

# HISTORIA ORAL DEL COMPONENTE AEREO MALVINAS

ACLARACION DE [www.radarmalvinas.com.ar](http://www.radarmalvinas.com.ar)

El siguiente escrito fue realizado por el Sr. Emilio DUCA de la Dirección de Estudios Históricos de Fuerza Aérea, basado en relatos del Primer Teniente Ignacio GALARDI del Escuadrón Pistas del Grupo de Construcciones

## LOS CONSTRUCTORES AERONAUTICOS

Copyright © Emilio Duca e Ignacio Galardi



Publicado originalmente en *La Gaceta Malvinense* 19 de AVEGUEMA [www.aveguema.org](http://www.aveguema.org)  
El mismo está disponible en la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina

## LOS CONSTRUCTORES AERONAUTICOS

Luego del 2 de abril, nada respondió a lo imaginado por la Junta Militar argentina. Lejos de avenirse a negociar, la primer ministro del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte decidió recuperar militarmente el viejo bastión, y puso en marcha su aceiteada maquinaria bélica.

El fracaso de la recuperación pacífica prevista por la Junta, obligó a las fuerzas armadas argentinas a realizar un supremo esfuerzo para crear y abastecer a una guarnición militar que llegó a sumar alrededor de 10.000 hombres.

Poco antes de mediados de mes, la probable presencia de submarinos nucleares británicos neutralizó la acción de nuestra flota de mar y cortó la línea de suministros que se estaba llevando a cabo con los buques de ELMA. A partir de ese momento, el traslado de personal, equipos, armamento y abastecimientos quedó en manos de la aeronáutica, aviones F-28, de la Armada; Hércules C-130, F-27 y F-28, de la Fuerza Aérea; Boeing 737, de Aerolíneas Argentinas; un BAC 111 de Austral y, al menos en una oportunidad, un Fiat G-222 de la aviación de Ejército, conformaron un puente aéreo inédito en nuestra historia.

Para que todas esas aeronaves pudieran operar era imprescindible ampliar el pequeño aeródromo. La idea de extender la pista quedó desechada cuando las placas de aluminio necesarias quedaron a bordo de uno de los buques que suspendió su cruce. Sin embargo, el ELMA Formosa había transportado algunas, junto a varias máquinas viales que serían utilizadas por los hombres del Grupo I de Construcciones para aumentar la superficie de la plataforma de descarga.

El 5 de abril, llegó el primer contingente. Eran nueve hombres del Escuadrón Pistas, encabezados por el mayor Raúl Maiorano, acompañado por el suboficial mayor Gerardo González, el suboficial ayudante Ricardo Díaz, los suboficiales auxiliares Alberto Natalino y Miguel Muñoz, el cabo principal Erio Moyano, y los cabos Edgardo Acosta, Víctor Gutiérrez y Carlos Montoya.

El Formosa había trasladado una topadora D-7 Caterpillar, una moto niveladora Astarsa 120, una cargadora frontal 955-12 Caterpillar, camiones volcadores Mercedes Benz 1114, un camión playo Unimog, un grupo electrógeno Koearting 285 KVA, doscientas placas de aluminio y herramientas de todo tipo.

En una cantera, a 20 kilómetros de Puerto Argentino, hombres del Grupo I de Construcciones encontraron dos topadoras D-6, una cargadora 977-R sobre orugas, y cuatro camiones volcadores. Por la falta de caminos, las grandes máquinas debieron ser trasladadas pendiendo de los ganchos de carga de helicópteros Chinook; y el tiempo que llevaban abandonados obligó a trabajar arduamente para ponerlos en funcionamiento.

Comenzaron por construir dos plataformas de aluminio que incrementaron en 3600 m<sup>2</sup> la capacidad de estacionamiento de aviones de la terminal aérea, luego mejoraron las viejas instalaciones, construyeron nuevas y colaboraron en la preparación de las fortificaciones para las piezas de artillería antiaérea.

Los días pasaban y la guerra aparecía como inevitable. Era necesario que el Grupo tuviera capacidad de alistamiento inmediato para responder rápidamente y reparar la pista en caso de que fuera alcanzada por bombardeos o fuego naval. Había que incrementar la cantidad de personas y en los primeros minutos del 13, de un F-28, descendía el contingente de refuerzo. Eran el primer teniente Ignacio Galardi, el cabo principal Eduardo Cubí y para desempeñarse como maquinistas de la moto niveladora, los civiles Carlos Alfonso Corona y Carlos Alberto Corona. Estos últimos, tal vez, constituyen el único caso de padre e hijo desplegados simultáneamente.

En la tarde siguiente, ocurrió el primer accidente en un aterrizaje. Llovía y un fuerte viento cruzaba la pista; en esas condiciones, el F-28 TC-53 intentó tocar tierra en el sentido contrario al que habitualmente se hacía pero venía muy cruzado y a excesiva velocidad. El avión siguió de largo, salió de la pista, reventó el neumático izquierdo y rompió el tren de nariz. Al detenerse, quedó a cincuenta metros de la cabecera y con la cola levantaba.

En esa ubicación representaba un peligro, a punto tal que las operaciones nocturnas fueron suspendidas. Sin ser especialistas, los hombres del grupo pusieron manos a la obra. Lograron levantar la trompa haciendo subir gente encima de la cola. Inmediatamente, colocaron dos batanes en el lugar de la rueda delantera faltante y, una vez asegurado el fuselaje, las grandes máquinas viales sirvieron de tractores para alejar la aeronave de la peligrosa posición.

Las tareas se incrementaban y un tercer refuerzo arribó el 26; eran el vicecomodoro Enrique J. Viñals y los cabos primeros Jorge R. Ortiz y amar Casal.

El equipo humano estaba completo, las máquinas en servicio, las tareas previstas cumplidas, pero para los constructores nunca hubo un *nada que hacer*. Sus máquinas fueron comodines para todo; participaron en la descarga de 800 tambores de JP-1, transportados por el buque Río Cíncel y los

trasladaron a la planta de YPF. Los camiones volcadores, junto al Unimog, sirvieron de transporte de tropas llevando, por caminos casi intransitables, a los hombres del Batallón de Infantería de Marina N° 5 hasta sus posiciones.

El 1° de mayo todo cambió. Las bombas lanzadas por el Vulcan destruyeron dos camiones y una moto niveladora. En la pista, el demoledor efecto de los 500 kilos de explosivos había abierto un cráter de 18 metros de diámetro y 6,80 de profundidad. Pero el puente aéreo no podía detenerse así es que se reunieron los equipos disponibles y se pusieron a trabajar. Desgraciadamente, fue imposible cubrir el cráter y asfaltarlo nuevamente. Por eso sólo se quitaron los escombros diseminados, se alisaron los bordes y, con una de sus cabeceras reducida en ancho, el aeródromo continuó operando.

Era evidente la intención británica de impedir el abastecimiento de la guarnición argentina. Para burlar su reconocimiento aéreo, los hombres del Grupo simulaban tres cráteres sobre la cinta asfáltica, que se limpiaban ante la llegada de cada avión. Informes posteriores revelaron que la estratagema había dado resultado. Confundidos, los ingleses buscaron algún aeródromo de alternativa que estuvieran utilizando los aviones argentinos.

Los bombardeos aéreos y el asedio del fuego naval se transformaron en molesta costumbre pues dejaban, como saldo, cráteres de diversos tamaños, escombros dispersos e instalaciones afectadas. Y en cada ocasión, los incansables constructores, despejaban, emparchaban y reparaban, pero todo eso significó un uso intensivo del material que, sumado a las condiciones climáticas poco favorables, provocaba constantes desperfectos. No obstante, el espíritu de sacrificio de los hombres y la prolífica imaginación de los técnicos, se unieron para lograr mantener en servicio el 60 % del material.

Y ellos estaban en todos lados, reparaban instalaciones, despejaban calles, colaboraban en el rescate del armamento de Pucará averiados, participaban en la descarga de aviones y trasladaban los abastecimientos hasta Puerto Argentino.

Pese a los intentos del enemigo, la pista se mantuvo operable hasta el último día, con los caminos y calles de acceso transitables. Así, la Base Aérea Militar Malvinas pudo dar un ejemplo de capacidad operativa, y para ello, fue fundamental la labor de los hombres del Grupo I de Construcciones que demostraron su excelente capacidad de trabajo, aún en situaciones límite, cuando se vieron exigidos a realizar las tareas, mucho más rápido que en tiempos de paz.

El 14 de junio cesaron las hostilidades. Pocas horas antes, en el último Hércules que había logrado aterrizar, aquel recordado TC-65, indicativo PATO, parte del personal fue evacuado a Comodoro Rivadavia. En Malvinas permanecieron, como prisioneros de guerra, el Vicecomodoro Viñals, el Mayor Maiorano, el Cabo Principal Cubi y los Cabos Primeros Ortiz y Casal. El 18 de junio, los tres suboficiales fueron embarcados en un buque que los trajo de regreso al continente, Viñals y Maiorano debieron aguardar hasta el 14 de julio.