

HISTORIA ORAL DEL COMPONENTE AEREO MALVINAS

ACLARACION DE www.radarmalvinas.com.ar

El siguiente es el relato del entonces Vicecomodoro Oscar Luis ARANDA DURAÑONA, quien se desempeñó como Jefe del CIC durante el Conflicto de Malvinas

TESTIMONIO A DOS DECADAS DEL CONFLICTO

Copyright © Oscar Luis Aranda Durañona



Publicado originalmente en *Aeroespacio* 20 años www.aeroespacio.com.ar
El mismo está disponible en la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina

TESTIMONIO A DOS DECADAS DEL CONFLICTO

Durante la guerra de Malvinas, por razones operativas, se dividió al país en grandes zonas de defensa aérea. Una de ellas, obviamente, correspondió a la Patagonia y aguas adyacentes, que a su vez fue subdividida en sectores. Uno de dichos sectores, con centro en Puerto Argentino, era el delimitado por un círculo de unos setecientos kilómetros de diámetro, dentro de los cuales se encontraba la totalidad del archipiélago malvinense. Ese fue mi cargo en la guerra: Jefe del Sector de Defensa Aérea Malvinas, cuyo corazón y cerebro era el CIC (Centro de Información y Control) de Puerto Argentino.

Dependiendo del Departamento Operaciones del Comando del Componente Aéreo destacado en Malvinas, junto con un selecto equipo de oficiales y suboficiales, tuvimos la responsabilidad de, en primer término, coordinar los movimientos aéreos sobre las islas. En segundo lugar, organizar la vigilancia del espacio aéreo, tarea para la cual se nos asignó un Escuadrón de Vigilancia Aérea del GIVA, otro del Grupo Antiaéreo del GADA 601 de Mar del Plata, un radar ELTA de vigilancia cercana de la artillería y la ya famosa ROA (Red de Observadores del Aire) montada en base a un contingente de radioaficionados del Radio Club Córdoba.

Como no disponíamos de unidades aéreas bajo comando operacional, la defensa propiamente dicha, se basó en las unidades antiaéreas cuya dirección fue ejercida por un Centro Conjunto, según las consignas de fuego y restricciones que le fijábamos desde el CIC. Esporádicamente, a través de la Estación de Intercepción del VYCA pudimos conducir a interceptores propios provenientes del continente y guiar a las formaciones atacantes cuando volaban en nuestro sector.

Esta organización del sistema de defensa aérea, que suena muy fácil y sencilla, en realidad, fue sumamente compleja y debimos hacerla funcionar con medios y procedimientos bastante precarios. Nos encontrábamos en las postrimerías del siglo XX, haciéndole la guerra a una potencia mundial, tratando de conducir aeronaves supersónicas y nuestras técnicas y procedimientos de comando y control eran de la II GM.

Cuando recibíamos la información de los radares, iniciábamos la secuencia de procedimientos para identificarla, evaluar su peligrosidad, difundir las alarmas y consignas de fuego, y pretendíamos llegar al último escalón de ejecución: un ser humano con todas sus virtudes y defectos y que probablemente no estaba imbuido con la misma doctrina. La secuencia insumía tanto tiempo que muchas veces excedía al de la incursión enemiga.

Porque el quid de cualquier sistema de defensa aérea es identificar si las aeronaves que ingresan en el área de responsabilidad son amigas o enemigas. Durante la guerra no todos los aviones argentinos disponían de IFF (Identification Friend or Foe: identificación amigo o enemigo) y, aquellos que lo tenían, no podíamos aprovecharlos efectivamente porque carecíamos de medios para comunicar en tiempo real los códigos a las computadoras de los radares.

Por esas complicaciones técnicas y porque, al usar IFF los aviones propios eran detectados a mayor distancia por los radares de los buques enemigos, se decidió no utilizarlo. Conscientes de la magnitud del problema, desde el primer día que empezamos a organizar el CIC habíamos tratado de evitar que ocurriera aquello que lamentablemente ocurrió. Esa fue nuestra mayor preocupación, identificar fehacientemente a las aeronaves dentro del área MLV.

Antes del 1º May ya habíamos solicitado y conseguido que todos los aviones propios sobrevolaran las posiciones en las islas para que nuestras tropas se familiarizaran y distinguieran las siluetas. Con la misma finalidad, pedimos que a los aviones que alguna vez podían volar a baja altura sobre las fuerzas terrestres, se les pintara una franja amarilla para facilitar aún más la identificación.

¿Un recuerdo de Malvinas? Bueno, lamentablemente, el primero que me viene a la memoria es doloroso, frustrante. Porque para planificar, organizar, montar y operar el Sector de Defensa Aérea de Malvinas sólo tuvimos veinte días escasos, y porque si bien no todas las previsiones con las que pretendimos evitar las confusiones fueron vanas, la primera imagen que me golpea es el instante terrible, cuando en el CIC tratábamos por todos los medios de avisar a la artillería antiaérea que no tirara, que esa aeronave no era un Harrier inglés sino el Mirage del capitán García Cuerva. Un hecho lamentable que nos consternó a todos. En ese momento se me derrumbaron las teorías. Todas las doctrinas y manuales aprendidos en la paz, en los ejercicios de gabinete, en los operativos. Como se dice, los planes y manuales tienen la vigencia que tarda en dispararse el primer balazo de una guerra.

Como reflexión, a veinte años de los acontecimientos, puedo decir que la gesta de Malvinas me permitió sentir, por primera vez en la vida, que a los argentinos nos unía una causa verdaderamente nacional. Ya no era un evento deportivo, ni un hecho económico, sino algo más profundo, algo que sentíamos todos como muy propio desde la niñez. Esto me permite aseverar que, cuando en las acciones de gobierno se empeñan los intereses y valores de una Nación, es un delito de lesa Patria perseguir fines mezquinos, y aquellos que tienen en sus manos el poder de decidir deben, necesariamente, estar

investidos de legitimidad y sobre todo, estar capacitados intelectual y espiritualmente para hacerlo. Detrás de sus decisiones se juega la vida de mucha gente.