

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

Copyright © 2008 JOSÉ LUIS MARTÍNEZ EYHERAMENDY

Es el relato titulado *Mis Vivencias en la Guerra de Malvinas*, escrito por José Luis Martínez Eyheramendy, quien se desempeñó como Técnico 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.



"MIS VIVENCIAS EN LA GUERRA DE MALVINAS" como integrante del II Escuadrón Aeromóvil Dagger MV "LA MARINETE"

"SABER PORQUE VIVIR - SABER PORQUE MORIR"

PROLOGO

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 mas en nuestra historia como País, puede llamarse como quiera llamarse, conflicto bélico, una contienda armada y/o guerra, donde 635 Argentinos, en la cual dieron "SU VIDA" el bien mas preciado de cualquier ser humano, por defender a nuestra la PATRIA, entre los cuales 5 pilotos de nuestra Unidad.

Nuestro Escuadrón II Dagger, durante la contienda, perdió 6 aeronaves, de los cuales 5 pilotos pudieron eyectarse y ser recuperados, siendo nuestro MARTIR, el Ten D. Carlos Castillo (24-05).

En el otro Escuadrón I Dagger, desplegado fueron destruidos 5 aviones, pudiéndose recuperar dos pilotos con vida, siendo sus MARTIRES, los 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).

Los integrantes que formamos el grupo mantenimiento fuimos los últimos que tuvimos contacto con ellos. Ya que existe unión entre 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 ansiosos que los mismos regresaran de las misiones, con mucha ansiedad y nerviosismo muy particular, imposible de expresar con palabras, transcurrido el tiempo máximo de incursión y no arribar los mismos, nos embargaba la tristeza y desazón puestos que temíamos lo peor.

En nuestra mente se nos reproducía la imagen de la despedida y liberación a la contienda y su saludo con el pulgar en alto a través de la cúpula del avión.

Solo pueden entenderlo dicho sentimiento aquellos que estuvimos allí y nos toco vivirlos.

Me costo mucho tomar la decisión de publicar en Internet estas memorias tan personalizadas, pero

transcurrido mas de 25 años, creo que las mismas son un pequeño aporte para las generaciones posteriores que les interese conocer como fueron y como se vivieron esos acontecimientos, en un relato simple, humano, pero es lo que me toco vivir.

JOSE LUIS MARTINEZ EYHERAMENDY

joseluis/dagger1959

A modo de introducción se detallan brevemente algunos Antecedentes Históricos y Jurídicos sobre MALVINAS (Extraídos de la pag.ejercito.mil.ar)

Las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur son Argentinas.

"Son argentinas" por las siguientes razones:

-Geográficas: por su proximidad al continente y porque la composición geológica hace de su suelo gredoso una prolongación de la meseta patagónica.

-Históricas: pues el descubrimiento ofrece vertientes desde Américo Vespucio hasta Magallanes y otros navegantes españoles.

-Jurídicas: por adjudicación papal a España, admitida por las potencias de la cristiandad y por la breve colonización francesa, cuyo desalojo por España se realizó en la plena comprensión del derecho.

-Administrativas: porque España estableció una pequeña y próspera colonia y porque sus derechos, tras la Revolución de Mayo de 1810, fueron transmitidos a su sucesora, la República Argentina.

El 3 de enero de 1833, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte consumó la ocupación de las islas, en una clara violación del derecho internacional. Desde entonces, la Argentina busca el ejercicio efectivo de su soberanía.

El descubrimiento de las islas se adjudicó a diferentes personas. Entre otros, cabe mencionar a Américo Vespucio (1501), a Esteban Gómez, quien en 1520 formó parte de la expedición de Magallanes con el mando de la nave "San Antonio", y a los tripulantes de una nave de la armada del obispo de Plasencia, a quienes se atribuye la autoría del más antiguo asiento malvinense del que se tenga noticia. Según se sabe, el 4 de febrero de 1540, hallándose estos tripulantes en la boca del Estrecho de Magallanes, vieron "unas ocho o nueve islas" delante de la tierra, que creyeron firmes; luego abordaron un lugar que llamaron puerto de las Zorras, en la Gran Malvina, donde habrían invernado.

La cartografía y las crónicas de viajes del siglo XVI registraron la existencia de las islas con diversos nombres: de los Patos, Sansón, San Antón o Ascensión. Entre los navegantes que dieron noticias de ellas figura el capitán holandés Sebald de Weert, quien el 24 de enero de 1600 las avistó situándolas a 50° 40' latitud sur. Luego, difundió su carta geográfica en Europa, por la cual al archipiélago noroccidental se lo denominó "Sebaldinas". El nombre "Malvinas" es la derivación fonética española del francés "Malouines" con que las llamaron por ser el puerto de Saint Maló el lugar del que zarparon los primeros navegantes franceses que las visitaron.

Gran Bretaña atribuye al Capitán John Strong el supuesto descubrimiento y desembarco; el 6 de febrero de 1690, éste habría navegado el canal que separa las dos islas mayores, al que denominó "Falkland Sound" en honor al vizconde, entonces jefe del Almirantazgo. Tal nombre se extendió primero a la isla occidental y luego a todo el archipiélago.

La jurisdicción y soberanía de España sobre las islas provenían de un título pontificio, anterior y superior al descubrimiento. En 1493, el papa Alejandro VI, a través de las Bulas Pontificias, asignó a España, a sus herederos y sucesores, todas las islas y tierra firme descubiertas o por descubrir hacia el oeste de una línea ubicada a 100 leguas al oeste de las islas de las Azores o de Cabo Verde, límite que fue ampliado en junio de 1494, cuando se firmó el Tratado de Tordesillas entre los reyes de España y Portugal.

Con el propósito de proteger la integridad territorial del imperio, mantener el statu quo colonial y sostener la vigencia del principio de exclusividad en la navegación y el comercio, España celebró sucesivos tratados con las potencias, en los que éstas ratificaron el compromiso de no intervenir en el Atlántico Sur, región donde Inglaterra, especialmente, pretendía establecer una escala antes de traspasar el temido Cabo de Hornos.

La primera colonización del archipiélago malvinense la realizó Francia. En 1763, ante la pérdida de una

gran parte de sus posesiones frente a Inglaterra, el marino y militar Luis Antonio de Bougainville propuso a su gobierno una indemnización mediante el descubrimiento de las tierras australes y de las islas que se hallaren sobre la ruta.

La expedición, formada con los navíos "El Águila" (20 cañones) y "La Esfinge" (12 cañones), zarpó del puerto de Saint Maló en septiembre y tras una breve recalada en Montevideo, el 3 de febrero de 1764, los marinos franceses divisaron una gran bahía en la Malvina oriental.

El 17 de marzo, Bougainville emplazó la colonia en Puerto Luis, una legua al fondo de la bahía, en la costa del norte.

Inicialmente, el establecimiento contó con veintinueve pobladores, cinco mujeres y tres niños. Se construyeron casas, un gran almacén y el fuerte San Luis, que poseía doce cañones puestos en batería. En el centro, contaba con un obelisco de veinte pies de altura, con la efigie del Rey decorando uno de sus lados. Bajo sus cimientos, se enterraron algunas monedas y una medalla, la que tenía grabada, en una de sus caras, la fecha de la empresa y, en la otra, el rostro del Rey con la leyenda "Tibi serviat ultima Thule". El 5 de abril, Bougainville, en nombre del rey de Francia, tomó posesión de todas las islas.

España conoció la existencia de la próspera colonia y exigió a Francia el cumplimiento del Pacto de Familia firmado entre los Borbones en 1761. El rey de España convino en indemnizar a Bougainville por los gastos que le había ocasionado la fundación de la colonia.

El 1 de abril de 1767, Puerto Luis fue reintegrado a España. Ese día, los españoles enarbolaron su bandera y, desde tierra y desde los navíos, saludaron con veintinueve cañonazos la salida y la puesta del sol. Algunas familias francesas optaron por quedarse y el resto, incluida la plana mayor, se embarcó en las fragatas españolas hacia Montevideo.

El 2 de abril, el Capitán de Navío Felipe Ruiz Puente se convirtió en el primer gobernador español de Malvinas pues, con anterioridad, el 2 de octubre de 1766, Carlos III había creado la Gobernación de las Islas Malvinas, bajo dependencia del gobernador de Buenos Aires.

Gran Bretaña renovó su interés en las islas a partir de 1765, cuando una expedición al mando del Comodoro John Byron -que arribó al Atlántico Sur con la misión de reconocer lugares convenientes para establecer una o varias colonias- exploró las costas de la Malvina occidental y se asentó en un lugar que el jefe inglés bautizó "Puerto Egmont" en honor al entonces primer lord del Almirantazgo. En nombre de su rey, tomó posesión de este punto e islas vecinas; luego, siguió viaje rumbo al Estrecho de Magallanes.

El 8 de febrero de 1766, otra expedición, a las órdenes del Capitán John Mc Bride, arribó a Puerto Egmont, donde estableció un torreón de defensa.

Mc Bride tenía instrucciones de "evitar cuidadosamente toda medida de hostilidad o violencia en el caso de encontrar pobladores de otras nacionalidades". El 6 de diciembre, los ingleses descubrieron Puerto Luis e intimaron a su jefe la entrega del establecimiento. Ante la negativa de éste, se alejaron de inmediato.

Carlos III, por real orden del 25 de febrero de 1768, ordenó al gobernador de Buenos Aires, Francisco de Paula Bucarelli, que efectuara el desalojo de los ingleses de Puerto Egmont.

Bucarelli confió esa tarea al mayor general de la Armada Real, Capitán de Navío Juan Ignacio de Madariaga. De Montevideo partieron las fragatas "Santa Rosa", "Industria", "Santa Bárbara" y "Santa Catalina" y el chambequín "Andaluz", en los que iban embarcados 1.500 hombres, entre granaderos, fusileros y artilleros. El 4 de junio de 1770, la flota fondeó en la bahía de Puerto Egmont y Madariaga conminó al jefe de la guarnición a abandonar la plaza.

Sin mayor resistencia, la guarnición inglesa se rindió el 10 de junio y la estratégica base quedó a cargo de un destacamento español.

Gran Bretaña exigió a España una reparación por el ultraje inferido a su dignidad atacada -según su gobierno- en una situación de paz. El arreglo de devolución, que estuvo precedido por tensas tratativas en las que Francia intervino como mediadora, se concertó en Londres, el 22 de enero de 1771. Allí se procedió a la firma de la "Declaración de Masserano", por la cual el rey español se comprometía a restituir a su par inglés la posesión del puerto y fuerte Egmont, pero con la reserva de soberanía española, que fue aceptada plenamente por aquel país. Al volver la situación al estado anterior al 10 de junio de 1770, quedó en evidencia la precariedad de la ocupación inglesa.

Por convenio privado, la Corte de España impuso que la retirada inglesa de las islas se efectuara tan pronto como fuese conveniente, una vez restituido el asentamiento. Puerto Egmont fue devuelto a los ingleses en septiembre de 1771.

En mayo de 1774, se produjo la evacuación, voluntaria y silenciosamente. Los ingleses dejaron una placa de plomo -la placa del Teniente Clayton- con la leyenda "Las islas Falkland son del derecho y propiedad exclusivos del rey Jorge III", símbolo que fue retirado por las fuerzas españolas y luego llevado a Buenos Aires.

España, entonces, ocupó todo el archipiélago como única soberana y, desde el 2 de abril de 1767 hasta 1811, ejerció indiscutiblemente su soberanía sobre él a través de una veintena de gobernadores.

En 1811, España fue desplazada por el gobierno que surgió de la Revolución de Mayo. El 13 de febrero, por orden del gobernador de Montevideo, Gaspar de Vigodet, las fuerzas apostadas en Puerto Soledad, al mando del gobernador Pablo Guillén Martínez, fueron trasladadas a esa ciudad.

Con el proceso de independencia, las nuevas repúblicas, constituidas a partir de la transformación política del antiguo imperio español, poseyeron el derecho a tener por límites los de las primitivas unidades administrativas. Las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur formaron parte de las Provincias Unidas del Río de la Plata, hoy República Argentina.

Desde el 6 de noviembre de 1820 hasta el 3 de enero de 1833, momento de la usurpación inglesa, la Argentina tomó posesión, mantuvo y reafirmó su soberanía en el archipiélago en distintas ocasiones.

El 6 de noviembre de 1820, siguiendo instrucciones del gobernador de Buenos Aires, Martín Rodríguez, el Capitán David Jewett, comandante de la nave "Heroína", en una ceremonia de carácter formal, ratificó los propios derechos e izó la bandera nacional en Puerto Soledad, saludándola con veintiún cañonazos.

Luego, distribuyó una carta circular entre los capitanes de los casi cincuenta buques anclados en las caletas próximas, en la que les participó la toma de posesión en nombre del Gobierno de las Provincias Unidas en Sud América. Este documento tuvo difusión en la prensa europea.

En agosto de 1823, el gobierno concedió a Jorge Pacheco el usufructo del ganado lanar salvaje que poblaba las Malvinas, pero éste, desalentado por el mal comienzo de la explotación, vendió los derechos a Luis Vernet, quien llegó en 1826 para establecerse en Puerto Soledad con su esposa, María Sáenz.

El 10 de junio de 1829, el gobernador delegado, Martín Rodríguez, instituyó la Comandancia Política y Militar de las Islas Malvinas, con sede en la isla Soledad, cuya área cubría hasta el Cabo de Hornos, en el Atlántico. Luis Vernet ejerció el cargo de gobernador desde el 29 de agosto de ese año y tuvo la tarea de aplicar los reglamentos sobre pesca de anfibios, cuya caza indiscriminada por parte de los loberos y balleneros extranjeros constituía un grave problema.

El pago por derecho de anclaje fue sistemáticamente eludido por los balleneros. En agosto de 1831, debido a un incidente con tres pesqueros norteamericanos, Vernet se retiró a Buenos Aires, donde arribó con la goleta "Harriet", cuyo cargamento había incautado con el fin de someter el caso al fallo del Tribunal de Presas.

El cónsul norteamericano en Buenos Aires desconoció el derecho argentino a reglamentar la pesca en las Malvinas. A fines de ese año, personal de la corbeta de guerra "Lexington", de la Armada de los Estados Unidos, incursionó en Puerto Soledad, al mando del Capitán Silas Duncan, y cometió hechos gravísimos: saquearon los bienes y las propiedades, destruyeron las instalaciones de artillería y tomaron prisioneros a los principales pobladores, a quienes condujeron a Montevideo.

La acción de Duncan causó conmoción en Buenos Aires. En junio de 1832, el nuevo encargado de negocios norteamericano, Francis Baylies, siguiendo instrucciones de su gobierno, exigió la desautorización de Vernet, la devolución de los bienes incautados por él y el pago de una indemnización; también puso en duda los títulos de soberanía argentina. El gobernador Juan Manuel de Rosas lo declaró "persona no grata" y le dio sus pasaportes.

La Argentina inició ante el gobierno norteamericano el reclamo por las pérdidas sufridas. En 1838, Carlos de Alvear presentó la primera queja en Washington, pues nuestra representación diplomática en ese país sólo fue cubierta a partir de ese año. Recién el 4 de diciembre de 1841, aquel gobierno consideró que no debía dar una respuesta porque el derecho argentino a la jurisdicción sobre las islas era disputado por otra potencia y una respuesta en esas circunstancias hubiera implicado un desvío de la que hasta entonces había sido su política cardinal.

A fines de 1885, el ministro Vicente G. Quesada renovó el desacuerdo argentino ante el secretario de Estado Tomás F. Bayard, quien reafirmó la posición de su gobierno sobre el asunto, la que sólo cambiaría en caso de que Gran Bretaña reconociera la soberanía argentina sobre las Malvinas.

El 18 de marzo de 1886, en comunicación al gobierno argentino, Bayard consideró inaplicable la llamada "doctrina de Monroe" al caso Malvinas. Hasta la fecha, el gobierno estadounidense no ha dado las satisfacciones debidas por este vandálico proceder.

USURPACIÓN INGLESA

El gobierno inglés tenía noticias sobre el estado y población de las islas Malvinas, datos aportadas por el Capitán Fitz Roy luego de su periplo al sur, en 1829. Gran Bretaña emprendió, nuevamente, la posesión de las islas como una escala para descanso y abastecimiento en la ruta de navegación hacia Australia y Tasmania por el Cabo de Hornos o el Estrecho de Magallanes.

Prologada por el atentado de la "Lexington", la invasión inglesa quedó a cargo del Capitán John James Onslow.

El 2 de enero de 1833, al mando de la fragata "Clío", se lanzó al ataque de Puerto Soledad. Penetró en la bahía, donde se encontraba la goleta argentina "Sarandí", al mando del Teniente Coronel José María

Pinedo, a quien comunicó las órdenes del Almirantazgo, consistentes en tomar pronta posesión de las islas.

Pinedo atinó a dejar sentada una protesta formal, designó un representante y se embarcó en la goleta para regresar con su gente a Buenos Aires, donde fue sumariado por no resistirse a la usurpación. Días después, fondeó en la bahía la goleta "Beagle", cuyo comandante era Fitz Roy.

La nueva situación llevó a la colonización permanente de las islas y al desmembramiento de la unidad territorial argentina. En Puerto Soledad, los ingleses hicieron uso de las instalaciones y de la mano de obra contratada por la empresa Vernet. Con el pretexto de estar bajo dominio británico, el encargado de los almacenes, William Dickson, irlandés, rechazó los vales firmados por el ex gobernador que los peones argentinos recibían como pago de salario. Además, el capataz Juan Simon, francés, junto con Mateo Brisbane, ex mayordomo de Vernet, pretendieron incrementar el trabajo del personal argentino.

Tres gauchos y cinco indios charrúas, conducidos por Antonio Rivero, se sublevaron y, luego de una corta lucha en la que murieron Brisbane, Dickson y Simon, tomaron la casa de la Comandancia el 26 de agosto de 1833. Arriaron la bandera inglesa e izaron el pabellón nacional, el cual, por casi seis meses, ondeó en Puerto Soledad.

En enero de 1834, dos embarcaciones inglesas arribaron al puerto. El Teniente de Marina Henry Smith, nombrado comandante de la isla, izó nuevamente la bandera inglesa e inició la persecución de los sublevados; de a uno, los gauchos cayeron en manos de los invasores. Rivero, solo, sin resistencia, se entregó el 18 de enero.

Los prisioneros fueron remitidos a Gran Bretaña para ser procesados. Luego, el gobierno inglés permitió su regreso, pues consideró que los hechos no habrían ocurrido en territorio de la Corona.

Mientras tanto, los sucesos sobre el desalojo argentino de Malvinas fueron puestos en conocimiento de las autoridades bonaerenses en un detallado informe presentado por Pinedo. El gobierno de Buenos Aires, encabezado por Juan Ramón Balcarce, inició el reclamo por el atropello ante el encargado de negocios británico Philip Gore y, en la Corte de Londres, el 24 de abril, el ministro plenipotenciario, Dr. Manuel Moreno, pidió una explicación oficial por la ocupación de las islas.

El gobierno británico avaló la actuación de Onslow. El 17 de Junio, Moreno presentó una Memoria-Protesta impresa en inglés y francés y, a fines de ese año, difundió un folleto en inglés denominado "Observaciones sobre la ocupación por la fuerza de Malvinas por el Gobierno Británico en 1833", destinado a hacer conocer el problema entre los círculos diplomáticos europeos. Pero, en 1842, Inglaterra dio por terminada la cuestión y estableció en las islas una administración civil con un gobernador.

TRATAMIENTO DE LA CUESTIÓN MALVINAS EN EL SENO DE LAS NACIONES UNIDAS

En 1945, el conflicto entró en una nueva fase, pues la Argentina se amparó en el derecho internacional al litigar en el seno de la Organización de las Naciones Unidas, cuya Carta propugnaba la independencia de los territorios no autónomos, entendiéndose por tales en ese entonces, aquéllos que carecían de gobierno propio.

En 1960, se convocó la XV Asamblea General de las Naciones Unidas, de la que emanó la resolución Nro. 1.514, de fecha 14 de diciembre, denominada "Declaración sobre concesión de la independencia a los países y pueblos coloniales". En uno de sus fundamentos -la conservación de la unidad nacional y de la integración territorial- se encuadró el caso Malvinas.

En 1961, por la resolución Nro. 1.654 (XVI Asamblea), se creó un Comité Especial de Descolonización compuesto por 17 países, número que se amplió, en 1962, a 24.

En 1964, el Comité de los 24 estableció tres subcomités de trabajo, uno de los cuales debió considerar el caso; la Argentina pudo participar en la discusión, otorgándosele voz, aunque no voto.

Las partes definieron el status de las islas Malvinas: la Argentina consideró que las islas fueron ocupadas por la fuerza; Gran Bretaña, potencia administradora, afirmó que las islas eran colonias y las Naciones Unidas, sobre la base de la afirmación británica, determinaron que el territorio (no la población) de las islas debía ser descolonizado, ya que el caso se encuadraba dentro de los artículos 73 y 74 de la Carta y de la resolución Nro. 1.514.

El 18 de septiembre, el Subcomité III aprobó un informe -luego ratificado por el Comité de los 24- que representó para la Argentina un avance significativo: el agregado de la denominación "Malvinas", entre paréntesis, junto a la inglesa de "Islas Falkland", el reconocimiento de la disputa existente entre ambos gobiernos y la referencia en el documento a los "intereses" y no a los "deseos" de los malvinenses. Además, el Comité recomendó a las partes en disputa que entablaran negociaciones.

En 1965, la cuestión no llegó al ámbito de la Asamblea General, pues en lo inmediato se presentaban otros problemas. Pero, en septiembre, la cancillería argentina inició tratativas con el gobierno británico, a efectos de alcanzar una solución pacífica. La respuesta de éste inició dos constantes de su diplomacia: la de excluir la discusión sobre la soberanía, y la de alardear en el desconocimiento de la resolución Nro.

2.065 (XX Asamblea) sobre descolonización, emitida el 16 de diciembre de ese año.

En el lapso de 1966-1969 no hubo avances.

Como derivación de la resolución Nro. 2.065 (XX Asamblea) de las Naciones Unidas, en 1969 los dos países convinieron en realizar conversaciones especiales que dieron por resultado la "Declaración Conjunta de Buenos Aires" del 1 de abril de 1971, la cual afirmó el mutuo compromiso de mejorar las comunicaciones, romper el aislamiento y atender, por parte de la Argentina, a los intereses de la población malvinense (aprovisionamiento, asistencia sanitaria y educación).

A tal efecto, se creó una Comisión Consultiva Especial, con delegados británicos y argentinos, cuyo resultado se concretó en la entrega de un documento a los isleños para pasar al continente y en la exención recíproca de impuestos y privilegios en actividades relacionadas con las comunicaciones. Al Reino Unido le competía establecer el tránsito marítimo regular entre las Malvinas y el continente, en tanto nuestro país lo haría en el modo aéreo.

En 1972, la Argentina construyó, en Puerto Argentino, una pista de aterrizaje con planchas de aluminio para aviones de mediano porte, lo cual permitió realizar viajes frecuentes y regulares por parte de la Empresa LADE (Líneas Aéreas del Estado), al tiempo que enlazó las islas con Comodoro Rivadavia.

En 1973, surgió por parte del Reino Unido un nuevo elemento -la población malvinense- para decidir sobre el futuro de las islas (plebiscito colonial).

En 1975, Gran Bretaña envió una misión científica al Atlántico Sur, a cargo de lord Shackleton, para evaluar las posibilidades petroleras del área.

El 4 de febrero de 1976, el destructor ARA "Almirante Storni" obligó al barco inglés a abandonar aguas territoriales argentinas; en consecuencia, los vínculos se deterioraron, ya que ambos países retiraron sus respectivas misiones diplomáticas.

Sobre el caso se expidió el Comité Jurídico Internacional de la Organización de los Estados Americanos (OEA), el cual reconoció a la Argentina el inobjetable derecho de soberanía sobre las islas Malvinas. En febrero de 1982, en la sexta ronda de negociaciones en Nueva York, Inglaterra, cuya delegación incluía a los kelpers, decidió no tratar más el asunto de la soberanía.

Para ese entonces, habían transcurrido 149 años de reclamos y 17 de negociaciones infructuosas. El 2 de abril, fuerzas argentinas ocuparon las islas Malvinas, sobre la base de la preservación de la vida y los bienes de sus pobladores.

En represalia, el gobierno británico envió una fuerza de magnitud desusada, que expulsó a los argentinos el 14 de junio. Hoy, el conflicto de Malvinas sigue sin resolverse.

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 tres fuerzas y dentro del mayor secreto.

-19 de marzo: 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 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: 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 ocupación, 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 cual 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.

-1/2 de abril: Se desarrolló la Operación Rosario desde las 23.45 horas del 1 de abril, en que se produjo el desembarco inicial, hasta las 12.30 horas 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.

En la operación, las fuerzas argentinas tuvieron un muerto Cap. Giachino Miembro de la agrupación Comandos anfibios y dos heridos. No se registraron bajas británicas.

Intervinieron efectivos del Regimiento de Infantería 25 a órdenes de su jefe, el Teniente Coronel Mohamed Alí Seineldín, del Batallón de Infantería de Marina 2 y 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: El Grupo Naval Antártico de la Armada Argentina tomó posesión de las islas Georgias del Sur sin encontrar mayor resistencia por parte del grupo de Infantería de Marina Británica que las guarnecía.

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 Nro. 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.

"CRONOLOGIA DIARIA DE LAS VIVENCIAS"

02-ABR-1982:

Como todos los días me despertó el monótono sonido de la campanilla del reloj a las 05:15 Hs.; mientras me alisto (desayuno, ducha, afeitada, etc.) siempre enciendo la radio para confirmar la hora y enterarme de las últimas noticias importantes (¡vaya si éste día no sería importante para los argentinos!), el rotativo de las 05:30 Hs. 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.

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, Pcia. de Buenos Aires, a unos 360 Km. de la Capital Federal), pues soy Personal Civil de la Fuerza Aérea. Como es de suponer el comentario del día era 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, pues todos los días al inicio de las tareas se realiza una formación (07:00 Hs.) la que es una presentación de los efectivos a sus respectivos Jefes de Escuadrón y éstos a su vez al Jefe de Grupo Técnico, este cargo lo desempeña el Comodoro 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 cuenta con una dotación de aviones de combate del tipo Mirage M-5*). Nos dirigimos a nuestros lugares de trabajo, por supuesto que allí seguíamos comentando este tema, yo me desempeño en el Escuadrón Control, allí se centraliza toda la actividad administrativa y técnica, si bien no se trabaja directamente con el avión uno tiene que tener conocimiento del mismo, en el ámbito civil sería un Departamento Técnico, se coordinan y se elaboran los Planes de Trabajo, tanto de actividad diaria como calendario futura, ya sea en la Unidad como en los Organos Logísticos Superiores, se lleva la vida y seguimiento de los componentes de cada avión, Inspecciones/Reparaciones Menores y Mayores, consumos de combustible y aerolubricantes, etc.

Normalmente la actividad finaliza a las 17:00 Hs., pero prácticamente a partir de este día sería de H 24. Tanto las radios como los medios televisivos permanentemente seguían con esta información. A las 08:30 Hs. se rindieron los Marineros británicos apostados en el Cuartel Made Box y fueron reducidos por nuestras Fuerzas, el Gobierno existente hasta ese momento también se rindió. A partir de ese instante los argentinos volvimos a tener nuestras apreciadas Islas Malvinas, después de 150 años volvía a flamear nuestra Insignia Patria.

***PEQUEÑA RESEÑA DESCRIPTIVA DEL AVION M-5 DAGGER**

Este avión es un derivado del Mirage V francés, pero de fabricación israelí, es un caza bombardero 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 litros por minuto. El avión comprende un ala delta y una sola deriva sin superficie de cola. Sus principales dimensiones son: envergadura de ala 8,22 mts. entre punta de alas, 15,55 mts. de largo y 4,55 mts. 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 restantes tres debajo del fuselaje. Podemos decir que este tipo de avión está capacitado para cumplir diferentes misiones, además cuenta con dos cañones internos de 30mm. Defa MK 552 con 125 proyectiles por cañón y una variedad de cargas militares suspendidas en sus siete estaciones.



Exposición estática avión Dagger MV de armamento y portantes

03/04-ABR:

Ante un inminente despliegue de los Escuadrones Aeromóviles (compuesto por Personal Técnico y Aviadores, más equipamiento y material que permitiera 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 9/10 aviones en servicio, cifra que se elevó significativamente en estos días. Esto era posible tras trabajar las 24 horas del día, todos pusieron su profesionalismo y capacidad.

El Comando de Material, la Oficina de Enlace de Israel y Francia trabajaron "a full" enviando los repuestos necesarios para la puesta en servicio de los aviones, llegaban Hércules C-130 trayendo repuestos y materiales de las Areas de Material Río IV y Córdoba, además destacaron especialistas y medios técnicos para lograr este aumento de aeronaves.

Existía un gran "Cuerpo de Equipo" sin diferencias entre el Personal Militar Superior, Subalterno, Civil, Soldados y el Cuerpo de Asesores israelí (estaban contratados desde 1978 para el asesoramiento y 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, repuestos y material que permitiese su funcionamiento. Esto llevó a que en muchas especialidades críticas por falta de personal (electrónica, célula, electricidad) fuese necesario recurrir al que las Areas de Material habían destacado a esta 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 Olavarría (tales como Loma Negra, Cordi Hnos., Metalúrgica Tandil, etc.) quienes pusieron a disposición distintos tipos de elementos y equipamiento, por nombrar algunos: equipos de iluminación, construcción de piezas especiales (eyectores de tanques para los de 1300 Lts., porta Chaff, etc.).

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 pocos días atrás, quizás algunos de ellos estuvieron en esa plaza para demostrar su descontento y criticar duramente al gobierno (paro

realizado el 31 de marzo), pero ahora su sentimiento era otro, Patriótico y Nacionalista, creo que la alegría y 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, sólo que éste era muy diferente, pero asimismo emocionalmente nos encontrábamos motivados y unidos como pocas veces en la historia de nuestra existencia como país libre.

05-ABR: LLEGO LA ORDEN DE DESPLIEGUE

Tal como era de suponer "llegó la orden de desplegar" a dos Escuadrones Aeromóviles, cada uno de ellos con una dotación de seis aviones.

Si los días anteriores fueron "movidos", éste era infernal, pues casi todo el personal abocado a las tareas de aliste de aviones, salvo los que ya habían sido designados para componer el contingente de despliegue, fueron enviados en micros para despedirse de su familia y traer sus pertenencias personales; luego se dirigieron al Depósito de Intendencia a los efectos de retirar la ropa para zona fría y la bolsa de campaña, la que contiene un catre, frazadas, utensilios, etc.

Mientras tanto el resto del personal alistaba los aviones, montándoles los tanques suplementarios, carga de combustible, posterior puesta en marcha para verificar que no tuvieran pérdidas y que funcionara el trasvase y presurización de los mismos; se montaron los chasis cañones y 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 y 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.



Formación de pilotos y sus aeronaves ante de su partida hacia el Sur



Mecánicos realizando al inspección previa al vuelo y llegada del piloto

Nuestros camaradas se fueron despidiendo, algunos alegres y entusiasmados y otros tristes por no saber qué les depararía el destino y en qué terminaría todo esto. Partirían con rumbo Sur hacia Comodoro Rivadavia, centro del Teatro de Operaciones.

Mientras, los medios de información, ya sea radiales o televisivos, 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 dió la orden de que se formara a toda prisa la Fuerza Especial destinada a llevar a cabo la reconquista de las Islas Malvinas y Georgias del Sur.

06-ABR: SE DA CUMPLIMIENTO A LA ORDEN DE DESPLIEGUE

El Grupo Técnico empezó sus actividades muy temprano, a las 05:00 Hs., pues no había que fallar en nada, cada uno se abocó a sus tareas a fin de que todo saliera a la perfección.

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.

A las 07:00 Hs. todo estaba listo, sólo 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 pensarían: 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, pudiendo ver a través del flexiplás de las cúpulas, el saludo de cada uno de ellos.

Una vez que decolaron no pusieron de inmediato rumbo al Sur, sino que sobrevolaron en formación cerrada y en vuelo rasante sobre la Unidad, interpretando este movimiento 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 estaría en Río Grande con ocho.

Además, por temor a un ataque tanto de algún comando o por medio 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 pudieran detectar desde el aire las instalaciones, se colocaron mallas y redes de enmascarar y se dispersaban los aviones. También a través de la radio y la televisión se inculcaba a la ciudadanía acatar estas medidas, las cuales serían coordinadas por las agrupaciones de Defensa Civil.

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

LOS DIAS SUBSIGUIENTES:

En la Unidad debíamos tener permanentemente aviones en estado 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 volver a contar con ellos.

La actividad no decaía, empezaron a llegar los requerimientos de repuestos y material para las unidades desplegadas. Muchas veces para mandar en forma urgente algún repuesto, se le sacaba el chasis cañón a algún biplaza, el elemento se colocaba allí 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 recibirlos.

Teníamos información que las Fuerzas británicas estaban compuestas por los porta-aviones Hermes y el Invencible, cada uno de ellos en tiempo de paz lleva cinco aviones V/STOL Sea Harrier FR51 encargados de la interceptación aérea, operaciones antibuques y reconocimiento aéreo; también contaban con una dotación de diez helicópteros de lucha ASM Sea King, pero esta vez cada porta-avión 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.

A través de los Cancilleres designados por cada Gobierno se trataba de llegar a un acuerdo pacífico por medio de los Fueros Internacionales, pero día a día estas relaciones se deterioraban y sólo se veía una sola salida, que era la de un enfrentamiento bélico.

Los Escuadrones desplegados comenzaron con la actividad aérea de realizar vuelos de práctica, simulando ataques sobre naves similares a las de las Fuerzas británicas que posee la Marina argentina, también realizaron lanzamiento de cargas militares reales (bombas, disparos de cañones) y vuelos rasantes sobre el mar. Este adiestramiento es fundamental para nuestros pilotos, pues de allí obtendrán experiencia por si deben atacar y enfrentar a las Fuerzas británicas. En las prácticas de lanzamiento de las bombas se pudo comprobar que algunas de éstas no explotaban, nos requirieron los Manuales de las Esplotetas; analizados éstos, se decidió la utilización de otro tipo de espoleta.

El día 12 de Abril se enviaron dos aviones más para aumentar la dotación de Comodoro Rivadavia a seis.

13-ABR:

Hoy es mi cumpleaños pero fue como un día más, las tareas de nuestro Grupo Técnico fueron similares a las de 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 en grandes masas se volcaba a las plazas y centros de reunión, 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, Ten. 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 a alistarse a las fuerzas de combate en formación.

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, porque se realizaban vuelos de readaptación de los pilotos que se encontraban fuera de entrenamiento por no volar como consecuencia de estar de pase en otras Unidades. El Comando los envió para readaptarse y posteriormente unirse a los Escuadrones Aeromóviles.

Quiero destacar a uno de ellos que se readaptó sólo en tres vuelos luego de dos años de inactividad en este tipo de aeronaves, ya que había solicitado su baja del cuadro permanente para incorporarse a Aerolíneas Argentinas como Comandante de los aviones Boeing. Era el ex 1er.Ten. Musso, quien una vez readaptado fue enviado a Comodoro Rivadavia. Este señor se presentó voluntariamente demostrando su profesionalismo y sentir por la causa.

14-ABR: VUELAN NUESTROS AVIONES SOBRE MALVINAS

Hoy nuestros aviones desplegados en el Sur realizaron su primer sobrevuelo sobre 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 Lts. cada uno (el vuelo entre ida y regreso era de dos horas).

La noticia nos puso muy contentos. Esta experiencia trajo aparejado que cuando se realizan vuelos rasantes sobre el mar, la brisa del mismo y el alto contenido de salitre obliga a lavar las aeronaves. Si no se hacía así, se podía producir corrosión en el material. En las cúpulas sobre el flexiplás, 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.

Se llamaban a las reservas de los Soldados clase 1962 para alistarse nuevamente a las filas de las distintas Fuerzas.

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, etc., 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- dieron 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.

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 sólo nos apoyaban sino hasta nos querían brindar ayuda bélica si la requeriáramos.

Una de las mayores desazones la sentimos a causa de los Estados Unidos de América, no sólo no nos dió 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 Asunción para el reaprovisionamiento a su flota y que utilizaran la pista para las operaciones de sus aviones, facilitando muchísimo su larga travesía hacia las Islas Malvinas.

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 acostumbrarse a este tipo de vuelo en que sólo veían agua, agua y más agua.

DIAS 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.

25-ABR: REDESPLIEGUE MAS AL 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 otro tipo de aeronave. Los pilotos tendrían que eyectarse sobre el mar, por lo que no sólo perderíamos un avión sino una vida debido a las bajas temperaturas de las aguas que no permiten sobrevivir más de cinco minutos, muriendo finalmente congelado. Principalmente por esta última razón se tomó la decisión del traslado.

La utilización de esta pequeña Base trajo aparejado la necesidad de más material y personal, ya que no posee la infraestructura ni el equipamiento que tiene Comodoro Rivadavia.

San Julián es una pequeña ciudad ubicada en la costa Atlántica de la provincia de Santa Cruz.

DIAS SUBSIGUIENTES:

Se cuenta en nuestra Unidad con una sección de Aeronaves en Alerta H-24 que está formada por dos aviones configurados con misiles Shafrir para intersección aérea; los restantes son revisados y se les coloca los armamentos necesarios, atentos a nueva orden de despliegue, mandato difícil de cumplimentar porque falta material de apoyo y se dejaría a esta Unidad sin medios de operatividad, aunque tanto las Areas de Material como la VIII Brigada Aérea nos brindarían su apoyo de ser necesario.

A esta altura de los acontecimientos, todo el Personal Civil de las Fuerzas Armadas se halla convocado, lo que significa que estamos a disposición de las Fuerzas y en las mismas condiciones que el Personal Militar.

Yo me encuentro en esa posición desde el 05 de Abril. El horario de actividad es de 05:30 a 21:00 Hs., prácticamente vivimos dentro de la Unidad, se terminaron los sábados y domingos y sólo podemos estar con nuestra familia un par de horas, pero todos comprendemos la situación.

Una de mis tareas diarias es actualizar la Sala de Situación, donde se detalla el estado y ubicación de cada avión a partir de la información recibida en los cables telegráficos o llamados desde el Teatro de Operaciones y de los lugares donde se encuentran desplegados nuestros aviones (Río Grande - San Julián).

La Sala se encuentra en el despacho del Jefe del Escuadrón Control, el Mayor D. José Alfonso Rodeyro. Diariamente la información se va incrementando, lo que nos permite estar al tanto de las novedades.

29-ABR: EMPIEZA LA GUERRA

Hoy desaparecieron todas las esperanzas de un arreglo pacífico del conflicto y se dieron por terminadas las tratativas diplomáticas en los Fueros Internacionales, pues se llevó a cabo el primer enfrentamiento

bélico en las Islas Georgias del Sur. Ya no cabe ninguna duda que las Fuerzas británicas atacarán Malvinas, creo que ya se declaró la guerra a pesar que nadie quiera llamarla así, sino "conflicto bélico". En la B.A.M. San Julián estuvieron los aviones todo el día en estado 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, informando que se dirigían en dirección al continente que se hallaba a menos de 50 minutos de la posición de esos aviones. Mientras en San Julián se alistaba todo para el repliegue de los aviones, aquí se ordenaba al personal no retirarse y tener todo listo para recibirlos. Los mismos empezaron a llegar a las 22:00 Hs., 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 fue falsa, a pesar que fue real la incursión de los aviones británicos. Gracias a Dios nada les sucedió a nuestros camaradas.



Aviones rumbo a cabecera de pista ante la Alerta Roja partida hacia Tandil



Una vez recepcionados los aviones, fueron levantadas las novedades (rutinarias: problemas de radio y de varioalternador) y hangarados.

A las 23:45 Hs. nos pudimos retirar a nuestros domicilios.

30-ABR:

La alerta "ROJA" y posterior despliegue de los aviones de la BAN SAN JULIAN hacia la VI Brigada Aerea, fue producto de haber sido detectado por los radares Argentinos que aviones Bombarderos Ingleses Avro Vulcan se dirigían con rumbo al territorio continental argentino, además de la existencia de grupos comandos que habrían desembarcado en un puerto intermedio entre Caleta Olivia y Puerto Deseado.

Dos helicópteros perteneciente al Ejercito Argentino con patrulla de combate realizaron los patrullajes, en

dicha operación uno de los helicópteros fue declarado desaparecido conjuntamente con su tripulación. Los aviones que llegaron de San Julián fueron alistados para un factible redespiegue a dicha Base, pero como aún existía la posibilidad de un ataque por parte de las Fuerzas británicas, permanecerían en esta Unidad.

01-MAY: BAUTISMO DE FUEGO DE LA FUERZA AEREA Y NUESTRO PRIMER HEROE DE MALVINAS

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

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.

Posteriormente nos enteramos que nuestros aviones atacaron a la flota británica, quedando este día 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 avión y su piloto.

Una vez arribadas las Escuadrillas que habíamos remitido a San Julián, una había sido configurada con bombas y la otra con misiles Shafir, y quedaron en "alerta 5 minutos", lo que quiere decir que cuando se recibe la orden de salida lo máximo que se puede tardar en estar en el aire es 5 minutos. También en la Base de Río Grande se ordenaba idéntica operación.



Mecánicos armeros colocando las espoletas a las bombas

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 pilotado por el 1er. Ten. José Leonidas Ardiles. Los minutos se transformaron en horas, y al no regresar de la misión, tal vez por razones de autonomía, se lo dió por desaparecido.

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

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 su primer piloto, transformándose en nuestro primer "Héroe".

Simultáneamente en la B.A.M. San Julián se ordenó la partida de una Escuadrilla para atacar a la flota británica. La misma estaba formada por el Cap. Dimeglio C-412, el 1er.Ten. Román C-407 y el Ten. Aguirre Faguet C-432, Configuración: 3 tanques pendulares 1.300 lt. c/u 2 bombas BRP de 250 Kg. cola frenada – Cañones 30 mm.

Esta Escuadrilla sería la primera que tomara contacto con la flota inglesa, atacándola y obteniendo un excelente resultado, ya que provocaron graves daños a un destructor y averiaron a dos fragatas; Resultado del ataque: 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 que estaban haciéndoles cobertura de protección, pusieron en fuga a los ingleses.



1er Ten Aguirre Faget C-432 alistándose para atacar a la flota inglesa

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 el primer ataque de nuestra Fuerza Aérea a otra Nación. Fue nuestro Bautismo de Fuego, 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 desde la cine ametralladora Defa 30 mm en pleno ataque a la flota inglesa

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 seriamente averiados.

A nuestra Sala de Situación llegaban los mensajes telegráficos con los detalles de lo ocurrido en ambos Escuadrones desplegados e 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, siendo rescatado por las fuerzas propias. El otro también entró en combate, pero al darse cuenta que su autonomía de combustible era escasa y 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 la artillería de defensa de la Isla para que desconectara el sistema de tiro que funciona de esta forma: 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.

De los ataques producidos por la aviación inglesa a las Islas, fue destruido un avión IA-50 Pucará en tierra. Además nuestra Fuerza Aérea perdió un avión MK-62 Canberra, desapareciendo sus dos pilotos. Al finalizar este día, la Fuerza Aérea había pasado por su Bautismo de Fuego y sufrido la pérdida de cuatro pilotos.

[\(acceso a video no copiado\)](#)

Film desde la cine ametralladora Defa 30 mm en pleno ataque a la flota inglesa

02-MAY: DIA NEGRO PARA NUESTRO PAIS, LOS PIRATAS NOS PEGARON FUERTE

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

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 fue 323 marinos argentinos.





Fotos del hundimiento del general Belgrano

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

03-MAY:

Debido a la metereología adversa, hoy no hubo participación de nuestros aviones desplegados. Se aprovechó para planificar los movimientos y reacondicionar los aviones y lugares donde se desarrollan las tareas de mantenimiento.

Se enviaron dos aviones más hacia la B.A.M. San Julián, a los efectos de incrementar su dotación a diez. En las acciones del día de la fecha, la Argentina perdió un avión MB339 Macchi al estrellarse sobre Malvinas, falleciendo su piloto. La aviación inglesa atacó al Aviso ARA Alférez Sobral, averiándolo. Resultaron heridos de consideración dos tripulantes y ocho fallecieron.

04-MAY: OTRO DIA 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, sólo efectuaron vuelos de comprobación, lanzamientos de bombas y prueba de tanques suplementarios de 1700 litros. A raíz de que los pilotos tras atacar y para tener mayor maniobrabilidad y menor resistencia para el vuelo, dado que los mismos producen una resistencia al avance llamada aeronáuticamente con el nombre de "Drag" como así también la pérdida de maniobrabilidad. Eyectan los tanques suplementarios, nos llegaban requerimientos de los mismos, pues eran imprescindibles para poder operar entre el continente y Malvinas.

Pero hoy sería otro día negro para la flota inglesa, una Escuadrilla de aviones navales Super Etendard atacó al destructor británico del tipo 42 Sheffield con un misil AM 39 Exocet, impactándolo. Según los informes ingleses la carga explosiva no estalló, pero provocó grandes daños y varios muertos, dejando 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 el mismo se encontraba embalado en el Puerto de Buenos Aires. 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, teniendo que 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.

Mientras los aviones Super Etendard realizaban este ataque, dos secciones de aviones Dagger del I Escuadrón Aeromóvil de Río Grande, hacían cobertura de protección. La Fuerza británica tuvo pérdidas materiales y humanas: le fueron derribados dos aviones Sea Harrier, el destructor HMS Sheffield resultó seriamente averiado y veintidós tripulantes desaparecidos.

DIAS SUBSIGUIENTES:

Nuestra Unidad seguía con su actividad , idéntica a la de días anteriores. 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.

Por mensaje N° 2765 GHO 051320 May 82 de BUEFACT (Comandante de la Fuerza Aérea) Se comunica a todo el Personal Civil, que por Decreto N° 807 del 23 Abr 82, la totalidad del Personal Civil Masculino y Femenino de los Comandos en Jefes de la Fuerzas Armadas ha quedado automáticamente CONVOCADO a la prestación del Servicio de Defensa, bajo el Régimen de la Ley N° 16.970, su Decreto Reglamentación N° 739/67, la Ley N° 20.318 y del Decreto citado, que Asignan Estado Militar al Personal Convocado y su sujeción al Código de Justicia Militar y de Reglamentación de Justicia de cada Fuerza.

Durante estos días no se produjeron enfrentamientos armados ni pérdidas de ambas partes.

Tampoco se vislumbraba que por medio de la diplomacia este conflicto fuera a terminar. 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 o sin bajas de ambos lados. Esto dejaba bien en claro que en este conflicto sólo abundarían acciones bélicas.

09-MAY: LA METEOROLOGIA ES MALA

De los dos Escuadrones Aeromóviles se 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), falleciendo sus dos pilotos.

Un avión británico atacó salvajemente a un buque pesquero argentino, el Narval, ocasionándole graves daños que finalmente provocaron su hundimiento. Sus 25 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, falleciendo uno. Un helicóptero Puma del Ejército Argentino partió desde Malvinas en auxilio de esta gente, pero fue derribado por los ingleses.

10-MAY: OTRA PERDIDA PARA LA VI BRIGADA

Seguía el mal tiempo en el sur, pero hoy fue uno de esos días que entristecía a nuestra Unidad, puesto que perdimos a otro camarada: el Cabo Héctor Varas, quien se encontraba en el buque de transporte Río Carcarañá que fue atacado por aviones ingleses Sea Harrier, uno de ellos disparó un misil contra dicha nave causando varios muertos y heridos.

Otra nave argentina, el buque transporte ARA Isla de los Estados, fue atacada por una fragata de la flota inglesa. Este ataque provocó una explosión y su posterior hundimiento, dejando un saldo de 18 muertos. Pero también ellos tuvieron su parte: el Sheffield, al ser remolcado por otro buque inglés para sacarlo de la zona de fuego, se partió en dos y se hundió.

DIAS SUBSIGUIENTES:

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 no poderlas atacar...!!! Otra vez los dioses de la guerra favorecían a los piratas.

12-MAY: LA FLOTA INGLESA NO ES TAN VULNERABLE

Solamente las dos Escuadrillas de aviones A-4B atacaron a la flota británica, una de ellas arremetió contra la fragata tipo 42 Brilliant, la que disparó sus misiles Sea Wolf derribando a dos aviones, un tercero se estrelló contra el mar y el restante le 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, perforándolo de lado a lado y estallando 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 defendida por la artillería de Darwin, siendo derribado.

Estos ataques demostraron que la flota inglesa es vulnerable, si bien se paga 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 era producto de ser lanzadas en vuelo rasante y a gran velocidad, no

permitiendo 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 Tn, perteneciente a la Prefectura Naval Argentina.

DIAS SUBSIGUIENTES:

La metereología persistía adversa para las operaciones aéreas, la flota inglesa seguía con el cañoneo sobre Malvinas, 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 no haciendo 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.

15-MAY: ME INFORMAN QUE SERIA DESPLEGADO

Es sábado, pero desde que comenzó esta guerra era como un día normal de trabajo, pues no existían los días "no" laborables.

Me llamaron el Jefe de Grupo, Comodoro Martínez, y el Jefe del Escuadrón Control, Mayor 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 Julian era para reforzar la tareas de control las cuales estaban siendo realizadas por Tomas Landivar quien también es Personal Civil y compañero de tareas; él estaba cursando en la Universidad y hacia fines de mes tenía que rendir unas materias finales. Tomás nunca les había mencionado el tema ni había pedido ser relevo, sólo le solicitó al Mayor Rodeyro que avisara a la Universidad que no se presentaría a los exámenes por encontrarse desplegado, pero el Mayor consideró que lo mejor sería relevarlo puesto que el ya llevaba mas de 45 dias y de esta forma pudiera rendir ya que sabía del sacrificio que Tomás hacía para poder estudiar. Además, siendo el mejor promedio general de la Facultad, lo más justo era no perjudicarlo si se podía buscar una solución; también me aclararon que cuando se realizó la formación de los Escuadrones Aeromóviles, yo estaba en la lista original pero el Mayor Rodeyro estimó mejor enviar a Landivar por ser soltero y yo casado, con una hija pequeña.

El Comodoro me dió todo su apoyo y el del 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 dió mucha serenidad, además el Mayor Rodeyro desplegaría junto a mí a la Base San Julián para hacerse cargo del personal de mantenimiento.

Nos dirigimos al Depósito de Intendencia a 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 de 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 dí la novedad, se puso contento y estaba agradecido por poder de esta forma seguir sus estudios normalmente, me dijo lo que faltaba allí y lo que él creía debería llevar. Le confirmé que nuestro traslado sería el lunes.

Mis compañeros me brindaron su colaboración para preparar todo, el Comodoro me dijo que mañana tenía el día libre para terminar de preparar mis cosas y despedirme de mi familia. Aún no se sabía en qué medio nos enviarían.

16-MAY: DESPEDIDA... Y PARTIDA

Me levanté muy temprano, mi intención era despedirme de los más cercanos y fuí a casa de mis padres, se pusieron muy nerviosos y, como todos los padres, preocupadísimos; 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 que todo saldría bien; les prometí que los llamaría y les escribiría desde donde estuviese.

Luego fuí a la casa de mis suegros, quienes también se preocuparon, pero 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 Hs. 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, la madre 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 que la despedida fue muy triste...

Nos dirigimos a la Unidad donde ya estaban el Mayor Rodeyro y tres Suboficiales más, abordamos el C-130 a las 19:30 Hs. y partimos en vuelo hacia la I Brigada, llegando a las 20:15 Hs. Al bajar del C-130 pudimos observar que en un Hangar completamente iluminado se encontraban dos aviones : un Hércules C-130 y un Fokker F-27 increíblemente artillados, se veían portabombas colocados debajo de sus alas, nunca me hubiera imaginado una cosa así, era algo descabellado, no me entraba en la cabeza cómo podrían atacar algún objetivo con estos aviones , 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 e imaginación para actuar en esta guerra.

Nos recibió el Jefe de Turno quien nos trasladó al Casino para cenar y posteriormente dormir, pues mañana a las 08:00 horas está prevista la partida hacia el Sur.

17-MAY: RUMBO AL SUR... B.A.M. SAN JULIAN

A las 06:30 Hs. ya estábamos listos y desayunados, nos dirigimos al Departamento Operaciones de la Unidad para averiguar a qué hora y en qué avión partiríamos: a las 08:00 Hs. y en un Fokker F-28.

De acuerdo con lo previsto partimos hacia el Sur, durante el vuelo me dormí y cuando el Mayor Rodeyro me despertó ya estábamos llegando a destino; aterrizamos en Comodoro Rivadavia a las 10:50 Hs., allí pude apreciar el incesante arribo de aviones de transporte con material bélico y tropas de combate, conocí los buzos tácticos y 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 alguna 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 Hs. volvimos a cenar al Casino y mientras lo hacíamos llegó el Mayor y nos dijo que recién a las 23:00 Hs. partiríamos en un Lear Jet.

Partimos a las 23:15 Hs., 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 luzcitas 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 Hs. nos alojaron en la misma Base. Creo que a partir de este momento sucederán cosas que no podrán borrarse de mi mente...

MIENTRAS TANTO SUCEDIA ESTO

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

Otro avión atacó al buque Río Carcarañá que también se encontraba averiado, quedando en idéntica situación que el anterior.

Sucedió algo que nos hizo pensar que los ingleses no sólo 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, quien 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-MAY: ENCUENTRO CON MIS CAMARADAS... ASI FUE MI PRIMER DIA EN LA B.A.M. SAN JULIAN

Nos despertamos a las 06:00 Hs. Más tarde nos recibieron el Jefe de la Base, Comodoro Maistegui y el Jefe de Técnicos de la Unidad, Comodoro 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 las mismas 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 08 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 la correspondencia.

Posteriormente nos reunimos con el Mayor Sapolsky que es 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 Mayor 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 fuí a ver al flaco Landivar para interiorizarme rápidamente de su tarea , ya que él se embarcaba a las 16:00 Hs. Luego de una charla "doméstica" relacionada con los compañeros de Tandil, se abocó a transferirme las tareas a 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 los mismos, 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 hora estimada de partida, la que sería actualizada periódicamente. Una vez recibida esta información, la debía transmitir a las cabeceras y 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 tanto con 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 necesidades urgentes si existían.

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

Como se puede apreciar, las tareas a desarrollar son muchísimas y ni qué decir de la responsabilidad. Para comparar: el Escuadrón A-4C tiene abocados a estas labores a tres Suboficiales Mayores, un Oficial y un Personal Civil. Y aquí solamente quedo yo. Pero Tomás me decía que muchas manos en un plato hacen garabatos, quizá con el transcurso del tiempo le dé la razón.

Dando por finalizadas las explicaciones, Tomás me entregó toda la documentación que poseía; preguntamos a Operaciones si había algo previsto para los Dagger y como nos contestaron negativamente, el flaco me propuso conocer la Base, pero llevamos el HT para escuchar y estar atentos a cualquier requerimiento.

La Base tiene una pista de 2.000 metros de extensión más un alargue con planchas de aluminio de 250 mts., una modesta torre de control, una plataforma de hormigón de reducidas dimensiones y una edificación de aproximadamente 500 m2 (anteriormente era una Sala de Pasajeros usada por LADE), ahora estaba compuesta por pequeñas salas divididas entre sí donde se alojaban la Sala de Primeros Auxilios, Farmacia, Intendencia y Depósitos en una sola, otras estaban ocupadas por Inteligencia, Sala de

Pilotos y Vestuario. 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 ésta estaba la Sala de Meteorología y por último una sala que cumplía la función de depósito de terminal de carga.

Se habían construido refugios para aviones, llamados "Bunkers", de hormigón y totalmente ocupados por el Escuadrón A-4C. Ellos habían llegado los primeros días de abril y nuestro Escuadrón lo había hecho más tarde, por eso era que tenían las mejores comodidades.



Carpas y refugios del personal de mantenimiento del escuadrón A4-C

Fuimos a recorrer las cabeceras de pista y me encontré con los queridos S.M. Alvarez y S.Aux. Pizarro, grandes personas. En cada cabecera se encontraban desplegados cuatro aviones y mis compañeros tenían montadas carpas para protegerse un poco del frío y guardar las herramientas y equipos necesarios. Tomás me decía que ya tendría oportunidad de apreciar lo duro y sacrificado que era trabajar en estas condiciones. Las carpas existentes no presentan ni ofrecen las condiciones mínimas de comodidad, el viento sopla todo el día con una velocidad promedio de 60 Km/hora, fríos que oscilan entre 15 y 19 grados bajo cero, la lluvia, agua nieve y nieve que cae a menudo en esta época, y, a pesar de todo, la moral era alta y la predisposición mayor.



Moviendo el avión a fin de colocarlo sobre la pista

También ví todo el material de explosivos, bombas, contenedores con misiles Shafrir dispersos en el terreno y a la intemperie, ni pensar en un resguardo apropiado para el personal por si existía la posibilidad de un ataque enemigo. En toda la Base sólo habían dos refugios, uno de los cuales estaba construido por una máquina excavadora y recubierto con palos de madera dura (quebracho aparentemente) donde posteriormente se le colocó tierra, era mejor no imaginar un bombardeo sobre él...; además de la fragilidad de 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. El otro refugio se encontraba un poco alejado y era para el personal que realizaba las tareas de protección y seguridad de la Base, también para la gente de Operaciones que estaba alojada en casillas rodantes, al igual que los de Comunicaciones, su construcción era más fuerte pues se hallaba en una pequeña ladera,

siendo una excavación tipo mina, daba la impresión de brindar una mayor protección, pero su gran contra era que estaba muy alejado de donde se hallaba el personal.



Refugio antiaéreo

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.



Cabecera de pista acopio de pertrechos de guerra bombas y portantes

Tomás me decía que 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 04:00 Hs.) comenzaban a configurar los aviones, montar las bombas, cargar los chasis cañones. Otro de los inconvenientes que Tomás había sufrido en carne propia eran las comunicaciones, varias veces tuvo que salir corriendo para la plataforma o 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 a vasto con todas las transmisiones.



Helicóptero Bell 212 H-86 utilizado para búsqueda y salvamento

A grandes rasgos ésto fue una descripción de la Base.

Luego le pedimos permiso al Mayor 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 7 Km., unida por la Ruta Nacional N° 3, es 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; además Tomás me dió el teléfono del Gimnasio donde podrían llamarme por las noches.

Desde allí nos dirigimos al Gimnasio Municipal, al entrar me llevé una gran sorpresa: por todos lados habían catres de dormir, bolsas de despliegue y bolsones, convivían un total de 360 personas entre Suboficiales, Civiles y Soldados en un espacio tan reducido (en realidad era una cancha de basquetball 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 produce cuando hay que asearse, ya que solamente se cuenta con cinco lavatorios, diez duchas y el agua caliente funciona desde las 18:30 hasta las 19:30 Hs., después de esta hora se corta la luz por oscurecimiento.

Luego de alistar todo y dejarme el catre y algunas otras cosas, fuimos caminando al lugar donde se raciona. El comedor de todo el personal sin distinción de grado, es una parrilla municipal, una construcción formada por una gran cocina que ocupa 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 encuentra separada del Gimnasio a unos 600 metros, está construída al borde de la bahía que entra desde el Océano Atlántico (algunos habitantes desarrollan 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, ésto dá muchas calorías), para tomar: jugo de naranja con agua, el postre: 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 Hs. 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 identificatoria de acero inoxidable con una cadenita para que me colgara al cuello, (que es indestructible), 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.

Posteriormente fuí al Departamento Operaciones donde se asombraron al verme pues esperaban a una persona mayor, si bien tengo 23 años represento un poco menos. Sabían que yo era enviado por el Com. Martínez y tenía el aval del Jefe de Unidad, Brigadier Camblor. Me explicaron las tareas que ya el flaco me había anticipado.

Luego me reuní con el Mayor Rodeyro y el 1er.Ten. Posadas, me presentaron a los Suboficiales y Oficiales de A-4C (Vcom. Carlos Maria Llabrés y 1er.Ten. Hugo Rosales), ellos ya sabían del cambio con el flaco, 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 cual 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 con un fuerte abrazo, igualmente del 1er.Ten. Rocha, deseándoles feliz regreso y transmitiéndoles mis saludos a todos los compañeros de Tandil; partieron a las 17:00 Hs.

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 ocurre a las 17:45 Hs., y amanece a las 08:00 Hs. La temperatura era bajo cero. Luego de haber firmado el Mayor Rodeyro, llevé la documentación al Comodoro Maistegui y finalmente a la Sala de Teletipo, que está en una casilla rodante facilitada por la Empresa YPF.

Fuí a la Sala de Situación, allí prácticamente no quedaba tarea por realizar, sólo se coordinó quiénes quedarían de "alerta" en la Base y el resto quedaba liberado para abordar el micro que nos trasladaría al Gimnasio.

Para mí también finalizaron las tareas, éste fue mi primer día y parece ser con mucha suerte pues según la gente de A-4C rara vez podían retirarse temprano (18:30 Hs.). 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" ... 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 dí una ducha, 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 salida del Gimnasio como de la parrilla y 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 se pueda imaginar para su confort. Si bien a las 19:30 Hs. se corta la luz, cada uno tenía una fuente de generación: una linterna, un farol o unas velas, alumbrando 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 vea desde el 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.

Conformábamos un grupo aproximado de 15 personas, algunos con armamento, pistola o ametralladora Alcón. El trayecto hacia la parrilla lo realizamos guiándonos con una pequeña linterna, teníamos que pasar por un puesto de control del Ejército, me aconsejaron ir hablando permanentemente pues era como un salvoconducto, ya que escuchar el idioma castellano daba tranquilidad a los que controlaban. Nos iluminaron con un potente reflector, apagándolo al identificarnos, así pude comprender el por qué de la vestimenta, el de 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 lugar de divertimento llamado El Grillo, sitio muy especial con chicas... muy trabajadoras...

Los que quedamos cenamos el inamovible menú diario, regresando luego al Gimnasio. Antes de acostarme, aunque muy cansado, escribo lo sucedido durante este largo día...

19 Y 20-MAY: DIAS MUY TRANQUILOS Y SIN ACTIVIDAD AEREA

Estos dos días transcurrieron sin actividad, lo que ayudó a enriquecer la camaradería entre los compañeros. Las inclemencias del tiempo no permitían operación aérea alguna, se desarrollaban actividades recreativas, 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.

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 intensificará...



La meteorología no permite las actividades aéreas

También sucedió algo muy curioso, ya que 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 quienes serían un cuerpo comando con la misión de atacar las Bases en el sur de la Argentina. Por tal razón se reforzó la seguridad de las mismas y se empezó a patrullar y rastrear también en el continente.

21-MAY: DURO GOLPE A LA FLOTA BRITANICA, ALTO COSTO...

Me despertó un camarada con un fuerte sacudón, eran las 04:30 Hs., 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 éstas un par de lana, por último los borsegués. En verdad resulta muy incómodo caminar con tanta ropa, pero es la única manera de protegerse del frío).

Luego fuí a los lavatorios: allí comprendí lo que Tomás me había explicado, se formaban colas tras cada pileta para lavarnos la cara y peinarnos, 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 sólo 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 descubrió 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 consistente en 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 05:45 Hs. En el trayecto fuimos pasando por varios puestos de vigilancia, luego de identificarnos nos permitían seguir hasta el próximo.

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 (las cuales se utilizan en la base Antártica para terrenos blandos), siendo un poco incómodas pues poseían una inclinación muy pronunciada, los aviones colocados allí debían ser bien calzados para evitar el desplazamiento de los mismos. y por último a la plataforma de vuelo donde bajamos el resto. Este micro regresaba al Gimnasio para trasladar al segundo contingente.



Extensión de la pista con planchas de aluminio a fin de dispersar los aviones

A los costados de la plataforma existían dos grandes carpas, una era la que 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 de los armeros, su refugio y donde tenían sus maletas de prueba con las que testeaban los circuitos de 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 se encontraban los aviones.

Me dirigí a la Sala de Situación, ya se encontraban el Mayor Jose A Rodeyro y el 1er.Teniente Guillermo Posadas , me comunicaron que este 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, sólo faltaba confirmar con qué tipo de armamento serían configurados.



Otra extensión de la pista con planchas de aluminio a fin de dispersar los aviones

Eran las 07:00 Hs., 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 Hs.

Llamé a Operaciones, me atendió el Vcom. Quiroga que me dijo que debíamos configurar dos Escuadrillas de aviones con 2 bombas BRP de 250 Kgs. con espoleta de cola frenada, capa eléctrica en las

Estaciones 3 y 5, los chasis cañones completos con 250 proyectiles trazantes, perforantes y explosivos y tres tanques suplementarios de 1300 Lts. cada uno en las Estaciones 2, 4 y 6. Las aeronaves debían estar listas para las 08:30 Hs.

Es indescriptible la excitación y ansiedad que desató en mí esta orden. El Mayor Rodeyro y el 1er.Ten. Posadas se dirigieron individualmente a cada cabecera, yo me puse en contacto con sus Encargados - Suboficial Mayor Alvarez de la 25 y Suboficial Auxiliar Pizarro de la 07- que comenzaron las coordinaciones necesarias para cumplimentar lo ordenado.



Camino acceso a la cabecera pista 25 para el abastecimiento de combustible

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. 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 problema de congelamiento del 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 en marcha con su tubo de escape apuntando el interior de la misma, con esta "inventiva" criolla se logró en parte evitar el congelamiento de los mismos.

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 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 estaba perfectamente operable para la actividad aérea.

A las 08:30 Hs. empezaron a llamar los Encargados de las cabeceras informando los primeros aviones listos. A las 09:15 Hs. ya estaban todos alistados. Cuando lo informé a Operaciones me dieron una orden fragmentaria (mensaje sintético con tipo y cantidad de aviones y armamento, tipo de misión a realizar. Ejemplo: interceptación o bombardeo, etc.) de la FAS: los aviones debían decolar a las 09:50 Hs.

Rápidamente se lo informé al Mayor Rodeyro que me ordenó ir a la Sala de Pilotos para actualizar el estado de los aviones. Me recibieron el Mayor Sapolski y el Capitán 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 sobrevivencia era 3 minutos). 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 mostrando donde se encontraban distribuidas las fuerzas de defensa. A un costado estaba el pizarrón donde yo 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.



Arribo de aviones Pucara para su reaprovisionamiento y posterior partida rumbo a Malvinas

Pasé esta información en forma urgente a Operaciones, y me confirmaron que ya salían los pilotos hacia los aviones, por la HT alerté a las cabeceras, eran las 09:40 Hs.

Comencé a escuchar el ruido de los motores puestos en marcha, que se acentuaba al colocar la post-combustión al máximo para devorar metro a metro los 2400 de extensión de la pista, el avión se arrastraba al costarle mucho levantar vuelo ya que por su configuración estaba al límite del peso para la longitud de la pista.

A un costado de la pista estaban los armeros, mecánicos, especialistas y soldados saludando fervorosamente a los pilotos, con emoción y exclamaciones de aliento al grito de ¡Viva la Patria!

Así partieron los aviones. De la primera Escuadrilla solamente salieron dos, el tercero no pudo hacerlo por falla en la puesta en marcha. De la segunda Escuadrilla partieron los tres. Este es el detalle:

1ra.Escuadrilla 2da.Escuadrilla

C-404 Cap. Dimeglio C-412 Cap. Díaz

C-407 Ten. Castillo C-415 Ten. Aguirre Faguet

C-434 Cap. Dellepiane



Aviones dispersado en las extensión de planchas de aluminio

Estos datos los transmití a Operaciones.

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.

Llegaron a la Sala de Situación el Mayor y el 1er.Teniente, 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. Transcurrieron casi 95 minutos cuando llamó el Mayor Rodeyro con voz emocionada diciendo 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 podía 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 (ésta 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.

Gracias a Dios ya estaban de regreso, se acercaban a gran velocidad, ya tocaba la pista el primero dejando un humo blanco, 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 aterrizaron de idéntica manera. Acomodaron sus aviones en forma paralela, detuvieron los motores y se silenció el tremendo rugir de los mismos, pero todos los que nos encontrábamos a su alrededor estallamos en gritos de alegría al ver el pulgar en alto de los pilotos. Uno a uno fueron abriendo la cúpula de la cabina, queríamos abrazarlos, darles nuestro afecto, con gran emoción abracé al Cap. Dimeglio "Joker" y me dijo: "Le dimos, hermano..."



Daño de proyectil ingles sobre la antena de VHF



Otra toma desde la cine ametralladora Defa 30 mm de ataque a la flota inglesa

Se dirigieron a la Sala de Pilotos rodeados de sus compañeros a 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:

C-434: Impacto en cono entrada de aire al motor, además tuvo problemas en 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. 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 repararse su estructura.



Mecánicos electrónicos haciendo pruebas funcionales de equipos

El Mayor Rodeyro dió la orden de suspender el almuerzo porque se debían alistar los aviones para una próxima misión, sólo comeríamos unos sandwiches cuyo encargado de obtenerlos era el S.P. (R) Eduardo Llanos. Este Suboficial, a pesar de ser 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; muchas veces discutió con Suboficiales más antiguos e inclusive con Oficiales, para que nos dieran lo que nos faltaba. Así se hizo querer por todos nosotros, cariñosamente lo apodamos "Tío", llamándolo confianzudamente "Tío Llanos".

Eran las 13:00 Hs. cuando llamé a Operaciones, y me indicaron mantenernos atentos ya que seguramente saldrían otras dos Escuadrillas, la configuración era idéntica a las 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.



Aviones dispersados cerca de la cabecera 07

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 verificar las rutas de navegación, trayectos óptimos, rumbos iniciales y finales, corredores de entrada y salida. Me retiré silenciosamente pues ellos necesitaban mucha tranquilidad.



Equipos de supervivencia y trajes anti-exposición de los pilotos



Sala de pilotos reunión previa

Me puse en contacto nuevamente con Operaciones dándoles 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. Callejos.

A las 13:40 Hs. me avisaron de Operaciones que había llegado la orden fragmentaria de salida de dos Escuadrillas a las 14:00 Hs.; urgentemente retransmití a las cabeceras esta orden, ellos ya estaban alertados pues el Mayor 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 14:00 Hs., la segunda a las 14:05 Hs.

Quedamos a la espera del regreso, aprovechamos esos minutos para alimentarnos, reunirnos y comentar los acontecimientos o bien compartir algún juego o rueda de mate. El Mayor Rodeyro se dirigió a la Torre de Control y el 1er. Teniente Posadas aprovechó para verificar y controlar la reparación del C-434. A las 15:50 Hs., calculando que ya estaría próximo el arribo, fuí a la plataforma a reunirme con mis compañeros que esperaban ansiosos la llegada de los aviones; a las 15:55 Hs. 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. De todas formas esta novedad dejó fuera de servicio a las aeronaves afectadas. El ataque fue a un blanco naval inglés.

[\(acceso a video no copiado\)](#)

Otro film desde la cine ametralladora Defa 30 mm de ataque a la flota inglesa

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 minutos 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 dió 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 ví amargura y tristeza.

Fuí a la Sala de Situación para tratar de enterarme lo que había sucedido a esta Escuadrilla; a las 15:45 Hs. el Comodoro Maistegui nos informó que había sido derribada por los Sea Harrier lanzando sus poderosos misiles AIM-91 Sidewinder. Se desconocía la suerte corrida por nuestros pilotos.

Con mucha pena me dediqué a confeccionar el Mensaje diario y Parte de Guerra, el que resultó bastante extenso por la actividad desarrollada.

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 produciría a pesar de que también 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 la mañana por la Escuadrilla formada por el Cap. Dimeglio y el Ten. Castillo y luego los A4-Q de la Armada terminaron con ella).

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

A las 19:00 Hs. llegó el Mayor Rodeyro quien nos dió una noticia nada grata, ya que 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 (Capitán Luna) y el C-428 (Ten. Bernarh).

Esto terminó de golpear nuestro ánimo, aunque nos dieron otra buena noticia: 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 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 fuí a cenar, sólo quería escribir un poco y acostarme cuanto antes, que este día termine pronto.

22-MAY: ¡QUE 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 al mismo dada Las circunstancias por el peligro de bombardeo o ataque de comandos y como los mecánicos, por sus tareas específicas no están provistos de armamento de mano, se proveyó a una cierta cantidad de ametralladoras Halcon, a algunos suboficiales y civiles, dándose una breve y sintáctica instrucción de utilización pues la mayoría desconocíamos como se utilizaban. 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 tratábamos de 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 en tensión.

Más tarde fuimos a desayunar a la parrilla y allí nos enteramos que había sido una falsa alarma: los puestos de guardia que vigilan 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 (sólo la de la luna) se confundieron y comenzaron a disparar; al tirar 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 dió...!

Llegamos a la Base a las 06:30 Hs., los mecánicos y armeros comenzaron a alistar aviones, la temperatura era insoportable -entre 10/12 grados bajo cero-, la superficie del suelo estaba cubierta por una capa helada como de 2 centímetros 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 sólo es posible gracias a todos los camaradas que ponen su granito de arena para lograr que los aviones estén listos en tiempo y 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, sólo se expresaba la admiración mundial hacia nuestros intrépidos pilotos.

Existe además un grave problema: a raíz de las misiones aéreas realizadas nos hemos quedado sin tanques suplementarios de combustible, ya está coordinado con la Unidad y con el Comando de Material, la obtención de los mismos en el Exterior.

Se ordenó que el avión C-419 quedara en San Julián para aumentar la dotación. El Departamento Operaciones informó que la metereología era adversa, no vislumbrándose mejora, y por esta razón, además de la falta de tanques, no se previeron misiones para nuestro Sistema de Armas.

A las 10:00 Hs. 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.

Los mecánicos y especialistas se dedicaron a inspeccionar y verificar los aviones dejándolos en condiciones para próximas misiones.

En especial los armeros que controlan el funcionamiento de los Porta-Bombas con un equipamiento de maletas de prueba que simula la explosión del cartucho impulsor del mecanismo eyector, otro armero hace las pruebas en la cabina, armado de espoletas y pulsando el botón de lanzamiento de bombas, mientras otro comprueba en el banco de prueba colocado en el porta bombas, comprueba que se enciendan las luces de prueba, que indican el correcto funcionamiento del sistema, de igual manera se comprueba el funcionamiento de los cañones.

Por la tarde nos comunicaron que los pilotos de la primera Escuadrilla que dábamos por desaparecidos ayer, gracias a Dios se habían eyectado y estaban con vida en las Islas Malvinas, ellos son: Capitán Donadille, Mayor Piuma y 1er.Teniente Senn.

Se nos ordenó a un grupo permanecer en la Base para recibir los tan ansiados tanques suplementarios, a cargo estaba 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 falleciendo un tripulante. En dicho ataque fue averiado un Harrier y otro fue derribado por la artillería argentina.

23-MAY: OTRO HEROE MAS...

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 10:30 Hs. 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, tirando con un tractor. 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 Area 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".

A las 10:30 Hs. llegó del Dto. Operaciones un requerimiento por el cual se debían alistar dos Escuadrillas de tres aviones cada una. A las 10:45 Hs. fueron pasados como listos ya que estaban preparados desde temprano. La configuración era como la de días anteriores: 2 bombas de 250 Kgs. con cola frenada y

espoleta MU de cola, cañones y por supuesto con 3 tanques de 1.300 Lts. cada avión.
Rápidamente pasé la lista a Operaciones y fuí a la Sala de Pilotos a actualizar la pizarra. El tiempo estaba variable, muy frío y húmedo, con perspectivas de desmejorar paulatinamente.



Sala de pilotos reunión previa a la partida de la misión

A las 12:00 Hs. me confirmaron que partiría la primera Escuadrilla a las 12:30 Hs. y la segunda a las 12:45 Hs., se lo comunicué a las cabeceras que se encontraban a cargo del S.M. Alvarez (la 25) y del S.Aux. Pizarro (la 07), operativas al 100% a pesar de las inclemencias del tiempo y de la dificultad de desarrollar las tareas en estas condiciones.



Aviones alistados para la misión de ataque a la flota inglesa

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

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 vió afectada la puesta en marcha de los motores.

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, la espera fue muy amarga, el tiempo no pasaba más, a nuestra mente volvían los recuerdos del pasado 21, hacíamos miles de conjeturas.

Eran las 14:05 Hs. 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 fuí hacia la plataforma de vuelo para recibir a los pilotos, eran las 14:25 Hs. y pudimos divisar en el cielo semi-cubierto las tres luces que indicaban "aquí estamos...". Saltábamos de alegría, nos abrazábamos, ¡Qué alegría, por Dios!. Esto borraba lo sucedido el 21, 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 había un infierno de misiles a las vez que les alertaban sobre una intensa actividad de aviones Harrier, que los obligó a regresar.

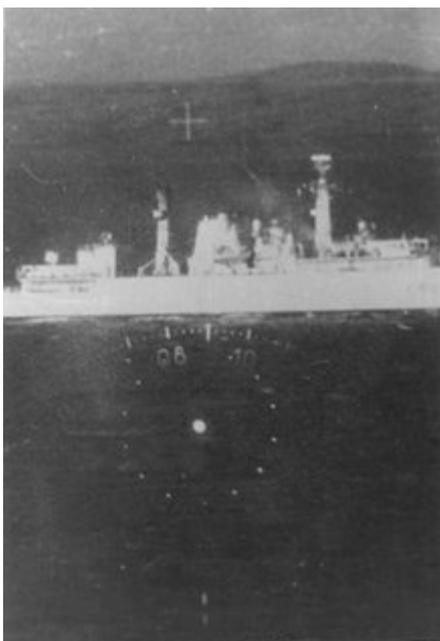


Avión de regreso de misión "alerta trae bombas con espoletas activadas"

Se comprobó que uno de los aviones llegó con una bomba armada, se había cortado el alambre que servía de seguro permitiendo el armado de la espoleta; el Inspector de armamento, S.Aux. Quiroga y el C.P.

Díaz comenzaron con el desarmado de la espoleta, todo el personal se retiró a ponerse a cubierto ya que era muy peligroso, se corría el riesgo de que explotara y si sucedía así volábamos todos, agravándose con la cercanía de los otros aviones ya que el depósito de bombas se encontraba al costado de la plataforma.

La desactivaron con gran profesionalismo y el silencio se quebró con nuestros gritos de alegría.



fotográfica desde la cine ametralladora Defa 30 mm del ataque a la flota inglesa

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 resultando derribado el C-437 por un misil Sidewinder lanzado por un Sea Harrier. Su piloto, el Ten. Volponi, no logró eyectarse y el avión se estrelló contra el suelo de Malvinas, quedando allí otro de nuestros héroes. El Ten. Volponi era hijo de un recordado corredor de Tres Arroyos que competía en la época de las antiguas cupecitas de T.C.

A las 16:00 Hs. 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 que quedarían aquí en San Julián. Mañana los pilotos trasladarán los aviones C-412 y C-415 que tienen sus parabrisas dañados por esquivarlas de proyectiles ingleses; esto habla a las claras del peligro corrido por ellos y el milagro de haberse salvado.

A las 18:00 Hs. llegó un Hércules C-130 con su bodega repleta: traía siete tanques de 1300 Lts. suplementarios con sus respectivos porta tanques (éstos se esperaban ansiosamente pues eran imprescindibles para poder cumplir las misiones ordenadas, los aviones casi siempre regresaban sin ellos ya que eran eyectados para facilitar la fuga o evasión durante los ataques o intercepción. Al eyectar los tanques, el avión gana el perfil aeronáutico y así puede desarrollar mayor maniobrabilidad y velocidad). 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 también 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 de estado diario del material aéreo y el Parte de Guerra fue hoy una ardua tarea, 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 Teniente Volponi que era muy querido. Algo para destacar es la masificación de los sentimientos y la excelente relación que tenemos, compartimos 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-MAY: QUE PASO CON LA SEGUNDA ESCUADRILLA

Al igual que los demás días nos levantamos y fuimos a la Base; al llegar notamos actividad sobre los aviones, tanto en las cabeceras como en la plataforma: 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. El 1er.Teniente Posadas con un grupo de camaradas trabajaron toda la noche, ya estaban acostumbrados a no dormir, no era ni sería la primera vez.

A las 07:30 Hs. nos ordenaron alistar los aviones con similar configuración a los días anteriores, los pasé "listos" a las 08:00 Hs., pero de Operaciones me informaron que debíamos cambiar las espoletas por la "Mu de Cola" urgentemente ya que seguramente saldría una Escuadrilla.



Aviones dispersados cerca de la cabecera 07 junto a acopio de bombas

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 09:30 Hs. nos confirmaron que saldrían dos Escuadrillas: una a las 10:15 Hs. y la otra a las 10:30 Hs. Pasé los aviones listos al Departamento Operaciones y luego me dirigí a la Sala de Pilotos a 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,
C-434 Cap. Dellepiane

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



Personal de mantenimiento alistando los aviones para otra misión

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 post combustión (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 200 Lts. de JP1 por minuto y el decolaje toma aproximadamente 2 minutos, restándole esos litros de combustible tan apreciados.

Mientras aguardábamos el regreso, nos reunimos en las carpas para jugar a las cartas o bien tomar algo caliente, otros formaron una rueda de conversaciones intercambiando opiniones sobre esta guerra. Pero se debía seguir con la recuperación de aeronaves, así es que se alistaron, y aprovechando el buen tiempo existente, a las 11:00 Hs. decolaron el C-411 y el C-432 para realizar los vuelos de prueba. Regresaron a las 11:30 Hs. sin novedad, quedando en servicio; los mecánicos les colocaron los tanques suplementarios y ya estaban preparados por si eran necesarios para otra misión.

Así transcurrió el tiempo de 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.



Vcom Villar y My Rodeyro junto personal de mantenimiento a la espera del regreso de los aviones

Eran las 13:10 Hs. 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, el seguro de alambre estaba intacto.



1er Ten Posadas mostrando impacto de proyectil ingles

Esta Escuadrilla atacó a la flota inglesa, al penetrar en el estrecho San Carlos fueron recibidos por un intenso ataque de artillería antiaérea y misiles, pero igualmente arremetieron contra una Fragata tipo 21, averiándola. También nos dijeron que la segunda Escuadrilla había sido interceptada por los Sea Harrier, desconociendo 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, dándose por desaparecidos en combate los aviones C-410, C-419 y C-430 y los 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. Al realizar los Mensajes y Parte de Guerra me parecía que estaba repitiendo lo mismo que el día 21, todo era un calco, con la diferencia de las matrículas y apellidos de los pilotos.

El estado anímico de un grupo se puede apreciar en ciertas actitudes, una de ellas es la falta de apetito, hoy casi nadie fue a cenar...

25-MAY: ANIVERSARIO PRIMER GOBIERNO PATRIO

Hoy se festeja 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 parabrisa.

Se ordenó realizar una formación en la plataforma de vuelo, ya que no existía una Plaza de Armas. El Comodoro Maiztegui se refirió a esta fecha patria y a los acontecimientos que estábamos viviendo, rogando asimismo a Dios por la protección de nuestros héroes.



Formación de efectivos desplegados por el 25 de Mayo

Nuestro Escuadrón no realizó ninguna misión, pero para alegría de todos, los A-4B atacaron la flota inglesa hundiendo al destructor HMS "Coventry" de 16.000 Tn. Este destructor pertenecía a una línea de naves de última generación de la Royal Navy, sólo fue suficiente una bomba de 500 Kg. para mandarlo a pique.

Como si lo relatado fuera poco, dos Escuadrillas de Caza y Ataque de la Marina que operaban desde Río Grande, atacaron a la flota inglesa con dos aviones Super Etendard armados cada uno con un misil Exocet. En dicho ataque un misil impactó en el Porta-contenedor Atlantic Conveyor hundiéndolo 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, etc. El otro misil aparentemente se perdió en el mar.

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

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

26-MAY: GRACIAS A DIOS ESTAN VIVOS... PERO TODO NO ES ALEGRIA, EL II ESCUADRON DAGGER TIENE SU PRIMER HEROE

Hoy, como todos los días, al despertar vinieron a mi mente mil preguntas sin respuesta, para luego levantarme y seguir con la rutina.

Los aviones habían quedado listos desde ayer pues no se realizó ninguna misión, la orden para hoy era configurarlos con 2 bombas de 250 Kg. BRP con cola frenada espoleta Kappa III y 3 tanques de 1300 Lts. cada uno, lo que se cumplió quedando alistados a las 09:00 Hs. Pero a las 10:00 Hs. nos ordenaron cambiar la configuración y alistar tres aviones para las 11:30 Hs.; 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 la misma, colocadas en las Estaciones 3, 4 y 5, y tres tanques de 1300 Lts. en las Estaciones 2 y 6. El tiempo para realizar dicho cambio de configuración era escaso, ya que se debía alijar el combustible del tanque ventral, bajarlo, 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, armas las espoletas y comprobar el perfecto funcionamiento de todo el conjunto.



Personal de mantenimiento armeros y mecánicos alistando los aviones para otra misión

La tarea se efectuó en tiempo récord: para las 11:15 Hs. estaba todo listo. Al informar a Operaciones, nos ordenaron mantenernos atentos porque cada quince minutos nos actualizarían la hora de decolaje; nadie pudo ir a almorzar, así que el S.P. (R) Llanos, con dos soldaditos, fueron a la parrilla para traernos algo de comer.

A las 13:00 Hs. nos confirmaron que había llegado una orden fragmentaria que decía que debían partir dos aviones a las 13:30 Hs., había que avisar a la cabecera 25 pues allí se encontraban los cuatro aviones alistados.

A las 13:15 Hs. los pilotos llegaron al lugar donde estaban los aviones, realizaron la inspección previa al vuelo para luego instalarse dentro de sus cabinas, verificando que todo estaba O.K. para la puesta en marcha. Levantaron su mano derecha y con el dedo índice hacia arriba y con una señal girando el mismo dieron la orden para que el mecánico lanzase 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 y comprobación de trasvase y estanqueidad de los tanques de combustible y, como todo funcionaba perfectamente, el mecánico con sus pulgares levantados se lo indicó a los pilotos; soltaron frenos y a las 13:30 Hs. colocaron post-combustión y partieron saludados por todos nosotros.

Ellos eran el Capitán Dimeglio (C-420) y el Teniente Aguirre Faguet (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 la 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 hoy faltaba uno, sentía lo mismo.

Así fue como a las 15:30 Hs. brillaron las luces de sus faros de aterrizaje, parecían enviar un mensaje: "aquí estamos vivos, 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.

En pleno festejo de esta misión, se nos informó que de los tres pilotos desaparecidos el día 24 pasado, el Mayor Puga y el Capitán Díaz lograron eyectarse y se encontraban con vida, lamentablemente el Teniente Carlos Castillo había fallecido al ser destruido su avión, era nuestro primer piloto muerto. El querido "Negro", como todos lo llamábamos, estará para siempre en nuestro recuerdo, él dió su vida por las Malvinas como tantos otros, ¿valdrá la pena esta entrega? sólo el tiempo y Dios lo dirán.

A las 18:00 Hs. arribó un Guaraní G-II con una "carga" muy valiosa para nuestro Escuadrón: el Mayor Piuma con muchas lesiones, especialmente en uno de sus ojos, el Capitán Donadille con dificultades para caminar, el Capitán Díaz con un brazo enyesado y lesiones en la columna vertebral, el 1er.Teniente Luna también con un brazo enyesado y con el tobillo derecho y el hombro quebrados y el 1er.Teniente Senn que aparentemente se encontraba en mejores condiciones. Los recibimos con mucho afecto, todos ellos habían sido derribados en combate y hasta hoy no sabíamos cuál había sido 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, sólo uno había fallecido.



Arribo de los pilotos eyectados y la alegría de con sus camaradas



Tres de los pilotos eyectados My Piuma, Cap Diaz, 1er Ten Senn



1er Ten Luna y su reencuentro con sus camaradas

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

Hoy recibí una encomienda con cartas de mis familiares, alentándonos y mandándome comestibles (alfajores, chocolates, salamines, etc.). Reconozco que leer las cartas me causa angustia y que generalmente reprimo mis lágrimas, pero hoy cuando abrí la carta de mi señora y encontré una foto de mi hija Romina y un cassette con su vocecita, terminó mi valentía y lloré, la extraño muchísimo. Sin embargo soy conciente de que si me encuentro aquí es porque mi país me necesita y estoy orgulloso de ser parte de esta página de la historia.

27-MAY: POR FIN DESCANSO

Hoy fue uno de los pocos días que permanecimos durmiendo más tiempo, ya que la temperatura 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 realizar alguna tarea que estaba pendiente, los que nos quedamos aprovechamos para descansar.

Luego fuimos casi todos a Entel para llamar a nuestros familiares, yo quería comunicarme especialmente con mi madre pues hoy es su cumpleaños; las llamadas las cobran en efectivo y a un valor del 50% del real, pero igualmente resulta costoso porque diariamente recibimos 4 millones de Pesos Ley de viático. Para hacer una comparación: salir a comer a un pequeño restaurant que existe en el pueblito, el cual se llama El Chilécito, cuesta por persona 6,5 millones; como es de suponer vivimos en una austeridad total y restringimos al máximo los gastos, para realizar una llamada telefónica tenemos que juntar dos días de viático, todos entendemos perfectamente esta situación pues es necesario mucho dinero para comprar víveres y armamento.

También aprovechamos este día para lavar algunas ropas, 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 una hermosa siesta, otros jugaron a las cartas. Ya que estábamos acostumbrados a dormir pocas horas diarias, que no eran superiores a 5/6, a eso de las 16:30 Hs. realizamos un partido de fútbol, corrimos todos los catres dejando libre la cancha de papi que está marcada. El encuentro fue entre Dagger y A-4C, el mismo se debió suspender rápidamente por la violencia del juego, parecía que todos queríamos descargar nuestro nerviosismo y tensiones acumuladas contra el otro, de ambos lados pasó lo mismo, fue una lástima, pero sucedió.

A las 19:30 Hs. me trasladé a la Base a sacar el Parte Diario de Guerra y estado del material aéreo, fue muy corto ya que no hubo actividad. Según la gente de la Sala de Meteorología mañana mejorará el clima.

Fuimos a cenar a la Parrilla Municipal el gran menú que no era otra cosa que el habitual loco, y luego, antes de dormir, actualicé mis escritos diarios...

28-MAY: SI NO ES AQUI ES ALLA...

Realmente tuvo razón la gente de meteorología, ya que el tiempo mejoró. Nos despertamos a las 06:00 Hs. y partimos a desayunar para luego a las 06:45 Hs. llegar 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 fue producto de la aparición de los pilotos, lo que nos hizo recuperar el buen humor, todos trabajaban con mucha ansiedad.

Se nos ordenó alistar para las 10:30 Hs. cuatro aviones, cada uno con la siguiente configuración: tres tanques de 1300 Lts. 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 1300 Lts. y los portabombas Nafgan, se tuvieron que bajar los mismos, colocar los porta tanques ventral y montarlos, además de colocar los porta bombas, 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.

A las 13:00 Hs. llegaron desde Tandil dos aviones: el C-412 con una novedad de VHF y el C-415 que pernoctaría aquí y mañana 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 era allá mala la situación meteorológica.

29-MAY: EL ESCUADRON DAGGER DE RIO GRANDE TIENE OTRO HEROE Y NOSOTROS MUCHA SUERTE...

El comienzo del día no varió en nada, cada uno dedicado a sus tareas, yo comunicándome con el Departamento Operaciones para averiguar si tenían algo previsto para nuestro Sistema de Armas. La primera orden fue alistar tres aviones para las 10:30 Hs. con configuración tres tanques de 1300 Lts. 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 09:30 Hs. 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 Capitán Dimeglio, el 1er.Ten. Román y el Teniente Aguirre Faguet, a quienes le había tomado un cariño muy especial por el excelente trato que brindaban y su predisposición al diálogo.

A las 10:00 Hs. nos confirmaron que partirían a las 10:30 Hs., 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 puso en marcha la aeronave y a las 10:25 Hs. los tres se dirigieron hacia la cabecera de pista:

C-416: Ten. Aguirre Faguet, C-420: Cap. Dimeglio y C-421: 1er.Ten. Román.

El avión del Teniente Aguirre Faguet presentó una falla en el sistema de oxígeno de cabina, no pudiendo partir, los otros dos decolaron sin novedad con rumbo a las Islas Malvinas. A los 20 minutos 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.

Luego de recibirlos, inmediatamente se comenzó con su recuperación y alistamiento para una próxima misión. Esta fue abortada por la gran cantidad de PAC de aviones Sea Harrier que se encontraban en el espacio aéreo de Malvinas.

A las 12:00 Hs. decoló con rumbo a Río Grande el C-415; a las 12:40 Hs. recibí la orden de Operaciones de alistar cinco aviones para las 13:30 Hs. con la misma configuración que la misión ordenada a la mañana: había que preparar todo en menos de una hora, lo que era un reto, no nos podíamos trasladar a almorzar. Nuevamente el tío Llanos con los soldaditos se dedicaron a conseguir comida y distribuirla entre todos, nadie quedó sin comer, el S.P. Llanos es nuestro Angel de la Guarda.

A las 13:25 Hs. los aviones ya se encontraban listos. Cuando pasé la información a Operaciones, me expresaron su admiración por todo el personal que demostraba 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 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 Faguet, C-434 1er.Ten. Román, C-416 Cap. Dimeglio, C-420 Ten. Callejos y C-421 Cap. Dellepiane.

Como es de apreciar, el trío vuelve a salir y ¡cuántas misiones ya llevan juntos!... A las 13:30 Hs. llegaron los pilotos a sus respectivas aeronaves, con esta distribución: el C-416, C-420 y C-421 en la cabecera 25 y en la cabecera 07 el C-432 y C-412 . Uno a uno se pusieron en marcha para luego dirigirse a la cabecera 25 de donde partirían.

A las 13:46 Hs. decolaron con el estruendoso rugir de sus motores Atar a pleno y con post-combustión, hasta que se fue atenuando al alejarse y perderse de vista. A partir de ese momento volvíamos a vivir la angustiada 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.



Aviones rumbo a Malvinas quedando la plataforma desierta

A las 15:20 Hs. sonó el teléfono de campaña, eran 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 Mayor 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 médico por si era necesaria su intervención, además el camión de incendio, todos con las miradas hacia lo

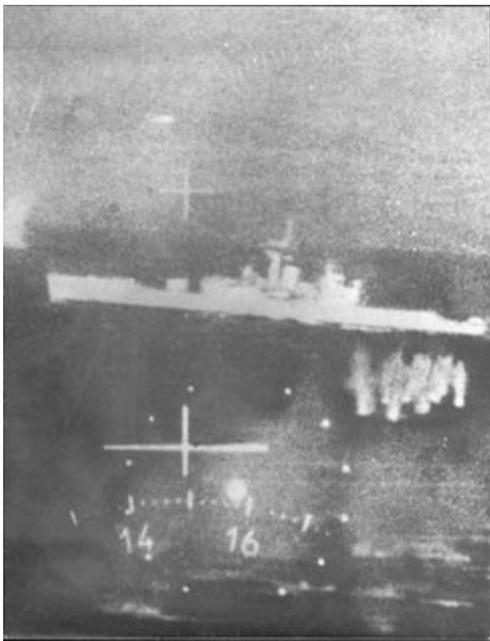
más alto del cielo.

De repente uno dió la voz de alarma: ¡allá vienen! pudiéndose divisar cuatro lucesitas, ¿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 hacían al llegar una misión, permanecían a un costado observando al avión que se aproximaba: era el C-421 piloteado 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, pudiéndose observar en la parte inferior del avión un chisporroteo y pequeñas lenguas de fuego que desprendía un tanque suplementario que pendía semi agarrado del porta tanque 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 estuvo de nuestra parte, sólo fue 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 libera al mismo permitiendo 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, lanzando sus cargas explosivas sobre la misma, no pudiéndose comprobar qué blancos habían atacado, pero sí se sabía a ciencia cierta que habían lanzado sus bombas sobre barcos enemigos.



fotográfica desde la cine ametralladora Defa 30 mm del ataque a la flota inglesa

Las noticias radiales indicaban que el buque porta contenedor 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.

También, con gran tristeza nos hizo saber el Mayor Rodeyro, que hoy el Escuadrón Dagger de Río Grande sufrió otra pérdida, el Teniente Juan Bernahart derribado por la artillería británica de un buque, no observándose eyección del piloto según lo informado por los restantes integrantes de la Escuadrilla, dándosele por fallecido en combate.

A las 16:00 Hs. llegó desde Tandil el C-401 con una novedad de hidráulico, rápidamente el personal de mantenimiento se abocó a su recuperación y a las 17:30 Hs. conjuntamente con el C-415, partieron rumbo a Río Grande.

Así transcurrió este 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 tendremos que sufrir, cuánto más durará esta guerra! Sólo Dios lo sabrá, ayúdanos a que termine pronto, de una vez, que ganemos o perdamos, pero que no cause más víctimas este conflicto!! ¿Qué cara... esperan nuestros gobernantes y diplomáticos para detener todo esto? ¿o será que están tan lejos que no tienen sensibilidad ante estas pérdidas humanas?

30-MAY: GLORIOSO DIA PARA LA FUERZA AEREA 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 a trasladar a la Base de Río Grande, ayer estuvieron durante toda la tarde y parte de la noche alistando cinco aviones que partieron a las 21:00 Hs. 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 Hs. 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 dediqué a clasificar la documentación y a guardarla en sobres.

Posteriormente me dirigí a la Sala de Pilotos a charlar con ellos, son muy amables a pesar del estado de tensión a que están sometidos, recordemos que en cada misión se juegan la vida. Ante mi consulta sobre qué se siente cuando se avista un blanco naval enemigo y éste descarga toda su artillería contra ellos, me respondieron que era una sensación indescriptible, además 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, rogar a Dios no ser alcanzados, tratando 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 1300 Lts., los portabombas colocados a la espera de sujetar las bombas de 250 Kg., éstas 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

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

A las 16:30 Hs. llegaron a la Sala de Situación el Comodoro Aguirre y el Vicecomodoro Llabrés, que son los Jefes del Personal de Mantenimiento de A-4C y nos informaron que cuatro de los cinco aviones que anoche se dirigieron hacia Río Grande participaron conjuntamente con dos Super Etendard de la Marina, de una misión muy importante atacando a la flota inglesa. El objetivo, al que se le provocó graves daños, era el Portaaviones Invencible.

A las 17:15 Hs. el Comodoro 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.

A las 19:30 Hs. llegó desde Río Grande un Lear Jet-35 que transportaba a los dos pilotos que intervinieron en el ataque al Invencible; en el mismo avión, para alegría de nuestro Escuadrón, llegó el Mayor Puga que era el piloto que faltaba de los cinco eyectados del Escuadrón Dagger San Julián, al bajar se abrazó con todos nosotros y nos repetía a viva voz: ¡Estoy vivo, hermanos...!.

En otro Lear Jet llegó el Brigadier Crespo y altas Autoridades de la Fuerza, se realizó una conferencia de prensa que tuve la suerte de presenciar, donde se describieron los pormenores de esta misión tan riesgosa y osada tratando de atacar el corazón de la flota inglesa. Se dijo que los aviones de la Marina eran dos y sólo uno de ellos llevaba un misil Exocet AM-39 que hizo impacto en el Portaaviones. Los A-4C también habían descargado cuatro bombas de 250 Kg. contra el Portaaviones. 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 FAA y desplegado aquí) se enteró de su desaparición, fue terrible, decidieron enviarlo de regreso a Mendoza, ¡pobre muchacho, cómo sufría!. El es 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.

Los pilotos que sobrevivieron a este ataque son el 1er.Ten. Ernesto Ureta y el Alférez Gerardo Isak, 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 Mayor 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, permaneciendo en las aguas durante aproximadamente cinco horas, pero gracias a Dios pudo sobrevivir.

[\(acceso a video no copiado\)](#)

Digitalización del ataque a el porta aviones Invencible

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 habían colocado dos portabombas y, con una mira adaptada de los Pucará, atacó 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.



Partida avión C-130 rumbo a Malvinas

Hoy imaginamos 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 Etendard 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 Portaaviones.

Nosotros sabíamos que se trataba de una mentira: los relatos de los dos pilotos sobrevivientes lo confirmaban. 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 Brigadier Crespo y a las otras Autoridades, regresaron a Tandil el Vicecomodoro Sapolsky -por razones de enfermedad- (en su reemplazo llegó el Vicecomodoro Villar) y el 1er.Ten. Posadas que se encontraba desde el 05 de Abril, mereciendo un reencuentro con sus familiares. El Mayor Rodeyro quedó como único Oficial de Mantenimiento.

Así concluyó este día tan glorioso para nuestra Fuerza Aérea y para la Nación Argentina.

31-MAY: UN POCO DE DESCANSO

Amaneció lloviendo copiosamente, así que pudimos dormir hasta más tarde, el tiempo no mejoró en todo el día, aprovechamos este impasse para escribir y acomodar nuestras cosas.

Luego de almorzar fuí a las oficinas de Entel para llamar a mi familia. De regreso en el Gimnasio intercambiamos revistas, diarios y nos reunimos a escuchar las noticias radiales 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 bienvenido sea.

01-JUN: METERELOGIA ADVERSA PARA LAS OPERACIONES AEREAS

Al igual que ayer, amaneció con lluvias intermitentes, pero al mediodía comenzó a mejorar, paró 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 hoy, por razones de metereología, no se preveía ninguna misión; igualmente el Mayor 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,

prácticamente hacen tres días que no se realizan misiones con este Sistema de Armas.

A las 16:00 Hs. se alistó un avión con el portabombas central con una bomba de 500 Kg. montada, pues se realizaría un vuelo de comprobación.

A las 16:30 Hs. el Capitán Dimeglio con el C-432 efectuó este ensayo: a unos 1000 metros de la Base se encuentra una ladera, la bomba fue lanzada contra la misma, fue impresionante, tembló todo e inmediatamente un hongo de humo y fuego se elevó hacia el cielo, al ver la escena pensábamos en los ingleses que recibían nuestras bombas, o viceversa, ¡pobres nuestros muchachos que eran alcanzados por las bombas inglesas!



Meteorología mala para la actividad aérea

El resto del día transcurrió sin misiones, la imposibilidad de realizar operaciones aéreas les facilitaba a los británicos desarrollar una gran actividad de desembarco, ya tenían una cabecera de playa, sus tropas lograron descender en las Islas, la situación se tornaba peligrosa porque podía derivar en un vuelco en las acciones a su favor, nuestros camaradas desplegados en las Islas rogaban que mejorasen las condiciones meteorológicas para que nuestros aviones pudiesen atacar a la flota y a la cabecera de playa.

El Comodoro Aguirre nos informó que una formación de aviones Sea Harrier derribó salvajemente a un Hércules C-130 nuestro, primero le volaron un motor con un misil y lo remataron con unas ráfagas de cañones hasta hacerlo estrellar contra el mar, perecieron todos sus ocupantes.

Luego de sacar los Mensajes y Parte Diario de Guerra, que en los últimos días fueron breves y sintéticos, fuimos al Gimnasio.

Más tarde, con un grupo de compañeros, fuí a cenar al pequeño restaurant El Chilcito, todos elegimos la misma comida: milanesa completa con papas fritas (a esta altura ésto era un manjar, ¡otra que caviar!). Por razones económicas pocas veces nos podíamos dar un gusto. En este restaurant, a pesar de ser sus dueños de nacionalidad chilena, nos atendían de lo mejor.

02-JUN: ¿HABRA TERMINADO LA GUERRA PARA NOSOTROS?

Sigue el mal tiempo y no se pueden realizar misiones. El día transcurrió sin ninguna orden de Operaciones, empezaba a notarse un bajón en los ánimos, se podía apreciar en nuestros rostros. Las noticias que llegaban no eran nada agradables, las Fuerzas británicas que habían desembarcado en las Islas, atacaron y destruyeron a cuatro aviones Pucará, provocando algunos muertos.

Todos hacíamos conjeturas y nos preguntábamos cómo podían 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 sólo a los argentinos.

Mientras se pudo operar, nuestra aviación les dió "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 muchachos argentinos que se encontraban allí! ¡Cómo esperaban que llegaran nuestros aviones para atacar a la flota y provocar su alejamiento!! Teníamos la sensación de que para nosotros la guerra había terminado.

03-JUN:

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 1300 Lts. y cuatro bombas de 250 Kg., con espoleta SSQ y Mu de cola modificada, aunque no existía horario previsto.

Así transcurrió otro día sin ninguna misión, y ya van... Se acrecentaba la desazón y la incertidumbre. Las informaciones que llegan desde las Islas no son nada alentadoras.

04-JUN: POR FIN PUEDEN SALIR NUESTROS AVIONES

Nos levantamos a las 06:00 Hs., desayunamos y nos trasladaron a la Base. El Vicecomodoro Quiroga, de Operaciones, ordenó alistar los seis aviones con dos tanques de 1300 Lts. 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.



Aviones a la espera alistados en cabecera 07

Rápidamente avisé a las cabeceras 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 creo que 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.



Personal de armeros alistando las bombas para ser colocadas en los aviones

A las 10:30 Hs. quedaron todos los aviones listos, al pasarlos a Operaciones me dijeron que la misión tenía como estima horaria las 12:30 Hs., pero que ellos nos tendrían informados; el Mayor Rodeyro envió al S.P. Llanos y a unos soldaditos a buscar comida para todo el personal pues nadie podía moverse de la Base, otra vez este Suboficial se encargó de "alimentarnos".

Así transcurrieron las horas y a las 14:00 Hs. 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.

El Vicecomodoro Villar me dió 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 la misma. Quienes conocemos a este Oficial no podíamos esperar otra cosa de su parte, por su sangre corre el fuego sagrado de un piloto de caza, además con esta actitud de liderazgo, brindaba confianza a sus subordinados), el Cap. Demierre, 1er.Ten. Román, 1er.Ten. Musso y el Cap.Dimeglio quien saldría si fallaba algún avión.



1er.Ten. Román, 1er.Ten. Aguirre Faget y el Cap.Dimeglio

Cabecera 25:

C-416 1er.Ten. Román, C-420 Cap.Demierre, C-421 1er.Ten. Musso

Cabecera 07:

C-432 Vcom. Villar, C-412 de reserva el Cap.Dimeglio

A las 14:00 Hs. 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 a la derecha por algún motivo no frenaba. El Vcom. Villar le ordenó no participar en esta misión, en su lugar lo haría el reserva, pero Musso le solicitó autorización para salir en estas condiciones. Autorizado, los mecánicos ayudaron a ubicar el avión sobre el centro de la pista y, dando máxima potencia y enganchando post-combustión, partió.

Este hecho demuestra una vez más la valentía, profesionalismo y la forma en que sentía la causa el 1er.Ten. Musso. Eran las 15:05 Hs. cuando partieron hacia las Islas, quedando nosotros a la espera de su regreso, otra vez esa maldita espera...

A las 16:40 Hs. 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 17:00 Hs. y en el cielo se divisaban las cuatro luces de los faros de aterrizaje, dándonos su mensaje: "Aquí estamos, vivos y a salvo!!". ¡Qué algarabía, allí estaban!

Aterrizaron sin novedad dirigiéndose 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 a lo planificado, atacaron a las tropas inglesas sobre el Monte Ken, resultando 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 termina otro día de esta cruel guerra.

05-JUN: ¿ESTAS CON LOS AVIONES MALVINEROS?

Hoy amaneció con buen tiempo. A las 08:30 Hs. 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 1300 Lts., 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 steimboc para subir y bajar bombas, 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 10:00 Hs. 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 12:30 Hs. 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).

A las 12:00 Hs. nos informaron de Operaciones que la misión se postergaba hasta nuevo aviso; aprovechando la situación el Mayor 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. Regresamos a las 13:20 Hs., la misión saldría a las 14:30 Hs.; 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 neopreme color naranja y verde, con varias cartas de navegación desplegadas, confirmando rumbo, altitud de navegación y posible forma de penetración hasta la flota inglesa. El Cap. Dimeglio me confirmó que se mantenía la misma designación. Cuando me iba, a las 14:05 Hs., tomaron sus cascos y salieron rumbo a la camioneta que los llevaría a los aviones.



Me encuentro entre las bombas (P.Civil Martinez jose luis)

Realizaron la inspección previa al vuelo mientras los mecánicos controlaban que todo estuviera en condiciones, al igual que los armeros las cargas explosivas. Los pusieron en marcha y a las 14:05 Hs. partieron con rumbo a Malvinas los tres aviones previstos, se oía el estruendo de los motores con la post-combustión enganchada.

Quedamos esperando su regreso, muchos se refugiaron en las carpas ya que el frío era cortante (17 grados bajo cero), yo 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 Hs. me telefoneó el My. Rodeyro desde la Torre, que ya se tenía contacto radial con los aviones, que avisara a las cabeceras que venían todos y que una vez que aterrizaran irían a la plataforma de vuelo.

Como siempre salí a ver su llegada y darles la bienvenida, el frío era insoportable, pobres los muchachos que atendían los vuelos, ellos eran los que más permanecían a la intemperie. Arribaron sin novedad, sólo que debieron lanzar las bombas al mar puesto que en su incursión no encontraron blanco naval inglés y aterrizar con las bombas era muy peligroso, la orden era que si no se encontraba algún blanco, se lanzasen las mismas al mar.

Una vez emitidos los respectivos Mensajes, actualizada la documentación de los aviones y confeccionado el Parte Diario de Guerra, fui con el resto del personal al Gimnasio.

En el trayecto nos pusimos de acuerdo con algunos muchachos y nos bajamos en la Oficina de Entel para comunicarnos con nuestra familia, yo llamé a mi esposa que me recibió con una sorpresa: mi hija Romina, con su vocesita, me preguntaba si yo estaba con los aviones Malvineros, ésto me emocionó mucho, parecía que ella comprendía nuestra causa, eran apenas sus primeras palabras... Mi señora me dijo que me mandaba una encomienda con cartas de la familia, comestibles y un cassette con palabras de Romina. La charla duró pocos minutos, le pedí que le avisara a mi madre que me encontraba bien y que los extrañaba mucho.

Así transcurrió esta jornada, con emoción ya que pude 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.

06-JUN: POR SER DOMINGO, DESCANSO

Amaneció con terribles vientos y chaparrones, por lo que dormimos un poco más, como es domingo la meteorología se plegó para darnos un descanso. Luego aprovechamos para realizar juegos de salón y escuchar las últimas noticias -que eran nada alentadoras- sobre la situación en Malvinas: los ingleses estaban hostigando a Puerto Darwin con sus barcos que descargaban su artillería sobre las defensas argentinas, aprovechando el mal tiempo.

Fuimos a almorzar 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 por papas, garbanzos, carne de cordero y mucho picante.

Al finalizar nos fuimos al Gimnasio, algunos aprovecharon para dormir la siesta, otros para seguir con los juegos de cartas, etc., yo me recosté un rato, pero a las 16:00 Hs. nos reunieron para darnos una breve exposición de cómo estaba la situación del conflicto.

El Vcom. Quiroga del Departamento Operaciones explicó que hasta el 1º de Junio la balanza de las acciones se recostaba sobre nuestro lado, pero después del desembarco inglés en las Islas esto se revirtió, 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 los atacábamos la situación nos favorecía), sólo quedaba la esperanza que el tiempo mejorase para poder operar. Así dió por finalizada su exposición.

Luego, con unos pocos mecánicos nos dirigimos a la Base, yo tenía que sacar los Mensajes y el Parte Diario de Guerra, ellos realizaron una recorrida por los aviones y las carpas a los efectos de asegurarlas, ya que el viento era muy fuerte.



La meteorología no permite las actividades aéreas

Una vez finalizadas estas tareas, nos trasladaron de vuelta al Gimnasio, no fuí a cenar ya que 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.

07-JUN: LLEGO UN TESORO PARA MI...MUY ESPERADO

Nos levantamos temprano, a las 05:30 Hs. desayunamos y a las 06:30 hs. estábamos en la Base, había mucho viento, provocando una llovizna de agua nieve.

El suelo y también las estructuras de los aviones, estaban cubiertos por una "manta" o "capa" blanca dejada por las heladas, ésta era muy resbaladiza lo que provocó que se lesionaran dos compañeros, uno con fractura de brazo y el otro con fractura de clavícula, los más expuestos eran los mecánicos y armeros que tenían que subirse sobre los planos de los aviones, fue en esa oportunidad cuando se resbalaron y cayeron pesadamente, causándoles dichas lesiones. Esta situación mejoraba cuando salía el sol.

Al ponerme en contacto con el Departamento Operaciones, me dijeron que probablemente hoy nuestro Sistema de Armas no realizara ninguna misión puesto que la meteorología en las Islas era muy mala y el

pronóstico no daba ninguna posibilidad de que se revirtiera. Se aprovechó para realizar inspecciones a los aviones y chequear sus respectivos sistemas componentes.

A las 12:15 Hs. llegó un avión de transporte Fokker F-27 que traía repuestos y encomiendas de gente anónima, además venía una Delegación presidida por el Suboficial Mayor Prats, Inspector de Armamento del Comando de Material, quien realizó una minuciosa recorrida por los lugares donde había elementos bélicos.

Una vez finalizado el control, notificó las novedades encontradas que en su mayoría eran ocasionadas por la falta de protección del material (chassis cañones, bombas, misiles, portantes y espoletas) contra los factores climáticos de la región -humedad y polvo- dando como solución cubrir el armamento con carpas de lona o nylon.

El Comodoro Aguirre nos dijo que fue derribado un Lear Jet por un misil inglés, arrancándole la cola a dicho avión y falleciendo sus dos pilotos y los tres tripulantes. Por los detalles que nos dió, tuvieron una muerte horrible, ya que los pobres estuvieron concientes y transmitiendo por radio hasta estrellarse sobre la Isla de Bordon.

Fuimos a almorzar en dos grupos. Al regresar, el Mayor Rodeyro me dijo que fuera a la carpa que cumplía la función de depósito que estaba a cargo del Cabo 1º Carranza, quien me entregó una encomienda que había llegado conjuntamente con los repuestos provenientes de Tandil.

Con gran apuro la abrí, encontrando cartas de mis familiares, pero yo buscaba ansiosamente algo especial, dejé las cartas para después, saqué salamines, chocolates y masitas y por fin, allí estaba, en un rinconcito, el tesoro que yo tanto esperaba, era la cajita conteniendo un cassette, había un papelito que decía "para vos papi, Romina", ¡qué alegría! No sé cómo describirla, así que me apresuré a pedirle al Mayor un pasacassette chiquito que tenía él para poder escucharlo, me lo facilitó amablemente, al ponerlo y escuchar la voz de mi pequeña, se me escaparon unas lágrimas, la verdad es que cansé a todo el mundo haciéndoles escuchar la grabación.

Después, un poco más tranquilo, me puse a leer las cartas, casi todos, por no decir todos, deseaban que ganemos, especialmente mis primos, quienes se encargaron de escribir un versito sobre los ingleses o la "señora" Thatcher.

Intentaré contestarles a todos, diciéndoles que tratamos de hacer lo posible para ganar y que ponemos nuestros mayores esfuerzos porque todo el país nos da su confianza, para que ésto sirva como unión de los argentinos por una causa justa, muy justa a nuestro entender, ya que desde chicos cantamos con orgullo nuestro Himno Nacional y nos ponemos de pie cuando lo hacemos, ahora más que nunca tenemos que estar orgullosos de ser argentinos, tratando de elevar la Bandera hacia lo más alto del cielo y así poder decir que hicimos algo por nuestra patria, demostrando que nuestro país es libre y respetado por todo el mundo, que nuestro suelo es más nuestro que nunca y nadie tiene derecho a usurparnos ni un centímetro, muchos camaradas están dando su vida para defenderlo, nosotros humildemente también ponemos nuestro granito de arena para proteger nuestras Malvinas. Nos encontramos muy motivados en esta guerra, no queremos defraudar a los miles de niños y jóvenes, como mis primos, que en cada carta nos piden que triunfemos.

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 que existe entre nosotros. Así transcurrió otro día sin misiones para nuestro Escuadrón, pero con la alegría de haber recibido tantas cartas y especialmente el cassette con la voz de mi hijita querida.

08-JUN: DIA 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 1300 Lts. cada uno y con los portantes colocados pero sin bombas montadas, nos preguntábamos qué tipo de misión sería ésta si los aviones no llevaban armamento.

Me comuniqué nuevamente con Operaciones para confirmar dicha configuración, quizá 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 10:30 Hs. los aviones se encontraban listos, fuí a actualizar 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 ésta sin armamento externo.



Pilotos tratando de distenderse jugando a las cartas

Amablemente me explicó que se trataba de una "misión de diversión" 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 éstas 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. Callejos, C-416 Cap. Maffeis, C-420 1er.Ten. Musso y C-421 1er.Ten. Aguirre Faguet.

Cuando le informé estos datos a Operaciones, dijeron que la misión saldría a las 13:20 Hs. Otro día que nadie podría ir a almorzar. Nuevamente el S.P. Llanos y sus soldaditos se encargaron de alimentarnos, ¡cuánto le tenemos que agradecer a este señor lo que hace por nosotros!

A las 13:00 Hs. los pilotos fueron hacia sus aeronaves, y de acuerdo a lo previsto, a las 13:20 Hs. partieron recibiendo el saludo de todos los que quedamos en la Base.

Habían transcurrido casi dos horas desde la partida sin tener 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 Hs. el Mayor Rodeyro nos informó que habían aterrizado en la Base de Río Gallegos con varias novedades, que se debían alistar dos personas por especialidad para ser trasladados 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 lo más graves daños y pérdidas en lo que va 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.

Los Dagger de Río Grande embistieron y dañaron gravemente a la fragata tipo Rothesay HMS Plymouth, también fue atacado el desembarco inglés: muchas bombas que eran lanzadas a gran velocidad y a baja altura, al tomar contacto con la superficie del mar realizaban saltos sobre éste y se introducían en el grueso del desembarco en la costa, explotando y causando grandes daños al material y pérdidas humanas.



Avión Dagger en aptitud de escape luego del ataque a la flota inglesa



Fotográfica desde la cine ametralladora Defa 30 mm del ataque a la flota inglesa

Como se apreciará, hoy se realizaron operaciones aéreas 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 transitaban con rumbo a Puerto Argentino.

La situación es muy comprometida para los argentinos, ya que los piratas están ganando posiciones claves en las Islas. Las Fuerzas propias se repliegan rumbo a Puerto Argentino, donde se harán fuertes según los comunicados del Ejército.

Nos retiramos a las 19:30 Hs.; ya en el Gimnasio nos dedicamos a escuchar la radio que, a pesar de informar que la aviación argentina había castigado duramente a la flota inglesa, también detallaba el avance de las tropas enemigas en las Malvinas.

Videos de la batalla aérea

09-JUN: SORPRESIVAMENTE NOS TRASLADAMOS

Nos despertaron a las 02:00 Hs. de la madrugada diciéndonos que 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 acá. Agarramos nuestras pertenencias y fuimos saliendo en silencio, yo pensaba que lo único que nos faltaba era ser atacados, sabía que no era una idea remota, ya que estaba en los planes de los malditos ingleses atacar el continente.

A las 03:00 Hs. 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, yo me encontraba en ese grupo. Nos trasladaban a Río Gallegos.

Luego de volar unos 30 minutos aterrizamos en dicha Base, tuvimos que bajar todo el cargamento a oscuras, el frío era insoportable a pesar de que transpirábamos con 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.



Redespliegue a la BAM Río Gallegos

Este desplazamiento ocasionó que todo el personal prácticamente no durmiera, además en el apresuramiento, muchos perdieron varias pertenencias personales -que no fue mi caso- y 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 fue destinado el Hangar Antártico, en su interior habían grandes máquinas barredoras de pista y elementos de terminal de carga, además en un costado se encontraba un avión Canberra en reparación. Tuvimos que sacar del hangar las máquinas y los elementos mencionados, quedando solamente el Canberra, ya que allí se realizarían las inspecciones y reparaciones de nuestros aviones. El lugar permitía introducir solamente tres aviones, los restantes quedaron afuera.

Existe una pequeña oficina donde nos ubicamos con el My. Rodeyro, es muy precaria, de madera, muy chiquita, pero no importa ya que tiene teléfono y ésto es fundamental. La gente de comunicaciones de la Unidad igualmente instaló un teléfono de campaña, interconectado con el Departamento Operaciones, la Sala de Pilotos y cabecera de pista, la distancia entre estos puestos es muy grande, por lo tanto es primordial tener un buen sistema de comunicación entre ellos.

Llamé al Departamento Operaciones para averiguar si tenían alguna orden para nuestro Escuadrón, me contestaron negativamente pero sugirieron que nos dedicásemos a preparar todo.

Luego de dejar los aviones en servicio y todas las cosas acomodadas, nos dirigimos a ver 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 habían sido enviadas por el Comodoro Pedro Martínez, nuestro Jefe de Grupo de Tandil. También estaban alojados en esta Compañía la gente de Mirage M-III, Pucará, Canberra y de A-4B (estos últimos partieron hoy 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 estamos ubicados, aunque casi nadie quiso comer, ya que prácticamente hacían 48 horas que no descansábamos.

A las 20:30 Hs. ya nos encontrábamos acostados, queremos recomponer nuestro cuerpo, pues seguro que mañana tendremos otro día movido.

10-JUN: AQUI EN EL SUR GUERRA, ALLA MUNDIAL

Nos levantamos muy temprano, a las 04:30 Hs., ¡qué bien se duerme en una cama después de tantos días en un catre! Aquí hay más lavatorios y baños. Desayunamos en el Casino de Suboficiales, nos sirvieron tostadas con manteca y mermelada y té con leche, nos devoramos todo, creo que el frío, la ansiedad y el

no haber cenado anoche nos abrió el apetito.

Al llegar al Hangar Antártico ya se encontraba el Mayor Rodeyro que nos informó que posiblemente se realizara una misión en conjunto con otro Sistema de Armas.

Los aviones tenían que estar alistados para las 07:30 Hs., cada uno configurado con tres tanques de 1300 Lts. y dos bombas de 250 Kg. BRP espoleta Kappa III. Todo el personal, como siempre, ponía empeño y voluntad, pues las condiciones de trabajo no son las mejores y los medios con que contamos son muy precarios, a pesar de que aquí se puede trabajar más protegidos de las inclemencias del tiempo que en la otra Base.

Igualmente el frío era terrible (19 grados bajo cero), ésto provoca que las manos se endurezcan, congelándose los dedos, tenemos que tomar muchas precauciones porque se pierde el tacto y por lo tanto la seguridad, ni qué decir de los armeros y mecánicos de pista que tienen que manipular explosivos! Se improvisaron unos cuantos braseros para calentarnos manos y pies, ésto se puede hacer cuando amanece porque está prohibido mientras dura el operativo de oscurecimiento. Las tareas de alistamiento de los aviones las realizan los mecánicos, que poseen una pequeña linterna con dos elementos (se puede apreciar la precariedad y peligrosidad para desarrollar tales labores).

Los aviones quedaron listos a las 06:45 Hs., 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 alguno siempre se encontraba compartiendo mate o café en nuestra modesta Sala de Situación.

Luego me aboqué a confeccionar los Vales de Combustible para entregárselos al Concesionario de YPF. A las 09:30 Hs. llamaron de Operaciones informando que hasta nuevo aviso estaba cancelada la operación prevista.

A las 12:00 Hs. nos comunicaron que se debía cambiar la configuración a dos aviones: había que colocarles dos tanques de 500 Lts. supersónicos y dos misiles Shafrir a cada uno (este misil es del tipo de guiado por infrarrojo -intercambio de calor- cuenta con un sistema de detección compuesto por un giróscopo y es capaz de detectar una aeronave enemiga a 4 Km. de distancia. Al producirse esta detección -por un sistema de audio que se encuentra dentro del casco del piloto suena un chillido, confirmando el enganche- el piloto puede efectuar el disparo y el misil se guía solo orientándose por los gases calientes que despiden la turbina de los motores a reacción. La dificultad que presenta este misil es que el piloto se tiene que ubicar detrás del avión a atacar y el ángulo de operación del misil es de 45° detrás del enemigo). Desde que comenzó esta guerra no se lanzó ningún misil Shafrir. La orden de alistar estos aviones significaba que los mismos debían estar alertas, ya que si salían tendrían que realizar una "misión de sombrilla" (así se denomina una misión con aviones configurados de esta forma, su cometido es el de patrullar o 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 presenta una gran desventaja porque no posee radar y sólo debe guiarse por las indicaciones de los radaristas terrestres o bien por la detección que produzca el misil con su propio sistema.

A las 13:30 Hs. los aviones fueron pasados 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 a almorzar al Aeropuerto Internacional, 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 algunos fuimos a la cabina de Entel, yo 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: desde Comodoro Rivadavia hacia el sur se vivía en guerra y en el resto del país se vivían ya casi con indiferencia los acontecimientos que en un principio parecían habernos unido, y como broche de oro nuestra Selección de Fútbol participaba en el Mundial de España... Esto me dolió y llenó de rabia.

Regresamos al Hangar, el personal que quedó de guardia no tenía novedades y partieron a almorzar. Todos presentimos que el día iba a transcurrir sin operaciones aéreas, lo que nos provocaba un bajón anímico porque nos dedicábamos con el alma a alistar los aviones, cambiarles la configuración toda vez que lo ordenaban y dejar nuestro descanso de lado, para que después del esfuerzo los aviones no saliesen...

A las 17:00 Hs. el Mayor Rodeyro nos reunió para informarnos que habían llegado a Tandil 10 aviones Mirage M-5P comprados a Perú, los que vendrían a engrosar nuestra dotación. Conjuntamente con ellos vendría más personal y quizá se realizaran relevos.

Nos expresó el orgullo que tanto él como la Superioridad sentía 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 pues el espacio aéreo donde se tenía que operar estaba lleno de aviones enemigos, lo que seguramente provocaría un inútil costo de vidas y material. Además nos recordó que los muchachos que estaban peleando en Malvinas esperaban con mucha ansiedad la llegada de nuestros aviones, por lo tanto debíamos seguir con la misma voluntad y empeño puesto hasta ahora. Estas palabras nos levantaron un poco el ánimo.

Luego nos trasladamos a la Compañía, aprovechamos para darnos un buen baño con agua súper caliente (el frío que soportamos diariamente nos cala hasta los huesos), gracias a Dios las instalaciones se encontraban a una temperatura agradable.

Después de cenar nos pasaron una película de corte cómico que sirvió para olvidar un poco la situación y reírnos bastante. Así termina otro día de nuestra participación en esta maldita guerra.

11-JUN: SIN MISIONES Y SIN PICADITO

Nos levantamos a las 06:00 Hs., luego de desayunar nos trasladamos al Hangar, ya se encontraba el Mayor Rodeyro que nos indicó que debíamos alistar los seis aviones, cada uno con 3 tanques de 1300 Lts. cada uno, dos bombas de 250 Kg 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 10:00 Hs. 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, portabombas y su armamento y colocarle el portabomba central, ya que éste realizaría un vuelo de comprobación de unas bombas de fabricación nacional llamadas "Exocor" que fueron diseñadas y fabricadas en la provincia de Córdoba, más exactamente en la Fábrica de Armamento, por el Comodoro Cueto, quien juntamente con otras personas controlaría este ensayo.

El C-432 quedó listo a las 11:15 Hs., 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 12:00 Hs.

El ensayo se realizó sobre un margen del río que está muy cerca de la Base, podíamos observar su desarrollo, algunos muchachos se subieron al techo del Hangar para mirar mejor. El avión, en vuelo rasante, a unos 150 metros antes de llegar a la ladera, soltó las bombas (aunque parecían seguir enganchadas al mismo), se elevó al estar sobre la barranca y comenzó con las maniobras de escape mientras las bombas se incrustaban en ésta. Alrededor de 12 segundos 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 es muy perjudicial porque afecta los amortiguadores de los trenes de aterrizaje). Mientras los mecánicos y armeros se dedicaban a esta labor, yo confeccioné los Mensajes y Parte Diario de Guerra. 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 comparamos con San Julián es, supongo, 10/15 veces más grande, la mayoría de sus pobladores son chilenos, nos trataron muy bien, las cosas son caras -aparte que no contábamos con mucho dinero, el poco que tenemos se nos consume en los llamados telefónicos-. Y para no perder la costumbre, llamé a mi señora, 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 organizan campeonatos de cartas, pero siempre alguien tenía una idea genial: ya que afuera existían dos arcos de papi fútbol, ¿por qué no corríamos las camas, entrábamos los arcos y jugábamos 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 gozando de este juego, con un fuerte llamado de atención apareció el Jefe del Departamento Operaciones, el Mayor Colon, con otro Oficial, y preguntaron quién era el más antiguo. El C.P. Mérida se le presentó (a decir verdad su estado y aliño no era el mejor), el My. Colon nos dió un sermón y 10 minutos para acomodar todo y devolver los arcos a su lugar.

Mañana habrá que presentársele junto con el Mayor Rodeyro.

Si antes nos sentíamos "embolados" por la situación que nos tocaba vivir, ésto colmó el vaso. ¿Cómo es posible que nos prohíban distraernos un poco? Además no molestábamos a nadie.

Luego de cenar nos juntamos a escuchar la radio: lamentablemente a estas horas la situación en Malvinas

parecía ser insostenible.

12-JUN: LLEGAN CARTAS Y ENCOMIENDAS, UNA DE ELLAS MISTERIOSA...

Este día parecía ser una copia del anterior, nos levantamos a la misma hora, se ordenó idéntica configuración de los aviones, con 3 tanques de 1300 Lts. cada uno, 2 bombas BRP con espoleta Kappa III y chasis cañón completos.

A las 09:00 Hs. los aviones estaban listos a la espera de una orden fragmentaria. A las 09:30 Hs. nos informaron que a las 14:00 Hs. llegaría desde Tandil un Guaraní G-II trayendo especialistas.

El Mayor Rodeyro nos reunió y nos comunicó que de acuerdo con la gente que viniera, algunos podrían ser replegados a Tandil. Esta noticia se tomó con alegría ya que la mayoría se encontraba por esta zona desde el 05 de Abril, yo aproveché a escribir unas cartas a mi familia para enviarlas por intermedio de alguno de los replegados.

La meteorología en las Islas era malísima, no pudiendo operar ninguno de nuestros Sistemas de Armas, lo que era aprovechado por los piratas para intensificar su ataque.

A las 12:00 Hs. fuimos casi todos a almorzar, sólo quedaron unos pocos por si se presentaba la salida de algún avión; tratamos de regresar lo más rápido posible pues queríamos estar presentes a la llegada del Guaraní, hecho que se produjo a las 14:15 Hs.

Traía un grupo de 11 personas, entre las cuales se encontraban 3 peruanos que venían a brindar asesoramiento por los aviones recientemente adquiridos al Perú. Ellos enseñarían las diferencias operativas que existían entre el Dagger y el M-5P, que no eran muchas. Es muy probable que a partir de mañana comiencen a llegar los aviones. Los asesores fueron alojados en el Casino de Oficiales.

Mientras, recibimos lo que nos habían mandado nuestros familiares: para mí habían 5 cartas y 2 encomiendas, una de ellas sin remitente: estaba llena de pastillas, masitas, chicles, chocolates, etc., me rompí la cabeza pensando quién sería mi benefactor/a. Como el contenido de la caja misteriosa era muchísimo, lo repartí entre mis compañeros -como siempre, compartíamos todo-.

El Mayor Rodeyro designó a quienes regresarían y les entregamos nuestra correspondencia.

Tampoco hoy hubo actividad aérea, cuando llevé los Mensajes y Parte Diario de Guerra a Operaciones, pasé por el CIC (Centro de Inteligencia de Comunicaciones), 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 hoy y luego las guardé, junto con las anteriores, en un sobre grande.

13-JUN: POR FIN UNA MISION

Nos levantamos a las 06:30 Hs., desayunamos y fuimos a la Base. Antes de comenzar con mis tareas habituales, me dediqué a prender una estufa para calentar la Sala, la temperatura a esas horas es generalmente de 15/20 grados bajo cero, aunque estábamos dentro del Hangar, el frío se hacía sentir lo mismo.

Llamé a Operaciones, ordenaron la misma configuración que los días anteriores, a las 09:00 Hs. los aviones estuvieron listos y al pasarles esta información me dijeron que a las 11:00 Hs. saldrían dos Escuadrillas.

Como la Sala de Pilotos se encontraba muy alejada (en la Casita Bariloche, la llaman así por su similitud con las casas construídas 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 10:45 Hs. La formación era la siguiente:

C-411 Cap. Maffeis (Jefe de Escuadrilla), C-420 1er.Ten. Callejos y C-416 Ten.Valente.

C-432 Cap. Dimeglio (Jefe de Escuadrilla), C-421 Ten. Aguirre Faguet y C-412 1er.Ten. Román (otra vez juntos, y van...)

A las 11:00 Hs. partió la primera Escuadrilla con el estruendoso rugido de sus motores a pleno, que ya prácticamente habíamos olvidado. La segunda Escuadrilla salió a las 11:10 Hs., pero el avión del Ten. Aguirre Faguet 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.



Aviones rumbo a Malvinas

A las 11:15 Hs. aterrizó el avión C-420 del 1er.Ten. Callejos, con la novedad de que no le trababan las tapas del tren de aterrizaje, sus compañeros siguieron rumbo a Malvinas.

Mientras tanto el resto del personal se reunía con los asesores peruanos quienes daban las explicaciones pertinentes y diferencias entre los dos aviones. Yo me dediqué a confeccionar los Vales de Combustible. A las 12:30 Hs. sonó el teléfono, del Departamento Operaciones me informaron que los aviones de la primera Escuadrilla regresaban porque tuvieron que lanzar sus bombas al agua al comunicárseles 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 12:40 Hs. aterrizaron sin novedad.

A las 13:10 Hs. arribó la segunda Escuadrilla, relataron que al sobrevolar la Isla Soledad, observaron un helicóptero enemigo muy próximo y decidieron atacarlo, pero sabiendo que seguramente éste había dado la voz de alerta y estarían 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 hoy no habrían más misiones, pero a las 15:00 Hs. debíamos estar de vuelta 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 que ya 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. Ayer el Destructor británico Glamorgan fue alcanzado por un misil AM 38 Exocet lanzado por una batería costera instalada en un remolque. Luego de haber bombardeado a las fuerzas terrestres argentinas y de ser alcanzado por el misil (que le causó graves daños), el buque inglés comenzó a alejarse 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, sólo quedaba la esperanza de que las fuerzas destacadas en Puerto Argentino pudieran repeler el ataque inglés. Finalmente agregó que los M-5P no serían enviados aquí y que a la noche los asesores peruanos serían trasladados en un Lear Jet.

Terminada la reunión, me quedé con el Mayor para confeccionar y firmar los Vales de Combustible y Mensajes. Me comentó que si no había reacción de las fuerzas que defienden 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 compañeros con el ánimo muy decaído, los rostros invadidos por la tristeza, el tema excluyente era el informe dado por el Mayor Rodeyro. Comí algunas masitas y escribí estos apuntes (¿quizás los últimos?) pensando cuáles serán los acontecimientos de mañana.

14-JUN: FIN DE LA GUERRA

Nos levantamos a las 06:00 Hs., desayunamos y nos trasladamos al Hangar; llamé a Operaciones para averiguar si había algo previsto, me contestaron negativamente y hablaron con el Mayor Rodeyro a quien le ordenaron que no nos moviésemos del Hangar y le comentaron sobre la pérdida de un avión Canberra derribado por un misil, pereciendo todos sus tripulantes.

Luego salió hacia una reunión que se realizaría a las 08:00 Hs. en Operaciones, mientras nosotros nos juntábamos para intercambiar conceptos y opiniones del conflicto. A las 10:30 Hs. regresó el Mayor con el Vicecomodoro Villar y nos reunieron.

El Vicecomodoro manifestó su orgullo por la labor cumplida, la dedicación y el profesionalismo demostrado y resaltó que nunca tuvo que anular una misión por falta de material aéreo, él como el resto de sus pilotos, cada vez que subían a un avión no dudaban de que cada mecánico o especialista había 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 se hubiera rendido, por lo menos no moralmente, los ingleses nos habían vencido por ahora, quizá volveríamos algún día por nuestros muertos y a recuperar las Islas. No deberíamos olvidar a aquellos que dejaron su vida por esta causa. Fue el golpe de gracia, nuestro ánimo estaba por el piso y esto nos terminó de abatir, después de haber dado todo de nosotros habíamos perdido, qué dirían nuestros familiares y amigos...

EPILOGO:

Replegamos a Tandil el día 25 de Junio, yo deseaba regresar pues el 26 es el cumpleaños de mi hija Romina. Despegamos de Río Gallegos a las 21:30 Hs., llegando a Tandil el 26 a las 00:15 Hs., fuimos recibidos por el Jefe de Grupo, el Comodoro 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 dió cinco días de franco para pasarlo con nuestra familia. Nos trasladaron en un micro y llegué a mi casa a las 02:00 Hs. Me recibió mi señora, me abracé a ella y lloré... Mi familia me recibió como no lo esperaba, era como si hubiésemos triunfado.

Hasta aquí he ido volcando todas mis vivencias en esta guerra, lo recordaré mientras viva, ésta fue "Nuestra Causa", la de todos los argentinos, sólo que quizás a mí me tocó vivirla de otra forma, algunos dieron sus vidas, otros sus alhajas, otros sus pocos pesos y muchos, muchísimos, el apoyo moral, ya sea a través de cartas o encomiendas a los que estaban en el frente o a los que estábamos en el sur del continente (ésto me trae a la memoria que la encomienda misteriosa me la había mandado un hermano de mi padre, el tío Raúl, uno de esos hombres de fierro que quiso ser otro de los tantos que anónimamente nos enviaban 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. También reconozco que muchas veces sentí miedo, pero traté de superarlo y dar todo de mí, creo haber cumplido con la tarea encomendada. Estoy orgulloso de haber pertenecido al II Escuadrón Aeromóvil Dagger y ser parte de la Fuerza Aérea Argentina que fue la única que tomó con conciencia esta guerra y luchó por lograr una victoria. Aprendimos a valorar los sentimientos, como el patriotismo y coraje puesto de manifiesto por nuestros pilotos, ellos eran realmente los que se exponían ante el fuego del enemigo. También supe de las secuelas de una guerra al subir al avión C-130 que trajo desde las Islas a los heridos el último día del conflicto. Fue terrible ver personas mutiladas, sin algunas extremidades o con heridas graves, además del olor nauseabundo que emanaba de allí, como el quejido o grito, era realmente desgarrador.

No olvidemos que ésto FUE una guerra, ojalá nunca más tengamos otra, me pregunto si realmente valió la pena.

Aprendimos a querer aún más a nuestras Islas, y para terminar quisiera expresar un deseo: Tenemos que inculcar a nuestros hijos y descendientes que "Las Malvinas son y serán argentinas y que sólo por la vía diplomática debemos recuperarlas, nunca más por las armas, ya que en una guerra nadie gana realmente, sino que todos perdemos..."

NOMINA DEL PERSONAL QUE INTEGRO EL II ESCUADRON AEROMOVIL DAGGER DURANTE LA BATALLA AEREA POR LAS ISLAS MALVINAS

PILOTOS:

Vicecomodoro D. Luis D. VILLAR
Mayor D. Juan Carlos SAPOLSKY
Mayor D. Gustavo Alberto PIUMA
Mayor D. Luis Alberto PUGA
Capitán D. Guillermo DONADILLE

Capitán D. Carlos Alberto MAFFEIS
Capitán D. Raúl Angel DIAZ
Capitán D. Jorge Carlos DELLEPIANE
Capitán D. Rubén Norberto DIMEGLIO
Capitán D. Luis Augusto DEMIERRE
1er.Teniente D. Jorge Daniel SENN
1er.Teniente D. Carlos MUSSO
1er.Teniente D. César ROMAN
1er.Teniente D. Mario Miguel CALLEJOS
Teniente D. Gustavo E. AGUIRRE FAGUET
Teniente D. Daniel Oscar VALENTE
Teniente D. Carlos CASTILLO

PERSONAL COMPONENTE TECNICO

Mayor D. José Alfonso RODEYRO
1er.Teniente D. Guillermo S. POSADAS
1er.Teniente D. Miguel ROCHA
S.M. Daniel ALVAREZ
S.M. Elvio MARTINO
S.P. (R) Eduardo LLANOS
S.A. Eduardo POZZI
S.A. Ubaldo QUIROGA
S.AUX. Hugo PIZARRO
C.P. Oscar LAVALLEN
C.P. Mario BONO
C.P. Hugo POSADAS
C.P. Juan GALLI
C.P. Héctor DIAZ
C.P. Ricardo MERIDA
C.P. Miguel CUENCA
C.P. Jorge PRIGIONE
C.P. Alberto MONTENEGRO
C.P. Ricardo OLIVA
C.P. Roberto GONZALEZ
C.1RO. Gustavo SANCHEZ
C.1RO. Víctor ARIAS
C.1RO. José TORRES
C.1RO. Daniel PERALTA
C.1RO. Pedro DEFELIPPE
C.1RO. Héctor FERNANDEZ
C.1RO. Walter MUÑOZ
C.1RO. Sergio CARRANZA
C.1RO. José FERREZIN
C.1RO. Miguel PALETTA
C.1RO. Javier LOPEZ
C.1RO. Sergio ROMERO
C.1RO. Marcelo GUTIERREZ
Cabo Miguel BISTOCO
Cabo Jorge VALENZUELA
Cabo Ricardo REVELLI
Cabo Miguel NIEVAS
Cabo Oscar ALBORNOZ
Cabo Luis PAREDES
Cabo Jorge BARCO
Cabo Jorge CALLEJOS
Cabo Gerardo ALVAREZ
Cabo Rubén VALLEJOS
Cabo Norman RONCO
Cabo Pablo CANOVA

Cabo Mario CARRIZO
Cabo Marcelo PERALTA
Cabo Antonio V. DIAZ
Cabo Víctor HEREDIA
Cabo Humberto SCHIAVONE
Cabo Juan CATANEO
Cabo Carlos GODOY
Cabo Carlos DUARTE
Cabo Guido MALTINTI
Cabo Luis BARRERA
Cabo Sergio FERNANDEZ
Cabo Eduardo SAURA
Cabo Ramón LUNA
Cabo José BALQUINTA
Cabo Francisco CRUZ
Cabo Horacio BERGERO
Cabo Daniel ABASCAL
Cabo Rubén RODRIGUEZ
Cabo José ZELAYA
Cabo Mario BERTELLO
Cabo Mario BENTANCOUR
Cabo Alberto CORRADO
Cabo Nelson SILVA
Cabo Fabián RODRIGUEZ
Cabo Raúl GUZMAN
Cabo Rubén OLAH
Cabo Mario DEZA
Cabo Roberto FERNANDEZ
Téc.I Guillermo SALITURI
Téc.I Miguel PAREDES
Téc.I Alberto FONTANINI
Téc.I Mario ALBA
Téc.I Germán CARMONA
Téc.I Rubén M. FERNANDEZ
Téc.I Pedro BALSAMO
Téc.I Juan HERNANDEZ
Téc.II José PALAORO
Téc.II Héctor SANCHEZ
Téc.II Gines GARCIA
Téc.II Claudio MONACO
Téc.II Raúl DICOSIMO
Pro.II José Luis MARTINEZ
Pro.II Francisco JORGE
Pro.II Rubén PALMA
Pro.II Enrique HERNANDEZ
Pro.II Carlos PINCHENTTI
Pro.II Víctor ARRIZABALAGA
Pro.II Tomás LANDIVAR
Pro.II Néstor PICART
Pro.II Jorge MONTOYA
Pro.II Tadeo CZAFKA
Pro.II Raúl LAMARQUE
Pro.II Alberto EMER
Pro.II Jorge MARINO
Pro.II Daniel GARRIZ

SOLDADOS CLASE 1963

Alberto ARRIETA
Ricardo CASTRO

Sergio LIMA
Jorge BAEZ
José LONCON
Rubén JACOBO
Mario PARDIÑAS
Ignacio BARRAS
Alberto KEES
Roberto JENSEN
Alberto CASTIA
Sergio JUSTO
Mario OROZCO
José TIMPANARO

(acceso a videos no copiados)

Video copilando fotografías del II Escuadrón Aeromóvil Dagger MV “La Marinete”
Otro Videos de la batalla aérea

MATERIAL DESTRUIDO DURANTE LAS OPERACIONES AEREAS ENTRE EL 02 DE ABRIL Y EL 14 DE JUNIO DE 1982 DEL II ESCUADRON AEROMOVIL DAGGER

AVIONES DESTRUIDOS:
SEIS (C-403, C-404, C-407, C-410, C-419, C-430)

TANQUES EYECTADOS DE 1300 LTS.:
VEINTITRES (8 IZQ., 7 VENT., 8 DER.)

BOMBAS Y PROYECTILES LANZADAS EN DISTINTAS MISIONES:
52 BOMBAS ALABESES DE 250 KGS. BR CON COLA BRP (RETARDO CON PARACAIDAS)
32 BOMBAS ALABESES DE 250 KGS. BR CON COLA NORMAL Y ESPOLETA SSQ (SUPER, SUPER, RAPIDA).
1500 DISPAROS 30 MM. SAP/HEI
1420 DISPAROS 30 MM. HAL

Dado que las bombas lanzadas a los barcos ingleses, los cuales su blindaje era muy débil las bombas no explotaban (atravesaban el casco) puesto no llegaban a armar el tren de fuego por la falta de desaceleración, se realizaron pruebas de diferentes tipos de espoletas.

Siendo utilización las siguientes espoletas:

KAPPA III a ser utilizadas en la bomba Alavese BRP de 250 Kg. con Cola Frenada, tiempo de armado 3 segundos +-10.

KAPPA E para mismo tipo de bomba, con cola frenada tiempo de armado de 2,6 seg, la misma contaba con una pila de 9 volts y se activaba a través de una llave, si no explotaba por el impacto lo hacia a los 3 seg. Esta fue la mas Utilizada.

MU DE COLA MODIFICADA: Utilizada en el mismo tipo de bomba, con un tiempo de armado de 1 segundo, retardo 12 segundo, se utilizaría con 0 segundo.

GAMA R: Usada en la bomba Alavese BRP de 250 Kg. Con alojamiento lateral. Tiempo de Armado 0,6 Seg. Retardo de 12 seg.

SSQ: (Súper Súper Quick) Súper instantánea funcionamiento eléctrico, la bomba explota aproximadamente a un metro del suelo

DAÑOS PRODUCIDOS POR LAS FUERZAS BRITANICAS AL SISTEMA DE ARMAS M5 DAGGER DEL II ESCUADRON AEROMOVIL

01-MAY: C-432 IMPACTO DE ESQUIRLA EN ANTENA DE VHF

21-MAY: C-403, C-404 Y C-407: NO REGRESARON DE MISION ORDENADA.

C-412: IMPACTO DE ESQUIRLA DE PROYECTIL ANTIAEREO EN PARABRISAS.

C-415: IDEM C-412

24-MAY: C-434: IMPACTO DE ESQUIRLA DE PROYECTIL ANTIAEREO EN PARABRISAS.

C-420: IMPACTO DE MUNICION DE 20 MM. EN TANQUE PENDULAR IZQUIERDO.

C-410, C-419 Y C-430: NO REGRESARON DE MISION ORDENADA.

29-MAY: C-421: IMPACTO DE MUNICION EN SOPORTE PILON DE TANQUE PENDULAR
IZQUIERDO.

Jose Luis Martinez Eyheramendy.(1982)

joseluis/dagger1959