

HISTORIA ORAL DEL COMPONENTE AEREO MALVINAS

ACLARACION DE www.radarmalvinas.com.ar

El siguiente es el relato de los entonces Comodoro Hector Luis DESTRI y Vicecomodoro Enrique VIÑALS, quienes se desempeñaron como Jefe de la BAM Malvinas y Jefe de Construcciones durante el Conflicto de Malvinas

EN LA PISTA DE PUERTO ARGENTINO

Copyright © Hector L Destri y Enrique Viñals



Publicado originalmente en *La Gaceta Malvinense* 20 de AVEGUEMA www.aveguema.org
El mismo está disponible en la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina

EN LA PISTA DE PUERTO ARGENTINO

Sí, estamos en la Base Aérea Militar Malvinas de Puerto Argentino, intentando reparar la pista después de este ataque que acaba de ocurrir, no tan sorprendente porque lo estábamos esperando aunque, no de esta forma apocalíptica.

Hacia tiempo que esperábamos un ataque, porque desde la recuperación de Las Islas, comenzamos a sentirnos amenazados. Sabíamos, que esto no iba a resultar tan sencillo; lo presentíamos, no por simple intuición, sino porque conocemos algo de historia universal.

Nuestras Islas Malvinas, fueron usurpadas por el Imperio Británico en 1833 y desde que comenzamos a tener conciencia; desde chiquitos, aprendimos en las aulas de todas las escuelas y en todo curso que realizábamos que, Las Malvinas son argentinas. Ya crecidos y con estudios más profundos, entendimos que sí; estas islas que hoy estamos pisando, efectivamente; son argentinas.

El 1° de mayo de 1982, las circunstancias se produjeron de tal manera que, un grupo de argentinos con los integrantes de la Sección Refugios y Remoción de Escombros de la B.A.M. Malvinas, y muchos voluntarios, nos hemos reunido para reparar los daños que un fenomenal ataque aéreo de los usurpadores, ha producido en esta pista que debemos mantener operativa porque dependemos de ella como algo esencial. Ya hemos analizado los daños y nos disponemos a repararla para dejarla útil porque aviones propios la necesitan y ya se están dirigiendo a ella.

EL COMIENZO

Cierta mañana de abril, en forma sorprendente para muchos, entre los que estábamos nosotros, nos comunicaron que las Islas Malvinas habían sido recuperadas por Argentina. En aquel momento, desconocíamos cómo había sucedido; hoy sabemos mucho más. Poco a poco la recuperación fue tomando forma y se fue consolidando y también poco a poco los británicos fueron tramando su reconquista.

En este preciso instante, ya estamos inmersos en una guerra que se está desarrollando y nos involucra. Por esa razón en algún momento fuimos convocados y aquí estamos, nosotros, personal de la Fuerza Aérea integrando la dotación de esta Base Aérea. Acabamos de recibir el primer ataque aéreo. Vendrán más y debemos prepararnos para defendernos porque sabemos que somos un objetivo primordial.

Las reales amenazas comenzaron el mismo día de la recuperación. La flota inglesa, reforzada con elementos de la poderosa NATO, se fue acercando poco a poco, hasta que sentimos, muy próxima, su real presencia. El cañoneo naval, pronto comenzaría y los ataques aéreos se repetirían y nos veríamos involucrados en una verdadera guerra; los ingleses atacando y nosotros argentinos, genuinos propietarios de estas tierras, defendiéndolas.

EL ATAQUE

El clima de Puerto Argentino, no es benigno como en Salta o Paraná, desde donde venimos. Allá, según la época del año, podemos tener mañanas cálidas o frías. Aquí, casi siempre son destempladas y ventosas. Después de las actividades diarias que siempre son intensas, bien temprano, nos retiramos a descansar, porque al día siguiente, también muy temprano debemos continuarlas. No estamos de picnic. Los indicios indicaban la proximidad del combate. Y, llegó.

Un repentino ataque aéreo se produjo a las cuatro y cuarenta de este 1° de mayo de 1982. No tuvimos preaviso. El estruendo simultáneo de 15 bombas de 1000 libras, sacudió toda la isla y, al mismo tiempo, todas las alarmas comenzaron a funcionar. En forma casi instantánea, todos los sistemas, también comenzaron a reaccionar. El blanco elegido por nuestros enemigos fue, ese tan codiciado objetivo; la pista de Puerto Argentino, esencial para nuestras operaciones aéreas. Sin ella, no podríamos realizar esas operaciones aéreas ni abastecernos. No podríamos combatir eficazmente ni evacuar nuestros heridos, en fin; no podríamos subsistir. Después de ese brutal ataque, la pista quedó inoperable; severamente dañada. Inmediatamente reaccionamos. Efectuamos un reconocimiento y comprobamos que un avión bombardero Vulcan de la RAF lanzó 16 bombas de 1000 libras en la zona de nuestra Base, y aunque una no explotó, arrasó parte de las instalaciones incluida la pista. Tuvimos algunas bajas pero, de inmediato nos recuperamos y aun con el sabor amargo por lo que nos había ocurrido, sofocando incendios, trasladando heridos y algunos cuerpos sin vida en medio del desagradable olor que dejaron las explosiones, nos organizamos para poner los servicios en actividad.

Debíamos hacer funcionar todo nuevamente, pero la pista debía tener la máxima prioridad. Era vital para toda la Guarnición Malvinas.

No hay que hacer mucho esfuerzo para imaginarse lo que hubiera sido de la moral de los combatientes, si no hubiésemos tenido este puente aéreo que entre otras diversas actividades, todas

importantes, también debíamos evacuar heridos que, al final del conflicto sumaron 264 utilizando este medio.

Los mayores daños comprobados en la pista, de una longitud de 1200 metros y 30 metros de ancho, estaban localizados; uno próximo a la torre de vuelo, en mitad de la pista. Este impacto afectó su ancho pues el cráter tenía más de 6 metros de profundidad y un diámetro de 12 metros con labios de escombros de aproximadamente 1 metro en toda la circunferencia que dejó inutilizados 14 metros. De los 30 metros de ancho, quedaron utilizables solo 16 metros. Y así quedó hasta el final del conflicto. Otro impacto sobre la cabecera Este, estaba localizado en la banquina, a unos 40 metros del umbral, que dejó un cráter mayor que el anterior sin dañar la pista pero distribuyendo una montaña de tierra sobre ella que también quedó, hasta el fin del conflicto. Ahora explicaremos mejor porque quedaron así hasta el final del conflicto.

Uno de los objetivos más importante del enemigo era dejar inoperable nuestra pista; lo querían ellos y lo sabíamos nosotros. En estas condiciones entablamos una batalla intelectual. Nosotros debíamos operar nuestras instalaciones y ellos procurarían anularlas. La instalación más importante de una base aérea, lo más significativo, lo esencial, es su pista y es por eso que la guerra se inicia con el ataque a esas instalaciones con la intención de dejarla inoperable para impedir la operación de nuestros aviones y el normal funcionamiento de lo que sería el vital puente aéreo con el continente.

Restablecidos del ataque, ordenado el funcionamiento de la Base, esta fue la evaluación definitiva que hicimos: Advertimos que en las condiciones en que se encontraba la pista, con ciertas reparaciones y algunas precauciones, podría operarse nuevamente. En apariencia, no lo estaba; se observaba muy dañada y esto debía ser aprovechado. Tendríamos que dejar la sensación, para todos los reconocimientos e inteligencia que se pudieran desarrollar que la pista no estaba operable. Por eso decíamos anteriormente, que los daños quedaron hasta el fin del conflicto como los dejó el ataque aéreo. Decidimos magnificar los daños y también simular otros y en esto, nos pusimos a trabajar.

Con materiales de construcción, herramientas adecuadas, mano de obra especializada; con señalización adecuada, buen balizamiento diurno y nocturno y mucho ingenio, dibujamos los mejores cráteres que mantuvieron engañados a todo tipo de inteligencia que pudiera desarrollarse incluida la observación satelital.

RECORDANDO LA HAZAÑA

Los ataques a las instalaciones y a la pista no fueron circunstanciales o accidentales; fueron adecuadamente planeados y realmente fueron importantes, pero, a pesar de los conocimientos doctrinarios que deben poseer los británicos y sabiendo ellos que siempre será esencial para una fuerza aérea mantener operable la pista de un aeropuerto, nunca se recibió un ataque puntual que fuera significativo y exitoso. Logramos mantener el engaño hasta el fin del conflicto.

El mantenimiento en servicio de la pista, no fue sencillo. Desde el 1º de mayo hasta el 14 de junio, la B.A.M. Malvinas fue alcanzada por 130 toneladas de explosivos de todo tipo lanzados diariamente, en interminables ataques diurnos y nocturnos desde aviones y buques. Recibimos 207 bombas (51 de 1000 libras más 140 de 500 libras más 16 CONDIV) y 1200 proyectiles de artillería naval. A pesar de semejante hostigamiento, jamás impidieron que pudiéramos realizar operaciones aéreas eficaces, tanto diurnas como nocturnas.

Durante el desarrollo de nuestras operaciones, que en su mayoría fueron nocturnas, a lo largo de los 1200 metros de pista, instalamos un precario pero eficiente balizamiento con personal del Grupo de Operaciones Especiales (GOE) quienes se ubicaban sobre cada banquina, cada 30 metros uno de otro, con balizas manuales que se encendían instantes antes del aterrizaje de la aeronave que nos visitaba y se apagaban inmediatamente después, para volver a encenderlas instantes antes del despegue y apagarlas inmediatamente después, cuando el avión ya se encontraba nuevamente en el aire. Así, mantuvimos eficaces operaciones nocturnas durante todo el conflicto. Mientras el avión permanecía en tierra, ocupando la cabecera Oeste libre de cráteres, siempre con sus motores funcionando, el mismo personal del GOE establecía un cordón en torno de las hélices para que nadie se acercara a ellas mientras se realizaba descarga de material y embarque de heridos.

Los vuelos se realizaron con éxito; siempre. Hasta el último día del conflicto, la pista se mantuvo operable. Cuando el enemigo, se estaba apoderando de Puerto Argentino, en el fragor del combate, el día 13 de junio de 1982, a las 20 horas y 36 minutos, antes de que nos tomaran prisioneros, el último Hércules C 130, despegó de la B.A.M. Malvinas.

Llevaba a bordo, de regreso al continente a los magos del Grupo 1 de Construcciones que habían realizado mantenimiento permanente de los cráteres que tenía la pista para simular que no se encontraba en servicio y que permitió que todos los vuelos incluyendo éste que los llevaba de vuelta a casa, pudieran realizarse..

EL TESORO MÁS PRECIADO

Ese último vuelo, llevaba también en su interior la más preciada carga que podíamos entregar: nuestra Enseña Patria; la que había ondeado en la Base durante todo el conflicto.

Ella partía hacia el continente. La que fuera izada a las 7:55 horas del día 2 de abril de 1982, la que vimos flamear desde entonces, la que siempre nos guió; manchada, herida por ráfagas de 30 mm. de Harriers que cortaron sus drizas pero, hermosa, radiante, luciendo esas heridas de combate, partió hacia el continente con la promesa de volver a mecerse nuevamente con estos vientos, algún día, para que Ella pueda volver a disfrutar.

Hoy, desde su sitial, en el Museo de Honor del Cuerpo de Cadetes de la Escuela de Aviación Militar, se encuentra esperando esa oportunidad.