallado. El misil antibuque AM39 Exocet resultó un activo determinante en el conflicto y, si los argentinos hubieran tenido más misiles disponibles, el conflicto hubiera podido tomar un rumbo diferente.



GRÁFICA COMPARATIVA DE LOS MEDIOS INTERVINIENTES
(NAVALES, SUBMARINOS) EN EL CONFLICTO BÉLICO

LAS PÉRDIDAS BRITÁNICAS EN LAS ISLAS MALVINAS (POR PATRICIO A. MENDIONDO)

Seguramente han leído las anteriores versiones sobre este informe de las bajas británicas. Esta vez, pretendemos sea el último de ellos, aportando nuevo material y corroborando el anterior. Para este último trabajo, se ha dedicado un año entero a analizar, día a día, de forma exhaustiva y corregir todo tipo de errores posibles. Se ha intentado confirmar los hechos desde ambos bandos, y en los casos en los que solo existen fuentes argentinas, se ha logrado hablar con los propios protagonistas de los hechos, siendo su testimonio otra fuente de información, aún más exacta que los libros.

Buques piratas averiados:

Ocho (8) buques perdidos (hundidos o destruidos):

- Destructor tipo 42 clase Sheffield (D-80) HMS Sheffield;
- Destructor tipo 42 clase Sheffield (D-118) HMS Coventry;
- Fragata tipo 21 clase Amazon (F-184) HMS Ardent;
- Fragata tipo 21 clase Amazon (F-170) HMS Antelope;
- Buque logístico de desembarco (L-3005) RFA Sir Galahad;
- Buque logístico de desembarco (L-3505) RFA Sir Tristram;
- Portacontenedor de gran porte Atlantic Conveyor.

Cuatro (4) lanchas de desembarco Foxtrot.

Ocho (8) buques fuera de combate (inactivos):

- Submarino clase Oberon (S-21) HMS Onyx (accidente operacional);
- Fragata tipo 21 clase Amazon (F-174) HMS Alacrity;
- Fragata tipo 21 clase Amazon (F-185) HMS Avenger;
- Fragata tipo 21 clase Amazon (F-173) HMS Arrow;
- Fragata clase Leander (F-56) HMS Argonaut;
- Crucero liviano clase County (D-18) HMS Antrim;
- Crucero liviano clase County (D-19) HMS Glamorgan;
- Destructor tipo 42 clase Sheffield (D-88) HMS Glasgow.

Cinco (5) buques averiados de consideración (casi inactivos):

- Fragata tipo 22 clase Broadsword (F-90) HMS Brilliant;
- Fragata tipo 22 clase Broadsword (F-88) HMS -Broadsword;
- Fragata tipo 12 clase Rothesay (F-126) HMS Plymouth;
- Fragata tipo 21 clase Amazon (F-172) HMS Ambuscade;
- Buque logístico de desembarco (L-3029) RFA Sir Lancelot.

Diez (10) buques averiados.

- Portaviones liviano (R-05) HMS Invincible;
- Portaviones liviano (R-12) HMS Hermes;
- Destructor tipo 42 clase Sheffield (D-89) HMS Exeter;
- Buque de asalto anfibio (L-10) HMS Fearless;
- Buque auxiliar de apoyo clase Tide (A-76) RFA Tidepool;
- HMS Sir Bedivere;
- HMS Yarmouth;
- RFA Norland;
- Dos naves no identificadas (lanchones de desembarco).

TOTAL DE BUQUES PERJUDICADOS: 31

De los 113 buques de apoyo y de guerra llevados a las islas, eran veintisiete (27) buques de guerra de superficie de la Royal Navy, seis (6) submarinos atómicos y once (11) buques reabastecedores; dieciséis (16) de la Royal Fleet Auxiliar y seis (6) unidades de apoyo logístico; dos (2) Royal Maritime Auxiliary Service; tres (3) transportes de tropas; quince (15) abastecedores de combustible, diecinueve (19) de carga/contenedores; cinco (5) de soporte; tres (3) remolcadores.

De los veintisiete (27) buques de guerra, once (11) fuera de combate (entre hundidos e inactivos), siete (7) averiados (de consideración o leves). El 40% de los buques de guerra de superficie quedaron fuera de combate. Casi un 70% fue tocado por la aviación argentina. Mucho mayor hubiera sido el daño si las bombas hubieran tenido mejor éxito (algunas no explotaban). Estos datos, sin contar a los dos portaaviones. Cuatro de las seis unidades de apoyo logístico de desembarco fueron dañadas, dos destruidas y dos averiadas.

La Fuerza Aérea Argentina y la Aviación Naval diezmaron a la flota británica, dejando para el 13 de junio solo tres (3) buques de guerra en perfectas condiciones (entre averías propias y ataques), según expresó el Almirante Woodward, Comandante de la Flota Real en su diario personal: “Estamos ya en el límite de nuestras posibilidades, con solo tres naves sin mayores defectos operativos: Hermes, Yarmouth, Exeter. De la fuerza de destructores y fragatas, el 45% está reducido a capacidad de operar. De los «guardavallas» (sistemas de defensa automática), el Sea Wolf del Andrómeda está inutilizado; todos los sistemas del Brilliant padecen de una gran variedad de defectos; el Broadsword tiene un sistema y medio de armas, pero un eje de propulsión con daños prácticamente permanentes. Ninguno de los tipo 21 está en condiciones: el Avenger está descompuesto, el Arrow está roto y tiene una de las turbinas «Olimpus» inutilizada... Todo esto se está cayendo a pedazos...”

Aeronaves perdidas:

ESCUADRONES AERONAVALES DE LA FLOTA REAL:

Sea Harriers perdidos o fuera de combate: 8

REAL FUERZA AÉREA:

Harriers perdidos o fuera de combate: 6

HELICÓPTEROS:

Helos perdidos o fuera de combate: 31

TOTAL AERONAVES FUERA DE COMBATE: 45

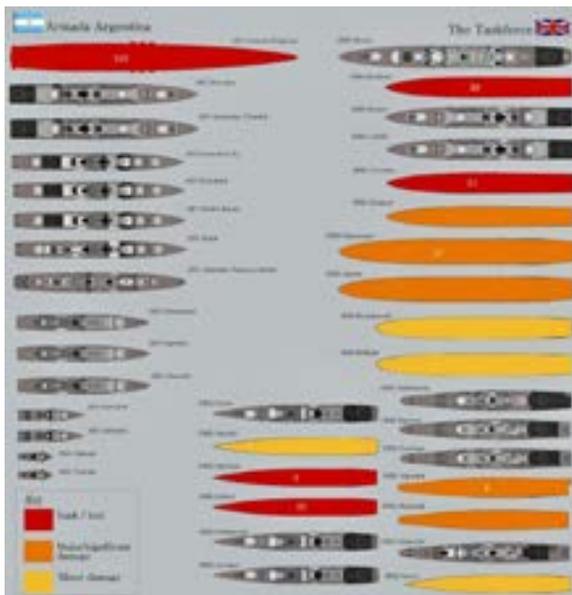
Aquí, no se toman en cuenta las aeronaves perdidas por accidentes o fallas fuera de la zona de guerra, sino solo desde que llegó la flota a las Islas, cerca del 20 de abril, hasta el final de la batalla, 14 de junio. Si se contaran dichos datos, la pérdida total ascendería a, al menos, 100 aeronaves inutilizadas producto de la guerra.

Conclusión:

TOTAL BUQUES DAÑADOS O PERDIDOS: 31

TOTAL AERONAVES PERDIDAS: 45

Gran Bretaña nunca declaró el verdadero número de bajas de sus tropas, ni la pérdida de numeroso armamento. Queda demostrado el gran daño sufrido que supera ampliamente al que recibió Argentina (teniendo en cuenta el equipamiento y nivel tecnológico-militar entre ambos bandos).



GRÁFICA COMPARATIVA DE LOS DAÑOS DURANTE EL CONFLICTO BÉLICO



PROHIBIDO OLVIDAR A NUESTROS MÁRTIRES HÉROES,
QUIENES ENTREGARON SU DON MÁS PRECIADO
EN DEFENSA DE NUESTRA SOBERANÍA

En los 73 días que duró la Guerra de Malvinas, fallecieron en el conflicto 649 argentinos, mientras que 1082 hombres resultaron heridos; lo que suma un total de 1731 bajas. 194, del Ejército Argentino; 55, de la Fuerza Aérea Argentina (en su mayoría tripulantes de vuelo: 36 oficiales, 14 suboficiales y 5 soldados, más 47 heridos) y 375 de la Armada de la República Argentina. La Prefectura Naval Argentina debió lamentar 2 hombres y 4 heridos. De la Gendarmería Nacional Argentina, murieron 7 hombres. En la Marina Mercante Argentina, fallecieron 16 (uno, en el pesquero Narwal; dos, en el crucero ARA “General Belgrano”; trece, en el ARA “Isla de los Estados”).

HISTORIA DE NUESTRO NOBLE Y GLORIOSO AVIÓN:
EL GUERRERO DE ACERO, PROBADO EN COMBATE REAL
EN DOS PAÍSES DIFERENTES



NACE EL AVIÓN IAI NESHER (1971-1981)



COLLAGE DE FOTOGRAFÍAS DE LOS MV-IAI NESHER

HISTORIA DE SERVICIO

El Mirage III, a pesar de una excelente plataforma, sufría de una serie de fallas en su motor y sistema de radar. Además, en los cielos claros del Medio Oriente no tenía sentido para el paquete de aviónica completa lo previsto por el fabricante francés.

Tras la experiencia vivida durante la “Guerra de los Seis Días”, Israel solicitó al fabricante Marcel Dassault el desarrollo de una versión simplificada del Mirage IIIC; acordaron desarrollar un nuevo avión, pero siguiendo las directrices y los requisitos de Israel. Como resultado de ello surgió el Mirage 5J, diseñado específicamente como avión de ataque, con una velocidad máxima de Mach 2 y capacidad carga de hasta 8820 lb (4000 kg).

Este avión fue sin radar, pero voló alto y más rápido y, también, contenía mayor cantidad de combustible que su predecesor. En el primer vuelo, el 19 de mayo de 1967, este avión se convirtió en el Mirage 5, e Israel ordenó 50 aviones de ese tipo. A fines de 1960, los estrechos vínculos entre Francia e Israel comenzaron a enfriarse, primero, con el embargo de armas francesas durante la guerra de los Seis Días y, finalmente, con el bloqueo a Israel, tras el comando de ataque contra el aeropuerto de Beirut, en diciembre de 1968 (a raíz de un ataque de terroristas palestinos contra un avión de pasajeros perteneciente a la línea de bandera Israelí El Al).

Francia se negó a entregar los 50 aviones ordenados por Israel, y los usó para armar su propia Fuerza Aérea. Israel necesitaba estos planes para

reemplazar más de 60 aviones perdidos durante la guerra de los Seis Días y por estar atrapado en una permanente guerra de desgaste con sus vecinos. La necesidad llevó a Israel a construir su propio avión de combate.

La historia común acerca de los orígenes del avión Neshet se basa en que Israel compró los planos del Mirage 5 a Dassault y, para asegurar la construcción del motor, se compraron los planos a través del mercado de espionaje. En los últimos años, algunos datos fueron revelados que muestran que los Neshet se construyeron primero de piezas originales de Aerospatiale, que fueron entregados fuera de Francia. ¡No hubo embargo de piezas de repuesto! El original Mirage, apodado M5J en la Fuerza Aérea de Israel, surgió de los primeros diseños construidos por Israel Aircraft Industries, llamado “Raam A” (Trueno) y “Raam B”. Este último sustituía el motor Atar 9C por el GE-J79 americano, lo que finalmente llevaría al Kfir. El primer vuelo tuvo lugar en septiembre de 1969. A partir de mayo de 1971, el avión entró en servicio como IAI Neshet. Era una copia del Mirage 5, con algunos componentes electrónicos israelíes.

Una de las pocas modificaciones que tiene el Neshet, con respecto a su origen francés, es la modificación del sistema de combustible. Por lo cual, le permite al avión consumir el tanque interno upper en primer término, lo que lo vuelve más inestable, pero es muy favorable para el combate aire-aire.

Al principio, hubo una cierta decepción por las aeronaves aire-aire de estas características, pero estas se silenciaron poco a poco y desaparecieron, después de su excelente *performance* en la guerra de Yom Kippur, en 1973. En ocasión de la guerra del Yom Kippur (1973), los Neshet lograron derribar aproximadamente un cuarto de los 450 aviones destruidos por la aviación israelí. Sin embargo, a partir de abril de 1975 los primeros Neshet son reemplazados por los IAI Kfir C1, en tanto que los últimos son sustituidos a mediados de 1980 por los F-16 Fighting Falcon.

En total, se construyeron después de este conflicto 51 aviones monoplazas “Neshet S” y otros 10 biplazas “T Neshet”, cuya producción terminó en 1974.

Los Neshet fueron vendidos a la Argentina como “Dagger”, en una cantidad de 35 aviones monoplazas y 4 biplazas. Estos participaron en la Guerra de Malvinas de 1982, atacando a la Fuerza de Tareas británica enviada a recapturar las Islas.

(Fuente: página de la FAI de Neshet).

Especificaciones:

Nombre: Israel Aircraft Industries (IAI) Neshet

Tipo: Supersonic Interceptor Fighter

País de origen: Israel (Francia)

Características generales:

Tripulación: 1

Longitud: 15,6 m (51,2 ft)

Envergadura: 8,2 m (27 ft)

Altura: 4,6 m (14,9 ft)

Peso vacío: 6800 kg (14 987,2 lb)

Peso cargado: 9550 kg (21 048,2 lb) solo con combustible

Peso máximo al despegue: 13 500 kg (29 754 lb)

Planta motriz: 1 x turborreactor Snecma Atar 09C5A

Empuje normal: 42,2 kN (4300 kgf; 9480 lbf) de empuje

Empuje con postquemador: 58,8 kN (6000 kgf; 13 228 lbf) de empuje.

Rendimiento:

Velocidad nunca excedida (Vne): 1389 km/h

Techo de vuelo: 15 240 m (50 000 ft)

Armamento:

Cañones: 2 x DEFA 552 de calibre 30 mm con 125 municiones cada uno

Puntos de anclaje: 7 para cargar una combinación de:

-Bombas: 2 ExpAl BR-250

-Otros: tres tanques de combustible suplementarios



NACE EL M5-IAI DAGGER



LÍNEA DE AVIONES MV-DAGGER (1978)

A mediados de 1978, se presentó la necesidad de adquirir material aéreo del tipo cazabombardero. En ese entonces, la enmienda Humphrey-Kennedy impedía la adquisición de material bélico de procedencia estadounidense o europea, por lo cual se debió optar por otros mercados. Entre ellos, se encontraba el israelí. Así se fueron dando los primeros pasos que llevaron al acuerdo entre la FAA y la Israel Aircraft Industries (IAI). En un comienzo, se pensó en la adquisición del Kfir pero, como este contaba con motor y aviónica norteamericana, en razón de la enmienda no se pudo concretar. La operación debía respetar dos requisitos: mantener la máxima reserva y realizarse en el menor tiempo posible.

Finalmente, se acordó la compra de 24 monoplazas y dos biplazas de Neshers. Estos aviones adquirieron el nombre de Dagger que, en realidad, era el nombre en clave de este proyecto de compra. Los 24 monoplazas, al arribar al país, adoptaron las matrículas C-401 al C-424 y los dos biplazas, las matrículas C-425 y C-426. El 28 de agosto de 1978, nació el Escuadrón Dagger, presentándose el personal que provenía de Mendoza, (DOZ), Villa Reynolds (RYD), Moreno (ENO) y Escuela de Aviación Militar (EAM) en la VIII Brigada Aérea con asiento en Moreno, provincia de Bs. As.

Con el propósito de acelerar el proceso de recepción y adaptación a la nueva aeronave, se decidió que los pilotos recibieran adiestramiento en distintos lugares a saber:

-El Grupo 8 de Caza de la VIII Brigada Aérea, con los Mirage III de EA: 1er Ten. Robles, 1er Ten. Gatti (que pidió la baja en ese momento), 1er Ten. Ratti, 1er Ten. Benavente (que pidió la baja en ese momento), 1er Ten. Senn y el 1er Ten. Herleim.

-En la Base Aérea “Cap. Quiñones González (Chiclayo)”, de la Fuerza Aérea del Perú, en el seno del escuadrón de Caza 611, equipado con aviones Mirage 5 P/DP: 1er Ten. Cimatti, 1er Ten. Díaz, 1er Ten. Maffeis, 1er Ten. Dorado, 1er Ten. Dellepiane, 1er Ten. Rodhe.

-El resto del personal, unos doce oficiales y treinta y dos suboficiales, fueron enviados en octubre a Israel, a la Base de Eitam en el Sináí. Ocho de estos pilotos realizaron el curso de pilotaje utilizando únicamente aviones argentinos y no llevaban ningún tipo de insignia, pues toda la operación era secreta. Estos fueron: Cap. Kajihara, Cap. Martínez Napoleón, Cap. Puga, Cap. Donadille, 1er Ten. Almoño, 1er Ten. Janett, 1er Ten. Musso, 1er Ten. Dimeglio. Otros cuatro realizaron el Curso de Combate aire-aire. Estos fueron: My. Sapolski, Cap. Pergolini, 1er Ten. Arnau y 1er Ten. Mir González, pilotos de M-III EA en la VIII Brigada Aérea.



PILOTOS DE LA FAA QUE REALIZARON EL CURSO EN ISRAEL.

Con posterioridad a este curso, el primero y el último de estos cuatro pilotos fueron destinados a Tandil (DIL) y los otros dos volvieron a su Unidad de origen, Moreno (ENO).

Con respecto al Curso de Combate aire-aire que se realizó en Israel, nuestro país fue el primero en recibir instrucción israelí al respecto. Luego, este

curso siguió impartiendo en Tandil, con el instructor israelita Shlomo Erez.

El primer lote de aviones fue embarcado y llegó al puerto de Buenos Aires el 26 de noviembre de 1978. Se lo trasladó por tierra a Aeropuerto Jorge Newbery y, el 12 de diciembre de 1978, los primeros tenientes Cimatti, Dellepiane, Maffei y Rhode efectuaron el primer vuelo en el país, para trasladar los aviones a la VIII Brigada Aérea. A los pocos días, estos fueron enviados al Área Material Río Cuarto. El primer Dagger arribaba allí a fines de 1978, para formar parte de la B.A.M. Río Cuarto, durante el apresto con Chile.

Se desplazaron a Tandil y, el 10 de diciembre de 1979, quedó constituido oficialmente el Grupo 6 de Caza Dagger, en la VI Brigada Aérea.



CABINA DEL MV-DAGGER

Como el rendimiento que se obtuvo en la operación de estas aeronaves fue satisfactorio, la FAA decidió adquirir un lote adicional de 13 aviones más (11 monoplazas y 2 biplazas) junto con un *stock* de repuestos. Los monoplazas de estos aviones adquirieron las matrículas C-427 al C-437, y C-438 y C-439, los biplazas. El C-427 quedó en Israel como banco de prueba, para ser llevado a un nuevo estándar, lo más cercano al Kfir C-2. Este programa denominado SINT (Sistema Integrado de Navegación y Tiro) lo aplicó Israel en este avión durante 1981, y llegó a Río Cuarto en febrero de 1982.

El 22 de septiembre de 1980, se había firmado el nuevo contrato y llegaron al país los primeros aviones, el 29 de mayo de 1981. El Grupo 6 de

Caza pasó a tener dos escuadrones, convirtiéndose así en la Unidad más potente de la FAA.

Estos dos escuadrones estaban al mando de los mayores Sapolsky y Villar. Se incorporaron, en el mismo tiempo, los primeros tenientes Battioni y Moreno. En una línea de tiempo que va desde diciembre de 1979 a mediados de 1981, habían sido incorporados los primeros oficiales con el grado de teniente. Estos fueron los tenientes Román, Bernhardt, Aguirre Faget, Bean y Volponi. A mediados de 1981, se presentaron los tenientes Cismondi y Castillo (este último es nuestro mártir del II Escuadrón Aero-móvil Dagger “San Julián”).

Personal técnico que realizó el curso del avión Dagger en el estado de Israel

Bajo las órdenes del Vcom. RIZZO CORALLO, Antonio

Ten. MAMANA, Roberto Jorge

Ten. POSADAS, Guillermo Sabino

SA. GIMÉNEZ, Horacio

SA. VILLAROEL, Juan

SA. DÍAZ, Enzo

SAux. QUIROGA, Jorge Ubaldo

SAux. VILLAREAL, Juan Carlos

CP. MIRANDA, Pedro Prudencio

C.1° VIÑAL, Enrique

C.1° MORENO, José Luis

C.1° LAVALLÉN Oscar

C.1° GEUNA, Horacio

C.1° LUJÁN, Héctor

C.1° BONO, Mario Alberto

C.1° GAVOSTO, Osvaldo

C.1° OLGUÍN, Jorge Antonio

C.1° BIANCHI, Ángel

C.1° ACOSTA, Luis

C.1° OLIVA, Ricardo

C.1° POSADAS, Hugo

C.1° MÉRIDA, Ricardo

C.1° CASANOVA, Pedro

C.1° RINAUDO, Miguel

C.1° ROLDÁN, Jorge

C.1° TUPAMAR, Juan

C.1° GALLI, Juan
C.1° BETANCUR, Carlos
C.1° DÍAZ, Héctor Saturnino
C.1° ECKERT, Juan
C.1° CÁRDENAS, Juan Carlos
C. HARRIS, Ángel

ESCOLAPIO: “*DUC IN ALTUM* O PORQUÉ LUCHAMOS”
(POR EDUARDO GARCÍA RÍOS)

La expresión *duc in altum* significa “conduce hacia lo alto”, y proviene del Evangelio de San Lucas, capítulo 5, versículo 4. Esto le dijo Jesús a Pedro. En el mismo contexto, se traduce este imperativo como “navega mar adentro”. La expresión fue puesta como lema en los aviones del Escuadrón Dagger y su traducción es la primera “conduce a lo más alto de los cielos”. También vale la pena tener en cuenta la respuesta de Pedro a Jesús: “Maestro, estuvimos trabajando durante toda la noche y no pescamos nada. Pero, en tu nombre, echaré las redes, mar adentro”.

En tu Nombre, en nombre del amor a la Patria y fieles a una sublime vocación, fue lo que hicieron los pilotos argentinos. A pesar de ser el enemigo un gigante: “EN TU NOMBRE, PATRIA ARGENTINA, VOLAREMOS, LUCHARÉMOS Y ESCRIBIREMOS PARA LA HISTORIA UNA PÁGINA DE GLORIA”.



ILUSTRACIÓN DE LOS DOS ESCUADRONES AEROMÓVILES MV-DAGGER
QUE SE EXHIBE EN EL MUSEO AERONÁUTICO DE MORÓN

DAGGER EN EL CONFLICTO DE MALVINAS



DIBUJO REPRESENTATIVO DE UN MV-DAGGER EN COMBATE

El 4 de abril de 1982, el Com. Tomás Rodríguez recibió instrucciones para alistar los aviones hacia tierras patagónicas. El 25 de abril de 1982, se constituyeron dos escuadrones aeromóviles, a saber:

El I Escuadrón Aeromóvil “Avutardas Salvajes”, en la Base Aérea Militar Río Grande, a 690 km de Malvinas.

Personal de pilotos

Bajo las órdenes del My. Carlos Napoleón Martínez:

Cap. Amílcar Cimatti

Cap. Carlos Maffeis

Cap. Horacio Mir González

Cap. Carlos Rhode

Cap. Roberto Janett

Cap. Carlos Moreno

Cap. Higinio Robles

1er Ten. Jorge Ratti

1er Ten. Héctor Luna

1er Ten. José Gabari Zoco

1er Ten. José Ardiles

1er Ten. Carlos Antonietti

Ten. Juan Bernhardt

Ten. Pedro Bean
Ten. Ricardo Volponi

Personal técnico

Cap. Gómez, Julio
1er Ten. Rubén Galletti
Ten. Martín Rolando
SM. Laino, Juan Carlos
SP. Aimaretti, Omar
SA. Villareal, Juan Carlos
SAux. Alinez, Raúl
SAux. Miranda, Pedro
CP. Moreno, José
CP. Cárdenas Juan
CP. Vargas Roberto
CP. Eckerdt Juan
CP. Celis Oscar
CP. Gil Eduardo
CP. Rondán Jorge
CP. Zanuttini, Rubén
CP. Gavosto, Osvaldo
CP. Olgúin, Antonio
CP. Betancur, Carlos
CP. Martínez, Carlos
CP. Rinaudo, Miguel
CP. Almada, Gustavo
CP Tupamar, Juan
CP. Blengino, Héctor
C.1° Fontana, Jorge
C.1° Granado, José
C.1° Sala, Pedro
C.1° Mohuno, Carlo
C.1° Pérez, Rubén
C.1° Lucero, Guillermo
C.1° Pallero, Mario
C.1° Soria, Guillermo
C.1° Menéndez, Claudio
C.1° Filomeni, Marcelo
C.1° Bustos, Gilberto

C.1º Herrera, Federico
C.1º Anchordoquy, Guillermo
C. Schindler, José
C. Bugarini, Marcelo
C. Cardozo, Santo
C. Moreno, Víctor
C. Santini, Oscar
C. Guzmán, José
C. Charras, Samuel
C. Bracamonte, Julio
C. Álvarez, Humberto
C. Gamio, Carlos
C. Quidielo, Carlos
C. Acosta, Miguel
C. Pabes, Mario
C. Mira, Néstor
C. Barrionuevo, Héctor
C. Durán, Carlos
C. De la Fuente, Pablo
C. Cornejo, Guillermo
C. Altamirano, César
C. Asrín, Víctor
C. Pascual, José
C. Vega, Osvaldo
C. Gándara, Juan
C. Díaz, Gustavo
C. Palacios, Carlos
C. Rodríguez, Jorge
C. Contreras, Daniel
C. Maison, Luis
C. García, Walter
C. Saúl, Mario
C. Giraud, Horacio
C. Acuña, Mario
C. Domínguez, Gabriel
C. Duin, Walter
C. Johannesen, Carlos
C. Batistelli, Humberto
C. Guzmán, Rubén

Personal civil

PC. Filoni, Anselmo
PC. Ferraro, Carlos
PC. Ondicol, Leopoldo
PC. Larrategui, José
PC. Martins, Roberto
PC. Crocci, Héctor
PC. Varela, Héctor
PC. Cursi, Darío
PC. Fantinato, Carlos
PC. Eder, Luis

Soldados

SOLD. Alániz, Alberto
SOLD. Basualdo, Bernardo
SOLD. Caioni, Roberto Emilio
SOLD. Carrión, Ricardo Aníbal
SOLD. Chavarría, Oscar Hernán
SOLD. Dadan, Miguel Ángel
SOLD. De Miguel, Alejandro
SOLD. Fernández, Juan Carlos
SOLD. Galván, Claudio Alberto
SPLD. Gonzáles, Jorge Antonio
SOLD. Igor, Miguel
SOLD. Kees, Edgardo Sergio
SOLD. Lusto, Rubén Domingo
SOLD. Martínez, Rubén Guillermo
SOLD. Moyano, José
SOLD. Navarre, Guillermo
SOLD. Ojeda, Mauricio Alberto
SOLD. Pessi Kent, Jorge Humberto
SOLD. Romero, Sergio Omar
SOLD. Sierra, Daniel Darío
SOLD. Zaletti, Miguel Alfredo
SOLD. Gonzalez, Juan Alberto

El II Escuadrón Aeromóvil “La Marinete”, en la Base Aérea Militar San Julián, a 700 km de Malvinas. Véase el listado del personal en la pág. 254.

Material Aéreo

Cada Escuadrón disponía de 10 a 12 aviones MV-IAI Dagger y operaban con 3 tanques pendulares de 1300l y con bombas inglesas de cola lisa de 1000 y de 500 lb con paracaídas de frenado de origen español. Para misiones de combate aéreo, estaban disponibles los misiles Shafrir Mk. 4.

El 1 de mayo de 1982, tuvo lugar el Bautismo de Fuego de la FAA, jornada durante la cual los Dagger completaron 13 salidas.

Durante los 45 días de operación, se realizaron un total de 153 vuelos de combate, tanto contra objetivos navales como terrestres. Los ataques anti-buque fueron responsables de dañar varios buques, entre ellos el HMS Antrim, Brilliant, Ardent, Alacrity, Arrow, Glamorgan y Exeter.

Durante el conflicto, fueron derribados once aviones, cinco al I Escuadrón y seis al II Escuadrón.

Del I Escuadrón Aeromóvil:

El C-433 recibido el 29-03-81. Derribado a las 16:37h, en combate aéreo el 1-05-82 en las islas Bougainville, por impacto de misil AIM-9L Sidewinder, lanzado desde un Sea Harrier XZ455. El 1er Ten. José Ardiles murió en acción.

El C-428 recibido el 29-03-81. Derribado a las 10:31 h, en ataque a buque el 21-05-82. La Escuadrilla Ñandú se trabó en combate en el estrecho de San Carlos contra la fragata HMS (F88) Broadsword y HMS (F56) Argonaut. En esta acción, un misil BAe Sea Wolf destruyó el Dagger y causó la muerte del Ten. Pedro Bean, quien cayó al mar en las proximidades de Fanning Head.

El C-409 recibido el 6-12-78. Derribado a las 14:47h, en intercepción aérea el 21-05-82, en la isla Gran Malvina, por impacto de misil AIM-9L Sidewinder, lanzado por un sea Harrier XZ455. El piloto 1er Ten. Luna fue eyectado.

El C-437 recibido el 27-09-81. Derribado a las 14:58h, en intercepción aérea el 23-05-82, en la isla de Borbón, al norte del estrecho de San Carlos. Cuando intentaba un ataque, el Ten. Héctor Volponi murió al recibir el impacto de un misil AIM-9L Sidewinder, lanzado desde un Sea Harrier ZA194.

El C-436 recibido el 29-07-81. Derribado a las 12:25h, en reconocimiento ofensivo el 29-05-82, en el estrecho de San Carlos, cuando los Dagger estaban realizando misiones de ataque contra posiciones terrestres enemigas. El impacto de un misil Rapier provocó su derribo. El piloto Ten. Juan Bernhardt murió en acción.

Del II Escuadrón “Dagger”:

El C-403 recibido el 26-11-78. Derribado a las 14:58h, en intercepción aérea el 21-05-82, en el estrecho de San Carlos, por impacto de misil AIM-9L Sidewinder, lanzado por un Sea Harrier ZA190. El piloto Cap. Donadille fue eyectado.

El C-404 recibido el 26-11-78. Derribado a las 14:58h, en intercepción aérea el 21-05-82, en el estrecho de San Carlos, por impacto de misil AIM-9L Sidewinder, lanzado por un sea Harrier ZA190. El piloto My. Piuma fue eyectado.

El C-407 recibido el 26-11-78. Derribado a las 14:58h, en intercepción aérea el 21-05-82, en el estrecho de San Carlos, por impacto de misil AIM-9L Sidewinder, lanzado por un sea Harrier ZA175. El piloto 1er Ten. Senn fue eyectado.

El C-419 recibido el 23-12-80. Derribado a las 14:08h, en intercepción aérea el 24-05-82, en la isla de Borbón al norte del estrecho de San Carlos, por impacto de misil AIM-9L Sidewinder, lanzado desde un Sea Harrier XZ457. El piloto Ten. Carlos Castillo cayó muerto con su avión.

El C-430 recibido el 12-04-81. Derribado a las 14:08h, en intercepción aérea el 24-05-82, en la isla de Borbón al norte del estrecho de San Carlos, por impacto de misil AIM-9L Sidewinder, lanzado desde un Sea Harrier XZ457. El piloto Cap. Díaz fue eyectado.

El C-410 recibido el 23-11-78. Derribado a las 14:08h, en intercepción aérea el 24-05-82, en la isla Borbón al norte del estrecho de San Carlos. El piloto cayó junto a su avión al noreste de First Mount, a causa del impacto de un misil AIM-9L Sidewinder, lanzado desde un Sea Harrier ZA193. El piloto My. Puga fue eyectado.

Ambos escuadrones de aviones Dagger completaron 115 salidas de combate, derribaron 11 aviones y entregaron heroicamente su vida por la Patria 5 pilotos: el 1er Ten. José Ardiles, y los tenientes Juan Bernhardt, Pedro Bean, Héctor Volponi y Carlos Castillo.

Las naves alcanzadas por los Dagger son las siguientes:

- Los cruceros HMS (D19) Glamorgan, HMS (D18) Antrim;
- Las fragatas HMS (F173) Arrow, HMS (F174) Alacrity, HMS (F88) Broadsword, HMS (F56) Argonaut, HMS (F184) Ardent, HMS (F90) Brilliant, HMS (F126) Plymouth;
- El buque de desembarco RFA (L3004) Sir Bedivere.

POSGUERRA DE MALVINAS: EL NACIMIENTO DEL FINGER

Durante 1978, la Fuerza Aérea Argentina negocia la compra de estos aviones, debido a que se frustró la compra de los Kfir por cuestiones políticas. Estos aviones, al arribar al país, fueron rebautizados como Dagger y se los sometió a un programa de repotenciación con sistemas similares a los que poseía el Kfir C2.

Los trabajos se realizaron en Israel y en Río Cuarto. El primer ejemplar no voló durante Malvinas (C-427). Con posterioridad al conflicto, el programa sufrió una serie de retrasos, debido a la imposibilidad de contar con ciertos elementos de procedencia británica (Marconi).



ATERRIZAJE DE UN MV-FINGER

Estos fueron sustituidos por otros de origen francés. Los aviones fueron denominados Finger, y el primer avión totalmente modificado en Río Cuarto fue el C-408 (no voló en Malvinas), que realizó los vuelos de homologación como Finger, en el Área de Material Río Cuarto y fue entregado a Tandil el 8 de octubre de 1987. A los Finger se los puede utilizar como cazabombarderos o como interceptores totalmente autónomos, sin control del radar de tierra. El techo de operación de este avión es de 55 000 pies y la velocidad máxima es Mach 2 o 2431 km/h.

Su planta motriz es un turborreactor SNECMA Atar 9C, que le brinda un empuje de 6000 kg con postcombustión máxima.

Cuentan con radar telemétrico, con un sistema de navegación doppler-inercial y computadora de vuelo y, también, realiza los cálculos de tiro en tres

variantes, CCPI, CCPL y A/A, y un *head up display*, lo que le permitió mejorar notablemente su precisión en la navegación y en el tiro. A esto se lo denomina SINT.



CABINA DEL MV-FINGER



DICIEMBRE DE 2015: EL FINAL DE LOS SISTEMAS DE ARMAS MIRAGE EN LA FUERZA AÉREA ARGENTINA. DESDE AQUEL MOMENTO, SE TRANSFORMARON EN LEYENDA.



PLATAFORMA DE VUELO EN LA VI BRIGADA AÉREA (DICIEMBRE DE 2015)

Difícil describir los sentimientos de todas aquellas personas que, de una forma u otra, compartieron momentos de su vida con estas aeronaves. No obstante ello, llegó el día de su desprogramación para la actividad aérea y, algunas de ellas, fueron destinadas al Museo Aeronáutico y otras, a la Escuela de Suboficiales perteneciente a la FAA.

Se podrían deducir algunas conjeturas o referencias sobre aquel momento, pero me gustaría pedirles que, cuando estén al lado de uno de estos Deltas argentinos que ahora son leyenda, sepan que no solo hallan en su estampa y silueta a un Mirage, sino que están frente a un guerrero alado en cuya cabina permanece el alma de algunos de nuestros pilotos heroicos y de tantas otras almas pertenecientes a Los Magos, que fueron parte de aquella trilogía perfecta (avión, piloto, apoyo técnico y logístico), que les permitió surcar nuestros cielos por más de 40 años, sirviendo a la Fuerza Aérea Argentina, en defensa de nuestra preciada soberanía. Agradezco a Dios y a la FAA el haberme dado la posibilidad de trabajar muchos años junto a estas aeronaves. Pude vivir momentos históricos de la Institución y de la Nación, como lo fue el Conflicto de Malvinas, y pude formar parte de aquella trilogía, la que fuera probada en combate y creo que, a pesar de haber perdido la contienda, nuestros Deltas descollaron en su accionar y le produjeron grandes daños al enemigo, logrando quedar en la historia como hitos de la Batalla Aérea por las Islas Malvinas.



MV C-408 (2015) CON ESQUEMA DE PINTADO SIMILAR AL DE MALVINAS

Puedo asegurarles que estos aviones son parte de nuestras vidas; existe un sentimiento difícil de expresar. Seguramente, todos aquellos que estuvieron junto a estas aeronaves saben de qué les estoy hablando. Dios ilumine a nuestros líderes políticos y que, en un futuro no muy lejano, vuelvan a verse otros aviones supersónicos surcando nuestros cielos.

Nuevamente gracias, Deltas argentinos, por tanta entrega y... ¡No hay quien pueda!

HISTORIAS INDIVIDUALES DE LOS IAI DAGGER/FINGER DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

-C-401 (A), n.º de serie S-07, alta en la Heil Ha'Avir en 1971, dado de baja en 1978, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 26/11/1978, desplegado en la B.A.M. San Julián durante la guerra de Malvinas, efectuó 5 misiones de combate, transformado en Finger IIIB, el 7/03/1988, transferido al Escuadrón I del G6C en la VI Brig. Aérea Tandil, desprogramado el 14/09/1993 con un total de 2588 h, preservado como *gate guardian* en la VI Brig. Aérea Tandil.

-C-402 (A), n.º de serie S-18, alta en la Heil Ha'Avir en 1971, dado de baja en 1978, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 26/11/1978, transformado en Finger IIIA, dado de alta como tal el 30/07/1985, actualizado a Finger IIIB el 7/12/1987, transferido el

7/03/1988 al Escuadrón I del G6C en la VI Brig. Aérea Tandil, desprogramado, preservado en la VI Brig. Aérea Tandil.

-C-403 (A), n.º de serie S-16, alta en la unidad 113 tajeset “Hornet” de la Heil Ha´Avir en 1971, dado de baja en 1978, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 26/11/1978, accidentado el 24/02/1979, reparado, desplegado en la B.A.M. San Julián durante la guerra de Malvinas, derribado al norte de Puerto Howard tras atacar al HMS Brilliant por un misil AIM-9L lanzado por el Sea Harrier ZA190 el 21/05/1982, piloto (Cap. Guillermo Donadille) eyectado y recuperado.

-C-404 (A), n.º de serie S-12, alta en el Escuadrón 101 de la Heil Ha´Avir en mayo de 1971, dado de baja en 1978, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 26/11/1978, desplegado en la B.A.M. San Julián durante la guerra de Malvinas, derribado por un misil AIM-9L lanzado por el Sea Harrier ZA190 el 21/05/1982 al norte de Puerto Howard, piloto (My. Gustavo Piuma) eyectado y recuperado.

-C-405 (A), n.º de serie S-03, alta en la Heil Ha´Avir en 1971, dado de baja en 1978, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 26/11/1978, transformado en Finger II, dado de alta como tal el 14/11/1984, posteriormente es actualizado a Finger IIIA el 18/04/1985, transferido el 7/03/1988 al Escuadrón I del G6C en la VI Brig. Aérea Tandil, destruido el 31/05/1994 tras accidentarse durante un aterrizaje forzoso en la VI Brig. Aérea Tandil, piloto (1er Ten. Fabián Constanzi) sufrió heridas leves.

-C-406 (A), n.º de serie S-13, alta en la Heil Ha´Avir en 1971, dado de baja en 1978, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 26/11/1978, destruido el 26/11/1979 tras precipitarse a tierra por parada del motor en la estancia Santa Lidia, localidad de Azul, provincia de Buenos Aires, piloto (1er Ten. Amilcar Cimatti) eyectado e ileso.

-C-407 (A), n.º de serie S-26, alta en el Escuadrón “Guardianes de Arava” de la Heil Ha´Avir en 1971, dado de baja en 1978, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 28/12/1978, desplegado en la B.A.M. San Julián durante la guerra de Malvinas, derribado al norte de puerto Howard por un misil AIM-9L lanzado por el Sea Harrier ZA175 el 21/05/1982, piloto (1er Ten. Jorge Seen) eyectado y recuperado.

-C-408 (A), n.º de serie S-09, alta en la unidad 113 tajeset “Hornet” de la Heil Ha´Avir en 1971, dado de baja en 1978, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 29/01/1979, prototipo de actualización a Finger I, como tal es dado de alta el 17/10/1982, actualizado posteriormente a Finger IIIB, transferido el 7/03/1988 al Escuadrón I del G6C en la VI Brig. Aérea Tandil, desprogramado el 28/11/2015.

-C-409 (A), n.º de serie S-10, primer avión de serie entregado a la Heil Ha´Avir en 1972, dado de baja en 1978, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 6/12/1978, desplegado en la B.A.M. Río Grande durante la guerra de Malvinas, efectúa 2 misiones de combate antes de ser derribado por un misil AIM-9L lanzado por el Sea Harrier ZX455 el 21/05/1982, piloto (1er Ten. Héctor Luna) eyectado y recuperado.

-C-410 (A), n.º de serie S-06, alta en la Heil Ha´Avir en 1972, dado de baja en 1978, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 23/11/1978, desplegado en la B.A.M. San Julián durante la guerra de Malvinas, el 24/05/1982 realiza una misión de combate antes de ser derribado por un misil AIM-9L lanzado por el Sea Harrier ZA193 al norte de la isla Pebble, piloto (My. Gustavo Luis Puga) eyectado y recuperado.

-C-411 (A), n.º de serie S-02, alta en el Escuadrón “Guardianes de Arava” de la Heil Ha´Avir en 1972, dado de baja en 1978, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 28/12/1978, desplegado en la B.A.M. San Julián durante la guerra de Malvinas, efectúa 2 misiones de combate, el 23/05 tras aterrizar se salió de la pista, transformado en Finger IIIA, el 7/03/1988 es transferido al Escuadrón I del G6C en la VI Brig. Aérea Tandil, dado de baja el 20/09/1998, preservado en el Museo Malvinas de Oliva, provincia de Córdoba.

-C-412 (A), n.º de serie S-49, alta en la Heil Ha´Avir en 1972, dado de baja en 1978, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 28/12/1978, desplegado en la B.A.M. San Julián durante la guerra de Malvinas, efectúa 7 misiones de combate, averiando a los buques HMS Arrow y al HMS Brillant, transformado en Finger IIIB, dado de alta como tal el 4/12/1986, transferido el 7/03/1988 al Escuadrón I del G6C en la VI Brig. Aérea Tandil, desprogramado el 28/11/2015.

-C-413 (A), n.º de serie S-40, alta en la Heil Ha´Avir en 1972, dado de baja en 1978, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 29/01/1979, el

7/06/1980 se le desprende el paracaídas de frenado en Comodoro Rivadavia, transformado en Finger IIIB, dado de alta como tal el 4/07/1988, transferido el 7/03/1988 al Escuadrón I del G6C en la VI Brig. Aérea Tandil, destruido el 14/07/1995 tras precipitarse a tierra en Mar Chiquita, provincia de Buenos Aires. El piloto Cap. Raúl Gómez se eyectó satisfactoriamente y fue recuperado ileso.

-C-414 (A), n.º de serie S-41, alta en la Heil Ha´Avir en 1972, dado de baja en 1978, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 29/01/1979, desplegado en la B.A.M. San Julián durante la guerra de Malvinas, realiza 7 misiones de combate, transformado en Finger IIIB, dado de alta como tal el 21/08/1986, transferido el 7/03/1988 al Escuadrón I del G6C en la VI Brig. Aérea Tandil, accidentado el 9/04/1991 en Paso de las Piedras, provincia de Entre Ríos, no reparado, desprogramado el 3/09/1993 con un total de 1899 horas de vuelo.

-C-415 (A), n.º de serie S-04, alta en la Heil Ha´Avir en 1971, dado de baja en 1978, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 29/01/1979, desplegado en la B.A.M. San Julián, durante la guerra de Malvinas efectúa 5 misiones de combate, averiado en el parabrisas el 23/05, transformado en Finger IIIB, dado de alta como tal el 28/08/1986, transferido el 7/03/1988 al Escuadrón I del G6C en la VI Brig. Aérea Tandil, desprogramado el 18/12/2013.

-C-416 (A), n.º de serie S-23, alta en el Escuadrón 113 de la Heil Ha´Avir en 1971, dado de baja en 1978, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 4/04/1979, desplegado en la B.A.M. Río Grande durante la guerra de Malvinas, efectúa 6 misiones de combate, transformado en Finger IIIA, dado de alta como tal el 20/01/1988, transferido el 7/03/1988 al Escuadrón I del G6C en la VI Brig. Aérea Tandil, actualizado a Finger IIIB, dado de baja el 22/12/1989.

-C-417 (A), n.º de serie S-47, alta en la Heil Ha´Avir en 1972, dado de baja en 1978, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 28/12/1978, desplegado en la B.A.M. San Julián durante la guerra de Malvinas, realiza 4 misiones de combate, transformado en Finger IIIB, dado de alta como tal el 9/11/1987, transferido el 7/03/1988 al Escuadrón I del G6C en la VI Brig. Aérea Tandil, desprogramado el 28/11/2015.

-C-418 (A), n.º de serie S-46, alta en la Heil Ha´Avir en 1972, dado de baja en 1978, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 3/04/1979, desplegado en la B.A.M. San Julián durante la guerra de Malvinas, realiza 11 misiones de combate, transferido el 7/03/1988 al Escuadrón I del G6C en la VI Brig. Aérea Tandil, destruido el 12/06/1987 tras precipitarse a tierra cerca de la cabaña Los Tapiales. El piloto Cap. F. Robledo se eyectó satisfactoriamente y fue recuperado ileso.

-C-419 (A), n.º de serie S-35, alta en la Heil Ha´Avir en 1971, dado de baja en 1978, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 23/12/1980, desplegado en la B.A.M. San Julián durante la guerra de Malvinas, el 24/05/1982 realiza una misión de combate antes de ser derribado por un misil AIM-9L lanzado por el Sea Harrier XZ457 al norte de la isla Pebble. El piloto (Ten. Carlos Castillo) no pudo eyectarse; fallecido.

-C-420 (A), n.º de serie S-38, alta en la Heil Ha´Avir en 1972, dado de baja en 1978, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 3/04/1979, desplegado en la B.A.M. Río Grande durante la guerra de Malvinas, efectúa 8 misiones de combate, transformado en Finger IIIA, dado de alta como tal el 2/07/1985, transferido el 7/03/1988 al Escuadrón I del G6C en la VI Brig. Aérea Tandil, convertido en Finger IIIB el 24/03/1988, desprogramado 2015.

-C-421 (A), n.º de serie S-45, alta en la Heil Ha´Avir en 1972, dado de baja en 1978, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 4/07/1979, desplegado en la B.A.M. Río Grande durante la guerra de Malvinas, efectúa 11 misiones de combate, aterrizaje de emergencia en San Julián el 29/05/1982, transformado en Finger IIIB, dado de alta como tal el 24/05/1988, transferido el 7/03/1988 al Escuadrón I del G6C en la VI Brig. Aérea Tandil, accidentado en tierra el 11/03/1993, canibalizado, las alas son implantadas en el C-426, restaurado con partes de otros Dagger y el cono de proa de un Mirage VP, preservado desde el 2007 en un monumento emplazado en San Julián, provincia de Santa Cruz.

-C-422 (A), n.º de serie S-39, alta en la Heil Ha´Avir en 1972, dado de baja en 1978, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 3/04/1979, transformado en Finger IIA el 7/02/1984, actualizado a Finger IIIA el 8/12/1984, transferido el 7/03/1988 al Escuadrón I del G6C en la VI Brig. Aérea Tandil, dado de baja el 11/02/1998.

-C-423 (A), n.º de serie S-34, alta en el Escuadrón 101 de la Heil Ha´Avir en 1971, dado de baja en 1978, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 4/07/1979, transformado en Finger IIIB, dado de alta como tal el 5/11/1986, transferido el 7/03/1988 al Escuadrón I del G6C en la VI Brig. Aérea Tandil, desprogramado el 28/11/2015.

-C-424 (A), n.º de serie S-17, alta en la Heil Ha´Avir en 1971, dado de baja en 1978, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 4/07/1979, transformado en Finger II el 15/05/1984 y luego en Finger IIIA, transferido el 7/03/1988 al Escuadrón I del G6C en la VI Brig. Aérea Tandil, desprogramado en 2005.

-C-427 (A), n.º de serie S-48, alta en la Heil Ha´Avir en 1972, dado de baja en 1980, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 26/02/1982, prototipo de transformación a Finger IIIA, dado de alta como tal el 8/12/1984, transferido el 7/03/1988 al Escuadrón I del G6C en la VI Brig. Aérea Tandil, dado de baja el 25/10/1993 tras un accidente en tierra (estalló el compresor) en el Área Material Río IV, provincia de Córdoba.

-C-428 (A), n.º de serie S-31, alta en la Heil Ha´Avir en 1971, dado de baja en 1980, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 29/05/1981, desplegado en la B.A.M. Río Grande durante la guerra de Malvinas, derribado el 21/05/1982 en las cercanías del monte Fanning por un misil Sea Wolf del HMS Broadsword, fallece su piloto (Ten. Pedro Ignacio Bean).

-C-429 (A), n.º de serie S-27, alta en la Heil Ha´Avir en 1971, dado de baja en 1980, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 29/05/1981, desplegado en la B.A.M. San Julián durante la guerra de Malvinas, realiza 4 misiones de combate, transformado en Finger IIIA, transferido el 7/03/1988 al Escuadrón I del G6C en la VI Brig. Aérea Tandil, destruido el 18/10/2000 tras un despegue infructuoso en la VI Brig. Aérea Tandil. El piloto Cap. A. Anzuinelli se eyectó satisfactoriamente y fue recuperado ileso.

-C-430 (A), n.º de serie S-25, alta en la Heil Ha´Avir como 525 en 1971, dado de baja en 1980, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 12/04/1981, desplegado en la B.A.M. San Julián durante la guerra de Malvinas, realiza 4 misiones de combate antes de ser derribado por un misil AIM-9L lanzado por el Sea Harrier XZ457 el 24/05/1982 al norte de la isla Pebble. El piloto Cap. Raúl Díaz se eyectó satisfactoriamente y fue recuperado.

-C-431 (A), n.º de serie S-32, alta en la Heil Ha´Avir en 1971, dado de baja en 1980, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 29/05/1981, desplegado en la B.A.M. San Julián durante la guerra de Malvinas, realiza 4 misiones de combate, destruido el 16/05/1985 tras accidentarse en Mar Chiquita, provincia de Buenos Aires. El piloto Ten. Roberto Prior se eyectó satisfactoriamente y fue recuperado ileso.

-C-432 (A), n.º de serie S-20, alta en la unidad 113 tajeset "Hornet" de la Heil Ha´Avir en 1971, dado de baja en 1980, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 27/09/1981, desplegado en la B.A.M. San Julián durante la guerra de Malvinas, realiza 8 misiones de combate, el 1/05 ataca e impacta con bombas al HMS Glamorgan, efectúa su última salida de combate el 13/06, transformado en Finger IIIB, dado de alta como tal el 19/02/1987, transferido el 7/03/1988 al Escuadrón I del G6C en la VI Brig. Aérea Tandil, dado de baja al poco tiempo tras un incendio luego de la puesta en marcha del motor, acondicionado para ser exhibido en el Museo Nacional de Aeronáutica de Morón, provincia de Buenos Aires.

-C-433 (A), n.º de serie S-24, alta en la Heil Ha´Avir en 1971, dado de baja en 1980, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 29/03/1981, desplegado en la B.A.M. Río Grande durante la guerra de Malvinas, el 1/05/1982 realiza una misión de combate antes de ser derribado por un misil AIM-9L lanzado por el Sea Harrier XZ455 en las cercanías de la isla Lively, fallece su piloto (1er Ten. José Ardiles).

-C-434 (A), n.º de serie S-51, alta en la Heil Ha´Avir en 1972, dado de baja en 1980, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 29/05/1981, desplegado en la B.A.M. Río Grande durante la guerra de Malvinas, realiza 4 misiones de combate, transformado en Finger IIIB, dado de alta como tal el 2/09/1987, transferido el 7/03/1988 al Escuadrón I del G6C en la VI Brig. Aérea Tandil, destruido el 21/06/2004 tras un aterrizaje sin motor en el Área Material Río IV, provincia de Córdoba, piloto Ten. Sebastián González Iturbe eyectado y recuperado ileso.

-C-435 (A), n.º de serie S-28, alta en la Heil Ha´Avir en 1971, dado de baja en 1980, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 27/09/1981, desplegado en la B.A.M. San Julián durante la guerra de Malvinas, realiza 7 misiones de combate, actualizado a Finger IIIB, dado de alta como tal el 16/07/1987, transferido el 7/03/1988 al Escuadrón I del G6C en la VI Brig. Aérea Tandil, destruido el 19/11/1988 tras precipitarse a tierra por

parada de motor en la estancia La Elisa. El piloto Cap. Daniel Justet se eyectó satisfactoriamente y fue recuperado ileso.

-C-436 (A), n.º de serie S-29, alta en la Heil Ha´Avir en 1971, dado de baja en 1980, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 29/07/1981, desplegado en la B.A.M. Río Grande durante la guerra de Malvinas, realiza 7 misiones de combate, el 21/05 impacta con una bomba de 1000 lb al HMS Ardent, derribado el 29/05/1982 por un misil Rapier en el estrecho San Carlos, fallece su piloto, el 1er Ten. Juan Bernhardt.

-C-437 (A), n.º de serie S-19, alta en la Heil Ha´Avir en 1971, dado de baja en 1980, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 27/09/1981, desplegado en la B.A.M. Río Grande durante la guerra de Malvinas, el 23/05/1982 realiza 8 misiones de combate antes de ser derribado por un misil AIM-9L lanzado por el Sea Harrier ZA194 en Bahía Elefante, fallece su piloto (Ten. Héctor Volpini).

Biplazas:

-C-425 (B), n.º de serie B-02, alta en la Heil Ha´Avir como 611 en 1971, dado de baja en 1978, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 4/07/1979, desprogramado el 7/10/1980 tras un aterrizaje forzoso en la VI Brig. Aérea Tandil, destrucción del 70 %, tripulantes ilesos, canibalizado en el Área Material Río IV, su cono de proa fue emplazado en el Mirage IIIDA I-002. Sus pilotos Cap. Mir Gonzáles y Cap. Carlos Maffeis resultaron ilesos.

-C-426 (B), n.º de serie B-05, alta en la Heil Ha´Avir como 625 en 1971, dado de baja en 1978, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 4/07/1979, transferido el 7/03/1988 al Escuadrón III del G6C en la VI Brig. Aérea Tandil, en 1997 se le instalan las alas del C-421, desprogramado en 2005.

-C-438 (B), n.º de serie B-04, alta en la Heil Ha´Avir como 622 en 1971, dado de baja en 1980, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 29/05/1981, accidentado el 23/11/1981, transferido el 7/03/1988 al Escuadrón III del G6C en la VI Brig. Aérea Tandil, luego transferido al Escuadrón I, desprogramado el 28/11/2015.

-C-439 (B), n.º de serie B-07, alta en la Heil Ha'Avir como 637 en 1971, dado de baja en 1980, vendido a la Fuerza Aérea Argentina, recibido el 29/05/1981, transferido el 7/03/1988 al Escuadrón III del G6C en la VI Brig. Aérea Tandil, luego transferido al Escuadrón I, desprogramado el 28/11/2015.

M5-IAI DAGGER: LA LEYENDA VIVA



EMPUÑADURA DEL AVIÓN MV-IAI DAGGER
Y MAQUETAS DOS NACIONES, DOS GUERRAS

Hoy somos leyenda; somos alados guerreros de metal. Pasaron muchas cosas desde que fuimos creados y pudimos surcar los cielos... Transcurría octubre de 1973. Junto a muchos de mis hermanos, vivimos momentos de gran actividad. Prácticamente no dejaban que nuestros cuerpos se enfriasen. Una y otra vez, nos alistaba el personal técnico y partíamos al combate... guiados con destreza, en busca de dañar al enemigo. Defendimos nuestra Nación y a nuestro creador Israel, batallando contra las fuerzas de Siria y Egipto y logrando la victoria en la guerra de Yom Kipur. Al finalizar esta, llevábamos con orgullo las insignias pintadas al costado de nuestras cabinas. De esa contienda, muchos sobrevivimos y, posteriormente, durante 1978, luego de algunos cambios internos como externos pues nos cambiaron hasta el color, partimos hacia otro país. Este era Argentina, que requería contar en sus filas de guerreros alados, porque peligraba parte de su territorio y soberanía. Luego de una travesía en barco, llegamos a suelo argentino. Nos alistaron y nuevamente a volar y a surcar nuevos cielos... Nos atendían nuevas personas, hasta diferente era su idioma. Pero llevábamos pintada la bandera de nuestra nueva casa... Y qué rara coincidencia de la historia: ambas coincidían en los colores, la

celeste y blanca. El posible enemigo era un país vecino pero, bueno, esta vez no confrontamos. Nos destinaron a una base que, con nuestra llegada, ascendía su estatus a brigada... Éramos importantes. En Argentina, estaban unos Mirage franceses, primos hermanos nuestros; ellos llegaron nuevos... Aunque nosotros prácticamente éramos de la misma edad, solo que ya habíamos sido probados en combate real. Compartimos muchos operativos y hasta enfrentamientos aéreos, tanto con ellos como con otros aviones con los que contaba la Fuerza Aérea. Esto lo hacían con el fin de lograr el correcto adiestramiento para nuestros pilotos y el personal técnico. Pero llegaron aquellos días de abril del 82. Argentina había reconquistado la soberanía de las Islas Malvinas, usurpadas por los ingleses. A partir de ese momento, la rutina de los días cambió y sentíamos que algo muy importante estaba ocurriendo, ya que vivíamos momentos similares a los de octubre de 1973... Todo el personal del Grupo Técnico, mancomunados se volcaban para alistarnos; a algunos de nosotros, nos faltaban componentes importantes o estaban en pleno proceso de inspección. Se trabajaba día y noche; nos ponían en marcha y se realizaban pruebas de funcionamiento por doquier... Fuimos seleccionados y formamos dos escuadrones. Cada uno componía un equipo, la trilogía: nosotros, los pilotos y el personal técnico. En un par de días, partimos rumbo al Sur. Algunos de los nuestros quedaban en la Unidad para el momento en que fueran requeridos. Había llegado la hora de defender nuestro nuevo país; sentíamos que estaba por llegar el momento sublime para todo guerrero, que es estar presto para la batalla. Y llegaron esos días de mucha entrega, de gloria, de tristeza y pérdidas. Allí, en las aguas heladas y en el suelo malvinense, luego del fragor de la contienda, quedaron once de mis hermanos guerreros de acero, y dos primos guerreros. Inmortalizándose, seis de los jinetes se convirtieron en Mártires y Héroes de la Nación. Pero, también, en aquellas aguas, quedaron fondeados y fuera de combate (averiados) muchos de los barcos enemigos y, junto a ellos, demasiadas almas humanas. Nuevamente, habíamos sido probados en combate... Y cumplimos. Esto fue posible por el perfecto accionar de la trilogía (avión, piloto, cuerpo técnico). Fuimos quienes atacamos por primera vez a la flota inglesa. Este hito marcó el Bautismo de la Fuerza Aérea y de sus hombres. Esta vez no se logró la victoria, pero supimos defender nuestra Nación. De esta batalla, muchos llevábamos pintada la silueta de los barcos atacados, hundidos o averiados. No hay mayor orgullo y honor para un guerrero, que demostrar su bravura y entrega en el momento requerido. Y los pilotos de nuestros escuadrones se convirtieron en veteranos de guerra, señalando su participación al haber servido a la Patria y defender su soberanía.

Transcurrieron más de 43 años de nuestro nacimiento; vivimos muchos acontecimientos, como ser partícipe de dos guerras, defendiendo la soberanía de dos países. En este camino, muchos de mis hermanos guerreros que sobrevivieron a ellas, dejaron de ser operativos por distintas razones. Algunos fueron emplazados como monumento en distintos lugares, plazas o predios, para que sean contemplados por la gente. Me vistieron de gala con los colores que lucía aquellos días de gloria cuando defendimos la soberanía de nuestro país durante la Guerra de Malvinas.

Desgraciadamente, llegó ese día que ningún guerrero del aire quiere que llegue. Se apagaron nuestros corazones... Y ya no escucharán el sonido de nuestros motores y tampoco verán en los cielos surcar las siluetas triangulares. *Hoy somos leyenda*. Pero sepan, cuando estén al lado de uno de nosotros, que nuestra cabina conserva el alma de nuestros pilotos heroicos y tantas otras almas pertenecientes a los magos, que fueron parte de nuestra existencia, que permitieron que surcáramos sus cielos por más de 40 años, sirviendo a la Fuerza Aérea Argentina en defensa de la soberanía. Deltas argentinos, podríamos decir que cientos o miles fuimos los elegidos de ser parte de tu historia; nos formamos como Magos junto con ellos. Cuántas historias, anécdotas y cuántas vivencias forjadas por más de cuatro décadas. Cómo no van a ser una leyenda que seguramente perdurará en el tiempo. Gracias, queridos aviones Mirage argentinos, por todo lo que lograron despertar en cada uno de nosotros. Es un sentimiento inigualable y estarán en cada uno de nosotros. Fuimos parte de esa trilogía perfecta, probada en combate real en la Guerra de Malvinas. No es poca cosa... Sin duda, es a lo que todo guerrero aspira, poder defender a su Patria y ¡pucha que así lo hicieron! Extrañaremos ese sonido tan particular, el vapor y el olor a combustible quemado por tu potente motor y ese dibujo geométrico de tu silueta triangular, volando nuestros cielos. Pero la realidad es que sabemos que diste todo; ya puedes pasar a tu descanso, guerrero del aire, con la satisfacción del deber cumplido.



MV-DAGGER C-408



GLORIA Y HONOR A NUESTROS PILOTOS DE MV-DAGGER



COLLAGE DE ALGUNOS "MAGOS" DEL II ESCUADRÓN AEROMÓVIL EN ACCIÓN

LOS MAGOS... SIN ELLOS, NADA HUBIERA SIDO POSIBLE

En estos años, mucho se ha publicado y puede encontrarse, tanto en libros como en artículos y en los medios de comunicación, testimonios y relatos del accionar de nuestros pilotos. Se destacan sus proezas, su valentía y arrojo para enfrentar al enemigo colosal, no solo en cantidad y medios tecnológicos, sino en experiencia guerrera. Y, a pesar de la gran diferencia, pudimos provocarles cuantiosos daños a la flota invasora, suplida con el profesionalismo y la entrega de sus hombres, que permitieron dichos logros, asombrando al mundo.

Mucho se ha dicho y se dirá, sobre los pilotos y sus aeronaves...

Con el fin de difundir, para que se comprenda cómo es el funcionamiento de un escuadrón aeromóvil, dado que así es cómo debían operar los sistemas de armas desplegados desde su Unidad de origen, primero expondré una analogía entre una *organización = sistema*, que nos dará una mejor comprensión del tema.

Una organización es un conjunto complejo de partes interdependientes que interactúan entre sí, para adaptarse a un entorno, constantemente en cambio, con el fin de lograr sus objetivos. El cambio de los componentes o su ausencia afecta a los otros componentes del sistema, imposibilitando el funcionamiento de la organización. Por eso, se puede decir que un escuadrón aeromóvil es una organización que funciona como un sistema. Este sistema (escuadrón aeromóvil) está compuesto por tres partes (a continuación, partes A, B y C), la famosa TRILOGÍA:

A) aviones de dotación;

B) escalón técnico, logístico, operacional y de seguridad (recurso humano de diferentes especialidades);

C) escalón aéreo (recurso humano sus pilotos).

Estos sistemas, si bien, son interdependientes entre sí, permiten el desarrollo de la actividad aérea. La falta de uno de sus componentes afecta a los otros, imposibilitando el funcionamiento del Escuadrón Aeromóvil e impidiendo el desarrollo de cualquier actividad aérea.

Por lo tanto: (A) un avión en tierra, por sí solo, es un objeto metálico sin poderío bélico. Este se logra una vez alistado, configurado con su carga portante de bombas, misiles y artillado, como la disponibilidad de los diferentes servicios asociados, tales como Comunicaciones, Seguridad, Radares, etcétera; (B) una vez alistado y configurado para la misión u operación planificada, se pone a disposición de su piloto, (C). Una vez cumplida su misión, al regreso del avión (A), el personal (B) debe abocarse a su recuperación lo más rápido posible y ponerlo en línea de vuelo, a la espera de una nueva misión, para lo que debe estar disponible a su piloto (C).

Por lo cual, podemos apreciar que la trilogía es *indivisible*, si lo que se busca es que todo funcione como un gran equipo, y así se demostró durante aquellos días. Esta fue la labor y el desempeño que cumplió la aviación argentina, donde la Fuerza Aérea Sur fue el componente aéreo primordial de la guerra.

Así fue reconocida por el propio enemigo, quien la padeció y sufrió. De hecho, los mayores daños en su flota y bajas fue producto de los ataques de los aviones desplegados en las bases patagónicas.

En 44 días, se le infligió a la Royal Navy un daño superior, en proporción, a cualquier daño sufrido a las Armadas que intervinieron en la Segunda Guerra Mundial. La flota británica padeció la pérdida de 7 barcos de guerra, 5 quedaron fuera de combate y 12 resultaron con averías de consideración. En total, de 42 naves, 24 fueron hundidas o dañadas; es decir, más de la mitad de las que llegaron para combatir en el Teatro de Operaciones del Atlántico sur (TOAS).

¿Quién diría no? Todos los integrantes de los distintos sistemas de armas que compusimos las seis Bases Aéreas Militares que conformaron la FAS dejamos en claro que la trilogía fue una realidad probada en combate real. De ello, poco y nada se dijo y se dice, pero fue una parte fundamental para estos logros... Sus artífices, Los Magos: oficiales, suboficiales, personal civil y soldados.

Durante el Conflicto de Malvinas fueron partícipes directos de las acciones y, lamentablemente, ellos fueron *tristemente discriminados y olvidados*, a la hora del reconocimiento pleno. (Al final de estos escritos, expresaré mi pensar y sentir que, creo, es el pensar y el sentir de todos aquellos que integramos las diferentes Bases, componentes de la Fuerza Aérea Sur (FAS). Hombres y mujeres de diferentes especialidades lo hicieron posible; ellos brindaron su apoyo técnico, logístico, de seguridad, y otros servicios necesarios para que una unidad aérea pudiera operar y sus aviones cumplir con su misión.

Así como en aquellos días, diariamente ponen todo su profesionalismo y esfuerzo para que los aviones vuelen, más aún en estas últimas décadas en las que se carece de repuestos. Pertencí al GT6 desde 1980 a 1993, por lo que puedo decir que viví la época de oro de los Deltas. Haber sido uno más de ese grupo técnico me hace sentir muy orgulloso.

REFERENCIA ESPECIAL

Sobre el personal integrante del cuerpo de asesores israelí, ellos fueron los maestros y formadores de Los Magos, de los aviones M5-IAI Dagger. Cuando Argentina adquiere de Israel las aeronaves M5-IAI denominadas Dagger durante 1978, también contrata el servicio de asesoramiento, compuesto por las distintas especialidades, con actividades que se debían desarrollar en la VI Brigada Aérea, en particular por el Grupo Técnico 6.

Estos debían brindar la capacitación y los conocimientos necesarios para que los técnicos argentinos lograsen adquirir el adecuado conocimiento en el mantenimiento de estas aeronaves.

Así lo estaban llevando a cabo, cuando se produce el conflicto bélico por la Soberanía de la Islas Malvinas. Esta es la razón por la que el cuerpo de asesores israelíes también tuvo un rol muy importante y poco conocido durante el desarrollo del conflicto. Uno digno de resaltarse, pues todos se comportaron como si fueran un argentino más, poniendo todo de sí para lograr los mejores resultados y poder tener la mayor cantidad de aviones operativos. Esto permitió la formación de dos escuadrones aeromóviles en un tiempo récord y, también, la disponibilidad de aeronaves en la unidad, por si era necesario la formación de un tercer escuadrón, que finalmente no fue posible debido a la carencia de equipamiento y especialistas.

Ellos estaban predispuestos, de ser necesario, a formar parte de los escuadrones aeromóviles y a ser desplegados. Esta posibilidad no se concretó, dado que las autoridades aeronáuticas argentinas no la autorizaron. Es de resaltar que ellos, pudiendo haberse mantenido al margen del conflicto, al contrario, trabajaron a destajo, aportando su experiencia en situaciones extremas, como era las que nos tocaba vivir. Se identificaron con la causa Malvinas y aportaron su granito de arena, en defensa de nuestra Soberanía. Siempre mostraron una gran predisposición con todos los integrantes del Grupo Técnico, no solo en el aspecto profesional, sino también en el personal. Transcurrido los años, se mantienen los lazos de amistad y un eterno agradecimiento por todo lo que nos brindaron y enseñaron. Si hoy se resalta la labor de Los Magos, esto es posible, entre otras cosas, porque ellos nos transfirieron toda su experiencia y nos brindaron los conocimientos básicos y fundamentales que permitieron que los aviones volaran más de 37 años en nuestro país.



EN LA FOTOGRAFÍA APARECEN LOS SIGUIENTES MIEMBROS ISRAELÍES:
BERNARDO SPAIK (ABASTECIMIENTO), YACOB NAGAR (CHAPISTA Y PINTURA),
YOSSI (ARMAMENTO), MOSHE “GAGDE” (MECÁNICO), SANI Y MAROM
ABRAHAM (ELECTRICISTAS), HAIM MENDA (AVIÓNICA),
BENI OFFER (MECÁNICO) Y CHEN AMERAM (ELECTRICISTA).
FALTAN EN LA FOTOGRAFÍA ARIE LAVION (JEFE DEL GRUPO), SHIMON
HOLTZER (MECÁNICO), NACHOM BEN ARIE (MOTORISTA),
GAY MIRON (ELECTRICISTA) Y SHARON JOSEF (ARMAMENTO)

RELATOS O ANTECEDENTES IMPORTANTES AVIÓN HÉRCULES BOMBARDERO TC-68: AQUÍ ESTÁ LA CONFIRMACIÓN DE LO QUE YO HABÍA VISTO

En algún momento, se publicaron fotos en la revista *Combat Aircraft* Vol. 6, de un C-130 argentino (TC-68) con un rack de 6 bombas FAS 250 —que estaban incluidas en el Museo de Malvinas de Córdoba— lo que no pudo ser confirmado. Después de análisis, filtraciones, investigaciones, juicios y silencios, el tiempo ha permitido que una muestra del ingenio criollo, durante la Guerra de Malvinas, fuera revelada.



COLLAGE DE LAS CONFIGURACIONES DEL HÉRCULES TC-68 BOMBARDERO



OTRA IMAGEN DEL HÉRCULES C-130 TC-68,
DONDE SE PUEDE APRECIAR SU CARGA BÉLICA

Lo cierto es que se operó utilizando técnicas poco convencionales, en algún momento de la guerra. Un Hércules fue enviado a Córdoba con una misión muy particular; se lo debía utilizar como banco de pruebas de distintas ideas técnicas, que habían surgido de la falta de capacidades de combate.

En ese momento, el éxito del misil Exocet y su intento desesperado por obtener más de ellos en el exterior habían hecho surgir la idea de modificar un Hércules como lanzador de misiles de largo alcance y, con este, cortar las líneas logísticas inglesas bien lejos de las Islas. Intento que fue descartado, pues las enormes alas y la configuración de los motores no permitían “colgar” un misil de ellas y era simplemente imposible ubicar el radar asociado en el fuselaje. Lo cierto es que la urgencia era mucha, los ingleses estaban intentando desembarcar en el estrecho de San Carlos y era allí donde había que poner el esfuerzo. En aquel sitio, se congregaron ideas y surgió la técnica criolla, que también intentó montar en un Pucará, con

los vistosos colores blanco y rojo, un pequeño torpedo que por poco no pudo ser utilizado y, de este, existen algunas fotos interesantes. Sin embargo, uno de esos “engendros” dio resultado. La idea era colocar racks de bombas en los pilones subalares y una mira de bombardeo modificada de Pucará en la cabina del Hércules C-130, para emplearlo como bombardero de largo alcance. Esto rápidamente fue confirmado y, en poco tiempo, se realizaron pruebas de ataque, y se llegó a la conclusión de que las bombas más idóneas eran las FAS 250, que podían ser agrupadas de a 6.

Inmediatamente, se planeó la mejor forma de utilizarlo y aparecieron los primeros problemas técnicos, que llevaron a planear misiones cooperativas, con la ayuda de otros bombarderos de la FAA, los venerables Canberra en servicio.



SEIS BOMBAS ALAVESAS DE 250 KG COLGADAS DE UN MER O MULTIPLE EJECTOR RACK BAJO EL ALA IZQUIERDA DEL BOMBARDERO TC-68

DETALLE DE LAS OPERACIONES REALIZADAS

La Fuerza Aérea Argentina (FAA), durante el conflicto por las Islas Malvinas, combatió con los medios disponibles y, en muchos casos, aplicó todo tipo de inventivas para suplir las diferencias tecnológicas con que contaba el enemigo, a fin de lograr el éxito.

Una de esas ideas fue armar un Hércules C-130 con bombas (bombardero) para interferir el sostén logístico enemigo, o sea, realizar tareas de interdicción aérea lejana, dadas las distancias que se deberían recorrer.

Finalizada la contienda, se comenzaron a publicar libros y artículos referidos a los hechos bélicos y anécdotas. A su vez, la Fuerza Aérea Argentina, luego de varios años y del trabajo de varias comisiones, publicó en la colección Historia de la Fuerza Aérea Argentina, en su tomo IV, “La Fuerza Aérea en Malvinas”, en dos volúmenes.

“La Fuerza Aérea en Malvinas” comienza con los antecedentes históricos, para luego relatar la situación previa al conflicto, los sucesos de abril de 1982 y, luego, detalla en el capítulo VII las operaciones aéreas día por día, incluyendo lo sucedido en cada fecha sobre la meteorología, la situación militar, las operaciones aéreas y algunas anécdotas.

En este capítulo, está registrado el Hércules C-130, con el indicativo “Tigre”, en un vuelo a Malvinas y, luego, cumpliendo vuelos de “exploración y reconocimiento”, una forma de referirse a los vuelos de interdicción aérea (bombardeo), ya que las autoridades de la Fuerza Aérea Argentina de ese entonces decidieron no dar a publicidad las misiones realizadas por esa tripulación; la justificación fue el no dar a conocer esos vuelos, para ocultar la orden de la Fuerza Aérea Sur (FAS) de atacar un superpetrolero.



ILUSTRACIÓN DEL ATAQUE DEL C-130 TC-68 AL BUQUE TANQUE VLCC HERCULES

Ese ataque motivó que la empresa Amereda Hess Shipping Corporation y otros iniciaran un pleito contra la República Argentina en el Tribunal Federal para el Distrito Sur de New York, en los Estados Unidos de Norteamérica.

La empresa buscaba “un resarcimiento económico por las pérdidas sufridas como resultado de un ataque efectuado por un avión militar de la República Argentina... cuando el petrolero se encontraba en alta mar en el Atlántico Sur durante la Guerra entre Gran Bretaña y Argentina con respecto a las Falkland Islands (Islas Malvinas)” (sic).

Poco después de finalizar la guerra, se le transmitió a la tripulación la orden de “no comentar los hechos”, debido a que había un juicio contra el Estado argentino y que, una vez finalizado este, se daría a publicidad lo acontecido.

La Suprema Corte de Estados Unidos para el segundo circuito se expidió el 23 de enero de 1989, no dando lugar al reclamo “porque ni los hechos expuestos ni el perjuicio a la propiedad sucedieron en los Estados Unidos”. Sin embargo, por motivos que se desconocen, se mantuvo la reserva sobre lo sucedido.

AUTOR: Comodoro (R) VGM Roberto Mario Cerruti quien, durante el año 1982, se desempeñaba como especialista en navegación en el Escuadrón I Hércules C-130 en el Grupo 1 de Transporte Aéreo de la I Brigada Aérea.



TRIPULACIÓN DEL HÉRCULES BOMBARDERO TC-68

NUESTROS PAÍSES VECINOS Y SU COMPORTAMIENTO DURANTE LA GUERRA DE MALVINAS



LA ACTITUD DE PERÚ CON ARGENTINA DURANTE EL CONFLICTO BÉLICO

AYUDA DE PERÚ A NUESTRO PAÍS

En plena Guerra de Malvinas, la solidaridad latinoamericana se puso de manifiesto con la ayuda prestada por la República del Perú, al transferir a la Argentina diez aviones Mirage VP, con el objeto de mantener la capacidad de combate frente a Inglaterra.

El 4 de junio de 1982, la inminencia de la caída de Puerto Argentino, la capital de las Islas Malvinas, era evidente. La Fuerza Aérea Argentina (FAA) realizaba junto a las demás fuerzas armadas un máximo esfuerzo para procurar revertir el curso inevitable de una guerra contra la tercera potencia mundial. Ese día, en la VI Brigada Aérea de la ciudad de Tandil (provincia de Buenos Aires), muy alejada del Teatro de Operaciones, se produjo uno de los hechos que demostró claramente de qué lado estaban alineados los países latinoamericanos (a excepción de Chile). Diez aviones Mirage VP de la Fuerza Aérea del Perú (FAP) aterrizaron en la VI Brigada Aérea, tripulados por pilotos peruanos. Inmediatamente, entraron en servicio con las matrículas de los DAGGER perdidos en la guerra. Estas eran C403, C404, C407, C409, C410, C 419, C428, C430, C433 y C436. Cabe destacar que, pese a faltar diez días para la finalización de la guerra, no llegaron a entrar en combate.

Crónica de esos acontecimientos redactada por Alfredo Alí Álava (elcomercioperu.com):

Pilotos de la FAP llevaron los Mirage a Buenos Aires en vuelo silencioso

Fue una madrugada de mayo de 1982 (04-05-82), cuando las diez naves partieron de La Joya. Les sustituyeron las insignia, bandera y matrícula peruanas, por las de Argentina. Era una operación militar secreta y, por ello mismo, ni siquiera las esposas o las novias de los pilotos peruanos se enteraron de que ellos volarían hacia Argentina llevando diez aviones de combate Mirage M5-P para participar, si las condiciones lo exigían, en la guerra por las Islas Malvinas.

Pero, cuando los aviones cazabombarderos que vendiera el Perú se encontraban listos para entrar en combate, luego de varios días de intensa preparación y acondicionamiento en tierras argentinas, el conflicto terminó con la reocupación británica de las islas del Atlántico Sur y los M5-P debieron esperar otros tiempos. Fue una madrugada de mayo de 1982, cuando diez capitanes y mayores de los escuadrones 611 y 612 de la Fuerza Aérea del Perú (FAP) salieron de La Joya (Arequipa) hacia la base argentina de Tandil, al este de Buenos Aires, para cumplir las órdenes emanadas desde el alto mando de la FAP.

La Fuerza Aérea Argentina, a través de los canales políticos correspondientes, había solicitado apoyo a su similar peruana, pues requería de aeronaves de combate de alta performance, para hacer frente a la armada real inglesa que llegaba escoltada por los famosos Harrier, aviones de despegue

y aterrizaje vertical que, por entonces, eran las más modernas y poderosas máquinas aladas que surcaban los aires.

Argentina tenía problemas con sus aviones de combate, porque no estaban preparados para desplazarse hasta las Islas Malvinas, atacar los objetivos en el mar y retornar a sus bases. No obstante, como recuerda el general FAP Aurelio Crovetto Yáñez, “los pilotos argentinos se sobrepusieron a las circunstancias adversas e hicieron blanco en varios buques ingleses: cumplieron una excelente y admirable labor”.

Pese a que disponían de algunos aviones de guerra recién adquiridos, como los Super Étendard (subsónicos) equipados con misiles Exocet, y otras naves más antiguas, como los Mirage-3 (para ataque aire-aire), los Dagger (ataque aire-tierra) y los A-4 Skyhawk (aire-tierra), los argentinos necesitaban aviones de mayor autonomía de vuelo y capacidad para tareas en el mar. Y esas máquinas las tenía el Perú.



ESCUADRILLA DE MIRAGE M5-P EN VUELO HACIA ARGENTINA

ERAN LOS MEJORES DE LA FAP

Por entonces, los Mirage M5-P eran los aviones de línea y los mejores de combate que tenía la FAP. Aunque habían llegado entre 1968 y 1969, dichas aeronaves contaban con no muchas horas de vuelo y, a decir del general Crovetto, que por entonces era jefe del Escuadrón 611 con el grado de mayor, estaban en óptimas condiciones de operatividad. Eran los aviones ideales para atacar objetivos marítimos. En efecto, las naves peruanas de fabricación francesa tenían una respetable autonomía de vuelo, gracias a sus tanques de combustible. Poseían misiles teledirigidos AS-30, con un alcance de 15 kilómetros, que estaban especialmente diseñados para atacar buques. Pero también eran de temer sus cañones, que disparaban balas; algunas, con cabezas explosivas de 20 milímetros. Cuando despegaron de

La Joya (Arequipa), después de dejar su base de origen, Chiclayo, los diez Mirage M5-P debieron elevarse por encima de los 33 mil pies, en un vuelo silencioso, con los equipos de radio apagados, para evitar ser detectados por los radares bolivianos y, especialmente, por los chilenos, que jugaban su partido a favor de la corona británica. Fue un vuelo por ruta de frontera a una velocidad promedio de 800 a 900 kilómetros por hora.

Nos preocupamos en planificar bien el vuelo. No temíamos tanto que nos detectara Bolivia, pues considerábamos que ellos no tenían capacidad para hacerlo. El problema era Chile y sus radares que, probablemente, tenían en Iquique y Antofagasta.

Pasamos, sin embargo, sin contratiempos, recordó un piloto que prefirió el anonimato. Las aeronaves fueron conducidas por los pilotos FAP Ernesto Lanao, César Gallo, Augusto Mengoni, Pedro Ávila, Gonzalo Tueros, Pedro Seabra, Mario Núñez del Arco, Marco Carranza, Augusto Barrantes y Rubén Mimbela. La mayoría de estos oficiales están hoy retirados.



AVIONES M5 P EN LA PLATAFORMA DE VUELO DE LA VI BRIGADA AÉREA

Previamente, los Mirage peruanos habían sido maquillados y, entre otras modificaciones de forma, habían renunciado a la insignia, bandera y matrícula peruanas para, desde entonces, lucir los emblemas argentinos con sus colores característicos, celeste y blanco. Así volaron hacia Tandil, previa escala en Jujuy, en una travesía que duró cerca de tres horas.

El escuadrón de M5-P fue acompañado por una nave madrina, un L-100 similar al Hércules, en cuya bodega llevaba parte de los equipos de mantenimiento y varias decenas de técnicos y mecánicos de aviación, que debían instruir a los argentinos en todo lo relacionado con el funcionamiento de las naves y la utilización del armamento. Los misiles, obuses, bombas,

municiones y tanques de combustible, por cierto, viajaron posteriormente por otras vías.

ALEGRÍA EN ARGENTINA

En Tandil, hubo algarabía total cuando el escuadrón de cazas aterrizó. Estaba allí, para recibir a los pilotos peruanos, el mayor Crovetto, que ya tenía varios días en Argentina trabajando en el Estado Mayor de la guerra, junto con el coronel FAP Gonzalo Arenas y el mayor FAP Carlos Portillo. Los pocos pilotos argentinos de Dagger que se hallaban en la base (los otros estaban combatiendo) se estrecharon en sincero abrazo con sus colegas peruanos. “Algunos estuvieron al borde de las lágrimas. Imagínese que a usted le llevan ayuda militar cuando más la necesita y en momentos cruciales. No era para menos”, recordó Crovetto, quien más tarde se encargaría de dar instrucción a sus colegas argentinos.

Pero el Perú no solo se preocupó en enviar diez aviones de combate a Argentina. El alto mando de la FAP también ordenó al Comando de Materiales entregar toda la logística necesaria para las operaciones de las naves e, incluso, equipos de defensa aérea. En aquella ocasión, recuerda un oficial, “le dimos alrededor de 30 misiles AS-30 aire-tierra, misiles antiaéreos y hasta compramos repuestos en Israel para aviones, como si fueran para el Perú, pero terminaron en Argentina”.

Nuestra fuente destacó, de otro lado, el apoyo peruano con tanques de combustible. No recuerda la cantidad, pero aseguró que fueron muchos, los suficientes como para que los aviones argentinos los utilizaran para decolar del continente, enfilarse hacia Las Malvinas, atacar posiciones enemigas y retornar a sus bases. “Sin esos tanques era imposible realizar esos ataques. Fue clave en las operaciones”.

UN POCO MÁS SOBRE LA AYUDA DE PERÚ

La Guerra de Malvinas, donde el Perú colaboró directa e indirectamente con la Argentina, en base a un pacto realizado en la década de los años 60 de asistencia recíproca en caso de guerra. No solo se refiere a la entrega de personal y armas a las partes, sino de todos los sistemas de defensa e inteligencia.

A mediados de los años 60, Perú y Argentina tenían muy claro que el enemigo inevitable era Chile, y que el desarrollo conjunto de sus fuerzas armadas era básico. Así es que se planteó tener ejércitos estándares de muy alta tecnología, pero solo se pudo concretar este proyecto a su totalidad

en las fuerzas navales de cada país. Es así como no es extraño ver como Perú y Argentina compran armamento casi idéntico, desde submarino, torpedos y el desarrollo del Exocet. Sí, podrá sonar algo muy presuntuoso pero, si no fuera por el dinero argentino y peruano, Dassault jamás habría podido desarrollar el misil, que solo tenía en planos para 1968 y que pudo desarrollar con el dinero del proyecto para Israel del Gabriel. Gracias a un trabajo de la Inteligencia Naval Peruana de 1969, se consiguió que Perú y Argentina escogieran la ruta del misil y desistir de la artillería, como armamento principal en los buques, como lo haría Chile con sus Leander. Es así como se equiparon de misiles los destructores peruanos y argentinos, obligando a la firma francesa a no vender ninguno de estos misiles a países de la zona. Cuando Perú instala misiles en los destructores Ferré y Palacios, se convirtió en el primera Marina americana en tener misiles mar-mar. Luego, la Argentina lo haría con un destructor clase Fletcher. En el caso de nuestros submarinos tipo 209, se habían presentado problemas con los torpedos filoguiados en ambas armadas, siendo los peruanos lo que encontrarán la solución a este problema. Para el inicio de las hostilidades, viajó un equipo técnico de especialistas en armas submarinas peruano a la Argentina, para modificar los torpedos argentinos. Pero el recelo en la Armada Argentina demoró la modificación de los torpedos y, con ello, la pérdida de valiosos blancos durante la guerra. En total, la Marina de Guerra Peruana envió a la ARA 60 torpedos filoguiados alemanes modificados, más 60 tarjetas electrónicas para ser cambiadas por las falladas de fábrica. Sobre los misiles, para los 80, el Perú, como la Argentina, encargaron un segundo lote de misiles a Marcel Dassault, esta vez para ser lanzados desde el aire, el AM-39. Al inicio de las hostilidades, Argentina y Perú solo contaban con 5 misiles AM-39 cada uno, pero tenían 40 misiles MM-38, 20 por cada nación, de los cuales se mandaron 4 MM-38 como posibles repuestos a la flota argentina, y los 5 misiles AM-39 que Argentina luego repondría al Perú, de los lotes venideros posguerra. Sobre los cazas de combate, los Mirage 5P que salieron desde el Perú con los colores argentinos fueron llevados a la Argentina por pilotos peruanos y estos se quedaron al servicio de la FAA durante todo el conflicto, para la defensa continental. Mientras, los pilotos argentinos seguían cursos acelerados para pilotear este caza en el Perú.

Adicionalmente, las Fuerzas peruanas sirvieron de freno a las chilenas, para evitarle a la Argentina pelear en dos frentes. Para este objetivo, se movilizó gran parte de la flota a los puertos del sur del Perú y se incrementaron los ejercicios de blindados sobre la zona de frontera con Chile. Pero lo más útil para la Argentina fue la información que el servicio de Inte-

ligencia naval le proporcionaba, dándole información de primera mano, cómo la ubicación de la flota británica: el reporte de las comunicaciones de la flota con su comando en Inglaterra.

Gracias a una infidencia en Chile del agregado británico, se conseguiría romper uno de los códigos de comunicación usados por la Embajada británica. Lo que nos dio mucha información de los movimientos diplomáticos, tema que Argentina tenía perdido desde el principio. En esos días, en plena toma de Puerto Argentino, la Sra. M. Thatcher, ofrecía a Chile todo tipo de compensaciones, si generaban un segundo frente a la Argentina. Es en dicho momento que se hace filtrar la información de que parte de los submarinos peruanos estaban en agua chilenas, evitando que sus viejos cruceros se movieran de sus bases. También se le avisó a la Argentina, tres días antes de la invasión, que el TIAR no sería apoyado por Estados Unidos. Y que este había colocado en aviso al Reino Unido de las intenciones de la invasión argentina. Pero el estado tan convulsionado de la Argentina los obligaría a tomar tan mala decisión y continuar la invasión, cuando todo se ponía a favor de una invasión a Chile con ayuda de Perú. Pero la historia fue otra...

AYUDA DE CHILE A INGLATERRA



LA ACTITUD DE CHILE CON ARGENTINA DURANTE EL CONFLICTO BÉLICO

Transcurrido el tiempo, quedan muy pocos secretos por develar sobre la guerra. Uno de los principales tiene que ver con la amplia colaboración que las Fuerzas Armadas chilenas, encabezadas por el general Augusto Pinochet, brindaron a los militares ingleses a lo largo de los dos meses y medio que duró el conflicto.

MEMORÁNDUM DESCLASIFICADO RECIENTEMENTE POR EL PTE. PIÑERA

Estas son las declaraciones del jefe de la FACH, cuando prestaron ayuda a Gran Bretaña, con radares de largo alcance, de los movimientos de la Fuerza Aérea Argentina.

Un poco de historia contemporánea no le hace mal a nadie... Permitan que agregue que “hay que conocer el pasado, para vivir el presente y proyectar un futuro” y que cada uno saque sus propias conclusiones...

Los invito a leer un buen artículo de un matutino del hermano país de Chile sobre la desclasificación de documentos secretos sobre el conflicto Malvinas, en palabras del, entonces, Cte. en Jefe de la FACH.

El sistema mediático ha cubierto, con su característica tendencia a la saturación, el diferendo limítrofe en La Haya. Hace unos días, en el marco del cuarto encuentro del Gabinete Nacional, que reunió a diez ministros chilenos y a trece argentinos, el canciller Alfredo Moreno reiteró el “deseo” del Gobierno de Chile de que Argentina recupere la soberanía sobre las Islas Malvinas. Ambos episodios muestran la imperiosa necesidad de mantener impecables relaciones con los países vecinos. Eso no es así, claramente, en el caso de las relaciones con Bolivia, como no lo fue durante la guerra entre Argentina y Gran Bretaña, por las Islas Malvinas, en 1982.

El siguiente memorándum, redactado por el ex Cte. en Jefe de la FACH, Fernando Matthei, y desclasificado por José Piñera, representa una confesión de parte de lo involucrado que estuvo Chile en el apoyo a Gran Bretaña. Es de esperar que jamás vuelva a suceder cosa semejante. A modo de postdata, cabe consignar que el enlace con la Real Fuerza Aérea, Sidney Edwards, fue condenado con posterioridad, por haber participado en la ilegal exportación de armas a Croacia, en 1994.

En los primeros días de abril de 1982, poco después de la recuperación argentina de las Islas Malvinas, el jefe de Inteligencia de la Fuerza Aérea de Chile me informó que un Cte. de Ala de la Real Fuerza Aérea (RFA) de Gran Bretaña había llegado a Chile con un mensaje personal del Jefe del Estado Mayor de la RFA y requería una reunión inmediata. Lo recibí inmediatamente. Era el Cte. de Ala Sidney Edwards, quien me presentó de inmediato sus credenciales y me preguntó si estaría dispuesto a colaborar con Inglaterra en ese momento crítico. Ellos requerían ayuda, principalmente, en temas de inteligencia. Como nunca habían considerado a Argentina como enemigo potencial, carecían de información de inteligencia sobre dicho país. También, me señaló que tenía poderes suficientes para negociar directamente cualquier requerimiento urgente de aviones, repuestos u otro equipamiento que la Fuerza Aérea chilena necesitara, con el objeto de fortalecer nuestras defensas ante la amenaza argentina. Además, me señaló que deberíamos evitar los canales diplomáticos. Y me especificó que ni el Embajador británico ni el Agregado de Defensa tenían conocimiento alguno de él y su misión. Le señalé que antes de comprome-

ter nada, tenía que, por cierto, conversar el tema con el general Pinochet y obtener su beneplácito respecto del tema.

Conversé con el general Pinochet, quien no se sorprendió en absoluto del requerimiento británico. Lo analizamos cuidadosamente y reflexionamos sobre sus posibles consecuencias. Él autorizó la operación con la condición de que, bajo ninguna circunstancia, los ingleses podrían montar ninguna operación contra Argentina que utilizara territorio chileno. En esa reunión, no estaba presente ninguna otra persona.

Nuestro equipo de Inteligencia le dio un completo informe al Cte. Edwards sobre la Fuerza Aérea Argentina. Le dimos libre acceso a nuestro centro de operaciones en Punta Arenas, donde nosotros monitoreábamos todas las operaciones de la Fuerza Aérea Argentina, a través de nuestro radar de largo alcance y nuestro equipo de comunicaciones basado en tierra.

El Cte. Edwards portaba una radio con comunicación satelital directa al Comando de la Fuerza Británica. Durante abril de 1982, trabajamos mano a mano con los ingleses. Un avión Nimrod de la RFA voló a Chile para efectuar misiones electrónicas y de comunicaciones de mutuo beneficio. Como voló sobre territorio chileno, consideré que no estábamos violando la condición impuesta por el general Pinochet de no utilizar suelo chileno. La RFA embarcó también a Chile seis aviones Hawker Hunter desarmados a bordo de un avión aerotransportado C-130. Otro C-130 trajo un radar militar de largo alcance que nosotros instalamos, de acuerdo con los ingleses, en frente de Comodoro Rivadavia. Me gustaría señalar que los aviones C-130 volaron vía Tahití e Isla de Pascua, ya que en ese momento ningún país sudamericano permitiría que aviones británicos sobrevolaran su territorio. No debemos olvidar que Chile fue el único país de América Latina que no apoyó a Argentina en la guerra contra el Reino Unido y que, en ese momento, el presidente de Chile era el general Augusto Pinochet. Así, cuando la fuerza de ataque británica llegó a las aguas australes, todo estaba funcionando correctamente. Cuando el 1 de mayo los británicos atacaron, nosotros fuimos capaces de proveer al Cte. de la Fuerza de Ataque con información, minuto a minuto, de la reacción argentina. Éramos capaces de detectar los aviones argentinos al momento que despegaban y monitorear su vuelo y sus comunicaciones, ya que transmitían con voz clara. Seguimos la ruta de los aviones hasta 80 kilómetros mar adentro. De esta forma, la Fuerza de Ataque británica estaba tempranamente advertida de los ataques argentinos y, así, eran capaces de preparar sus defensas y poner en vuelo a sus aviones para interceptarlos. Fui informado inmediatamente de todas las operaciones que se llevaban a cabo y pude seguirlas desde mi oficina.

Toda información importante la entregué al general Pinochet. El revisaba constantemente lo que estábamos haciendo y estaba muy interesado en lo que estaba ocurriendo. El único yerro que tuvimos fue cuando un helicóptero británico que transportaba a fuerzas comando aterrizó de emergencia en territorio chileno, a pocos kilómetros de Punta Arenas. Nosotros desconocíamos esta operación y, como violaba uno de los principios que habíamos establecido, tuvimos una fuerte discusión con el Cte. Edwards, quien prometió que esto no volvería a ocurrir más. Mientras se incendiaban los restos del helicóptero, todos en Punta Arenas y, después en Argentina, se enteraron del caso del misterioso helicóptero. Inmediatamente, informé al general Pinochet. El me dio las instrucciones pertinentes en orden a negar cualquier conocimiento por parte de Chile sobre este incidente a nuestro propio Ministro de Relaciones Exteriores y se me dejó en libertad de acción para ayudar a la tripulación inglesa a salir de Chile. A través de sus propios canales de radio, se le ordenó a la tripulación inglesa entregarse a una instalación claramente especificada de la Fuerza Aérea chilena. Desde allí, los embarcamos en un vuelo comercial con destino a Inglaterra.

Me gustaría mencionar otro evento de importantes consecuencias. El 8 de junio, casi al final de la Guerra de las *Falkland*, dos barcos de transporte, “Sir Gallahad” y “Sir Tristram” fueron atacados y destruidos por bombarderos argentinos con gran pérdida de vidas.

Ese día, después de varios meses de operación continua, nuestro radar de largo alcance había sido apagado para efectuarle una mantención indispensable. Uno solo puede especular cómo le habría ido a la Fuerza británica, si no hubiera dispuesto de los avisos con media hora de antelación, provistos por la Inteligencia chilena respecto de los ataques argentinos.

Para terminar, quisiera señalar que esta cooperación no ha sido nunca mencionada antes y no hubiera sido nunca mencionada, si no hubiera sido por la injusta situación en que se encuentra el general Pinochet en el Reino Unido. Un país que él ayudó en un momento de necesidad y cuando ningún otro país de América Latina estaba dispuesto a hacer nada a favor del Reino Unido.

Fernando Matthei Aubel General (R) ex Cte. en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, 25 de marzo, 1999.

MISIÓN SECRETA BRITÁNICA

Si bien este trabajo se refiere a la excelente actuación de la FAA en el conflicto del Atlántico Sur, debemos analizar ciertos sucesos que fueron desarrollados por el enemigo para neutralizar ese accionar. El hecho que vamos a desarrollar en este documento tratará de mostrar la preocupación de la conducción inglesa por los resultados de los ataques aéreos a su flota. Los ataques sufridos por sus naves indicaban que era muy difícil prevenir las incursiones de la aviación argentina. Se urdió un plan para destruir las pistas e instalaciones de las dos bases desde donde partían los aviones, debido a la experiencia de fracaso obtenida con el bombardeo de los Vulcan a la pista de Puerto Argentino. Ante esta prerrogativa, se decidió planificar y realizar una operación de golpe de comando con las tropas especiales del cuerpo SAS, pertenecientes al Escuadrón B. del Regimiento 22° con base en Hereford, cerca de Londres.

Eran dos grupos de quince comandos, con equipos de demolición e incendio para lograr su objetivo. Partirían de la isla Ascensión en dos Hércules C-130 de la RAF, similares a los nuestros, y se buscaron radio operadores que hablaran nuestro idioma con modismos nuestros, para lograr aterrizar en los aeropuertos argentinos en el continente. Se limitarían a destruir las instalaciones y pistas, dejando solo en operatividad una parte, para poder salir al terminar su cometido. Tratarían de imitar las rutas seguidas por aviones argentinos pero, para poder lograr su objetivo y como apoyo de guía final, se iba a instalar un radiofaro de guía satelital con VHF en un lugar del desierto del estrecho de Magallanes, instalado por un helicóptero Sea King.



HELICÓPTERO INGLÉS SEA KING HC-4VC

Este aparato también debía colaborar con la eventual evacuación de los comandos que no hubiesen escapado en sus naves.

Los C-130 debían cumplir un vuelo de 14 000 km que serían reabastecidos por aviones tanqueros Vickers modificados, que participarían en más de quince operaciones de abastecimiento.

Debido a no recibir del helicóptero Sea King las comunicaciones en clave previstas para la operación que eran fundamentales, se abortó el plan y los dos Hércules con sus equipos debieron regresar a su base en la isla Ascensión.

¿QUÉ PASÓ CON EL HELICÓPTERO?

La nave se embarcó a bordo del Portaviones Hermes, el 29 de marzo, rumbo a las Islas Malvinas. Se lo equipó con visores especiales para vuelo nocturno. Fue transferido al Invencible en la noche del 17 de mayo de 1982, destinado a una misión de largo alcance. Esa misma noche, el Invencible se dirigió hacia el continente y, en un lugar no determinado, a las 0:15 h del 18 de mayo, despegó el ZA-290 piloteado por el Tte. Richard Hutchings (boina verde), el copiloto Tte. Alan Courtenay Bennet y el suboficial Peter Blair Imrie. Volando a muy poca altura sobre el mar para evitar los radares, al parecer, entró a la isla de Tierra del Fuego por la Bahía San Sebastián, un lugar que separa la costa del territorio chileno por apenas unos cuatro kilómetros. Sin embargo, fue detectado por los radares del Bouchard que comunicó la novedad al Piedrabuena fondeado más al norte.

Los radares argentinos sostienen la versión de que el helicóptero venía volando desde la república de Chile a muy baja altura y que después desapareció, como si hubiese aterrizado. El vicealmirante Horacio Zarategui, que era el encargado de la isla de Tierra del Fuego y del sur de Santa Cruz, declaró que se realizó la detección el miércoles 19 de mayo, cuando muchos testigos chilenos dijeron que la máquina había caído. Se dispuso de inmediato el despliegue de unidades de patrulla en seis helicópteros y refuerzo de la zona con infantes de Marina. También, se minaron varios puntos clave de acceso, sin descubrir ningún indicio anormal en la zona. En realidad, la máquina británica, arrastrada por las ráfagas de viento del Este, hizo un accidentado descenso a las 6:25 hora local, del miércoles 19 de mayo, en una playa al sur de Punta Arenas. Su fuselaje quedó de costado y su rotor principal, a varios metros de distancia, en el mar.



MÁQUINA VIAL CHILENA OCULTA LOS RESTOS
DEL HELICÓPTERO BRITÁNICO SEA KING CON MATRÍCULA ZA-290

Con el helicóptero destruido, los comandos procedieron a destruir todos los equipos y claves de comunicación. Buscaron refugio en los matorrales contiguos. Esta situación originó consultas con las autoridades chilenas que deberían internar a los británicos hasta el término del conflicto y que afectaría la aparente imagen de neutralidad del país vecino.

Tres comandos decidieron ascender el cerro El Parrillar, creyendo que se encontraban en territorio argentino pero, al descubrir que estaban en Chile, se entregaron a los carabineros. Esto nunca fue reconocido por la Sra. Thatcher, quien evitó dar a conocer la incursión al continente, ni tampoco por las autoridades argentinas.

Con la ayuda de pescadores vecinos, el fotógrafo argentino Leonardo Zavattaro logró fotografiar el rotor del helicóptero, aunque fue detenido por la DINA (Dirección de Seguridad Chilena).

No obstante estos inconvenientes, dicho periodista logró pasar al diario Clarín, que en primicia absoluta lo publicó el 21 de mayo de 1982. En forma secreta, el gobierno chileno embarcó a los pocos días a los tres tripulantes, vía a Gran Bretaña, sin permitirles hablar con la prensa. Dichos soldados fueron condecorados al final de la contienda, a pesar de haber fracasado en su objetivo, hecho que denota la valorización del gobierno inglés hacia los combatientes.

¿Es para pensarlo, no es cierto?

APORTE DE NOTAS Y ESCRITOS:
OTROS DOCUMENTOS QUE PROVEEN MAYORES
ACONTECIMIENTOS Y QUE AVALAN LA INJUSTICIA
ANTERIORMENTE DETALLADA, LAS ACCIONES
DE COMBATE DESARROLLADAS EN CERCANÍAS
DEL PUERTO SAN JULIÁN

DIARIO DE GUERRA DEL COMANDO
DE LA BRIGADA DE INFANTERÍA VII

En el Diario de Guerra del Cdo. de Brig. de Inf. VII, se puede observar todas las Órdenes de Operaciones de Guerra, cumplidas a nivel de Unidad y Subunidades, con sus detalles:

Orden de Operaciones 1/82 vigilancia y defensa del litoral marítimo;
Órdenes de Operaciones 2/82 y 3/82 ejecutadas.

Se relatan las acciones de combate llevadas a cabo en la noche del 11 de mayo de 1982, en Cabo Bonito, cercano a Puerto San Julián, donde se repele a comandos británicos de hombres rana, que se internan en el mar. Textualmente, se puede leer en *folio 32 11 mayo 23:50 b* que se recibió un llamado telefónico del Com. Maiztegui (B.A.M. San Julián), informando que fue detectado un barco a 30 millas de la costa que efectuaba interferencias electrónicas. Paralelamente a esto, una compañía y el Batallón de Ingenieros 181 observaron a 2 hombres rana que se acercaban a la costa, ante lo cual se abrió fuego y dichas personas se internaron nuevamente en el mar. Otra patrulla, en la misma oportunidad, observó un bote de goma a 300 m de la costa dirigiéndose a la orilla, y se abrió fuego de inmediato, motivando con ello que, desde dicho bote, se lanzaran 2 bengalas blancas y este desapareció en la oscuridad. Al poco tiempo, junto con la desaparición del barco de gran porte, también se terminaron las interferencias electrónicas sufridas.

LA VERDAD REVELADA DE ACCIONES DE COMBATE
EN EL CONTINENTE QUE FUERON
NEGADAS Y OCULTADAS HASTA LA FECHA
Y QUE AFIANZAN NUESTRO DERECHO
DE INCLUSIÓN DIRECTA EN EL RECONOCIMIENTO

Sin las unidades participantes en la ZDC/TOAS, cumpliendo la defensa de la zona, hubiera sido imposible negarle al enemigo la posibilidad de

sabotear nuestras bases y objetivos militares prioritarios.

Queda al Estado Nacional usar esta documentación para reconocer a los participantes en las órdenes operacionales 1-2-3/82. A 38 años de abandono cumplidos, esto merece urgente resolución y reparación al honor negado.

Este documento puede descargarse del siguiente link:

<https://www.combatientesstoas.org/web/1853-diario-de-guerra-comando-brigada-de-infanteria-vii>

DIARIO CLARÍN
MALVINAS, 25 AÑOS DESPUÉS:
LA GUERRA QUE NUNCA SE CONTÓ
(SUBMARINOS INGLESES Y MISIONES SECRETAS
EN SANTA CRUZ)

Las naves británicas fueron detectadas en Caleta Olivia, el 1 de mayo. Un día antes, una misión de combate de dos helicópteros argentinos que buscaban comandos británicos terminó en desastre, con 10 militares muertos.

A las 10:30h del 1 de mayo de 1982, cuando estallaba la guerra en las Islas Malvinas y la *Task Force* británica intentaba copar Puerto Argentino, dos submarinos enemigos fueron detectados en las cercanías de la costa argentina, vecinas a Caleta Olivia, provincia de Santa Cruz. La revelación, conocida un cuarto de siglo después de la guerra, no proviene de archivos desclasificados británicos, como podía esperarse, sino de la documentación argentina archivada por el coronel Fabián Brown, jefe del Servicio Histórico del Ejército, un protagonista, tal vez involuntario pero innegable de que una parte de la Guerra de Malvinas se libró en el continente. Figura en el Libro Histórico y en el Diario de Guerra del Liceo Militar General Roca de Comodoro Rivadavia. La información histórica a la que tuvo acceso Clarín fue ratificada por oficiales y ex soldados que prestaron servicio en ese Liceo Militar. Unos y otros aportaron, también, información clave sobre la caída de un helicóptero argentino en la zona cercana a Caleta Olivia, el 30 de abril de 1982, dos días antes de la detección de los submarinos y apenas tres días antes del hundimiento del crucero General Belgrano, por el submarino nuclear Conqueror. Estos testimonios, y la documentación a la que tuvo acceso este diario, revelan que el helicóptero que cayó en Caleta Olivia, en el que murieron diez militares argentinos, estaba en una misión de combate en el continente, en búsqueda de un

grupo comando británico que, se afirmaba entonces, había desembarcado cerca de Caleta Olivia y se había refugiado en una estancia de la zona. El 2 de abril de 1982, cuando fueron recuperadas las Islas Malvinas, las fuerzas militares argentinas apresaron a varios *marines* británicos. Seis de ellos y un guardafaros fueron enviados al Liceo Militar General Roca de Comodoro Rivadavia, como prisioneros de guerra. Varios días después, los trasladaron a Montevideo y, al menos uno de ellos, se reincorporó a las fuerzas que lucharon en Malvinas. Los días que pasaron los británicos en Comodoro Rivadavia estuvieron cargados de tensión y bajo la amenaza de que un comando enemigo intentaría rescatarlos de su prisión. Esta historia fue revelada a Clarín por siete ex soldados que sirvieron en el Liceo Militar: Marcos Medina, Edgardo Blaguerman (que fue custodio e intérprete de los prisioneros de guerra británicos), Eduardo Taboada, Enrique Pirani, Darío Filazzola, Oscar Steinbach y Luis Daniel García. Dos de ellos, Medina y Blaguerman, llevaron la voz cantante del relato. Pero el resto aportó datos preciosos y precisos sobre los dos episodios, al mostrar una fotografía donde se los ve muy jóvenes, junto al soldado Fernando Luis Sieyra, que murió en el helicóptero que cayó el 30 de abril. Clarín entrevistó también, en Córdoba, al teniente coronel retirado Héctor Marengo —en aquellos días, capitán en el Liceo Militar de Comodoro—, que ratificó los dichos de sus exsoldados (ver “Fue muy raro...”). La alerta sobre la eventual penetración en el continente de fuerzas especiales británicas no decayó con la partida de los prisioneros. En realidad, hoy se sabe que el 23 de abril el gabinete de guerra de Margaret Thatcher había modificado sus *Rules of Engagement*, sus reglas de guerra, para permitir un ataque submarino al portaviones «25 de Mayo», al que sospechaban cerca de la costa. Además, el general inglés Julian Thompson alentaba el ataque a bases aéreas argentinas de Río Grande y Río Gallegos, para eliminar la amenaza de los Super Étendard de la Armada. Dos anotaciones del Libro Histórico y del Diario de Guerra del Liceo General Roca son reveladoras de lo que ocurrió el 29 de abril. Detallan: “El día 29 de abril, aproximadamente las 20:15 h, el señor Director del Liceo Militar General Roca recibió la información de que un grupo de comandos habían desembarcado en un puerto intermedio entre Caleta Olivia y Puerto Deseado; por lo cual, se organizaron dos patrullas de combate, las cuales iniciaron un movimiento de aproximación helitransportados a las 21:00 h aproximadamente, dado que las dos aeronaves debieron concurrir para hacer reabastecimiento a la base de la Brigada Aérea. (...) Se informó a los oficiales de enlace de la Policía del Chubut y Santa Cruz efectuar patrullajes en Ruta 3, y que toda persona que hablara inglés exclusivamente y con notable acento extranjero

debería ser detenida y remitida al Dest. Icia 182”. La última anotación es de las 24:00h del 29 de abril. A esa hora, las tripulaciones de los dos helicópteros, una, en la máquina AE419, al mando del teniente coronel Miguel Ángel Clodoveo Arévalo, jefe de la «Agrupación Comodoro Rivadavia» y la otra, al mando del Cap. Marengo, habían aterrizado cerca de Caleta Olivia. El ex soldado Medina, integrante de una de las tripulaciones del helicóptero, recuerda hoy: “Llegamos a la costa agazapados y a la playa, cuerpo a tierra; íbamos armados y con las armas sin seguro. Nos decían que íbamos a fuego, es decir, a entrar en combate. La gente del primer helicóptero montó guardia hasta las dos de la mañana y nosotros fuimos a descansar a la Comisaría de Caleta Olivia, que quedaba sobre la playa. Los reemplazamos a esa hora hasta 6:30. A las 7:05, salimos hacia los helicópteros que habían aterrizado a unos 5 km. Cuando nosotros llegamos al nuestro, ya el primer helicóptero se había ido. Salimos con rumbo al Sur; era un día brumoso y volábamos sin contacto de radio con la otra máquina. Íbamos a una estancia llamada «La Floradora» donde se suponía que estaban los comandos. Aterrizamos y estuvimos hasta pasado el mediodía. Recuerdo que los oficiales vigilaban con prismáticos, hasta que, sin tener noticias de la otra máquina, los oficiales decidieron volver a la Comisaría de Caleta Olivia. A las 12:15h del 30 de abril, el helicóptero del coronel Arévalo ya había sido declarado en emergencia”. Siguen tres anotaciones del libro histórico del Liceo Militar General Roca: “30 1240 abril 82. Prefectura de Caleta Olivia informa haber encontrado restos de un helicóptero que fueron identificados por el oficial piloto, de la otra aeronave”. “30 1315 abril 82. Cte. Cpo. Ej. V (se refiere al general Osvaldo García) ordena no dar a publicidad ni comunicar dicha novedad a los familiares”. “30 1320 abril 82. Se ordena al Área efectuar rastillaje total y con todos los medios (aproximadamente, bahía afuera, 10 km al sur de Caleta Olivia). (...) Los restos del helicóptero AE419, y un pedazo del tanque de combustible, fueron hallados por un civil que los acercó a la Comisaría de Caleta, recuerdan hoy los ex soldados del Liceo Militar. Había restos esparcidos en un radio de 300 m —recuerda Medina— y nos metimos en el agua hasta la cintura para rescatar los cuerpos que estaban totalmente mutilados: solo rescatamos seis cadáveres, después de esperar cuatro horas, a que bajara la marea para poder recuperarlos de la restinga. Cuando se dieron cuenta de lo que estábamos haciendo, nos relevaron de la tarea, nos desarmaron y nos recluyeron en la Comisaría de Caleta Olivia. Allí estuvimos creo que tres días, hasta que volvimos al Liceo”. Al día siguiente, 1º de mayo, mientras la aviación británica atacaba la pista del aeropuerto de Puerto Argentino en el primer intento de desembarco en las

Islas, en el Diario de Guerra del Liceo Militar se anotaba: “01 1030 mayo 82. Se detectó 2 (dos) submarinos en dirección a Caleta Olivia”.

Luego, se ordenó el repliegue a Comodoro Rivadavia del Regimiento de Tanques 8, y quedaron apostados en Caleta Olivia el Regimiento 1 de Infantería «Patricios» y la Compañía de Ingenieros 3. Es la única referencia hecha en el Diario de Guerra de la detección de dos submarinos en la zona costera argentina. Las pericias sobre el helicóptero AE419 nunca se hicieron públicas. Aún hoy se ignora si se trató de un accidente, como se dijo inmediatamente después o si hubo algún tipo de enfrentamiento con las fuerzas enemigas. En el AE419 murieron el coronel Arévalo, el teniente primero Roberto Remi Sosa, los tres aviadores del Ejército: teniente primero Marcos Antonio Fassio, sargento Pedro Campos y cabo primero Néstor Barros, y los soldados: Jesús Marcial, Oscar Millapi, Marcelo Cini, Luis Sieyra y Daniel Palavecino. Todos fueron condecorados *post mortem* con la «Medalla de la Nación Argentina al Muerto en Combate». Sus nombres figuran en el monumento que, en Retiro, recuerda a los héroes argentinos muertos en la Guerra de Malvinas.

Este documento puede descargarse del siguiente link:

https://www.clarin.com/ediciones-antiores/malvinas-submarinos-ingleses-misiones-secretas-santa-cruz_0_rkkxvcxJCFI.html

LA CUESTIÓN MALVINAS

Argentina es un país con una parte de su territorio ocupado por una potencia militar colonialista. Es una nación agredida. *Malvinas es una causa justa.*

Bregar por nuestra legítima soberanía de Malvinas es parte de la lucha contra el crimen del colonialismo, que es un crimen de lesa humanidad.

La población británica en Malvinas no es un pueblo originario, sino una población insertada, trasplantada. Los Kelpers son instrumentos de la usurpación y, como sostiene la propia organización de las Naciones Unidas, no les asiste el derecho a la autodeterminación.

En 1965, la Resolución N.º 2065 de la ONU insta a las dos partes, Reino Unido de Gran Bretaña y Argentina, a negociar. No menciona a los Kelpers. Reconoce que hay solo dos partes. La continuidad del colonialismo en todas sus formas es un crimen que viola la Carta de las Naciones Unidas.

La lucha argentina por recuperar los territorios usurpados es parte de la disputa mundial contra ese crimen de lesa humanidad, que es el colonialismo.

Todo patriota, demócrata, luchador de la causa de los pueblos debe apoyarla y ser parte de ella.

La recuperación de las Islas Malvinas, realizada el 2 de abril de 1982, significó el cese de la usurpación británica que comenzara el 3 de enero de 1833. El consejo de Seguridad de las Naciones Unidas emitió la Resolución N.º 502 que exigía, tanto a la Argentina como a Gran Bretaña, el cese inmediato de las hostilidades.

Las acciones militares británicas posteriores, que terminaron recuperando el 14 de junio los archipiélagos para Gran Bretaña, fueron una operación militar colonialista ejecutada en violación de la mencionada Resolución 502 del Consejo de Seguridad.

La actual posesión territorial británica no puede considerarse, de ninguna manera, como una continuidad de la posesión que detentaron desde 1833, sino que la posesión comienza ese día, el 14 de junio de 1982.

Es, de hecho, una nueva usurpación que comienza el 14 de junio de 1982. Hubo un período de administración argentina, entre el 2 de abril y el 14 de junio; esta es una circunstancia que no se debe olvidar.

La lucha por la recuperación de las Islas Malvinas e Islas del Atlántico Sur fue una causa justa. Dado que cualquier país sometido contra él o los países que lo oprimen, independientemente de quién lo inicie y de quiénes sean los gobernantes del país oprimido, tiene el derecho de alzarse en armas.

Malvinas es una causa inculdicable, por los argumentos anteriores, por los derechos que nos asisten, por sus riquezas y porque hay una cláusula constitucional que lo establece. Y lo seguirá siendo, mientras exista vivo *un solo patriota argentino*.

Es inculdicable porque, si el imperialismo inglés afirma su posesión, no se contentará con ello, demandará más; como se demuestra con la exigencia de derechos sobre las 350 millas por parte de Inglaterra, que pasa a considerarse Estado Ribereño.

De tener éxito en su expansión, el Atlántico Sur quedará convertido en un lago inglés y de la OTAN, y tendría las puertas abiertas para el dominio de la Antártida y, para sostener semejante expansión, inexorablemente deberá contar con bases en tierras continentales en la Patagonia Argentina. Reconocer ese estatus ribereño significa, lisa y llanamente, aceptar pasivamente que Argentina limita con Inglaterra, con las consecuencias previsibles de tener un vecino que ha demostrado en la historia una singular voracidad imperialista.

La importancia de los archipiélagos australes (las Islas Malvinas) sigue siendo un punto estratégico, desde el punto de vista internacional, para los intereses argentinos y latinoamericanos. No solo por las riquezas petrole-

ras y minerales del Océano Atlántico Sur, también porque son una de las llaves del control de confluencia entre el Atlántico y el Pacífico.

Todos los argentinos debemos demostrarles a los ingleses, en forma permanente, que nunca podrán descansar tranquilos, en tanto sigan con la usurpación, que jamás nos daremos por vencidos, y que de ningún modo dejaremos escapar cualquier oportunidad que se presente de recuperar las Islas.

Debemos hacer posible lo necesario. Y esto es la energía política en rechazo de esta manifestación de colonialismo, con las acciones a nuestro alcance.

Los demócratas y anticolonialistas del mundo deben apoyar al pueblo argentino en esta causa. La ocupación de Malvinas es colonialismo, y ningún anticolonialista del mundo debe descansar tranquilo, mientras una sola manifestación de esta clase, que perjudica al género humano, esté vigente.

En torno a la cuestión Malvinas, ya no se trata solamente de la justeza de la guerra contra la agresión colonialista británica; también, debemos analizar el desarrollo del conflicto, la continuidad del reclamo y el tratamiento digno a *todos* los que defendieron la Nación en aquella contienda.

Se instala como debate central que hay verdaderos y falsos veteranos de guerra, y se intenta contraponer a quienes libraron acciones de guerra directas, con quienes cumplieron otras funciones igualmente necesarias para el desarrollo de la guerra.

Si de lo que se trata es de contraponer el papel que jugaron unos veteranos al de otros con responsabilidades distintas en la guerra, *caeríamos en un grave error*.

El colonialismo británico en reconocimiento a su *Task Force* (la fuerza de ocupación británica) otorgó algo más de 29 000 condecoraciones para *todos* los hombres comprometidos en su teatro de operaciones que abarcó desde la isla Ascensión hasta Georgias.

Si se está dispuesto a reconocer el esfuerzo de quienes defendieron la Patria (en las distintas esferas de la guerra), se debe, en primer lugar, reconocer el alcance de esta defensa que cristalizó en el TOAS (Teatro de Operaciones Atlántico Sur) y atender, también, a los casos puntuales de quienes debieron actuar por fuera de este y dentro del TOS (Teatro de Operaciones Sur). En segundo lugar, se deberá garantizar el trato digno y acorde para quienes estuvieron involucrados en aquellos históricos acontecimientos.

En la Batalla por las Malvinas, murieron 649 argentinos que lucharon con dignidad y honor y no existe la menor duda de ello en el corazón del pueblo argentino: las armas que terminaron con sus vidas fueron inglesas.

La reparación moral no debe ser contrapuesta a la reparación económica. Y esta última surge del hecho de haber defendido la soberanía nacional, obligación que la Constitución Nacional impone al señalar que todo ciudadano argentino está obligado a armarse en defensa de la Patria y de la Constitución, conforme a las leyes que al efecto dicte el Congreso y a los decretos del Ejecutivo Nacional.

Es cierto que, en la lucha contra el colonialismo y el imperialismo y por defender la Patria, siempre es preferible que el pueblo esté habilitado a elegir, si desea empuñar o no las armas en dicha lucha. Muchos, la inmensa mayoría de los soldados conscriptos, suboficiales, oficiales y civiles, a la hora de elegir si defender la Patria o no, eligieron defender la soberanía, enfrentando al imperialismo inglés. Cabal ejemplo de ello lo constituyen los civiles voluntarios, que no dudaron en incorporarse a la lucha activa por la defensa de la Patria (18 de ellos, como queda dicho, ofrendaron su vida en la Batalla por Malvinas). También, es conveniente recordar que fueron miles los voluntarios de nuestra Patria, como el de la mayoría de las naciones de Latinoamérica, que se inscribieron para ir al combate contra el imperialismo inglés. La enseñanza histórica de 1806, 1807, los ejércitos libertadores que lideraron San Martín, Belgrano, Artigas, Arenales, Azurduy y O'Higgins, Bolívar, etcétera, e incluso la Guerra de Malvinas indican que, en la lucha contra el colonialismo y el imperialismo, se necesitó tanto del impulso de las ideas como del corazón.

Recordemos, Argentina es un país continental y marítimo, o sea una nación bicontinental. Sus territorios abarcan parte del sur de América del Sur y parte de la Antártida. Por eso, las potencias mundiales tienen sus ojos puestos en las ricas, variadas y prolíficas regiones de nuestra Nación y, además, aspiran al control de los territorios de ubicación estratégica, como ha sido desde siglos reconocido.

La antedicha, la causa de Malvinas, es *una causa nacional*; todos los patriotas y demócratas deben levantarla, ya que es parte de la lucha histórica por nuestra independencia y soberanía.

En este trigésimo segundo aniversario, cada ciudad, cada pueblo y cada corazón argentino debe ser un bastión para la recuperación de nuestro territorio, ocupado por el colonialismo inglés. La sangre de los Héroes Patriotas caídos en Malvinas nos compromete y nos reclama.

La independencia nacional completa solo será posible con nuestra integridad territorial completa.

Hagamos realidad lo que reza el Acta de nuestra independencia: seamos *independientes de toda dominación extranjera*.

MIS DISTINCIONES RECIBIDAS
DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA
Y DEL CONGRESO DE LA NACIÓN ARGENTINA



DIPLOMA S/RES. 540785 DEL JEMGFAA POR HABER PARTICIPADO
EN LA BATALLA AÉREA POR LAS ISLAS MALVINAS



RECIBO EL DIPLOMA Y EL DISTINTIVO POR RESOLUCIÓN N.º 540/85
DE LA FAA, POR HABER PARTICIPADO DE LA BATALLA AÉREA
POR LAS ISLAS MALVINAS. HACE ENTREGA
EL BRIG. GRAL. HORACIO CRESPO EN LA VI BRIGADA AÉREA.

FOTOGRAFÍAS QUE QUEDARÁN EN LA HISTORIA DEL CONFLICTO



COLLAGE FOTOGRÁFICO Y PALABRAS DEL SOLDADO
BRITÁNICO EDWARD DENMARK

Estas fotografías, tras haber transcurridos 25 años, salieron a la luz en 2007. Esta fue tomada por el suboficial Ascencio en la B.A.M. San Julián en el mes de mayo, durante el conflicto del Atlántico Sur e Islas Malvinas. Siempre traté de conseguirlas... pero, bueno, aparecieron y son un recuerdo muy preciado, porque ellas fueron tomadas en “el camino de las bombas”. Momentos antes de ser alistadas y montadas sobre los aviones que partirían a atacar la flota inglesa y producirle grandes daños y bajas.

Estas son testimonio fotográfico probatorio que puedo mostrar a mis hijas, nietos y demás seres queridos.

Gracias a ellas, puedo afirmar que nadie me lo puede contar, porque yo lo viví y fui parte de esos días de gloria de nuestra querida Fuerza Aérea y de sus integrantes, donde cada uno aportó su granito de arena en defensa de nuestra Nación.

Estas fotografías han tenido mucha difusión, no solo en mis posteos sino que, también, forman parte de videos y otros artículos que hacen referencia al Conflicto o a la Fuerza Aérea Sur, sea del tipo de bombas o de la actividad de los aviones MV-IAI Dagger.

En un posteo de las redes sociales, Eduarda Denmark (quien fue soldado inglés durante el conflicto bélico del Atlántico Sur e Islas Malvinas) hizo un comentario sobre dicha fotografía. Copio texto original y su respectiva traducción:

Edward Denmark comentó:

Without you making it possible for those planes to fly, we would not have lost so many ships. Those jets you made fly caused us major problems. Your contribution to the Malvinas War cannot be measured; it was so great! When those planes bombed, it was also you bombing us. Those bombs had your fingerprints and DNA on them.

[Sin ustedes, que hicieron posible que esos aviones volaran, no hubiéramos perdido tantos barcos. Esos jets, que ustedes hicieron volar, nos causaron grandes problemas. Su contribución a la Guerra de Malvinas no se puede medir, ¡fue tan grande! Cuando esos aviones bombardearon, también fueron ustedes quienes nos bombardearon. Esas bombas tenían sus huellas dactilares y sus ADN].



COLLAGE FOTOGRÁFICO REPRESENTATIVO DEL COMIENZO
Y FINAL DE UNA ACCIÓN BÉLICA

En estas fotografías, se puede apreciar la secuencia de inicio y final de una acción bélica. Comprueban, a la vez, cómo fueron los hechos y acontecimientos. *Todos fuimos partícipes necesarios para el desarrollo de la acción bélica.*

Aclaración importante para que conozca el lector:

Fuimos “personal civil en armas”, es decir, el personal civil no estaba de “apoyo”, sino que participó directamente en las hostilidades. En muchos casos, como especialistas en diferentes sistemas del avión, realizando reparaciones como también comprobaciones e inspecciones previo a los vuelos o actividades posvuelo. Fuimos partícipes de los movimientos que trasladaron y colocaron las bombas junto con los armeros (esto se puede

apreciar en las fotografías; allí me encuentro en el camino de las bombas). Una acción bélica se inicia al recibirse la Orden Fragmentaria (se denomina así porque en ella se detalla las instrucciones sintéticas de la misión de combate que se debe realizar) y, en forma conjunta, se emite la orden de operaciones para configurar los aviones de acuerdo con el objetivo o la misión por desarrollarse. Constituyó la participación directa del avión artillado y la responsabilidad de configurar la aeronave al 100% confiable, para neutralizar y, de ser necesario, destruir el material de guerra enemigo (con consecuencias colaterales como muertes de tropas contrarias). Esas acciones son efectivas del combate. Fueron ejecutadas dentro del TOAS, que incluyó las bases patagónicas y su espacio aéreo. Siento la obligación de hacer esta aclaración y de destacarlo, no solo por una cuestión personal, sino por todos aquellos civiles que integraron los diferentes escuadrones y organismos desplegados (aproximadamente unos 250 integrantes) durante el conflicto bélico.

El II Escuadrón Aeromóvil MV-IAI Dagger “La Marinete” y, en particular, su escalón técnico estaba constituido por personal civil en un porcentaje mayor al 20 %. Esto fue posible, porque se cumplió con la *trilogía*... Creo que poco más se puede agregar ¿no?

PALABRAS FINALES

Como corolario, me gustaría hacer una referencia que considero por demás válida y oportuna.

En 1982, no solo fueron los Halcones los que actuaron sobre Malvinas. Debemos tener bien presente que un avión en tierra, por si solo, es un objeto metálico sin poderío bélico. Logra ser una herramienta de combate cuando es alistado, configurado con su carga portante de bombas, misiles y artillado.

Esto no hubiera sido posible, sin la intervención del personal, integrantes de los diferentes escuadrones aeromóviles, desplegados en las diferentes bases militares que conformaron la Fuerza Aérea Sur.

Fueron partícipes necesarios ya que fueron ellos fueron quienes alistaron, armaron y acondicionaron esas aeronaves para el ataque. También, a su posterior regreso, se encargaron de recuperarlos lo más pronto posible y de disponer de estos para las nuevas incursiones. Producto de este accionar fue que nuestra aviación produjera la mayor cantidad de bajas y daños al enemigo.

Si nuestros pilotos descollaron en la Guerra de Malvinas, fue porque se cumplió esta trilogía, y se operó como un verdadero equipo, dónde cada

parte era un engranaje entrelazado que logró ser la pesadilla del enemigo. El personal que integraba esas unidades teníamos bien en claro que “si no nos hubiesen mandado a Malvinas, quizás hubiéramos tomado un fusil e ir a combatir, pero habíamos sido preparados para mantener a los aviones operativos, para alistarlos, configurarlos con su armamento, lo que era mucho más poderoso que empuñar un fusil”, y sabíamos que le estábamos causando un daño tremendo a los ingleses. Por eso, la premura de ponerlos en línea de vuelo y lanzarlos al ataque lo antes posible...

Formamos un gran equipo y esto permitió que se cumpliera la famosa trilogía (avión, piloto y componte técnico, operativo y logístico) a la perfección. Todos, desde nuestro lugar y rol, fuimos partícipes necesarios para que esto pudiera cumplirse. Así se demostró, durante aquellos días, la impecabilidad de la labor y el desempeño cumplido, reconocido por la aviación argentina y por el propio enemigo, quien lo padeció.

Terminado el Conflicto, llegaron los reconocimientos: por parte de la FAA, a través de la Resoluciones N.º 540 y 231; por el Poder Ejecutivo Nacional, la Ley N.º 23.118. Pero, a la hora del reconocimiento pleno para poder acceder a los beneficios nacionales, provinciales o municipales, se rompió aquella indivisible trilogía, donde todos fuimos uno ya que, a la hora del reconocimiento pleno, este solo fue para unos pocos...

Si bien todos nosotros, que fuimos integrantes de los diferentes sistemas de armas que integramos la Fuerza Aérea Sur (FAS), para la institución FAA, somos VGM, pero no contamos con el reconocimiento pleno del Estado Nacional, por lo cual no somos acreedores a ningún tipo de beneficio, lo que consideramos una discriminación completamente injusta.

REFLEXIÓN

Hoy somos individuos que estamos en la etapa final de nuestras vidas. La mayoría, fuera de la Institución; en el transcurso de los años, hemos realizado nuestro justo reclamo ante las diferentes autoridades. Lamentablemente, no hemos obtenido respuesta favorable, salvo algunos pocos casos judiciales.

Más dolor o impotencia nos produce, cuando la FAA emite resoluciones propias, donde habla de la discriminación producida con los VGM de la Institución (Res. N.º 855) y que establece que deberá gestionarse ante el poder político la inclusión de este personal para ser reconocido plenamente...

En estos documentos, como también de los distintos testimonios de aquellos que fueron nuestros pilotos, se destaca y resalta que, sin nuestra

intervención y participación, nada hubiera sido posible.

Quedó perfectamente demostrado lo anteriormente expuesto. Durante todo el Conflicto, no se produjo la pérdida de ningún camarada por problemas técnicos o por alguna falencia de mantenimiento, entre los cuáles están los eyectados... El sistema funcionó correctamente, cuando lo necesitaron...

Todos nosotros nos sentimos orgullosos por haber sido parte de esta historia; fuimos partícipes necesarios y cumplimos con el rol que nos tocó. Fuimos una parte muy importante del Conflicto; nadie nos quitará ese honor y podemos decir con la frente muy alta: *yo fui uno de ellos.*

Este es mi pensar y sentir. Por lo que sé, la gran mayoría lo sentimos y lo expresamos; nos duele mucho esta deslealtad producida por aquellos que no hicieron bien las cosas y produjeron esta discriminación.

Algunos de mis compañeros y camaradas dicen que es porque somos el 95 % de ellos, los que integramos el personal de suboficiales, civiles o soldados...

Otros pensamos que esto fue producto de una situación meramente económica. Estamos convencidos de que nuestro reclamo es *justo*. Es una cuestión de honor. Seguiremos esta lucha (solos, como hasta ahora), aunque desearíamos que nos acompañara la otra parte de la trilogía reconocida plenamente: nuestros oficiales pilotos. Deseamos revertir esta discriminación y lograr el reconocimiento pleno, por los que están y por la memoria de aquellos que ya se han ido. Con la verdad y en búsqueda de la justicia... *Por serlo y no parecerlo...* Es una lucha por una cuestión de *honor*. Nadie me lo puede contar... *porque lo viví y fui testigo.*



COLLAGE FOTOGRÁFICO HISTÓRICO QUE REPRESENTA A LA TRILOGÍA

Aprovecho estas líneas para agradecer el aporte de muchas personas que me facilitaron material, tanto fotográfico como también algunas imágenes ilustrativas, realizadas por amistades y otras, que sirvieron para iluminar algún acontecimiento. De muchas de ellas, no se ha podido corroborar a quién pertenece su autoría, pero están en circulación en redes sociales; su crédito, a quién le corresponda. Deseo que estos escritos sirvan para que se conozca un poco más cómo se vivieron aquellos días y, fundamentalmente, tratar de describir quiénes fuimos Los Magos, nuestra labor, el rol imprescindible que desarrollamos en la trilogía descrita y que, *sin nosotros, nada hubiera sido posible*.

Creo que, a través de estas narraciones, muchos descubrirán que la historia de la Guerra de Malvinas y, en especial, la Batalla Aérea fue contada y difundida sin darle el valor que merecen todos aquellos que, de una manera silenciosa, aportaron su granito de arena, para que la Fuerza Aérea Argentina haya podido descollar con su accionar, ante el ataque enemigo. Desde ya, agradezco la lectura del libro y espero que el contenido sea de su interés. También, desearía que este contribuya a los que tienen que hacer justicia, que ellos puedan contar con un antecedente relatado en primera persona, con el debido respaldo de hechos para comprobar su veracidad. Dejo a continuación un e-mail de contacto, por si algún lector desea hacer algún comentario o consulta: dagger1959@gmail.com

VGM FAA José Luis Martínez



VGM FAA JOSÉ LUIS MARTÍNEZ EN EL EDIFICIO CÓNDOR
JUNTO A NUESTROS HÉROES DE MALVINAS



SILUETA DE NUESTRAS ISLAS MALVINAS

Si antes del conflicto del Atlántico Sur e Islas Malvinas existían muchas cuestiones históricas y jurídicas para que la Islas fueran argentinas, después de este heredamos 649 razones más que reafirman nuestro reclamo histórico.

¡GLORIA Y HONOR A NUESTROS 649 HÉROES!

Esta edición, que consta de 500 ejemplares, se terminó de imprimir en Imprenta Papiro Color S.A. (administracion@papirocolor.com.ar; 011-4303-4745), Santo Domingo 2673, Barracas, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina, en noviembre de 2021.

Luego de la recopilación de antecedentes, ha incluido algunos relatos testimoniales y fotografías históricas. Existe poca o escasa difusión del desempeño del personal de los componentes técnicos (mantenimiento, logística, etcétera) que permitieron que se cumplieran las misiones.

En la obra, el autor ha tratado de volcar sus vivencias diarias durante el Conflicto, desde una óptica muy particular, la operacional, pero también la emotiva, e incluye los sentimientos de los que se encontraban allí, durante aquel crítico momento. Martínez considera que ha cumplido con el cometido de dar a conocer, con mayor profundidad, los detalles de las operaciones de los aviones de combate, en el contexto de la Gesta de Malvinas.

“Malvinas es un sentimiento muy caro para nuestro pueblo; los argentinos no debemos olvidar nunca que 649 compatriotas dieron su don más preciado, la vida, y se convirtieron en Héroes. Otros quedaron con heridas o con problemas psicológicos al haber cumplido con el deber de defender a la Patria. Si antes de 1982 las Islas eran argentinas, a partir de este acontecimiento, aparecen 649 razones más que reafirman que las Islas Malvinas fueron, son y serán, por siempre, argentinas”.



El conflicto bélico del Atlántico Sur no solo se libró en las Islas y sus zonas adyacentes, sino en las seis Bases Continentales, porque eran también un objetivo militar del enemigo. Desde donde operó la Fuerza Aérea Sur (FAS), se planificó, alistó y ejecutó la mayoría de las operaciones aéreas, para las cuales se desplegaron diferentes sistemas de armas, que constituyeron los llamados escuadrones aeromóviles.

Si nuestros pilotos se destacaron, fue prueba evidente de que cada componente de la trilogía (personal de mantenimiento, piloto y avión) representada en la fotografía funcionó perfectamente, para alcanzar el objetivo establecido.

“Todos fuimos partícipes necesarios de las acciones bélicas y cumplimos con nuestro rol de combate como integrantes de los escuadrones aeromóviles, conjuntamente con todos los servicios anexos de seguridad y defensa”. Esto permitió que las operaciones aéreas de la FAS pudieran concretarse en las distintas Bases Aéreas Militares.

Detrás de los Halcones y sus aeronaves, estaba la labor y el eficaz desempeño cumplido en tierra por oficiales, suboficiales, personal civil y soldados, que trabajaron arduamente en pos del único objetivo: lograr producirle grandes bajas y enormes daños al enemigo, pese a la gran diferencia tecnológica existente.

Un vínculo muy estrecho se estableció en la trilogía, una relación de hermandad, forjada en la férrea disciplina de los institutos de formación de nuestra querida Fuerza Aérea, la que ejercitamos por años en las unidades de origen y ejecutamos magistralmente desde la Zona de Despliegue Continental, bajo la consigna "Dios, Patria, Hogar".

