

HISTORIA ORAL DEL COMPONENTE AEREO MALVINAS

ACLARACION DE www.radarmalvinas.com.ar

El siguiente es el relato al diario La Voz del Interior de Córdoba del entonces Primer Teniente Juan Carlos ROMERO, quien se desempeñó como Oficial Controlador del radar TPS-43 durante el Conflicto de Malvinas

EL ESCUADRON VYCA MALVINAS

Copyright © Juan Carlos Romero



El mismo está disponible en la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina

EL ESCUADRON VYCA MALVINAS

Yo formaba parte del Escuadrón VYCA Malvinas, que como todas las unidades se fue preparando en los últimos días de marzo de 1982 y cuyo jefe era el entonces mayor Miguel Angel Silva.

La preparación del Escuadrón VYCA (Vigilancia y Control Aéreo) se hizo previendo un despliegue al sur. *Nosotros veníamos desde hace tiempo haciendo este tipo de prácticas en la zona de Río Gallegos, en Santa Cruz y ésta fue encarada también como si fuera un despliegue común*, relató.

No lo era. Después de varios días de espera, el 1 de abril a la noche fueron a Palomar, despegaron en vuelo y pasada la medianoche llegaron a Comodoro Rivadavia. Antes de salir de Palomar ya habían sido informados de que irían a Malvinas.

Nosotros hicimos el cruce en el segundo Hércules que entró a la isla, donde aterrizamos aproximadamente a las 16.30 con parte del equipamiento; el resto de los equipos llegaron unos días después, contó Romero.

En tanto, buscaron la posición más favorable para instalar el radar cuando llegase todo el equipamiento y eligieron una lomada en el aeropuerto, desde donde durante 10 días dieron apoyo a las aeronaves que iban llegando con pertrechos y tropas.

El traslado. *Después llevamos el radar hacia un extremo del pueblo, en lo que fue nuestro punto de operación definitivo. En la lomada que ocupamos inicialmente dejamos un señuelo con características muy parecidas, entre ellas la distancia a la antena*, detalló.

Cerca de la instalación real alquilamos dos casas para el alojamiento de soldados, suboficiales y oficiales, porque el radar es un sistema en el que trabaja todo el mundo integrado: unos son controladores, otros son apoyo a los controladores y otros los que dan el mantenimiento, indicó.

Romero comparó a los radaristas con una tripulación *que en vez de ir en un avión está en un sistema de control del espacio aéreo, en un radar que recibe toda la información, la analiza, la procesa y se la pasa al centro de información y control, que es el que tiene el control de las operaciones aéreas dentro del teatro*.

Nosotros mantuvimos el apoyo y control de todas las aeronaves y el desplazamiento de tropas y pertrechos a la isla hasta el bombardeo del 1 de mayo, realizado por un avión Vulcan de los ingleses que entró a la isla y voló sobre el aeropuerto.

Una de las bombas cayó precisamente sobre el señuelo que habían dejado en la primera ubicación, del que no quedó nada, mientras el escuadrón seguía operando el radar lejos del lugar del bombardeo.

Vigilancia y control. La función básica del radar que operaban (un Westinghouse W430) es la vigilancia y el control del espacio aéreo y el guiado de las aeronaves propias. En situaciones de guerra, también hace el control del tránsito aéreo.

Nosotros empezamos a operar con nuestros vectores el mismo 1 de mayo, cuando se inicia el ataque nuestro, en respuesta al segundo ataque de los ingleses, ya sobre el aeropuerto y las distintas unidades que estaban en sus alrededores, explicó Romero.

El segundo ataque fue detectado porque venía de los buques, con cañoneo naval y aeronaves. Ese día también fue el bautismo de fuego de los aviones propios que volaron desde el continente para tratar de repeler a buques y aeronaves de los ingleses.

Cuando los aviones nuestros llegan a la isla, el aeropuerto estaba siendo blanco de un cañoneo. Por la acción de nuestros aviones, las naves de ellos se meten de nuevo al mar y quedan en el ataque las escuadrillas de sus Harrier, las PAC, como les decimos nosotros, patrullas aéreas de combate.

En tanto, al radar de la Fuerza Aérea se había agregado un Cardion del Ejército, que fue ubicado más afuera.

En esos primeros combates este radar fue puesto fuera de servicio por el impacto de un cañonazo en el generador, pero con nuestra colaboración, como unidad mayor, junto a la gente del Ejército logramos ponerlo nuevamente en servicio y se lo traslada al otro extremo del pueblo, relató Romero.

El oficial de la Aeronáutica señaló además que *con ellos (los radaristas del Ejército) hubo muy buena relación y cuando nosotros hacíamos periódicos mantenimientos al radar, operábamos con el de ellos. Ellos, igual que nosotros, tenían comunicación directa con el centro de información y control*.

Trabajamos también con la gente de artillería de la Armada, que había llevado misiles embarcados para operarlos desde tierra, porque el radar nuestro tiene una facilidad que es descentrar su giro en la pantalla para ponerle la posición del misil y podía detectar blancos navales con la inversión térmica de la mañana o la tardecita, añadió.

Esta cooperación permitió a los artilleros de la Armada impactar con un misil en una de las fragatas inglesas que cañoneaban Puerto Argentino. *O sea, todos los que estábamos ahí teníamos un mismo objetivo*, destacó Romero.

Hasta el final. De ese modo combatieron hasta la rendición, el 14 de junio de 1982. *Después, estuvimos prisioneros todos en el aeropuerto y, en el momento de la evacuación, la mayor parte salimos en el buque “Bahía Paraíso” de la Armada, mientras que el mayor Silva, otros oficiales y un soldado quedaron como prisioneros un mes más.*

En cuanto al destino del radar que operaban, tras la rendición, *con todo el dolor del alma les dimos a las plaquetas con un hacha para inutilizarlas. También le pusimos ácido. Después supimos que lo llevaron a Inglaterra y lo pusieron en servicio, seguramente pidiéndole a Westinghouse las partes que faltaban*, completó.