

HISTORIA ORAL DEL COMPONENTE AEREO MALVINAS

ACLARACION DE www.radarmalvinas.com.ar

Los siguientes son relatos del entonces Brigadier LUIS GUILLERMO CASTELLANO, quien se desempeñó como Comandante del Componente Aéreo Malvinas de la Guarnición Militar Malvinas durante el Conflicto.

Han sido extraídos del Informe que realizara el Sr. Brigadier al finalizar el Conflicto y que fueran colocados en la Historia de la Fuerza Aérea Argentina Tomo VI.

RELATOS CONTENIDOS EN EL INFORME
DEL BRIGADIER LUIS GUILLERMO CASTELLANO,
COMANDANTE DEL COMPONENTE AEREO DE LA GMM
EN EL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR

Copyright © Luis Guillermo Castellano



Los mismos están disponibles en la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina

**RELATOS CONTENIDOS EN EL INFORME
DEL BRIGADIER LUIS GUILLERMO CASTELLANO,
COMANDANTE DEL COMPONENTE AEREO DE LA GMM
EN EL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR**

relato 1: DEL 26MAR AL 02ABR82

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

Como uno de los que tuvo ese raro privilegio, con sincero orgullo dedico estas reflexiones a los camaradas de la Fuerza Aérea que sin distinción de cargo o jerarquía me acompañaron a las islas y en reconocimiento al profesionalismo, lealtad, coraje y espíritu de sacrificio puesto de manifiesto en toda circunstancia y en aquellas oportunidades en que los avatares de la contienda, me permitieron compartir con ellos los momentos de éxito y dolor, como simples soldados en el cumplimiento de su deber en la epopeya del Atlántico Sur.

Cuando el 26 de marzo de 1982, me presenté al Comandante de Operaciones Aéreas, en el edificio *Cóndor*, cuán lejos estaba de imaginar la orden que iba a recibir y la enorme tarea, trascendencia, y responsabilidad que el cumplimiento de la misma implicaba.

En efecto, el Brig My Weber me informó lacónicamente que la conducción superior (Junta Militar) había decidido la ocupación transitoria de las islas Malvinas, que la misma se realizaría el 1º de abril y yo había sido designado Comandante del Componente Aéreo en dicho operativo.

Recuperado del impacto emocional del primer momento, me informó que la operación estaba prevista para el 15 de mayo pero que circunstancias no evaluadas anteriormente, aconsejaban adelantar la fecha, no obstante, había conversaciones entre la Cancillería y el Poder Ejecutivo (Junta Militar) incluso con acuerdo de los EEUU, quienes se mantendrían neutrales aconsejando a Inglaterra negociar para minimizar el conflicto, además, nuestra permanencia se limitaría a cinco días como máximo, lapso después del cual, se dejaría una pequeña fuerza conjunta de ocupación para dar apoyo al gobierno militar a constituirse, replegándose el grueso de los efectivos al continente dando por finalizada nuestra participación.

Inmediatamente me hizo entrega de una copia del *Plan Contribuyente dela Fuerza Aérea* al Plan Esquemático elaborado por una Comisión de Trabajo Conjunta. Constaba de seis o siete hojas escritas de puño y letra por el Jefe del Departamento Planes del COA y en esencia, poco y nada aclaraba con respecto a nuestra tarea en la oportunidad de la ocupación.

Deseo dejar explícitamente aclarado, que éste fue el único documento recibido por nuestro comando, durante todo el conflicto Malvinas.

Me reuní a continuación con el Com Andreasen (Departamento Planes) y Com Ferraris (Departamento Personal) manifestándoles mi inquietud ante la certeza de que este asunto derivaría en un conflicto muy grave, reiterándome los nombrados lo ya dicho por el Comandante en cuanto a que todo estaba arreglado; no obstante les requerí la designación nominal del personal superior para integrar el Comando a mi cargo, seleccionando entre aquéllos que ya conocía por haber intervenido en otros operativos, o que reunían sólidos conocimientos específicos en distintas especialidades (inteligencia, comunicaciones, logística, etc) debiendo dicho personal presentarse al suscripto en Comodoro Rivadavia el día domingo 28 a más tardar para planificar y preparar todo lo atinente a la operación en marcha.

De esa reunión surgió la siguiente organización tentativa, que luego se mantuvo con un brillante desempeño durante el conflicto.

ESTADO MAYOR

A1-Personal:	Vcom García de Diego
Auxiliar:	My Fernández Jorge
A2-Inteligencia:	Com Mendiberri
Auxiliar:	a designar por jefatura II
A3-Operaciones:	Vcom Alegría
Auxiliar:	Vcom Gilbert My Oliva Gilberto

A4-Material: Vcom Giannattasio
Auxiliar: My Maiorano Raúl

A5-Comunicaciones: My Gonzalez Iturbe
Auxiliar: My Módica

CIC

Jefe: Vcom Aranda
Auxiliar: My Kajihara
My Catalá
My Pergolini

BAM MALVINAS

Jefe: Com Destri
Reemplazante: Vcom Gamen

Jefe Operaciones: Vcom Zeoli
Auxiliar: My Ianariello

Esc Aéreo: My Navarro (Pucará)
My Posse (Helicópteros)

Esc Base: My Rusticcini
My Guerrero

Esc Técnico: My Argente

Esc Servicios Grales: Vcom Gimenez Ortiz

Jefe GOE: Vcom Correa

Jefe VYCA: My Silva

Jefe AAe: My Maiorano Hugo

Jefe Terminal Aérea: My Cardetti

Jefe Cª Tropa: Cap Mena
Cap Rivarola

A partir del día 28 de marzo, reunidos en la IX Brig Aérea, procedimos al alistamiento de los medios con la celeridad que el poco tiempo disponible nos permitió. En horas de la tarde, recibimos un mensaje del Vcom Gilbert desde Puerto Stanley, quien había viajado el 29 en el último vuelo de LADE, con instrucciones precisas para mantenernos informados de la situación táctica en las islas. Lo esencial de dicho mensaje, era que la guarnición de royal marines no había incrementado en forma significativa sus efectivos.

El despliegue

El 2 de abril a las 05:30 horas iniciamos el vuelo tan esperado, arribando a la zona de las islas a las 07:30, luego de permanecer orbitando por más de una hora, en espera de que se despejara de obstáculos la pista.

Reemplazamos en el mástil del aeropuerto la bandera británica por la celeste y blanca que nos acompañaría en toda la contienda, haciendo realidad el sueño de muchas generaciones de argentinos que a lo largo de 149 años, vivieron y murieron pensando en este histórico momento.

Luego de que el GOE verificara la normalidad en todos los edificios circundantes, procedimos a instalar nuestro puesto de comando y el estado mayor en el edificio de la torre de vuelo.

Siendo las 10:45 horas aproximadamente, me dirigí al poblado a tomar contacto con el General García y Contraalmirante Busser a efectos de dar novedades y recibir alguna orden. En esas

circunstancias, me entero que la Armada y el Ejército estaban preparando la ceremonia de izamiento oficial de la bandera en la casa del ex gobernador, acto al cual la Fuerza Aérea sugestivamente no había sido invitada.

De inmediato, ordené que el personal disponible se dirigiese al sector donde estaba el mástil, forzando la participación un poco simbólica de nuestra fuerza, ya que no había tiempo para organizar otra cosa.

relato 2: DURANTE ABRIL

Ante la certeza de una inminente confrontación y con el objeto de preservar el material aéreo Pucará, decidimos establecer una base de redespliegue, en el interior de la isla para lo cual, procedimos al reconocimiento en helicóptero de las pequeñas pistas existentes, seleccionando la ubicada en la zona de Darwin - Goose Green por estar próximas a Puerto Argentino y a su vez retirada de la costa, dificultando el posible ataque vía marítima.

Es designando como jefe de la misma el Vcom Pedrozo, quien de inmediato se abocó a la organización y emplazamiento de los medios disponibles, realizando todo el despliegue por medio de helicópteros, dado que no se contaba con caminos adecuados.

Promediando el mes de abril, el Gral Menéndez, acepta la sugerencia de formar un Comando Conjunto, para lo cual asignó a las tres fuerzas un edificio en la localidad de Puerto Argentino que en tiempos de paz servía de alojamiento al personal de alumnos del interior de las islas.

A la Fuerza Aérea se le asigna la planta alta, donde se contaba con locales que nos permitieron instalar con cierta comodidad y funcionalidad el Puesto de Comando, el Estado Mayor, el CIC y la Central de Comunicaciones, disponiendo además de dos pequeñas habitaciones para alojamiento.

A partir de ese momento, nuestra dependencia administrativa y funcional era con el Comandante Conjunto, aunque operativamente, manteníamos una fluida comunicación con el Comando de la FAS a efectos de canalizar los requerimientos.

De acuerdo con la evolución de la situación la Fuerza Aérea dispuso para mayor seguridad, trasladar el radar Westinghouse a un nuevo emplazamiento en el pueblo, dejando en las inmediaciones del aeródromo un señuelo, que pronto fue destruido por el viento.

Como desde el primer momento la conducción terrestre tomó conciencia de la importancia que tendría mantener operativa la pista, aceptó la sugerencia de asignar efectivos calificados del Ejército para que se encargaran de la defensa de la zona.

Asimismo se ordenó la creación de la Central de Operaciones de AAé Conjunta (única arma que operó realmente en forma conjunta) asignándose prácticamente casi todos los medios de artillería antiaérea a la defensa de la BAM Malvinas.

Esta decisión fue clave para disuadir al enemigo, dada la efectividad del formidable anillo de fuego constituido, que nos permitió mantener el aeródromo operativo hasta el último día.

El 19 de abril, arribó un grupo humano singular, eran diecinueve civiles acompañados por el My Rubén Fernández, el SM Ocampo, y un selecto núcleo de suboficiales. Se trataba de los radioaficionados pertenecientes al Radio Club Córdoba y Carlos Paz.

A partir del 7 de mayo, por razones obvias, el personal civil desplegado fue reemplazado por personal militar superior y subalterno, quienes continuaron desempeñándose brillantemente hasta el final del conflicto.

A medida que pasaban los días, la situación logística se ponía más comprometida particularmente porque el bloqueo impuesto por el enemigo era cada vez más severo, consecuencia de ello, nuestra guarnición era abastecida prácticamente por modo aéreo ya que el marítimo resultaba muy riesgoso y había desaparecido.

Los vuelos de adaptación y reconocimiento del objetivo: La FAS, criteriosamente previó y ejecutó durante el mes de abril, vuelos de navegación oceánica y reconocimiento de la zona por parte de los pilotos de combate, a efectos de familiarizarlos con el futuro teatro de operaciones.

Gracias a esta disposición, casi diariamente éramos visitados por los aviones A4-B/C y los M-5 Dagger, los cuales en una pasada baja a modo de saludo, nos alentaban preanunciando que a la hora de la verdad no estaríamos solos.

A fines de abril, se presentó en Puerto Argentino el comandante de la FAS, Brig Crespo, para desde aquí seguir las alternativas de un ataque previsto a buques enemigos, en las inmediaciones de Georgias.

La operación iba a ser realizada por una Ella de Canberra apoyada por un C-130, que se adelantaría como explorador meteorológico. Dicha Ella al regreso debía aterrizar en Puerto Argentino.

Por encontrarse las Georgias con condiciones meteorológicas adversas, la misión no se pudo cumplir, regresando los bombarderos en vuelo directo al continente.

relato 3: EL PRIMERO DE MAYO

En la madrugada del 1ro de mayo, nos encontrábamos descansando al lado de nuestro puesto de comando, cuando un trueno ensordecedor nos levantó en vilo. Me comuniqué de inmediato con el Com Destri, quién lacónicamente me informó que un Vulcan nos había bombardeado la pista.

Luego de superar la sorpresa inicial, percibiendo aún el olor acre y penetrante de los explosivos que aún permanecía en el ambiente, el personal comenzó a reaccionar positiva y hasta algunos temerariamente, a tal punto que hubo que hacer esfuerzos para controlar el contagio de heroísmo en los hombres, que se exponían en plena obscuridad, para auxiliar a los camaradas heridos, guiándose sólo por los lamentos y exponiéndose a las explosiones por retardo.

La intención del enemigo de quebrar la voluntad de lucha de nuestras fuerzas fue muy clara; pero evidentemente no lo logró.

Se alertó a la BAM Cóndor y se ordenó con las primarias luces la dispersión de los Pucará, previniendo un segundo ataque. Hubo ansiedad, hasta que se comprobó que sólo una bomba tocó la pista, manteniendo en consecuencia su operatividad

Luego comprobamos que en el ataque fueron utilizadas diecisiete bombas de 1000 libras y que erraron a la pista, pero alcanzaron de lleno el vivac donde hasta la noche anterior dormía la tropa, pereciendo sólo los dos soldados de guardia.

A las 08:15 hs se produjo el segundo ataque simultáneo a las dos BAM con aviones Sea Harrier en vuelo bajo. Esta vez la AAÉ estaba alerta y les hizo pagar caro su osadía y no se aproximaron más a los blancos medianamente defendidos.

A partir del mediodía, se acercó a Puerto Argentino parte de la flota y comenzó el ataque en pleno día, contra nuestras posiciones. En nuestro CIC la situación se puso caótica, peor aun cuando comenzaron a llegar las Ellas de combate y los enlaces radioeléctricos fueron ineficientes. Esta grave falencia fue subsanada por la eficiencia e idoneidad de los controladores y operadores del VYCA, quienes asumieron la responsabilidad de guiar con seguridad y eficacia a nuestros pilotos.

Estaban allí a la vista, los tres buques que nos cañoneaban cada quince segundos, cuando sorpresivamente vimos aparecer los M-5 de la FAS, que guiados por el radar de Puerto Argentino atacaron a los buques haciéndoles interrumpir el fuego.

Al ver que desde uno de ellos (el más grande) se desprendía una densa columna de humo y que los tres se alejaban presurosos, todo el ambiente se conmovió con los gritos de júbilo que nuestras tropas lanzaban al aire desde todas las colinas que rodean Puerto Argentino, celebrando la pericia y valentía de nuestros pilotos que habían terminado con la impunidad de los atacantes.

Lamentablemente, el dios de la guerra aún no estaba satisfecho con nuestros heroicos muertos de esa mañana, nos faltaba un castigo mayor; quiso la fatalidad que el Cap García Cuerva con su M-III, no teniendo combustible suficiente para el regreso, en lugar de eyectarse como se le ordenó, pretendió "salvar" el avión intentando un aterrizaje de emergencia en Puerto Argentino. El nerviosismo, la falta de coordinación y la inexperiencia hizo que nuestra propia AAÉ, al eyectar el piloto sus cargas externas (tanques suplementarios) lo confundieron con un enemigo y lo derribaron.

La brutalidad de la guerra, nos daba el último cachetazo ese inolvidable día en que las lágrimas nuevamente surcaron nuestro rostro.

Fue una sorpresa incluso para nosotros, la eficacia de la AAÉ propia. Aquí quisiera destacar la presencia de los soldados aeronáuticos que tan valientemente integraron las dotaciones de las piezas, los cuales desde su puesto de combate, tuvieron el privilegio de compartir el glorioso bautismo de fuego de las Alas de la Patria, y quienes en un derroche de coraje y patriotismo, lucharon codo a codo al lado de sus superiores.

Al finalizar la primera jornada, las fuerzas propias se habían limitado a defenderse de los ataques aéreos mediante el uso eficiente de la artillería antiaérea y del bombardeo naval, atacando y poniendo en fuga a los buques enemigos por medio de los aviones de la FAS.

De estas acciones quedaban claras dos conclusiones: que los intentos de helidesembarco del enemigo habían fracasado y que la flota inglesa, no era invulnerable.

Nuestra falencia más grave sin lugar a dudas, fue la mala coordinación de las comunicaciones y procedimientos entre el CIC MLV, el VYCA y la FAS. Este hecho como ya dijimos, fue en parte solucionado por el VYCA, no obstante motivó adoptar urgentes medidas correctivas que en adelante mejoraron en forma significativa nuestro accionar.

relato 4: EL NARWAL

Recibimos información que el pesquero Narwal encontrándose dentro de la zona de exclusión, había sido atacado por los Harrier y estaba hundiéndose. En dicha nave iba un oficial de la Armada, con la misión de recoger y transmitir informaciones de la ubicación de la flota inglesa.

El Gral Menéndez me pidió envíe un helicóptero a la zona para tratar de rescatar los náufragos que se encontraban en balsas salvavidas.

Analizado el requerimiento con el estado mayor e informado por el radar que en las proximidades de la nave se encontraba una PAC orbitando en altura, llegamos a la conclusión que la misma estaba en espera precisamente de que acudiéramos al rescate para atacarnos.

Informé al Gral este hecho y le manifesté que mientras los aviones enemigos estuvieran en la zona, no enviaría el helicóptero. Ante esta decisión y luego de una fuerte discusión, ordenó que un helicóptero Puma de su fuerza acudiera de inmediato al rescate, oportunidad en la cual advertí al Gral que se preparara para lo peor.

Efectivamente, habiéndole pedido al My Silva que siguiera con el radar el vuelo del helicóptero, a los cuarenta minutos aproximadamente de vuelo, me informó que la PAC interceptó al Puma y este desapareció de la pantalla no teniendo más noticias de ellos.

Con posterioridad, supimos que los náufragos fueron rescatados por el enemigo y retenidos en calidad de prisioneros de guerra hasta el final de la contienda.