

ACLARACION DE www.radarmalvinas.com.ar

El siguiente relato se encuentra en el sitio www.malvinas.falklands.tripod.com, en donde usted puede leerlo directamente en su formato original y acceder al resto del sitio.

Copyright © 2008 GUILLERMO SABINO POSADAS

Es el libro *Malvinas, Ellos También Combatieron*, escrito por el entonces Primer Teniente Guillermo Sabino Posadas, quien se desempeñó como Jefe de Mantenimiento del II Escuadrón Aeromóvil Dagger en la BAM San Julián.

A efectos de preservarlo como documento histórico para el caso en que el archivo original o el sitio que lo contiene no figurasen más en internet, a continuación se ha realizado una copia.

Puede comprar el libro completo con fotos en esta pagina web: <http://www.bubok.com/libros/2383/MALVINAS-ELLOS-TAMBIEN-COMBATIERON--HISTORIA-DEL-II-ESCUADRON-AEROMOVIL-DAGGER>

Malvinas, Ellos También Combatieron *Historia del II Escuadrón Aeromóvil Dagger*



En esta página encontrará el texto y algunas fotos del libro sobre la batalla aérea por Malvinas, escrito en el año 1986 por el Mayor de la Fuerza Aérea Argentina Guillermo Sabino Posadas (VGM) y publicado en 1991, gracias por leerla.

Esta historia la escribí para rescatar del olvido al sufrido Personal Técnico de todos los Escuadrones Aeromóviles que lucharon gallardamente, para posibilitar los triunfos y la gloria de las alas argentinas durante la Batalla por la Islas Malvinas

MALVINAS

ELLOS TAMBIEN COMBATIERON

HISTORIA DEL II ESCUADRON AEROMOVIL DAGGER

ABRIL - JUNIO DE 1982

Mayor GUILLERMO SABINO POSADAS

FUERZA AEREA ARGENTINA

Año 1991



Al Mayor Cesar Roman, por la amistad que siempre me brindó y a través de él a todos nuestros aviadores que nos cubrieron de gloria ante el mundo

Agradezco profundamente la colaboración y apoyo que me brindaron especialmente:

*Comodoro D. Francisco Pio Matassi
Comodoro D. José Alfonso Rodeyro
Mayor D. Cesar Roman
S. P. Ubaldo Quiroga
Tec. I José Luis Martinez*

El presente trabajo es la historia real del II Escuadrón Aeromóvil Dagger, durante la Batalla Aérea por las Islas Malvinas, tanto este como las opiniones vertidas en él no constituyen el pensamiento oficial de la Fuerza Aérea Argentina, solo exponen hechos y puntos de vista del autor, los cuales son de su exclusiva responsabilidad.

INTRODUCCION

El rol que le toca jugar al personal técnico de cualquier Fuerza Aérea, en toda guerra es muy particular, ya que por las exigencias de la operación, en muchos casos, no esta muy comprometida su seguridad física por ataques enemigos, aunque no esta exento de que así sea, o por lo menos no lo sabe, si se encuentra operando en el Teatro de Operaciones, pero alejado del frente de combate (Base Aérea Militar San Julián, en este caso) y corriendo riesgos solo cuando es bombardeado o atacado por tierra (como sucedió con personal técnico de Pucará, Helicópteros y otros en Malvinas).

Para el caso concreto del personal técnico del II Escuadrón Aeromóvil Dagger desplegado en San Julián, Provincia de Santa Cruz, tuvimos la suerte de no haber sido atacados durante todo el conflicto (aunque entonces no lo sabíamos, actuábamos pensábamos que íbamos a serlo), a pesar de las alertas que sufrimos al respecto sobre bombardeos de aviones Vulcan, en ese aeródromo de despliegue, donde como veremos en cierto momento obligó al repliegue del material aéreo y a disparos de ametralladoras que suponían ataques comandos.

La VI Brigada Aérea, con asiento en Tandil, Provincia de Buenos Aires, a unos 360 Km. de la Capital Federal, con una dotación de aviones de combate del tipo caza bombardero DAGGER (versión Israelí del Mirage 5), desde el año 1980 estaba organizada en "escuadrones de despliegue" (Escuadrones Aeromóviles), perfectamente armados, equipados, con material y personal designado específicamente.

Estos Escuadrones estaban compuestos por, un Jefe de Escuadrón Aeromóvil, un Jefe de Operaciones, Jefes de Escuadrillas, oficiales de escuadrilla, un Jefe de Mantenimiento y personal técnico de mantenimiento en número variable de acuerdo a la especialidad .

El problema más serio que se nos presentaba en la formación de estos escuadrones era la falta de personal técnico, mecánicos y especialistas; ya que en algunos casos había un solo hombre para una especialidad determinada, lo que para mantener un esfuerzo de guerra se hacia realmente dramático.

En tiempo de paz los Escuadrones Aeromóviles operaban, regularmente, con despliegues al sur del país (Com. Rivadavia y Río Gallegos), permaneciendo en esos lugares entre 15 y 45 días, en estos períodos se efectuaban ejercicios de guerra, alistamiento del material, cambios de configuración y lo importante, reducir el tiempo entre salidas.

Pero en aquellos días de abril/mayo de 1982, llegó el increíble momento de la verdad... ¿sería la realidad igual a lo que habíamos practicado?.

Lo que sigue es el relato de aquella fantástica realidad la cual nos llenó de orgullo, pues logramos enfrentarla con dignidad nacional y con bastante capacidad profesional.

He aquí los hechos:

CAPITULO 1

LOS PREPARATIVOS

TANDIL, no se sabe a ciencia cierta que significa este nombre, es indudablemente una voz indígena, probablemente de origen mapuche para unos o guaraníes para otros, en lo único que se coincide es en que tiene mucho que ver con lo que se relaciona con peñasco, piedra o roca. Algunos de sus significados podrían ser "Peñascos o rocas caídas, derrumbadas", "Roca por

caer" (por la famosa Piedra Movediza), "Lugar de roca para la reunión", "Lugar de roca donde paca el ganado" o "donde pastorea el ganado".

Lo cierto es que TANDIL, una hermosa ciudad ubicada en un valle rodeado de sierras a aproximadamente 360 Km al sur de la Capital Federal, es el asiento de la gloriosa VI BRIGADA AEREA, esta poderosa unidad de combate de la FUERZA AEREA, se encuentra a unos 20 Km de la mencionada ciudad.

El día 2 de Abril de 1982 me dirigía en mi automóvil hacia la "Brigada", como se la llama cariñosamente, cuando por la radio escucho LA noticia: "Las Fuerzas Armadas Argentinas reconquistaron las Islas Malvinas, en una operación militar en la cual perdió la vida un oficial de la Armada y se tomaron prisioneros a los Marines, que eran la fuerza de seguridad de las Islas...", realmente quedé perplejo, jamás hubiera pasado por mi mente que sorpresivamente recuperaríamos ese suelo tan querido, enseguida me embargó una gran alegría, por lo que ello significaba.

Pero a medida que iba llegando a la guardia de la unidad, pensaba en cual sería la reacción de los británicos, seguramente que no se quedarían tranquilos y negociando, sino que enviarían alguna de sus famosas fuerzas expedicionarias para tratar de disuadirnos y tomar las Islas nuevamente. Si esto ocurría, sin ninguna duda, tendríamos que salir a defender lo nuestro. Indudablemente, a partir de este momento tendríamos que ponernos a preparar los Escuadrones Aeromóviles.

Saludé al personal que estaba de guardia y me dirigí al Casino de Oficiales. Al entrar me salieron al paso algunos oficiales solteros que vivían allí y me preguntaron que pasaba en la ciudad, les dije que nada, que me había enterado de lo sucedido en el auto, a pocos kilómetros de la unidad y que sabía tanto como ellos.

Luego de cambiar mis ropas civiles por el uniforme de servicio, me dirigí al Grupo Técnico.

Desde diciembre de 1981 me desempeñaba como Jefe de Escuadrón Talleres.

Llegado al hangar, el Suboficial Mayor DANIEL ALVAREZ, Encargado de Escuadrón, me presentó al personal que estaba formado y luego del saludo de práctica, les comuniqué que estuvieran atentos y preparando todo para un eventual despliegue.

Pocos minutos después el Jefe de Grupo Técnico 6, Comodoro PEDRO MARTINEZ, llamaba a los Jefes de Escuadrón a su despacho. Allí nos comunicó que era inminente que se efectuara el despliegue de 2 escuadrones, así que ordenó la preparación de todo lo necesario, recordando que en esta oportunidad no era un ejercicio.

Comenzaron los preparativos, corríamos contra reloj, en cualquier momento llegaba la orden de desplegar. Entre las cosas que mas me preocupaban en todo este movimiento, era sin duda como funcionarían 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 nuestro avión, que es justamente a aire comprimido.

Mi preocupación no era vana, ya que durante el invierno de 1979, nos encontrábamos operando como unidad alojada en el Area de Material Río IV y teníamos frecuentes inconvenientes con el arranque de los aviones debido a problemas de congelamiento del sistema de lanzamiento de los tubos (operación de apertura de la válvula).

Llenábamos cajones con repuestos de motor, célula, instrumental, electricidad, asientos eyectables, luego estaba la preparación de los equipos de apoyo terrestre, los Hobart de puesta en marcha, compresores para la carga de los tubos de arranque e infinidad de equipo de armamento.

Desde un principio, la gente de armamento fue la mas sufrida, nunca terminaban de preparar todo lo que necesitaban y por supuesto todo era pesadísimo, los chasis cañón, los portabombas... no había que olvidarse de nada. Había listas y mas listas de materiales, repuestos, personal y no se cuantas cosas mas, lo importante era no enredarse en ellas.

El día 3 de abril llega la orden de despliegue, tenemos todo prácticamente listo, faltan ultimar detalles.

La cantidad de material de apoyo y repuestos a trasladar tenía un peso de aproximadamente 30 toneladas y un volumen de alrededor de 160 metros cúbicos.

El día 4 el Jefe de Grupo Técnico Comodoro PEDRO MARTINEZ, reúne a todos los oficiales del Grupo y comunica que ha designado como Jefe de Mantenimiento del I Escuadrón Aeromóvil al 1º Teniente RUBEN GALLETTI y como Auxiliar al Teniente MARTIN ROLANDO.

Mi corazón comenzó a latir con alegría, cuando el Comodoro dijo, - Como Jefe de Mantenimiento del II Escuadrón irá el 1º Teniente GUILLERMO POSADAS, su Auxiliar será el 1º Teniente MIGUEL ROCHA... Me alegró que el "Negro" ROCHA, como le decíamos

cariñosamente, hubiera sido designado en mi escuadrón ya que era un excelente oficial y con una gran capacidad de trabajo, cosa que luego demostró sobradamente. Ese día y el siguiente me reuní con el Mayor SAPOLSKY, que había sido designado Jefe del II Escuadrón Aeromóvil Dagger, con él revisamos las listas de personal técnico y me comunicó la forma en que íbamos a operar una vez arribados al aeródromo de despliegue. Antes de irme me dijo: POSADAS, no se olvide NADA...

CAPITULO II

EL DESPLIEGUE

El 5 de abril por la tarde comenzaron a llegar los aviones de transporte C-130 y Boeing 707 que llevarían el equipo de apoyo, repuestos y al personal.

El I Escuadrón Aeromóvil Dagger desplegaría a Río Gallegos; el II Escuadrón -el nuestro- lo haría a Comodoro Rivadavia.

El personal que componía el escuadrón en ese momento, era:

Jefe de Escuadrón Aeromóvil: Mayor JUAN C. SAPOLSKY
Oficial de Operaciones y Jefe de Escuadrilla: Capitán RAUL A. DIAZ
 Jefe de Escuadrilla: Capitán RUBEN DIMEGLIO
 Oficiales de Escuadrilla: 1º Teniente JORGE D. SENN
 1º Teniente CESAR ROMAN
 Teniente ENRIQUE AGUIRRE
 Teniente CARLOS CASTILLO
Jefe de Mantenimiento: 1º Teniente GUILLERMO POSADAS
Aux. de Mantenimiento: 1º Teniente MIGUEL ROCHA

Enc. de Mantenimiento: Subof. Mayor DANIEL ALVAREZ
Enc. de Armamento: Subof. Ayudante UBALDO QUIROGA
Enc. de 1ra.Línea: Subof. Auxiliar HUGO PIZARRO
Enc. Mec. de Avión: Cabo Principal MARIO BONO
Especialistas: 50 Suboficiales Subalternos
 15 Agentes Civiles
 12 Soldados Clase 1964

Se realizaron 3 vuelos para trasladar el material:

1º vuelo, aproximadamente 8.500 Kg / 50 mts.cúbicos
2º vuelo, aproximadamente 10.500 Kg / 65 mts.cúbicos
3º vuelo, aproximadamente 11.000 Kg / 45 mts.cúbicos

Además se calculó un consumo diario de 250 litros de gas-oil y 150 litros de nafta super, para los equipos de apoyo.

A pesar de intentarlo por diversos medios, no pudimos conseguir anticongelante (se hizo sentir la falta de éste durante las operaciones de guerra, en el alistamiento de los aviones).

NESHER...

Este es el nombre que daban los israelíes a un avión derivado del Mirage 5 francés, al cual habían introducido una serie de modificaciones que mejoraban su operatividad y performances en el combate, sobre todo en lo referente a su sistema de armamento. La Fuerza Aérea Argentina decidió su compra a principios del año 1978.

Es así que en el mes de septiembre de ese año, junto a un grupo de alrededor de 30 suboficiales y 3 oficiales, somos comisionados al Estado de Israel para hacer cursos sobre este avión que, con la introducción de una serie de modificaciones en su equipamiento electrónico, pedidas por nuestra Fuerza Aérea, pasa a llamarse:

DAGGER

El Dagger es un avión caza-bombardero supersónico del tipo Mach 2.2, armado con dos cañones de 30 mm que pueden disparar 250 cartuchos y 7 estaciones (debajo de las alas y

fuselaje) donde portar diferentes tipos de bombas, misiles o en su defecto, tanques de combustible suplementario. Está equipado con un motor Atar 09C5a, que desarrolla con post-combustión una potencia de alrededor de 6.000 Kg de empuje, con un consumo de aproximadamente 200 litros/minuto de combustible JP1.

Nuestro escuadrón desplegó con 6 aviones Dagger, sus matrículas eran:

C-416, C-420, C-421, C-429, C-431, C-436

Como en todos los casos de despliegue, teníamos un avión de reserva por si alguno fallaba, le decíamos "Muleto", como en las carreras de automóviles, en este caso le correspondió este título al C-414, que como veremos no fue necesario utilizar.

Al anochecer del día 5 de abril y luego de cargar los aviones de transporte con el equipamiento y repuestos, nos embarcamos en un Boeing 707, que también llevaba carga y despegamos rumbo al sur.

Tenía la cabeza que era un loquero, rogaba a Dios no haberme olvidado nada, aunque ya a 8.000 ó 9.000 metros de altura era tarde para recordar.

Comencé a mirar la gente que me acompañaba, unos cuantos ya estaban cabeceando un merecido sueño, otros conversaban sobre diferentes temas, pero siempre se volvía a lo mismo, la reconquista de las Islas.

A pesar de su juventud, algunos eran veteranos de este sistema de armas, habíamos hecho cursos en Israel, en 1978/79

habíamos estado desplegados en el Area de Material Río IV, en fin los conocía muy bien, con otros no había tenido tanto contacto ya que pertenecían a otros escuadrones, pero no dudaba que todos eran profesionales.

Sin embargo, me di cuenta que, por la tarea que nos esperaba y si llegábamos a la guerra, íbamos a ser insuficientes, había especialidades en las cuales venía un solo hombre. En fin, la guerra aún estaba lejos, casi ni creíamos que llegara a desatarse, pero, ¿vendrían los ingleses a quitarnos las Islas nuevamente?.

Así transcurrieron las horas de vuelo y antes de la medianoche estábamos llegando a la IX Brigada Aérea, en Comodoro Rivadavia, Provincia de Chubut, a aproximadamente 1.500 Km de nuestra base de origen.

Pensé que al día siguiente llegarían los aviones y en como hacer para que todo estuviera preparado al arribo de los mismos.

Lo que mas me preocupaba era que al aterrizar, trajeran novedades, ya que la orden era tener los aviones en servicio las 24 horas y si llegaban fuera de servicio, sumado a que teníamos que instalarnos en la Brigada, íbamos a tener que multiplicarnos para poder tener todo listo en el menor tiempo posible, estaba en estas cavilaciones, cuando sentí el toque del avión en la pista, comenzaba la tarea.

Una vez que descendimos del Boeing, le dije al S.M. DANIEL ALVAREZ que, cuando todo el equipamiento fuera descargado, se controlara que no faltara nada, se lo dejara en la Terminal de Carga y que el personal se reuniera en el Casino de Suboficiales para esperar ordenes.

Me dirigí al Centro de Información y Control (C.I.C.), para dar la novedad de nuestra llegada y recibir ordenes, allí me encontré con el Vicecomodoro ACOSTA, que me comunicó que no nos esperaban sino hasta el día siguiente y que por lo tanto no tenían previsto el alojamiento ni la comida, pensé en mis hombres, estábamos levantados desde la 5 de la mañana y la mayoría solo habíamos comido un sandwich, debido a la carga de los aviones, que habíamos realizado previo a nuestro embarque...

Me pidió que hablara con el personal para explicarles el tema, que él iba a tratar de hacer colocar unos catres en el gimnasio cerrado que disponía la Brigada y ver si nos podían hacer algo de comer.

Aquí comenzaron una serie de idas y venidas, ya que todo eran inconvenientes, no se conseguía nada, era como si molestáramos en todos lados y a todos.

Finalmente muy entrada la madrugada quedó el personal alojado y mas o menos comido.

Le comuniqué al S.M. ALVAREZ, que demostró en todo este inconveniente un gran aplomo, que a la mañana de ese día, aproximadamente a las 07:30 horas, quería al personal formado frente al hangar de mantenimiento para comenzar la tarea, ya que había que acomodar todo el equipamiento y repuestos antes de la llegada de los aviones.

A las 07:30 horas del día 6 de abril, el frío era tremendo, acompañado de un viento que hacía que la sensación térmica fuera de varios grados bajo cero, esto sería una constante que nos acompañó durante toda la campaña.

De cualquier forma había que acomodar todo y prepararnos para recibir las máquinas, no pudimos conseguir un camión así que hubo que trasladar al hombro todo el equipo y repuestos, cada sección de especialistas acarrea sus cosas y como no teníamos lugar dentro del hangar, con las cajas y cajones se improvisaban parapetos para defenderse del viento, los únicos privilegiados era los plegadores de paracaídas de frenado, ya que por la tarea que debían realizar conseguí que me autorizaran un lugar en un costado dentro de hangar, los mas sacrificados (lo fueron durante todo el despliegue), eran los armeros; todo lo de ellos es pesado y en grandes cantidades y en contraposición eran muy pocos, formaban un trencito humano, llevando los carros de traslado de bombas y portabombas, sus cajones y cajas con herramientas, la munición y las bombas se encontraban del otro lado de la pista a varios kilómetros de allí.

Además, los mecánicos debían acomodar en las cercanías, los 400 litros de aceite Turbonicoil 13 B, del cual el Dagger utiliza aproximadamente 1,5 litros por hora, 60 litros de líquido hidráulico, 16 tubos de Oxígeno puro, 7 tubos de Nitrógeno (5 de alta presión, 2 de baja) y 50 litros de aceite Aeroshell 500, que llevábamos para los primeros días de operación.

Teníamos también, tanques suplementarios de 500 y 1300 litros para reserva, los compresores para el llenado ("inflado") de tubos de arranque y alrededor de 25 de estos tubos, a todo esto le decíamos "EL CIRCO", ya que llevábamos todo como para ser autónomos y bastarnos por nosotros mismos, pero esto implicaba tener una serie de carros de transporte, tractores e infinidad de grandes cajones que, cuando los cargábamos en los aviones de transporte daba la sensación de ser el Circo BARNUM.

De pronto el Cabo Ppal. BONO avisa que entrando desde el mar se ven llegar los aviones con sus luces de aterrizaje encendidas, ya es cerca del mediodía. Efectivamente, comienzan a aterrizar en forma impecable y a desplegar sus paracaídas de frenado. Uno a uno se van acercando a la plataforma, pero no 6 aviones sino 12, eran el I y II Escuadrón juntos!!.

De cualquier manera, esperábamos recargar los que seguían viaje al sur y trabajar en los nuestros. Lamentablemente, de los 6 aviones que seguían para Río Gallegos (C-401, C-410, C-412, C-428, C-430, C-433), solo 1, el C-410 estaba en servicio, los demás fuera de servicio, la mayoría por problemas en el sistema hidráulico y de radio. Con los aviones de nuestro escuadrón la cosa fue mejor, 3 en servicio y 3 fuera de servicio, 2 por problema de frenos y uno con problema en el sistema de corriente alterna.

Comenzamos a trabajar en la reparación de los aviones del I Escuadrón, pero nos dimos cuenta que no íbamos a terminar, así que elegimos los aviones que podían ser reparados mas rápidamente y lamentando tener que dejar ir los aviones que el Cabo Ppal. BONO había preparado "especialmente", nos quedamos con lo que no podía volar, ya que al sur partieron 8 aviones y lo que quedó fue:

C-401 - C-412 - C-416 - C-420

Todos con falla, 3 de electricidad y 1 de sistema hidráulico, el C-412.

Aún no habíamos recibido parte del equipamiento, consistente en un carro tritubo de alta presión de Nitrógeno, un tractor de remolque Harlan, un carro de Oxígeno, un panel armonizador de cañones, un carro transporte de motor, un carro hidráulico para motor y un carro de transporte con un motor de repuesto.

Esa noche me dan la orden de trasladar "el Circo" a los REFUGIOS de la cabecera Este, estos son construcciones de cemento armado con forma de hangar individual, con una plataforma de maniobras, rodeados de piedras y bolsas de tierra, en cada uno de estos hangares se puede colocar un avión y los equipos de apoyo y armamento del mismo, están mimetizados con el terreno de forma tal que se dificulta su visualización en caso de un ataque enemigo; los llamábamos BUNKERS .

Me preocupaba la situación del C-412, cuya falla se había complicado, íbamos a trabajar toda la noche para ponerlo en servicio, por ello solicite al Jefe de Grupo Técnico, Comodoro CRAVERO, autorización para entrarlo al hangar y poder trabajar al abrigo del viento y del frío, en esta tarea debo destacar la labor realizada por el Cabo Ppal. BONO y su equipo.

LA FUERZA AEREA SUR

En la IX Brigada Aérea se estableció entonces el Comando de la Fuerza Aérea Sur, al mando del Brigadier Ernesto CRESPO, a partir del día 7 de abril comienzo a trabajar en forma coordinada con el Vicecomodoro Belarmino FERNANDEZ y el Mayor CASTRO, que eran los responsables de la logística de las operaciones, en el Estado Mayor.

El día 7 de abril seguimos con los aviones fuera de servicio por falta de repuestos, nos están faltando las cajas de control de varioalternador que esperamos lleguen desde Tandil lo antes posible y el problema en el sistema hidráulico del C-412 que nos vuelve locos por lo complicado.

Para el día siguiente teníamos ya 3 aviones en servicio, pero estábamos lejos de alcanzar un nivel óptimo, ya que aún no estábamos muy organizados.

Comenzamos a preparar el lugar que teníamos asignado en los Bunkers, como siempre la limpieza en primer lugar, ya que hacía tiempo que no se utilizaban y el viento había acumulado en la plataforma interior papeles, pasto seco y tierra en cantidades considerables.

No disponíamos de un local donde poder llevar el control técnico administrativo, como tampoco de un lugar donde el personal pudiera refugiarse de las inclemencias del tiempo.

Hice saber estas novedades al Jefe de Grupo Base de la IX Brigada Aérea y rápidamente nos entregaron 2 trailers de los utilizados por YPF para su personal en campaña y que adecuamos a nuestras necesidades.

A partir de este momento comenzaron las tareas de alistamiento del material aéreo, del personal, pruebas de distintos tipos de munición, bombas y sus diferentes configuraciones en el avión.

Estas prácticas incluían vuelos de comprobación con lanzamiento de bombas y disparos con los cañones sobre el mar, vuelos rasantes sobre el agua y simulacro de ataque a tierra y a buques que ocasionalmente anduvieran cerca.

A esto último no estábamos muy adiestrados, por ser hasta este momento una tarea de la Armada, aunque recordaba que, tiempo atrás, habíamos hecho unas prácticas de ataque a las fragatas argentinas, entre ellas a la SANTISIMA TRINIDAD (similar al D-42 británico HMS Sheffield).

Los mecánicos trabajaban día y noche para afinar todos los detalles.

La cadena de abastecimiento era muy buena, nunca nos faltaron los repuestos ya que lo que necesitábamos, lo pedíamos a nuestra Base de origen y nos lo enviaban en un "Carguero Supersónico"... así llamábamos a los Daggers biplaza que se le había retirado el chasis cañón y en su lugar se colocaba un chasis cañón sin cañones y en ese alojamiento nos llegaban los repuestos en el día y a pocas horas de pedirlo.

En esos momentos el elemento más crítico, del cual no disponíamos de suficiente reserva era el Oxígeno Gaseoso, ya que en la ciudad de Comodoro Rivadavia no tenían los compresores que elevaran la presión del Oxígeno a los valores requeridos en el sistema del avión y por este motivo el mismo nos llegaba en aviones de transporte desde Tandil.

Esto nos traía ciertos inconvenientes, ya que por lo engorroso del traslado de estos tubos, en algunas oportunidades estuvimos con niveles críticos de este fluido, pero siempre nos llegaba podemos decir, justo a tiempo.

A medida que se realizan los ejercicios de bombardeo nos dábamos cuenta, con preocupación, que varias bombas lanzadas sobre el mar no explotaban. Comenzamos a controlar en profundidad el armado de las bombas en sí, su colocación en el avión, las espoletas y el ruteo de los alambres de seguro, pero no detectamos errores.

Una mañana el Mayor SAPOLSKY me llama por el teléfono de campaña a los Bunkers, ya que los pilotos estaban ubicados en el edificio de la Brigada donde también estaba el Estado Mayor, y me dice que tengo que explicarle al Brigadier CRESPO por que no explotan las bombas, ya que esto era de mi responsabilidad.

Luego de sortear los controles respectivos llego hasta donde se encontraba el Brigadier rodeado de sus asesores y le explico que las espoletas que tenemos en la Fuerza y particularmente la llamada Kappa III, no puede ser utilizada para bombardeo en terrenos blandos o agua, ya que para su armado requiere 4 g (aceleración de la gravedad) y que en esas condiciones esta no se producía, me pide que le entregue el manual donde estaba escrito esto que le explicaba.

Ya que en ese momento no disponía del mismo pido que me sea enviado de Tandil y una vez recibido lo entrego al Mayor SAPOLSKY.

Por hechos posteriores, entiendo que la superioridad tomó buena cuenta de esto ya que más adelante, como se verá, llego una nueva espoleta en reemplazo de esta.

El 12 de abril aumentó la dotación a 6 aviones ya que arribaron a la unidad el C-407 y C-434. Los días pasan y cada vez tenemos más trabajo... nos iba llegando material que debíamos inspeccionar, acomodar... debíamos también pulir detalles de operación, reduciendo los tiempos de carga de bombas, misiles y cañones, como así también la carga de combustible y alistamiento de los aviones.

El 14 de abril tenemos todos los aviones en servicio operativo (SOP).

Un día histórico para el escuadrón paso a ser el 16 de abril de 1982.

Esa madrugada preparamos los aviones como todos los días, pero a dos de ellos en forma especial, con 3 tanques suplementarios de 1300 litros, 2 debajo de cada plano (estaciones 2 y 6) y uno en la panza (estación 4) y armado con cañones de 30 mm con carga máxima de 250 cartuchos.

Cerca de las 09:00 horas llegaron a los Bunkers el Mayor SAPOLSKY y el Capitán DIAZ, para realizar el primer vuelo a las Islas Malvinas. Sería la primera vez que las alas de un avión Dagger surcarían los cielos de nuestras Islas y las sobrevolarían, estábamos todos muy emocionados.

El Mayor subió al C-407 y el Capitán al C-434. A las 09:00 decolaron con rumbo Este.

Luego de casi 2 horas regresaron, los recibimos con gran algarabía. Para el Escuadrón fue un gran acontecimiento, ya que con este vuelo nos sentimos entrelazados y más unidos a la gente que estaba custodiando nuestras Islas.

A fin de que quedara una constancia del vuelo de estos 2 aviones a las Malvinas, se me ocurrió pintarles la silueta de las islas sobre la toma de aire izquierda del motor, con la inscripción "ISLAS MALVINAS", la hicimos con pintura color amarillo-verdosa, que era la única que teníamos disponible, el personal civil Producción II RAUL LAMARQUE hizo la plantilla y fue quien las pintó.

Es de hacer notar que este hecho de pintar las Islas, levanto aún más el espíritu del personal y lo llenó de orgullo.

El 17 de abril llegó del sur el C-428 con falla de motor y se fue para Tandil el C-420 con problemas de Central Giroscópica.

No es posible reparar la avería del motor y había que cambiarlo pero no disponíamos de motor de repuesto, por lo que solicité uno a la VI Brigada.

EL PERSONAL

Hasta el día 18 de abril continuamos con los vuelos de adiestramiento de combate y reconocimiento a las Islas, el personal técnico trabajaba arduamente en la puesta en servicio de los aviones, el alistamiento para reducir los tiempos entre una y otra misión era nuestra obsesión.

Aquí debo destacar la labor desarrollada por los mecánicos de primera línea y por los mecánicos de armamento, cariñosamente llamados "armeros", a cuyo cargo estaba el Suboficial Ayudante UBALDO QUIROGA, realmente eran muy pocos por la tarea a desarrollar que comenzaba por la descarga de las bombas, espoletas y municiones desde los camiones que hacían de polvorines móviles, el armado y preparación de las bombas, el cargado de los chasis cañón con munición de 30 mm, la colocación de las bombas en los portabombas e inspección de los mismos.

Toda esta tarea se realizaba con un riesgo muy alto, ya que muchas veces se trabajaba desde temprano en la madrugada o hasta altas horas de la noche y solo alumbrados por linternas, viéndolo a la distancia puedo decir que en ese momento estábamos trabajando en condiciones ideales en comparación de lo que vendría luego.

El personal técnico trabaja en forma excelente, con un gran espíritu de sacrificio. Este día 18, en una reunión con la asistencia de todos, Suboficiales y Civiles, felicito por su labor a la gente de Apoyo Terrestre y a los electricistas, especialmente al Cabo MIGUEL BISTOCO.

Los aviones comienzan a vencerse por horas de vuelo, por lo que solicito al Comodoro PEDRO MARTINEZ me autorice a hacer en campaña las inspecciones "V", estas son inspecciones menores cada 60 horas de vuelo; se accede a ello y de esta forma el escuadrón pasa a ser aún más autónomo.

CAPITULO III

EL REDESPLIEGUE A LA BASE AEREA MILITAR SAN JULIAN

El 19 de abril, la dotación de aviones se completó con el C-404, que llegó de Tandil aproximadamente a las 16:30 hs..

El Mayor SAPOLSKY me había dicho que se estaba por efectuar un redespliegue del Escuadrón, pero no sabía donde ya que se estaban evaluando las alternativas.

El problema de nuestra ubicación era que la autonomía de los Daggers, daba muy justa y en caso de tener que combatir no podrían regresar al continente, ya que la distancia entre Comodoro Rivadavia y las Islas es de aproximadamente 720 Km.

Durante esa mañana el Mayor me llama para comunicarme que se había decidido nuestro redesplice a la BASE AEREA MILITAR SAN JULIAN (SJU), y que nos trasladaríamos con un avión Guaraní GII hasta esta Base a fin de ver que facilidades, equipos y suministros podíamos tener.

El vuelo resulto muy accidentado, ya que en esta época del año la meteorología es muy mala, con fuertes vientos y nevizas, pero a media mañana estábamos aterrizando sin novedad.

San Julián es una pequeña ciudad ubicada en la costa atlántica de la provincia de Santa Cruz, a aproximadamente 380 Km al sur de Comodoro Rivadavia y a unos 670 Km de las Islas. Su gente es muy amistosa y nos atendió muy bien, haciendo que nos sintiéramos muy cómodos.

El problema, que creo mas serio de esta ciudad es la escasez de agua potable, problema que tuvimos que sobrellevar durante toda la campaña que pasamos allí.

Luego del aterrizaje y de la presentación al Jefe de Unidad, Comodoro MAIZTEGUI, recorrí el aeródromo y con gran sorpresa vi que no teníamos refugios (Bunkers) para los aviones, ya que aquí también estaba desplegado el Escuadrón de aviones A4-C, cuyo Jefe de Escuadrón Técnico era el Comodoro LLABRES y tenía como Jefe de Mantenimiento al 1º Teniente ROSALES.

La cantidad de aviones que tenían hacia que ocuparan todos los Bunkers, por lo que prácticamente no había lugar para nuestros Daggers, a no ser en la plataforma frente a la torre de control.

Tampoco había lugar donde almacenar los repuestos, bancos de prueba, munición, etc..

Empecé a pensar donde pondríamos las bombas y las espoletas, los lugares mas o menos adecuados ya estaban ocupados por la gente de A4-C...ni pensar en un lugar para acomodar el personal.

Llegado el mediodía, nos dirigimos con el Jefe de Base hacia la ciudad para almorzar, en el trayecto, de no mas de 10 minutos, comenzamos a hablar sobre este tema y le manifesté que era indispensable contar con, por lo menos, carpas donde guardar el material y donde pueda cobijarse el personal... me preguntó en que ubicación creía que podrían ir y entre una cucharada de sopa y otra de guiso de arroz quedó mas o menos establecido que era lo que necesitábamos, distando mucho de ser lo que podríamos llamar el mínimo... pero así estaban dadas las cosas y había que adecuarse, además ya nos habíamos acostumbrado.

Hablando con el 1º Teniente ROSALES, le pedí si me podía dejar libre aunque mas no fuera un refugio de los que ellos ocupaban, a los efectos de poner nuestro material mas delicado (electrónica, asiento eyectable) y eventualmente por si teníamos necesidad de trabajar en profundidad en algún avión, ya que allí las temperaturas eran mas bajas que en Comodoro Rivadavia y estábamos a merced de los vientos patagónicos de muchos kilómetros por hora. Otro tema que me preocupaba era la carga de combustible, las abastecedoras: que había en SJU, a duras penas cubrían las necesidades de los A4-C, con nosotros operando harían falta por lo menos 2 abastecedoras mas y con dos picos de carga cada una para así poder reducir el tiempo de alistamiento de los aviones, no hay que olvidar que la carga de los Dagger es por gravedad y tiene varios pasos a seguir.

Las comunicaciones entre los distintos puntos se hacia por medio de "handies talkies", vulgarmente llamados HT, de modelo viejo y obsoleto, que en el 80% de los casos no funcionaba, a posteriori se doto a la Base de un moderno teléfono de campaña, pero la deficiencia en cuanto a comunicaciones inalámbricas continuó.

Esa tarde cuando regresábamos en nuestro fiel Guaraní, pensaba en como organizar todo el "Circo" para el redesplice y en que le iba a decir al personal para motivarlos con respecto a la nueva Base que nos había tocado en suerte y en la cual, a mí me parecía, todo estaba en nuestra contra.

Ni bien llegue a Comodoro Rivadavia me reuní con el 1º Teniente ROCHA y los Suboficiales mas antiguos para comenzar a planear nuestro traslado.

Teníamos que ver dos temas, uno era como organizar el movimiento de todo el material, incluidas las bombas y cartuchos de 30mm y por otro lado como afrontaríamos las deficiencias que encontraríamos en San Julián, es así que ya entrada la noche teníamos, al menos en los papeles, todo resuelto.

Saldrían en camiones todo lo que fuera armamento y equipos de apoyo no necesario para el vuelo de traslado.

Aprovecharíamos que las bombas y municiones estaban en polvorines móviles, que eran camiones con acoplado de YPF destinados para este fin, a cuyos conductores no les hacía mucha gracia el trabajo que les había tocado en suerte, pero con ese sistema nos ahorrábamos de volver a cargar este material.

Solo se contrataron algunos camiones mas para el resto de las cosas. Además estaba previsto 2 aviones C-130 para la carga y un avión F-27 para el personal.

Así fue que el día 20 salió para San Julián varios camiones cargados con:

- 132 bombas Alavese
- 105 colas frenadas
- 105 espoletas Kappa III
- 5580 cartuchos de 30 mm
- 308 conjuntos de ferretería para armar las bombas

Nos quedamos con una cantidad mínima de munición, bombas y con los misiles que no pueden ser transportados por vía terrestre, para no dañar sus mecanismos giroscópicos.

LOS VUELOS DE ENTRENAMIENTO Y TRASLADO

La actividad de vuelo, práctica de bombardeo y tiro continuaba sin descanso. desde el día 21 al 25 de abril, mantuvimos la dotación completa de 6 aviones en servicio.

Contábamos con 12 soldados que nos servían de apoyo, sobre todo para la sección armamento, debo decir que hasta ese momento se comportaban magníficamente. Una tarde me pongo a conversar con ellos y me comentan que hay problemas con la merienda y que no les habían pagado el viático, consecuentemente no podían comprar papel y sobre para escribir a sus familiares. El mismo problema lo teníamos los oficiales y suboficiales, ya que la unidad no disponía de suficientes recipientes como para llevar la merienda a los Bunkers y por otro lado no llegaban los viáticos, así que decidimos hacer una especie de colecta entre nosotros y reunimos 250.000.= pesos para la compra de lo que nos estaba haciendo falta.

El 24 de abril teníamos los 6 aviones en servicio, listos desde temprano con 3 tanques auxiliares de 1300 litros cada uno, pero no hicimos ningún vuelo ya que comenzamos los preparativos para el traslado del material a San Julián.

Después de almorzar, aproximadamente a las 14:00 horas, comenzamos a cargar todo el material, disponíamos de 8 camiones semi-remolque.

Es casi la medianoche cuando ordeno suspender la tarea, para continuar al día siguiente.

A la mañana del día 25 detectamos una pérdida de combustible muy importante en el C-401. El Cabo Ppal. BONO me informa que es imposible repararla con los medios que tenemos, así que decido su traslado a Tandil, decola a las 11:00 Hs.

A posteriori, decola un F-27 con 44 hombres del Escuadrón con rumbo a la BAM San Julián, para preparar el lugar para la llegada de los aviones por la tarde.

A mediodía partió la columna de 7 camiones, con el mismo rumbo que el F-27, al mando del 1º Teniente ROCHA con 19 Hombres.

Entre las 15:30 y 16:00 hs., decolaron para San Julián todos los aviones:

C-404 C-407 C-412 C-416 C-434

Luego que despegó el último avión, cargamos en el camión que quedaba el material remanente, utilizado para atender los aviones y parte para nuestra nueva base de operaciones, son las 18:00 hs. A las 20:30, decolamos en un avión C-130, yendo hacia nuestro nuevo destino, por mí mente pasaban otra vez los mismos interrogantes que cuando venía desde Tandil en el B-707.

Cuando aterrizamos, los Dagggers se encontraban distribuidos en la plataforma frente a la torre de control, rápidamente verificamos y solucionamos una o dos pequeñas novedades y todo el material quedó en servicio. Los armeros comenzaron de inmediato a armar las bombas y preparar la munición necesaria para una salida.

NUESTRA VIDA EN SAN JULIAN

Me reuní con el S.M. ALVAREZ y el S.A. QUIROGA para que tomen contacto con el suboficial a cargo del Gimnasio a efectos de poder coordinar los lugares donde dormiría nuestro personal, como también los horarios de comida y del transporte de la ciudad a la Base. El desayuno y las comidas las hacíamos en la Hostería Municipal, un gran comedor cercano a la

ría de San Julián, donde podían racionar un considerable número de personas, en varios turnos.

Este Gimnasio era una construcción moderna de la Localidad de San Julián, que disponía de las mejores comodidades que nos podían brindar, para alojar a una gran cantidad de personal, ya que también estaba, como comente anteriormente el Escuadrón Aeromóvil A4-C.

Los Suboficiales Subalternos y Personal Civil, dormían en donde estaba la cancha de basquet o papi fútbol, se les había provisto de catres de campaña que lamentablemente no aguantaron una noche ya que se rompían y además eran muy incómodos, por lo que muchos armaron sus propios "colchones".

Los Suboficiales Superiores y Oficiales lo hacíamos en unas habitaciones que creo servirían de oficina, pero que para el caso, habían llenado de camas marineras.

Como dije antes, la escasez de agua era uno de los problemas, ya que normalmente estaba cortada y se daba alrededor de media hora a la mañana y luego a la noche, para bañarse otro tanto, realmente por la cantidad de gente que había, una mayoría quedaba siempre sin afeitarse o lavarse la cara. Los pilotos se alojaban en el Hotel, donde no había este problema, así que cuando podía por la noche me iba a la habitación del 1º Teniente ROMAN, Ten. AGUIRRE y allí me pegaba un buen baño con agua caliente. Luego compartía un rato, conversando tranquilo con una cerveza por delante, con esos gloriosos y verdaderos héroes que son nuestros aviadores de Dagger y A4-C. Para dirigirme, durante la noche, desde el gimnasio al hotel, que distaba a unas 5 o 6 cuadras, lo hacía caminando en la mas completa oscuridad, ya que estaba ordenado estricto oscurecimiento y como había peligro de que desembarcaran comandos ingleses, este camino lo hacía con la pistola cargada y sin seguro, ya que iba solo.

En una oportunidad, siendo alrededor de las 22:00 horas y haciendo este camino, distinguí vagamente unas sombras que se movían en forma sospechosa a unos 50 metros, como no podía precisar quienes eran me tiré al suelo y quedé atento viendo como también ellos se acercan sigilosamente... el corazón me latía a 130 pulsaciones por minuto, cuando escucho que dicen susurrando pero en correcto castellano, "-Creo que se escondió por aquí"-, es ahí donde me paro y les digo quien soy, era la policía provincial que estaba haciendo una ronda, fue la primera y única vez que los vi.

OPERANDO DESDE SAN JULIAN

26 de abril de 1982, nuestro primer día de operaciones desde esta Base Aérea Militar San Julián.

El transporte para el personal consistía en dos micros de Fuerza Aérea, como no alcanzaban para llevar todo el personal técnico, lo hacían por turnos.

Los aviadores disponían de una camioneta rural de YPF con un conductor. Como Jefe de Mantenimiento, yo tenía asignada una camioneta Rastrojero también de YPF con su conductor, en ella nos movilizábamos para trasladar los mecánicos o repuestos.

Ni bien llego ese día a la Base me informan que el camión que transportaba los portabombas había quedado, por falla en el motor, en Caleta Olivia. Esto era muy grave ya que si se ordenaba una salida, no disponíamos de la suficiente cantidad de porta bombas como para armar todos los aviones.

Cerca del mediodía llegó el C-432 desde Tandil, para reemplazar al C-401.

A primera hora de la tarde, llegó el último camión que había salido de Comodoro, le pregunté por el que se había quedado y me informaron que calculaban que en unas horas mas estaría llegando.

Los trabajos realizados para acomodar todo el material fueron titánicos ya que se hizo todo a mano, no disponíamos de Sampimovil (vehículo que sirve para levantar y trasladar cargas pesadas) y todo se hacía muy pesado.

Era necesario tener carpas para alojar al personal ya que el mal tiempo y el frío eran constantes, además necesitábamos equipos de radio para comunicarnos desde los distintos lugares, ya que en algunos casos la distancia era de mas de 2 Km.

Por supuesto debíamos tener los aviones en servicio y preparar las bombas y tanques auxiliares y etc., etc. De todo esto hable con el Jefe de Base, Comodoro MAIZTEGUI y con el Jefe de Escuadrón Base, Vicecomodoro BERRETTA... ellos me dijeron de los pocos medios que disponían y que tratarían de darme todo lo que solicitaba.

El Comodoro MAIZTEGUI me comunicó que mi dependencia orgánica, en adelante sería del Jefe del Escuadrón Técnico (Vicecomodoro LLABRES).

Pensé que esto nos quitaba la autonomía que teníamos y a la vez me aumentaba el trabajo burocrático, ya que comenzaron a lloverme pedidos de listas de personal, material, etc. Hable de esto con el Mayor SAPOLSKY, me dijo que atendiera en la medida de las posibilidades los requerimientos, pero que lo operativo lo iba a recibir de él. Sin ánimo de ofender, ya que me une una buena amistad con el Vicecomodoro LLABRES, por suerte no tuvimos una dependencia práctica, ya que él tenía muchos problemas que atender de A4-C y yo me movilité y trabajé durante todo el tiempo en forma independiente, pero teníamos un lugar común donde coordinábamos nuestra tarea, que llamábamos justamente: Coordinación. Con urgencia necesitaba una carpa para alerta, ya que el lugar donde se encontraban los mecánicos quedaba un poco lejos de donde se operaba con los aviones, además en caso de tener que trabajar de noche no teníamos todos los equipos de luz suficientes, y las pilas para linterna escaseaban.

El sistema A4-C disponía en la zona de Bunkers de un sector llamado Palier para el almacenamiento de las bombas sobre la tierra y a cielo abierto donde era imposible poner una bomba mas, así que improvisamos cerca del edificio del aeropuerto el polvorín del Escuadrón Dagger, también a cielo abierto y sin mamelones de protección, y almacenamos las espoletas en una carpa a 20 metros de la pista, aunque parezca raro y riesgoso, no había otros lugares donde almacenar este material.

Al caer la primera lluvia, el pseudo deposito de bombas era un lodazal del cual era muy difícil sacar las bombas, ya que los carros de transporte que se utilizaban para este fin eran muy pesados y se hundían en el barro.

Disponíamos en este momento de un elevador mecánico Sampimovil, que también se hundía en el barro y había que empujarlo para sacarlo con lo que el trabajo se duplicaba.

NUESTROS PILOTOS

La relación con los pilotos era muy cordial, particularmente con el 1º Teniente ROMAN, desde que él llegó a la Brigada de Tandil mantuvimos una gran amistad la cual en estos momentos se estrechaba y a posteriori se estrecharía aún mas, es un oficial muy inteligente de un valor sin igual y con una gran serenidad en las situaciones de riesgo.

El junto con el Capitán DIMEGLIO y el Teniente AGUIRRE FAGET pasarían a ser mis héroes particulares.

Con un flaco y alto Teniente me encariñe mucho ya que lo veía jovencito y siempre muy alegre y dispuesto a colaborar con los técnicos, era el Teniente CARLOS JULIO CASTILLO.

Cuando hacia falta poner un avión en marcha por alguna prueba a horas intempestivas le preguntaba si podía hacerlo y siempre me respondía - Como no Jefe, adonde hay que ir...?-. El Mayor SAPOLSKY, era muy sereno y nos llevábamos muy bien, siempre daba las ordenes muy claramente y todos lo respetaban mucho.

El Capitán DIAZ, un gran jefe de operaciones del escuadrón, al igual que el Mayor era muy sereno e inteligente, su relación con el personal era excelente.

Con el Capitán DIMEGLIO me unía una amistad de vecinos, ya que vivíamos en departamentos contiguos, en el edificio que la Fuerza Aérea poseía en Tandil; siempre lo considere un oficial excepcional.

Con el 1º Teniente SENN, no teníamos mucha relación pero me parecía un buen oficial de escuadrilla.

El 1º Teniente CALLEJO, era un tipo sin igual, muy callado, pero decidido y preciso, un gran camarada al que no conocía bien pero por el que llegue a sentir un gran afecto con el correr del tiempo.

El Teniente AGUIRRE FAGET, era un oficial muy serio, pero comencé a apreciar su valor como soldado y su hombría de bien a medida que nos íbamos tratando.

MAYO MUY PROXIMO

02:20 hs. de la madrugada del día 27 de abril, se ordena artillar con bombas y cañones a 4 aviones, la flota Inglesa ya esta muy cerca, se prevé que de no mediar un milagro el enfrentamiento es inminente.

La orden establecía que para las 06:00 hs. todo tenía que estar listo. Rápidamente coordinamos con el S.M. ALVAREZ para que el personal se trasladara a la base. Antes de las 03:00 hs. estamos trabajando; el frío era intensísimo, todo los equipos estaban congelados, el compresor de alta presión para la carga de los tubos de puesta en marcha de los aviones no

quería arrancar; el Cabo Principal PEDRO DEFELIPPE trataba por todos los medios de que funcionara, lo asistía en la tarea el Personal Civil Técnico II RAUL DICOSIMO, los mecánicos con destreza y precisión colocaban los tanques suplementarios de 1300 litros, 3 por cada avión, uno en cada plano y otro en la panza, los Hobarts (equipo generador de energía eléctrica) para la alimentación de 28 volts de corriente continua y 115 volts de corriente alterna funcionaban a pleno para dar energía para la inspección previa al vuelo.

Los armeros, como siempre llevando la peor parte, arrastrando los carros de traslado de bombas, colocando en las estaciones 3 y 5, 1 bomba de 250 Kg con cola frenada, el chasis cañón cargado con 250 cartuchos explosivos de 30 mm (Se llama ESTACION a los puntos de toma de armamento o tanques de combustible en el avión).

Además a los aviones C-404 y C-434, que estarían de alerta los artillamos con 2 misiles Shaffrir cada uno.

Todo este trabajo se realizaba con la iluminación que nos daban unos equipos generadores de electricidad y linternas.

Finalmente, recargamos combustible, pues éste a causa del frío sufre una gran contracción y en algunos casos llegamos a tener que echarle mas de 100 litros para completar los tanques principales.

A las 05:40 pasamos a Operaciones los aviones listos para el despegue, la hora prevista era las 06:00.

A partir de ese momento empezó la vigilia, ya que estábamos atentos a la espera de la orden de despegue, la cual por este día no llego.

Al mediodía el personal fue a comer por turnos, con un hambre voraz ya que no habían desayunado y entonces me di cuenta que éramos muy pocos, ya que en algunos casos me quedaba sin especialista.

Así paso este día 27, en apresto y sin novedad.

El día 28 seguíamos estando atentos como el día anterior cuando cerca del mediodía me comunicó el Mayor SAPOLSKY que venía el C-421 a reemplazar al C-416, el cual estaba con pérdida de combustible.

A las 12:10 aterrizó en forma impecable el avión que esperábamos piloteado por el 1º Teniente RATTI.

SANGRE NUEVA

En el Escuadrón de A4-C, además de los pilotos de combate habían hecho venir a los Alféreces, que aún no estaban en condiciones de hacer vuelos de combate, para emplearlos en tareas de apoyo, entre ellos estaban JULIA, GUILLERMO RODRIGUEZ Y DONATO entre otros, este último estaba a cargo del combustible, que era nuestro punto débil ya que las abastecedoras no eran suficientes y presentaban frecuentes fallas, así que el pobre Alférez DONATO recibía todas mis quejas.

LAS FRANJAS AMARILLAS

Por la tarde me dan la orden de pintar franjas amarillas de 1 metro de ancho en las alas de nuestros Daggers, arriba y abajo y en el empenaje, a efectos de que nuestra Artillería Antiaérea reconociera los aviones. En esa tarea estábamos cuando el Vicecomodoro LLABRES me llamó pues teníamos que ir a ver al Jefe de Base, allí reunidos con otros oficiales nos informaron que la Base podía ser atacada por comandos ingleses o por bombarderos Vulcan.

EL 29 DE ABRIL

La tensión va en aumento, los aviones siguen en apresto pero sin bombas. Los tenemos desplegados sobre la plataforma frente a la torre y en una calle de rodaje de acceso a esta. Es necesario armar una plataforma en cada cabecera de pista ya que el tiempo que pierden los aviones para llegar a la cabecera y el combustible que gastan es precioso, se esta gestionando obtener las planchas de aluminio que estaban destinadas a la pista de aterrizaje en la isla Vicecomodoro Marambio.

EN ALERTA

Son las 15:15 hs.: recibo la orden de colocar bombas a los aviones para realizar una salida para atacar a la flota, que ya se encuentra muy cerca, la actividad vuelve a su punto máximo. A las 19:00 hs. la noche comienza a hacerse mas oscura y de pronto llega la orden inesperada, "¡¡Sacar las bombas y misiles de los aviones de inmediato, vienen los Vulcan a bombardear la Base!!"... Rápidamente nos ponemos a realizar esta tarea... no habían pasado 15 minutos cuando veo que los pilotos vienen a la carrera a los aviones y el Mayor me ordena que prepare la puesta en marcha ya que los bombarderos ingleses estaban poco mas de 40 minutos del blanco... es decir de nosotros... los aviones replegarían a Tandil de inmediato. Seguíamos sacando bombas y misiles los aviones uno a uno iban encendiendo sus motores y en medio del ruido infernal de los reactores, continuábamos trabajando. De pronto veo que el C-432 comienza a moverse y lo sigue n el 407 y el 421, pero en este avión aún estaban trabajando dos armeros tratando de sacar el misil del ala izquierda, tan ensimismados estaban en su tarea que no se daban cuenta que el avión se movía, así que les grite que si el misil estaba bien tomado al lanzador lo dejaran así... en el momento en que me contestan por señas que sí, el Dagger acelera su motor y entra en la pista para ir hacia cabecera 07.

SE VAN...

Son las 20:00 hs. a lo lejos se pierde el brillo del tubo de chorro del último avión y allí nos quedamos mirando la noche.

En la Base ya no queda casi nadie, la gente de A4-C ya se fue, no tenemos micro para ir a la ciudad.

Ordeno al personal ir hacia el refugio que se encuentra cercano a la torre de control, yo continúo en la plataforma mirando como el personal de mecánicos y armeros rápidamente junta todo lo que quedo desparramado por la plataforma, en ese momento se me acerca un Cabo muy jovencito, que había llegado uno o dos días antes y me pregunta: - Señor y si vienen ahora a bombardear, que hacemos...-

Poniendo cara de saber, aunque por la oscuridad no creo que me viera muy bien le dije:

-No se preocupe Cabo, el refugio aguanta cualquier cosa así que quédese tranquilo.-

En realidad no estaba seguro de que fuera así, pero por lo menos vi que se fue, creo, mas tranquilo.

Por suerte el bombardeo no se produjo, aunque esa noche cualquier ruido parecido al de un avión nos sobresaltaba.

El día 30 estuvimos preparando la munición, armando bombas, poniendo a punto los equipos de apoyo y realizando lo que podríamos llamar tareas domésticas ya que los aviones permanecían en Tandil debido a que persistía la amenaza de ataque aéreo.

CAPITULO IV

BAUTISMO DE FUEGO DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA

1º DE MAYO DE 1982

Este 1º de mayo amaneció muy frío, como corresponde a la época del año y a la latitud en que nos encontrábamos, al sur del paralelo 51 grados.

Continuamos con nuestra tarea de acomodar los equipos en la carpa que teníamos cercana al edificio del aeropuerto, al lado de la del Servicio Contra Incendio. Poco a poco nos íbamos acostumbrando a la nueva Base, pero aún no teníamos un lugar bien reparado de las inclemencias del tiempo, donde pudieran estar los mecánicos para que, luego de atender los aviones pudieran quedarse esperando la salida.

A media mañana, aún no habían llegado los aviones, todos estábamos intranquilos, como si nos faltara algo... es que ya a esta altura, hombres y aviones éramos una sola cosa...

Estábamos logrando una gran armonía en las operaciones y aguardábamos expectantes la llegada de nuestros camaradas.

11:00 hs. a lo lejos, del lado del mar, se ven venir las escuadrillas de Dagger, los mecánicos de pista corren a sus puestos para recibir los aviones, cada uno tiene un avión asignado, los especialistas se preparan para las eventuales fallas que pudieran traer, ya se siente el rugido

de los motores y el chirrido característico de las cubiertas al hacer contacto con la pista y el característico "¡PLOP!" del paracaídas de frenado que se abre y comienza a detener el avión. Han vuelto 6 aviones:

C-403, C-404, C-407, C-412, C-421 y C-432

La orden de operaciones es cargar 4 aviones con cañones completos y 2 bombas de 250 Kg con cola frenada y espoleta Kappa III en las estaciones 3 y 5, los Dagger C-403 Y C-421 no llevaran bombas sino misiles Shafrir en las estaciones 1 y 7, teniendo además su carga de cañones completa.

El Capitán DIAZ sale a las 13:00 hs. para cumplir una misión de intercepción, armado con misiles Shafrir, decola en el C-421, regresando a las 2 horas, lo reaprovisionamos de combustible y el avión queda listo para una nueva salida.

15:30 hs., me encontraba en la sala de pilotos conversando y esperando que de un momento a otro llegara la Orden Fragmentaria (Se llama así a la orden escrita que trae las instrucciones sintéticas de la misión de combate).

Y ésta llegó, eran las 15:30 y los aviones debían decolar a las 16:00 hs con rumbo a Malvinas, el objetivo a alcanzar estaba escrito en esta primera histórica orden:

ORDEN FRAGMENTARIA Nº 1105

FECHA: 01-may-82

INDICATIVO: TORNO

IFF: 5515

OM: AON (ataque objetivos navales)

PUNTO INICIAL: 16:35 hs. - Entrada por el Norte, rasante
sobre el mar bordeando la costa - 4 buques
vienen por el Norte a 17 Km de Puerto
Argentino.

En ese momento no nos dábamos cuenta pero estaban corriendo los primeros minutos de lo que pasaría a la historia como uno de los hitos mas importantes de la Fuerza Aérea Argentina y nosotros éramos los que la estábamos protagonizando.

ESTE CAPITULO HA SIDO REDUCIDO INTENCIONALMENTE

CAPITULO V

LA BATALLA CONTINUA

El día 2 de mayo todo era euforia, nos habíamos enterado de las acciones realizadas por las otras unidades de combate y estábamos mas que orgullosos por el desempeño de nuestros pilotos y por el funcionamiento de los aviones y sus sistemas que fueron óptimos.

Nos enteramos también que el 1º de mayo, los Mirages III EA, habían entablado el primer combate aéreo en la historia de la Fuerza Aérea, en el intervinieron el Capitán GUSTAVO A. GARCIA CUERVA y el 1º Teniente PERONA, lamentablemente el avión del 1º Teniente es derribado, pero felizmente este puede eyectarse, en tanto que el Capitán GARCIA CUERVA, que durante el combate había consumido mas combustible que el esperado y ya no le alcanzaba para regresar al continente, decidió intentar el aterrizaje en el aeródromo de Puerto Argentino, para tratar de salvar el avión, pero llegando a la cabecera de pista, fue derribado por nuestra propia Artillería Antiaérea, ya que el sistema de tiro de esta es automático, ni bien entra un avión en zona de adquisición del blanco comienza a disparar.

Realmente sentí mucho esta pérdida, ya que era muy buen camarada y yo lo apreciaba mucho, porque cuando fui destinado a la VIII Brigada Aérea siendo Teniente recién ascendido, me brindo desinteresadamente su amistad, conversábamos a menudo y fue él quien en una oportunidad me invitó a hacer mi primer vuelo en Mirage.

Desde estas líneas le brindo mi humilde y sincero homenaje a un héroe.

El día transcurrió sin mayores novedades, por la tarde arribaron desde Tandil el Vicecomodoro LUIS D. VILLAR en el C-401 y el Teniente CASTILLO con el C-420, este último luego del repliegue por el probable bombardeo del día 29 de abril había permanecido en la VI Brigada Aérea, nos alegramos de tener de vuelta a este alegre y chistoso camarada y a un hombre de los quilates del Vicecomodoro con una gran experiencia en vuelo con aviones Mirage.

Era difícil acostumbrarse a la idea que estábamos en guerra, pero así era y comenzamos a poner en práctica todo aquello que durante mucho tiempo habíamos estado aprendiendo, esto que estaba ocurriendo era la razón de ser de la profesión que habíamos elegido, una durísima prueba en la que cada uno de nosotros debía poner todo de sí para poder dejar bien alto el prestigio de la Fuerza Aérea y de la Nación.

ESTE CAPITULO HA SIDO REDUCIDO INTENCIONALMENTE

CAPITULO VI

EL MEDIO AMBIENTE, EL PERSONAL

Con la llegada del Mayor RODEYRO me dediqué mas a estar en a primera línea y con los pilotos, ya que él se ocupaba de la logística y las relaciones con el Jefe de Base.

A esta altura de los acontecimientos estábamos mas organizados y teníamos en cada cabecera de pista una carpa para 4 ó 6 personas en las cuales se refugiaban los mecánicos y armeros de alerta, su interior parecía la carpa de un gitano por la variedad de cosas que había en ella, estaba dividida por un paño de carpa o frazada para que uno o dos pudieran dormir mientras el resto jugaba a las cartas o leía algo, la calefacción estaba dada por unas estufas a kerosén que luego de mucho esfuerzo y requerimientos reiterados pudimos comprar en la ciudad.

En la carpa de la cabecera 25, flameaba ruidosamente una bandera Argentina que los mecánicos habían conseguido en la ciudad, y que el Cabo Principal ALBERTO MONTENEGRO, se había encargado de colocar tomándola de uno de los parantes, además habían colocado un bloque de telgopor de los envases de las colas de bomba, en el cual se leía "LOS GANSOS SALVAJES DE CABECERA 25 - VIVA EL GRILLO", lo de Grillo yo pensaba que era en alusión al Cabo Principal MIGUEL CUENCA que tenía ese apodo, encargado de los electricistas y uno de los mejores hombres, por su subordinación y capacidad, pero en realidad "El Grillo" era una especie de "cabaret" de la ciudad.

ESTE CAPITULO HA SIDO REDUCIDO INTENCIONALMENTE

CAPITULO VII

LA BATALLA EN SU APOGEO

21 de Mayo de 1982, una fecha difícil de olvidar, así como fue el día mas nefasto de la flota inglesa, creo que fue el momento clave para las fuerzas argentinas de obtener un resonante triunfo, ya que el enemigo se encontraba desmoralizado y con importantes bajas en sus filas.

Ese amanecer había sido muy frío y neblinoso, todo hacía suponer que el tiempo iría empeorando, como todos los días nos dirigimos con el Mayor a la Base, él se quedó coordinando la preparación de las misiones del día y yo me fui a controlar los trabajos que se estaban realizando en las cabeceras y plataforma.

Cargamos los aviones con 2 bombas BRP de 250 Kg. con cola frenada en las estaciones 3 y 5, chasis cañón completo con 250 cartuchos de munición trazante y perforante explosiva y 3 tanques de 1300 litros en las estaciones 2, 4 y 6.

La cabecera 07, estaba al mando del S.A. PIZARRO, sus hombres dejaron listos los aviones a las 06:30, la cabecera 25, tenía por Jefe al S.M. ALVAREZ, el cual a la misma hora me paso los aviones listos para el despegue, como así también los aviones que estaban en plataforma.

Ahora solo restaba esperar la orden de despegue, me dirigí a la sala de pilotos a pasar las novedades y ver si había algún cambio, los pilotos aún no habían llegado, así que me fui a conversar con el Mayor, estábamos seguros que hoy habría salidas de combate por las conversaciones mantenidas en operaciones, donde se hablaba de los desplazamientos de la flota inglesa y todo hacía suponer que hoy se lanzaría un gran ataque.

A las 07:00 aproximadamente llegaron los pilotos e inmediatamente se colocaron los trajes antiexposición que, junto con el asiento eyectable eran su seguro de vida en caso de ser derribados.

Como siempre estuve charlando un rato con "TOE" ROMAN, con el Capitán DONADILLE, con su traje antiexposición color naranja, de diferente modelo al que usaban el resto de los aviadores que era color verde oliva.

ESTE CAPITULO HA SIDO REDUCIDO INTENCIONALMENTE

CAPITULO VIII

LA BATALLA CONTINUA II

Madrugada del 22 de mayo.

No se que hora es, pero me despierto sobresaltado por un ruido poco común, y cuando alcanzo a darme cuenta que es el tableteo de ametralladoras, no dudo un instante, me levanto, me coloco en segundos el buzo de vuelo y salgo con la pistola cargada a ver que sucede, los mecánicos están con su armamento listo, pregunto a los que están de guardia que pasa?... y no saben, solo que escucharon disparos; a partir de este momento nos quedamos varias horas despiertos sin que nada vuelva a ocurrir.

Fantasmas de una guerra!!.

Para esta fecha estábamos sin suficiente cantidad de tanques auxiliares, disponíamos de 3 tanques para 4 aviones.

La situación de los aviones luego del combate del día anterior era la siguiente:

C-412 = Parabrisas fuera de servicio

C-415 = Parabrisas fuera de servicio

C-432 = Reparación de turborreactor

En cabecera 07:

C-420 = En servicio (SOP)

C-421 = En servicio (SOP)

C-434 = En servicio (SOP)

En plataforma:

C-419 = En servicio (SOP), en tránsito a Río Grande

Los aviones que tienen el parabrisas roto, debido, como vimos a impactos que recibieron el día anterior, son preparados para que vuelvan a nuestra Base permanente de Tandil para ser reparados, ya que dada la magnitud de la tarea a realizar no era posible hacerlo con las herramientas y medios disponibles en la Base alternativa de San Julián, es por ello que allá en Tandil nuestros camaradas de retaguardia los cambiaban y dejaban el avión en condiciones de volver al combate.

A media mañana estos dos aviones decolaron hacia dicha Base.

Desde la semana anterior venimos experimentando con "chaff", esto consiste en finas tiras de papel estañado cortados de una longitud específica de acuerdo a la longitud de onda de la transmisión de los radares de los buques o misiles y que lanzándolos del avión en el momento justo, por ejemplo cuando se le ha disparado un misil guiado por radar, las mismas intentarían engañarlo o para decir mejor, captar su señal y desviar su curso.

A falta de contenedores adecuados para colocarlo y lanzarlo en el momento oportuno durante el combate, con el Vicecomodoro VILLAR, decidimos colocarlo en los alojamientos de los aero-frenos, para ello, con el avión estacionado en la plataforma abrimos manualmente los mismos y en el hueco del ala colocamos paquetes de "chaff".

Una fría tarde estábamos con el Vicecomodoro en esta tarea y cuando voy a colocar un paquete del famoso chaff en el ala, el freno se cierra de golpe y no alcanzo a sacar la mano por lo que me quedan los dedos atrapados... Lo que había ocurrido era que el Vicecomodoro, había abierto el aero-freno de su lado pensando que yo había terminado de cargar el mío y como el sistema trabaja en circuito cerrado, al abrirlo de un lado la presión se transmite al otro, cerrándolo. El resultado de esto fue que terminé en la enfermería de la Base con los cinco dedos lastimados y vendados.

La dotación de aviones vuelve a aumentar, ya que se ordena que el C-419 permanezca en San Julián, lo mismo que el 1º Teniente MUSSO.

ESTE CAPITULO HA SIDO REDUCIDO INTENCIONALMENTE

CAPITULO IX

LA BATALLA CONTINUA III

Debido a los problemas que había con las bombas, que muchas veces no explotaban por que el blindaje de los buques era muy débil y la bomba al impactar no llegaba a armar el tren de fuego por la falta de desaceleración, se realizaron pruebas con distintos tipos de espoletas y aún en algunos casos se llegó a colocar mas de una espoleta por bomba, las que usamos en el escuadrón fueron:

KAPPA III : se utilizó en la bomba Alavese BRP de 250 Kg y con cola frenada, tiempo de armado 3 segundos +- 10.

ESTE CAPITULO HA SIDO REDUCIDO INTENCIONALMENTE

CAPITULO X

LOS ULTIMOS DIAS

El 30 de mayo, vuelve a ser otro día de espera, aunque tenemos bastante trabajo preparando los aviones y sus configuraciones.

Por otro lado, llevamos al C-401 hacia los Bunkers, para repararle el motor y tenemos problemas de freno en el C-411, que están reparando en la plataforma con un frío espantoso, aunque el día no pintaba tan feo. Hay un hecho ocurrido durante esta guerra que, aunque no es parte de la historia de nuestro escuadrón, quiero al menos mencionarlo y es la misión de ataque al portaaviones INVINCIBLE, ya que en ella intervino personal de A4-C que se encontraba en la misma unidad y con el cual compartíamos diariamente las alegrías y sinsabores de nuestra lucha.

El día anterior, el 1º Teniente JOSE DANIEL VAZQUEZ, el 1º Teniente OMAR JESUS CASTILLO, el 1º Teniente URETA, y el Alférez ISAAC, se habían trasladado a Río Grande para una misión de la cual nadie sabía a ciencia cierta de que se trataba.

Este día, luego nos enteraríamos, estaban volando rumbo a la historia, ya que se cubrirían de gloria con el ataque, junto con los aviones Super Etendard de la Armada Argentina, al porta-aviones INVINCIBLE. Este fue seriamente dañado por el impacto de un misil Exocet disparado por los aviones navales y por las bombas lanzadas por los A4-C. Lamentablemente en esta patriada caerían para siempre el 1º Teniente VAZQUEZ y el 1º Teniente CASTILLO.

Por la tarde, llegó en un avión de transporte el Mayor PUGA, que fuera derribado el 24 de mayo, realmente me dió una gran alegría ya que lo conocía desde nuestros comienzos como Escuadrón Dagger en el año 1978 y me había apenado sobre manera su desaparición.

Cuando tuvimos oportunidad de conversar, luego de los saludos y abrazos de rigor, con alguna que otra lágrima de alegría, me comentó que cuando se encontraba en las Islas, pudo comprobar lo que yo le había comentado respecto a los Kelpers y las comunicaciones con la flota inglesa, respecto que estos podían mantenerlas de diferentes formas y apelando a su ingenio.

En un Lear Jet procedente de Comodoro Rivadavia llegó el Brigadier CRESPO para informarnos de la situación y del ataque al Invencible.

ESTE CAPITULO HA SIDO REDUCIDO INTENCIONALMENTE

EPILOGO

EL REDESPLIEGUE A LA BASE AEREA MILITAR RIO GALLEGOS

El día 8 de junio, el Escuadrón realizó una misión de diversión para permitir que otros aviones de la Fuerza Aérea ataquen la flota en Fitz Roy.

Los aviones irían hacia la zona de combate para que los radares ingleses los detecten y las PAC (Patrullas Aéreas de Combate) salgan a buscarlos, permitiendo así que otras escuadrillas ataquen los buques, mientras los Harriers estuvieran ocupados en perseguir a los Dagger del II Escuadrón.

Intervienen en esta misión de diversión:

C-411 con Vicecomodoro	VILLAR
C-412 con Teniente	VALENTE
C-416 con Capitán	MAFFEIS
C-420 con 1º Teniente	MUSSO
C-421 con 1º Teniente	AGUIRRE
C-432 con 1º Teniente	CALLEJO

Gracias a los realizado por estos hombres, los A4-B y los Dagger del I Escuadrón pudieron atacar a parte de la flota que se encontraba en Bahía Agradable, con resultados mas que positivos para las alas argentinas y que fuera llamado "El día mas negro de la Flota Inglesa".
El resultado de esta acción fue el siguiente:

ESTE CAPITULO HA SIDO REDUCIDO INTENCIONALMENTE

EPILOGO II

21 de mayo de 1992, pasaron ya diez años de la batalla por nuestras Islas Malvinas. En un vuelo especial con un Boeing 707 de la Fuerza Aérea, que partió de la I Brigada Aérea, nos dirigimos hacia el sur, a través de la ventanilla puedo ver la costa patagónica, marrón, sin vegetación y un mar azul, miro a mi alrededor y veo a los mismos hombres, oficiales, suboficiales y civiles que participaron de esa batalla y no puedo dejar de emocionarme, son ellos, con el cabello en algunos casos mas blanco, con algunas arrugas mas en sus rostros, han pasado diez años, pero su espíritu sigue igual, son ellos los integrantes del II ESCUADRON AERÓMOVIL DAGGER, hace una hora y media decolamos de la VI Brigada Aérea en Tandil... igual que hace 10 años, pero esta vez para cumplir una misión diferente, es el REENCUENTRO. El reencuentro con nosotros y con la población de la Ciudad de PUERTO SAN JULIAN, que con gran cariño esta aguardando nuestra llegada, ellos también sufrieron la angustia de las esperas luego de una salida para el combate y respiraban con alivio y alegría al ver regresar nuestros aviones sanos y salvos, también lloraron nuestros muertos.

ESTE CAPITULO HA SIDO REDUCIDO INTENCIONALMENTE

LISTA DE AVIADORES QUE INTEGRARON EL II ESCUADRON AERÓMOVIL DAGGER DURANTE LA BATALLA AEREA POR LAS ISLAS MALVINAS

1. Vcom. LUIS D. VILLAR
2. Mayor JUAN CARLOS SAPOLSKY
3. Mayor GUSTAVO ALBERTO PIUMA
4. Mayor LUIS ALBERTO PUGA
5. Capitán GUILLERMO DONADILLE
6. Capitán CARLOS ALBERTO MAFFEIS
7. Capitán RAUL ANGEL DIAZ
8. Capitán JORGE CARLOS DELLEPIANE
9. Capitán RUBEN NORBERTO DIMEGLIO
10. Capitán LUIS AUGUSTO DEMIERRE
11. 1° Ten. JORGE DANIEL SENN
12. 1° Ten. CARLOS MUSSO
13. 1° Ten. CESAR ROMAN
14. 1° Ten. MARIO MIGUEL CALLEJO
15. Teniente GUSTAVO ENRIQUE AGUIRRE FAGET
16. Teniente DANIEL OSCAR VALENTE
17. Teniente CARLOS CASTILLO († 24-May-82)

LISTA DEL PERSONAL TECNICO QUE INTEGRO EL II ESCUADRON AERÓMOVIL DAGGER DURANTE LA BATALLA AEREA POR LAS ISLAS MALVINAS (*)

- | | |
|-------------------------------------|---------------------------|
| 1. Mayor JOSE ALFONSO RODEYRO | 51. Cabo CARLOS GODOY |
| 2. 1° Ten. GUILLERMO SABINO POSADAS | 52. Cabo CARLOS DUARTE |
| 3. 1° Ten. MIGUEL ROCHA | 53. Cabo GUIDO MALTINTI |
| 4. S.M. DANIEL ALVAREZ | 54. Cabo LUIS BARRERA |
| 5. S.M. ELVIO MARTINO | 55. Cabo SERGIO FERNANDEZ |
| 6. S.P.(R) EDUARDO LLANOS | 56. Cabo EDUARDO SAURA |
| 7. S.A. EDUARDO POZZI | 58. Cabo JOSE BALQUINTA |
| 8. S.A. UBALDO QUIROGA | 59. Cabo FRANCISCO CRUZ |
| 9. S.Aux. HUGO PIZARRO | 60. Cabo HORACIO BERGERO |
| 10. C.P. OSCAR LAVALLEN | 61. Cabo DANIEL ABASCAL |
| 11. C.P. MARIO BONO | 62. Cabo RUBEN RODRIGU |

- | | | | |
|----------|--------------------|-------------|---------------------|
| 12. C.P. | HUGO POSADAS | 63. Cabo | JOSE ZELAYA |
| 13. C.P. | JUAN GALLI | 64. Cabo | MARIO BERTELLO |
| 14. C.P. | HECTOR DIAZ | 65. Cabo | MARIO BENTANCOUR |
| 15. C.P. | MIGUEL CUENCA | 66. Cabo | ALBERTO CORRADO |
| 16. C.P. | JORGE PRIGIONE | 67. Cabo | NELSON SILVA |
| 17. C.P. | ALBERTO MONTENEGRO | 68. Cabo | FABIAN RODRIGUEZ |
| 18. C.P. | RICARDO OLIVA | 69. Cabo | RAUL GUZMAN |
| 19. C.P. | ROBERTO GONZALEZ | 70. Cabo | RUBEN OLAH |
| 20. C.1° | GUSTAVO SANCHEZ | 71. Cabo | MARIO DEZA |
| 21. C.1° | VICTOR ARIAS | 72. Cabo | ROBERTO FERNANDEZ |
| 22. C.1° | JOSE TORRES | 73. Tec I | RUBEN HERNANDEZ |
| 23. C.1° | DANIEL PERALTA | 74. Tec I | GUILLERMO SALITURI |
| 24. C.1° | PEDRO DEFELIPPE | 75. Tec I | MIGUEL PAREDES |
| 25. C.1° | HECTOR FERNANDEZ | 76. Tec I | ALBERTO FONTANINI |
| 26. C.1° | WALTER MUÑOZ | 77. Tec I | MARIO ALBA |
| 27. C.1° | SERGIO CARRANZA | 78. Tec I | GERMAN CARMONA |
| 28. C.1° | JOSE FEREZIN | 79. Tec I | RUBEN M. FERNANDEZ |
| 29. C.1° | MIGUEL PALETTA | 80. Tec I | PEDRO BALSAMO |
| 30. C.1° | JAVIER LOPEZ | 81. Tec I | JUAN HERNANDEZ |
| 31. C.1° | SERGIO ROMERO | 82. Tec II | JOSE PALAORO |
| 32. C.1° | MARCELO GUTIERREZ | 83. Tec II | HECTOR SANCHEZ |
| 33. Cabo | MIGUEL BISTOCO | 84. Tec II | GINES GARCIA |
| 34. Cabo | JORGE VALENZUELA | 85. Tec II | CLAUDIO MONACO |
| 35. Cabo | RICARDO REVELLI | 86. Tec II | RAUL DICOSIMO |
| 36. Cabo | MIGUEL NIEVAS | 87. Pro II | JOSE LUIS MARTINEZ |
| 37. Cabo | OSCAR ALBORNOZ | 88. Pro II | FRANCISCO JORGE |
| 38. Cabo | LUIS PAREDES | 89. Pro II | RUBEN PALMA |
| 39. Cabo | JORGE BARCO | 90. Pro II | ENRIQUE HERNANDEZ |
| 40. Cabo | JORGE CALLEJOS | 91. Pro II | CARLOS PINCHENTTI |
| 41. Cabo | GERARDO ALVAREZ | 92. Pro II | VICTOR ARRIZABALAGA |
| 42. Cabo | RUBEN VALLEJOS | 93. Pro II | TOMAS LANDIVAR |
| 43. Cabo | NORMAN RONCO | 94. Pro II | NESTOR PICART |
| 44. Cabo | PABLO CANOVA | 95. Pro II | JORGE MONTOYA |
| 45. Cabo | MARIO CARRIZO | 96. Pro II | TADEO CZAFKA |
| 46. Cabo | MARCELO PERALTA | 97. Pro II | RAUL LAMARQUE |
| 47. Cabo | ANTONIO V. DIAZ | 98. Pro II | ALBERTO EMER |
| 48. Cabo | VICTOR HEREDIA | 99. Pro II | JORGE MARINO |
| 49. Cabo | HUMBERTO SCHIAVONE | 100. Pro II | DANIEL GARRIZ |
| 50. Cabo | JUAN CATANEO | | |

(*) El personal Técnico fue rotando, teniendo en algunos momentos hasta alrededor de 60 hombres.