SECTOR	
A	ARMARIO
B	ESTANTERIA
C	FICHERO
D	ESTANTE
E	CARPETA
F	BIBLIORATO
G	CAJAON
H	
I	ALFABETICO
J	EJEMPLAR
OBSERV.	C43/3

017

FUERZA AEREA ARGENTINA

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

La Batalla Aérea de las Islas Malvinas Argentinas

INFORME HISTORICO OFICIAL

DE LA

FUERZA AEREA ARGENTINA

"PROVISORIO"

TOMO I

Edición Limitada

FUERZA AEREA ARGENTINA

017

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

DIRECTIVA 308/83 EMGFAA

La Batalla Aérea de las Islas Malvinas Argentinas

INFORME HISTORICO OFICIAL

DE LA

FUERZA AEREA ARGENTINA

"PROVISORIO"

TOMO I

Edición Limitada

A C L A R A C I O N

Si bien este Informe Històrico pretende abarcar los màximos detalles del Conflicto, somos concientes que està primera ediciòn solo esboza su estructura principal, a pesar del esfuerzo institucional realizado en su confecciòn.

Por lo tanto, la Fuerza Aèrea Argentina, persistirà en su completamiento y perfeccionamiento en el tiempo futuro, a fin de lograr los objetivos deseados: veracidad y totalidad.

Un acontecimiento Històrico de la magnitud de la Batalla Aèrea de Nuestras Islas Malvinas (año 1982) perdurarà y afectarà por muchos años nuestro desarrollo Institucional y Nacional y seguramente el tiempo futuro aportarà nuevos datos hasta ahora desconocidos, que debieran registrarse en este Informe Històrico Oficial.

En este particular Conflicto, la F.A.A. tuvo la oportunidad Històrica de probarse en el combate real, por primera vez en su vida como Fuerza. Por lo tanto sus "Experiencias" atesoran muchas riquezas profesionales que solo los protagonistas directos pueden brindar.

Estas "Vivencias" pretenden ser registradas en este Informe permanente; y si ello se logra, todo el Personal Aeronàutico podra extraer de ellas las LECCIONES y/o ENSENANZAS que afecten el futuro desarrollo de Nuestra Fuerza Aèrea.

P R I M E R

INFORME HISTORICO OFICIAL

D E L A

FUERZA AEREA ARGENTINA

sobre

"LA BATALLA AEREA DE NUESTRAS ISLAS MALVINAS"

abril - 1982 - junio

-- I N D I C E --

PARTE I

ANTECEDENTES DEL CONFLICTO

CAPITULO	I:	Antecedentes Històricos.	- 5 -
"	II:	Alas Argentinas en el Atlàntico Sur.	- 9 -
"	III:	La Situaciòn Conflictiva.	- 20 -
"	IV:	El Planeamiento al nivel Politico-Militar Argentino.	- 37 -
"	V:	El incidente de Georgias del Sur.	- 40 -
"	VI:	Los acontecimientos precipitantes.	- 50 -
"	VII:	Las decisiones Argentinas.	- 58 -

PARTE II

LA RECUPERACION DE LAS ISLAS

CAPITULO	I:	La recuperaciòn de Nuestras Islas Malvinas.	- 69 -
"	II:	La recuperaciòn de Nuestras Islas Georgias.	- 72 -
"	III:	Planificaciòn Contribuyente de las FF.AA. y en especial de la Fuerza Aèrea Argentina.	- 76 -

PARTE III

EL DESPLIEGUE DE LOS BELIGERANTES

CAPITULO	I:	La Fuerza Enemiga.	- 83 -

" II: Las Fuerzas Propias. - 95 -
" III: El Despliegue. - 101 -
" IV: La Red Observadores del Aire. - 110 -
" V: Las Operaciones militares de abril (falta).
" VI: La Sanidad de la F.A.A. en el Conflicto (falta).
" VII: La pèrdida de las Islas Georgias (falta).

PARTE IV

LAS OPERACIONES MILITARES DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA

CAPITULO I: La Batalla del 1 de Mayo. - 120 -
" II: La vigilia armada (02/20-mayo-82). - 141 -
" III: La Batalla de San Carlos (21/27-mayo-82). - 232 -
" IV: La F.A.A. en la Batalla Terrestre de Malvinas (28/29-mayo-82). - 309 -
" V: Los esfuerzos de la dignidad (30-may/07-jun-82). - 333 -
" VI: El ataque a Bahia Agradable (08-jun-82). - 379 -
" VII: Los ùltimos ataques de la F.A.A. (09/14-jun--82). - 391 -

PARTE V

EL REPLIEGUE CON HONOR DE LA F.A.A.

CAPITULO I: Las previsiones en el Continente. - 428 -
" II: La ejecuciòn en el Continente. - 430 -
" III: El retorno de nuestros prisioneros (falta).

PARTE VI

BIBLIOGRAFIA Y PERSONAL QUE INTERVINO EN LA CONFECCION

(falta)

PARTE VII

-----A N E X O S-----

(en elaboraciòn)

-Se confeccionaran dos (2) ejemplares que permaneceran a disposiciòn en la Comisiòn "BANIM"-

PARTE I

ANTECEDENTES DEL CONFLICTO

CAPITULO I - Antecedentes Históricos.

CAPITULO II - Alas Argentinas en el Atlántico Sur.

CAPITULO III - La situación conflictiva.

CAPITULO IV - El planeamiento al nivel Político-Militar Argentino.

CAPITULO V - El incidente de Georgias del Sur.

CAPITULO VI - Los acontecimientos precipitantes.

CAPITULO VII - Las decisiones Argentinas.

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTORICOS

Nuestras Islas Malvinas

1. 1522 ò 1523: Pedro REINEL (Navegante español al servicio de España) las registrò en un mapa.

2. 1527: WEINER (Navegante español) las ubicò en una carta naùtica propia.

3. 1529: Diego de RIBERO las registrò en la que llamò "Carta del Mundo".

4. 1541: Alonso de SANTA CRUZ las registrò en el "ISLARIO General de todas las Islas del Mundo".

5. 1544: Sebastiàn GABOTO las ubicò en un mapa que confeccionò.

Origen del nombre de Las Malvinas

6. En principio se las conociò por el nombre de "Los Patos", tambièn como "Sansòn", "San Antòn", "Ascensiòn, "Sebaldinas o Islas de Sebald de Weert" y por ùltimo "Malouinas" (Puerto bretòn de Saint Malò) del que deriva el nombre actual.

Para justificar su ocupaciòn ilicita Inglaterra sostiene

7. 1529: Que John DAVIS o DAVIES las descubriò.

8. 1594: Que Richard HAWKINS las redescubre.

9. 1684: Ambrosio COWLEY las nombra como "PEPYS"

- (Estos dos ùltimos relatos son muy vagos y hacen dudar de que realmente sean las Malvinas).

10. 1690: John STRONG bautizò el Estrecho de San Carlos con el nombre de Falkland Sound, que luego fue adoptado para denominar a todas las islas por los ingleses.

Las Malvinas eran Españolas por:

11. 1493: La Bula INTER CAETERA y tambièn DUDU SI QUIDEM.

12. 1494: Tratado de TORDESILLAS.

13. 1506: La Bula ED QUASE, mediante la cual el PAPA JULIO II ratificò dicho tratado.

14. No habìa dudas sobre la legitimidad de los derechos Hispanos y asì fuè ratificado por todas las potencias de la època, de acuerdo a los tratados de: Madrid (1667 y 1670), Utrech

(1713), Madrid (1715 y 1758), Aquisgràn (1748), (1763), Versailles (1783) y San Lorenzo (1790), donde se especificaba la reserva exclusiva de navegaciòn en la zona para España y prohibìa a Gran Bretaña hacerlo.

15. En 1748 el Comodoro ANSON propuso un plan al almirantazgo para fundar un establecimiento en las Malvinas o en la Tierra del Fuego. Se consultò a España, pero ante la enèrgica protesta del Ministro CARBAJAL desistieron, pero quedò la idea.

16. 1764: El Conde Antoine Louis de BOUGANVILLE (Francès), zarpò de SAINT MALO y fundò en Malvinas el Fuerte ROYAL o SAINT LOUIS o FORT LOUIS (Primera ocupaciòn de Malvinas).

17. 1765: El Comodoro Jhon BYRON navegò por las islas en una misiòn ordenada por la corona, bautizando con el nombre de PUERTO EGMONT al lugar en que anclò en la GRAN MALVINA.

18. 1766: El Capitàn Jhon Mc BRIDE estableciò una guarniciòn en Puerto EGMONT.

19. 1767: España reaccionò y protestò reconociendo Francia los tìtulos españoles y restituyendo las islas, previo pago de una indemnizaciòn por las instalaciones construidas. Inglaterra no aceptò los reclamos.

20. 1770: El Gobernador de Buenos Aires Don Francisco de PAULA BUCARELLI mandò una expediciòn a MALVINAS que expulsò a los ingleses resintièndose las relaciones entre ambos paìses. Luego de tratativas se permitiò a los Ingleses regresar a Puerto EGMONT con la promesa que en un corto lapso lo abandonarìan y reconociendo que esto no perjudicaba de modo alguno la cuestiòn de derecho anterior de soberanìa de las Islas Malvinas.

21. 1771: Lord ROCHFORD aceptò dicha declaraciòn.

22. 1774: Siendo reparada la lesiòn a su honorabilidad los ingleses abandonaron el establecimiento.

23. 1774-1810: A partir del capitàn Enrique RUIZ PUENTE se sucedieron diecinueve Gobernadores españoles en el antiguo PORT LOUIS actualmente llamado Puerto SOLEDAD.

24. 1810: Cornelio SAAVEDRA y Juan Josè PASO pagaron emolumentos al último Gobernador español en MALVINAS, Teniente de Navìo Gerardo BORDAS.

25. 1820: El Teniente Coronel de Marina David JEWIT al mando de la fragata HEROINA retomò fisicamente las islas para la Repùblica Argentina.

26. 1823: Se designa a don Pablo ARGUATI como Comandante de las islas y otras.

27. 1825: Se hace un tratado de amistad, comercio y paz

entre ARGENTINA e INGLATERRA.

28. 1829: Salvador María DEL CARRIL en un decreto del 10 de junio, ordena establecer una batería en las islas que dependería del Comandante político y militar. Gran Bretaña solicita a Argentina establecer un puerto en las MALVINAS para abastecer sus buques (en realidad lo necesita por su importancia estratègica y por sus riquezas pesqueras).

29. 1831: El Gobernador Luis VERNET apresa tres pesqueros norteamericanos que pescaban ilegalmente. En represalia el Comandante Silas DUNCAN, en la corbeta "LEXINGTON" destruye el puerto y toma a la mayoría de los habitantes prisioneros.

30. 1832: Se enteran en Buenos Aires y expulsan al cònsul SLACUM y luego a su reemplazante Francisco BAYLIES quien puso en duda los derechos soberanos de la Argentina. Se produce la ruptura de relaciones.
PARISH regresa a Inglaterra e informa que las islas estàn momentaneamente deshabitadas y sin autoridades, por lo que Inglaterra decide tomarlas.

31. 1833: El capitàn Jogn James ONSLOW, al mando de la corbeta "CLIO" toma las Malvinas, desalojando a las autoridades argetinas que allí se encontraban contradiciendo el informe de PARISH. El Ministro Manuel MORENO presenta una nota de protesta a Inglaterra.

32. 1839: El Ministro ALVEAR, en Washington habló ante John FORSYTH, Secretario de Estado, protestando por el ataque de Silas DUNCAN, y este le contestò que la aprobaciòn de su gobierno había ocurrido hacia cierto tiempo y que no quería juzgar sobre el derecho de soberanía en las Malvinas.

33. 1848: Sir William MOLESWORTH propone que las islas sean devueltas.

34. 1885: El Ministro QUESADA eleva una nota al Secretario de Estado BAYARD, en la que dice en 1818 cuando EE.UU. reconociò la independencia argentina, lo hizo con todo el territorio que conformaba el Virreynato del Río de la Plata, y que los EE.UU. habían vulnerado la doctrina MONROE.

35. 1888: Inglaterra se niega a discutir sobre el tema, Argentina mantiene sus reclamos.

36. 1945: Nacen las Naciones Unidas y en el artículo 73 de su carta, en el capítulo XI, "Declaraciòn relativa a Estados no Autònomos", empieza a ocuparse del colonialismo.

37. 1946: Mediante la resoluciòn 66, las Naciones Unidad examinan 74 informes sobre probables situaciones de colonialismo, de las cuales 43 eran britànicas (entre ellas Malvinas).

38. 1955: El Secretario de Estado para relaciones exteriores

Marques de READING dijo: Nunca admitiremos que pudiera haber controversia sobre el tema.

39. 1960: En la XV Asamblea de las Naciones Unidas, resolución 1514, se habla de los derechos de los territorios bajo regimen colonial, el derecho a la integridad territorial y la libre determinación de los pueblos. Este último no es aplicable cuando se trata de territorio ocupado por una colonia extranjera (kelpers).

40. 1961: Las Naciones Unidas crean un cuerpo que en 1962 llega a 24 miembros, que se hizo cargo de estos temas. Inglaterra da información sobre sus colonias por primera vez a las Naciones Unidas.

41. 1963: Quedan 64 territorios bajo estudio de descolonización entre los que se hallan MALVINAS, GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR.

42. 1964: "El comitè de los 24" incluye el examen del caso MALVINAS, siendo elevadas sendas notas fijando posiciones por los embajadores Lucio GARCIA DEL SOLAR y Patrich DEAN por ambas partes.

43. Entre el 8 y el 18 de setiembre se reconoce la existencia de la disputa y que es de competencia del citado comitè, invitando a los gobiernos a iniciar negociaciones.
El embajador RUDA se destacò en la defensa de la posición Argentina.

44. 1965: Cumpliendo esta disposición la Cancillería Argentina envía una nota al gobierno Inglès invitàndolo a iniciar negociaciones. Gran Bretaña contesta que sí, pero sin tratar el tema soberania.
Participan de las discusiones en las Naciones Unidas primero Bonifacio del CARRIL y luego el embajador GARCIA DEL SOLAR.

45. En noviembre la IV comisión de la ONU por 87 votos a favor contra 13 abstenciones y ninguno en contra aprobò un proyecto de resolución que luego fuè aprobado a su vez por la Asamblea General por 94 a favor 14 abstenciones y ninguno en contra. Allí se intima a ambas partes a discutir el tema de la soberania en forma pacífica teniendo en cuenta los intereses de los habitantes. Equipara además las denominaciones MALVINAS y FALKLANDS. Ambas deblan informar posteriormente los resultados.

CAPITULO II

ALAS ARGENTINAS EN EL ATLANTICO SUR

46. El Atlàntico Sur y nuestra Antàrtida despertaron en la Fuerza Aèrea, desde sus origenes, una nìtida vocaciòn respecto a emplear sus medios aèreos, de mayor alcance, para sobrevolar primero y comunicar despuès, nuestras enormes regiones antàrticas y marìtimas con el territorio continental.

47. Los primeros aviones de dotaciòn de la Fuerza Aèrea Argentina que presentaban estas caracterìsticas - aunque con deficiencias en su equipamiento meteorològico, de navegaciòn, confort de tripulantes, etc. - fueron en las decadas 40/50, los AVRO LINCOLN y LANCASTER, que integraron las unidades de bombardeo, asentadas en la Base de Villa Reynolds -San Luis-.

48. Sin embargo nuestra aviaciòn naval poseìa material apto para el vuelo en largas distancias sobre el mar con mucha anterioridad a nuestros bombarderos estratègicos; ellos eran los hidroaviones CONSOLIDATED P2Y-3 que integraban, a fines de la dècada del 30, la "Escuadrilla de Patrulleros" y fueron tres de estos aviones los que -por primera vez- hicieron el cruce entre BAHIA URUGUAY (pròximo a Pto. Deseado) y las Islas Salvajes (Grupo Sebaldes) al NW de nuestro archipièlago Malvinense, regresando luego directamente a Puerto Belgrano. La Escuadrilla fuè conducida en esa oportunidad por el TN Salustiano MEDIAVILLA y el hecho -mantenido secreto militar por muchos años- se realizò el 22-ene-1940.

49. En los meses posteriores, esta unidad, a quien se le asignò la responsabilidad -entre otras-, de capacitarse para la exploraciòn marìtima, realizò muchos otros vuelos (Lincoln y Lancaster) sobre nuestra àrea marìtima occidental. Uno de ellos, el del Lincoln B-019, nunca regresò a su base. Habìa despegado de Rìo Gallegos el 22-mar-50 y, por causas desconocidas, se estrellò en el Glaciar RONCAGLI (Lat. 53 Grados, 13 minutos, S; Long. 69 Grados, 21 minutos, W) en la porciòn chilena de Tierra del Fuego. Este aviòn y su tripulaciòn (11 hombres) permanecieron desaparecidos por casi 33 años hasta que el 09-feb-83 se hallaron sus restos. Su comandante era el Cap. Bautista MENDIOROZ y el resto de la tripulaciòn:

- 1er.Ten. Raùl Juan ZARZUELA.
- Ten. Emilio BARRIOS.
- Ten. Carlos Marcos MODOLO.
- S.Aux. Josè Enrique MAVENZZI.
- S.Aux. Josè Antonio BIANCHI.
- C.P. Adriàn Enrique HEYNE.

- C.P. Adelmo Carmen AMOROSO.

- C.P. Hèctor Oscar IBANEZ.

- C.1ro. Federico Nicolàs PACHECO.

- C.1ro. Humberto Francisco LOSARDO.

50. El dìa 16 de febrero de 1951 despegò antes del alba, el B-015 -un Lincoln-, desde la Base Aèrea de Rìo Gallegos con la misiòn de sobrevolar el Atlàntico Sur hasta un punto en el mar, situado en las coordenadas Lat. 55 Grados, S y Long. 61 Grados, W - a unas 200 NM al SE de nuestra Isla de los Estados; desde allì continuò con rumbo N-NW hasta el punto Lat. 52 Grados, S y Long. 62 Grados, W y desde el mismo, con rumbo Oeste (270/280 Grados) hasta nuevamente Rìo Gallegos. Esta fuè la primera tripulaciòn de la Fuerza Aèrea Argentina que divisò desde el aire las costas occidentales de nuestras Islas Malvinas. Ella estaba integrada por:

- Piloto/Copiloto.

- Navegador.

- Mecànico.

51. Se obtuvieron con estos vuelos, aparte del entrenamiento de las tripulaciones, informaciòn glasciològica, bùsqueda de navìos en situaciones crìticas y familiarizaciòn con las futuras rutas antàrticas y transpolares.

52. El dìa 15-set-1961, ahora una Escuadrilla de tres "Neptune" de nuestra aviaciòn naval, en una misiòn aerofotogràfica secreta, al mando del CC Siro DE MARTINI, sobrevuelan integramente nuestras Islas Malvinas -incluyendo Pto. Stanley- y regresan -sin escalas- a su Base Aeronaval de partida: Comandante Espora.

<u>La Fuerza Aèrea Argentina en Nuestra Antàrtida</u>

53. La vocaciòn antàrtica de la Fuerza Aèrea Argentina iba creciendo en la medida que el material de vuelo de dotaciòn le permitìa sobrevolar, al menos, nuestros territorios antàrticos. El Aviòn, en la medida de su perfeccionamiento tecnològico, se perfilaba como el medio màs idòneo para comunicar y abastecer nuestras bases. Fue asì que en 1961 se creò la Base conjunta "Teniente MATIENZO" en donde nuestra instituciòn destinò sus pioneros y sus primeros aviones: los Beavers DHC-2. Tres años màs tarde dicha Base dependìa ya directamente de nuestro Comando en Jefe.

54. En enero de 1962, aviones de nuestra Armada habìan llegado al Polo Sur y el CF Hermes QUIJADA pisò su suelo. La Fuerza Aèrea Argentina intentarìa ahora realizar el primer vuelo transpolar. Ese reto lo asumiò un brillante Oficial -aviador militar- que por entonces integraba el Grupo 2 Transporte de la I'

Brigada Aèrea, el Capitàn Mario Luis OLEZZA. Con su proverbial capacidad y tenacidad y su gran pasiòn aeronàutica, planificò la operaciòn aèrea con lo que tenìa a su alcance, un C:47 (el TC-33) al que adaptò squies y preparò como pudo. En la primavera de 1961 partiò hacia el sur. Desde la B.A.M. Rìo Gallegos iniciò, el 2-nov-61 su cruce del DRAKE 16.500 kgs de peso de despegue) y aterrizò sin novedad en la B.A.M. Matienzo. Allì se pasò un mes intentando decolar desde la pista de nieve y al no lograrlo, toda la Base -20 hombres- intentaron una solucliòn heroìca. limpiar la nieve a pala y lograr una pista de hielo de 282 mts. Asì pudo despegar al borde de sus limitaciones y puso rumbo a la Base cientìfica Ellsworth, a 9 horas de vuelo (con una autonomìa en su aviòn de 09:30 hs). En Ellsworth intentaron el despegue el 10-dic-62, pero uno de los jatos incorporados para incrementar la potencia de despegue, se incendiò abortàndose la maniobra, pero sin poder evitar la destrucciòn total del aviòn, por efecto de las llamas propagadas.

55. A los dos años, ya OLEZZA habìa preparado otro C-47, en El Palomar. Ahora era el TA-05. Con la experiencia recogida, el TA-05 era un engendro maravilloso que, ademàs de sus potentes motores contaba con una turbina TURBOMECA, incorporada en la cola y dos potentes jatos en su vientre. Con este aviòn hizo muchos ensayos, aterrizajes y despegues en el Glaciar UPSALA, tres vuelos ida y vuelta a Matienzo, etc, hasta que el 22-set-65 se lanza a su aventura soñada: desde la B.A.M. Matienzo, llega a la Base Gràl. Belgrano del Ejèrcito Argentino y desde allì, el 2-oct-65 vuela a la estaciòn norteamericana de AMUNDSEN-SCOTT en el polo sur (3-nov-65) y desde allì a la estaciòn MC MURDO, en el sectasor Neozelandes de la antàrtida donde aterrizan el 12 de dicho mes, abriendo de esta manera la primera ruta transpolar sobre el polo sur. Tambien distribuyen correspondencia en 9 Bases Antàrticas, apoyan a la expediciòn terrestre al polo del Cnel LEAL, construye para ella un depòsito de combusltible (84 Grados, S/40 Grados, W) y participan en la bùsqueda y salvamento de una patrulla de 4 hombres del Ejèrcito perdidos luego del accidente del aviòn en que viajaban. Era el espìritu de nuestros aviadores de transporte que ya entonces delineaban su coraje y su vocaciòn de servicio y cooperaciòn.

Los primeros aterrizajes en Malvinas

56. Los tres primeros aviones Argentinos que aterrizaron en Malvinas lo hicieron por motivaciones polìtico y/o periodìsticas y no estuvieron en conocimiento previo de los gobiernos y menos contaron con su aprobaciòn y beneplàcito. Ellos fueron:

1) El dìa 08-set-64, una aeronave Cessna 185 (Matrìcula LV-HUA), piloteada exclusivamente por el piloto civil Miguel FITZGERALD, aterrizò en un campo pròximo a Stanley (actual Pto. Argentino), dejò ondeando una bandera Argentina y regresò de inmediato a Rìo Gallegos.

2) El dìa 08-set-66, un DC-4 de Aerolìneas que cumplìa vuelos regulares de cabotaje en nuestra Patagonia, fue secuestrado

por un Comando nacionalista, dirigido por el dirigente político Dardo CABO, desviado a Pto. Stanley realizando un arribo de emergencia en el hipódromo del lugar.

3) El día 27#nov¢68 el piloto civil y periodista Héctor Ricar# do GARCIA, #propietario luego del diario Crónica#, aterrizó acompañado por FITZGERALD, en un camino próximo a Pto. Stanley, con un avión Aerocomander 500 V #Matrícula LV¢SGE, con una actitud eminentemente periodística, sacando fotos que luego publicó dicho diario en exclusiva y regresó al Continente.

Los primeros contactos oficiales

57. En la primavera del año 1970, llegó a la Fuerza Aérea, al Escuadrón G¢II de la I Brigada Aérea con asiento en El Palomar Prov. de Buenos Aires), la orden de trasladar a una delegación de nuestra Cancillería, y una representación de la Embajada de Gran Bretaña, constituida por el primer secretario de la misma y un pequeño grupo de residentes en las Islas Malvinas.

58. La tarea consistía básicamente, en hacer conocer nues# tras facilidades portuarias y aeroportuarias en la Patagonia, con la intención de establecer líneas de comunicación entre nuestro país y las Islas, visitando en particular los puertos patagónicos mas próximos a Puerto Stanley para la eventual operación del barco "Darwin" de la F.I.C. (Falkland Island Company), afectado al servicio de las Islas.

59. La delagación de la Cancillería Argentina estaba presi# dida por el Secretario de Embajada señor ARGERICH, un especialis# ta en puertos de la Prefectura Naval (el Subprefecto Adrián LASALVIA) y los pilotos del avión G¢II (el Capián Oscar VIJANDE y el Capitán Rubén MORO). La Delegación británica se constituyó con el señor RAYMOND WHITNEY #primer Secretario de Embajada#, el señor ALASTAIR SLOGGIE #Colonial Manager, gerente colonial de la F.I.C.#, el señor LESLIE CHARLES GLEADELL, The Treasure, procura# dor del Tesoro de las Islas#, y el Capitán del Darwin, el señor WHITE, un "Kelper" con más de 20 años de experiencia de navega# ción en las islas, quien emigraría poco más tarde a las islas Nuevas Hébridas en búsqueda de mejores horizontes.

60. El itinerario era: Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia, Río Deseado, San Julián, Santa Cruz y Río Gallegos.

61. Se trataba por consiguiente, de una primera ocasión histórica en la cual, además de la intención de Buenos Aires de satisfacer el mandato de la ONU de velar por los intereses de los isleños, se comenzarían a poner a prueba las verdaderas inten# ciones de cada una de las partes que tenían intereses en el problema de las Islas Malvinas: el Gobierno Argentino, el Gobier# no Británico, la Falkland Island Company y los Kelpers.

62. Las cuatro partes, cada una con sus respectivas opticas del problema, paradójicamente representados desde este primer

intento, pondrían de manifiesto sus motivaciones, que en esencia no habrían de cambiar en el futuro: los argentinos querían lo que consideraban suyo, los ingleses conservarlo ♦aunque, si fuera posible a un menor costo♦, la F.I.C. preservar sus intereses; los Kelpers, un poco más de comunicación y confort para sus pacíficas y atribuladas vidas, pero nada mas... Sin embargo, a lo largo de los 5 días que duró esta comisión, se establecieron contactos personales con los Kelpers, en especial con LESLIE C. GLEADELL, y se habló de nuestras posibilidades aeronáuticas respecto a sus necesidades humanitarias en las Islas.

El primer vuelo oficial Argentino

63. El día 15♦feb♦71, al mando del Mayor QUAGLINI (Cop. Cap. Alfredo CANO, Nav. 1er.Ten. Raúl TAMAGNONE, Méd. Cap. Jorge ESCRIBANO), un Albatros, el BS♦03 efectuó el cruce, por primera vez, entre Comodoro Rivadavia y Bahía Stanley, para trasladar un enfermo grave, en condiciones meteorológicas adversas.

64. El amerizaje se llevó a cabo con todo éxito, ante una curiosa multitud de Kelpers que se agolpo en la avenida Ross Road de Puerto Stanley para ver el espectáculo. Poco después, el Albatros despegaba (con jatos) rumbo al territorio Argentino con el enfermo a bordo, el señor Mattew CONNAN, quien lamentablemente y pese a los cuidados a que fue sometido, falleció como conse♦ cuencia de una cirrosis aguda.

65. Pero al margen del hecho incidental que queda relatado, un puente invisible se había tendido entre las Islas Malvinas y la Argentina Continental.

66. Acicateados por las pérdidas que producía el barco "Darwin" y tentados por los beneficios que podrían obtenerse con la apertura de las comunicaciones con la República Argentina, el gobierno Inglés inició conversaciones con Buenos Aires, que cul♦ minaron con la firma de la declaración conjunta de Buenos Aires (01♦jul♦71). Cabe acotar que ♦respecto de los móviles británicos para la firma del acuerdo en el período abr♦1960/abr♦1970, el armador (FIC) tuvo 146.227 libras esterlinas de erogaciones para mantenimiento y operación del barco, 69.195 libras esterlinas de entradas, y por consiguiente un déficit de 77.032 libras esterli♦ nas (Fuente, FALCKLANDS ISLANDS TRANSPORT STUDY, 30♦may♦1970).

El Puente Aéreo regular

67. El día 03♦jul de ese mismo año, dos días después de firmarse la Declaración Conjunta de Buenos Aires, el puente comenzaba a funcionar con el primer vuelo de pasajeros entre Comodoro Rivadavia y Bahía Stanley, en lo que sería la inaugura♦ ción del servicio regular que administraría Líneas Aéreas del Estado (LADE) con aviones Albatros, rompiendo así la secular barrera de aislación que mantenía a los Kelpers confinados en el archipiélago. Este primer vuelo fué complido por el BS♦02, su piloto era, nuevamente ael My. QUAGLINI, 1er.Ten. Antonio BRUNO copiloto y viajaron como pasajeros, en el tramo GAL♦MLV: Dr.

Carlos LOUGE (de nuestra cancilleria), Com. Ernesto J. ARILLO (F.A.A.), J.A. JONES (Malvinense), R.W. HILLS (Malvinense) y, de regreso, en el tramo MLV-CRV lo hicieron aparte de los pasajeros oficiales, Chbris MILLNER (Royal Marines), R. HILLS (Malvinense) y R. REID (Malvinense).

68. Por primera vez en la histôria, los kelpers podrian recibir o hacer llegar correspondencia en cuestiôn de dias; en lugar de los meses requeridos hasta ese momento; y disfrutar de frutas y hortalizas que llagaban desde la Argentina. El acuerdo establecia un servicio aéreo regular, comunicaciones navales, postales y telegráficas; facilidades turisticas; emisiôn de certificados provisorios para los viajeros, asistencia hospitalaria para los isleños; envio de maestras argentinas a Puerto Stanley; becas para estudiar a malvinenses en nuestro pais; ciertas exenciones impositivas; instalaciôn de una oficina de LADE en la Capital de las Islas, exenciôn del Servicio Militar obligatorio argentino a los isleños y otras facilidades tendientes a mejorar las condiciones de vida de los kelpers.

69. Los Albatros cumplieron asi una tarea realmente valedera, realizando un total de 30 vuelos (203 hs. de vuelo), como precursores de un servicio con medios mas modernos. Cada vuelo estaba signado por una porciôn de aventura, que tanto tripulantes como pasajeros debian afrontar para poder recorrer las tres horas de travesia desde Comodoro Rivadavia a Pto. Stanley, para tener la fortuna de poder encontrar condiciones meteorolôlgicas aceptables al arribo; y un viento que se adecuara a la conformaciôn de la Bahia y a las capacidades del aviôn, ya que si la direcciôn o la intensidad no eran las adecuadas, las condiciones para el acuatizaje o despegue se tornaban criticas o marginales. De entre estos vuelos, caben mencionar por su importancia histôrica, los siguientes:

- 20-ag0-71: Primer vuelo oficial de correo.
- 16-nov-71: A requerimiento de Embajada Britânica se traslada al Ing. WARREN, para estudiar la construcciôn de una pista.
- 12-ene-72: Primer vuelo oficial de LADE con aviones Albatros.
- 14-nov-72: Primer vuelo experimental con aviones F-27.
- 15-nov-72: Ultimo vuelo de Albatros y vuelo inaugural de F-27.

<u>La primera pista</u>

70. Al amparo de los éxitos alcanzados por la Declaraciôn Conjunta de Buenos Aires, en mayo de 1972 las autoridades argentinas e inglesas resolvieron dar un paso adelante en la integraciôn.

71. La mira fue puesta en la construcción de una pista para permitir el aterrizaje sobre ruedas de aviones biturbohélice de pasajeros. Pero la tarea no era fácil: las condiciones del terreno en las Islas Malvinas constituyeron un desafío para cualquier constructor de pistas del mundo. La superficie no sólo es sumamente irrgular sino que sus condiciones geomorfológicas son las mas indeseables paracualquier tipo de construcción (turba impregnada de humedad).

72. Nuevamente la Fuerza Aérea se puso con ahinco a resolver este desafío; la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica elaboró un proyecto, que fué ejecutado por el Grupo I de Construcciones y que consistía en una pista de 720 metros de largo por 30 metros de ancho, totalmente de planchas de aluminio sobre una base compactada para evitar que la pista se hundiera en la turba bajo el peso del avión.

73. El lugar elegido fué la zona de Cabo San Felipe, a 5 kilometros de Puerto Stanley. Era también necesario construir el camino que uniese el Aeropuerto con la ciudad.

74. Con el trabajo silencioso y tenaz, los 37 hombres (30 de la F.A.A., 2 del E.A. y 5 de Vialidad Nacional) al mando del Capitán (FAA) Raúl MAIORANO la pista quedó concluída y lista para recibir las máquinas que abrirían una nueva etapa en la interrelación de las partes en conflicto.

Los vuelos en el Biturbohélice FOKKER F-27

75. El vuelo inaugural de LADE en el avión F-27, quedó fijado para el 15 de noviembre de 1972.

76. Con buen criterio, la I Brigada Aérea, asiento del Escuadrón F-27 que tendría la responsabilidad de realizar los vuelos en forma quincenal o semanal de acuerdo con los horarios previstos, resolvió enviar a seis pilotos del Escuadrón el día 14, con propósitos de adiestramiento y familiarización con el Aérodromo y su exótica pista de aluminio. Estos seis pilotos eran: Vcom. Raúl BARCALA (Jefe de Operaciones # I Br. Ae.), Vcom. Roberto LOPEZ (Jefe Escuadrón F-27), My. RUIZ (Jefe Operaciones de LADE), Capitán Carlos NOVILLO, Cap. Rubén MORO y 1er.Ten. Abel SINTORA.

77. Estos pilotos deberían luego realizar los vuelos en forma regular a las Islas, mientras se comenzaba a adiestrar a aquellos que los reemplazarían.

78. Cuando llegaron, nos cuenta el Vcom. Moro, en su libro "El Conflicto del Atlántico Sur # La Guerra Inaudita":

> "Poco mas al Este se encontraba la delgada cinta plateada de la pista del nuevo Aeródromo de Puerto Stanley. Ninguno de nosotros había aterrizado hasta ese momento sobre planchas de aluminio de manera que la curiolsidad nos llevó a agolparnos en la cabina

para observar este "Ingenio" de la infraestructura aeronáutica. La pista aparecía "normal" en cuanto a sus proporciones, es desir, no se nos asemejaba tan corta como sus 720 metros parecían indicarlo, pero lo que ocurría era que se trataba de una pista tan corta como angosta, pues su ancho era de sólo 30 metros y vista desde la perspectiva aérea se tenía la misma sensación visual de una calle de, por ejemplo 1400 metros de largo por 60 de ancho; es decir, un tamaño standard para una pista normal".

- "Lo cierto es que era muy corta; y por consiguiente, había que extremar recursos para que el arribo fuera normal y no un aterrizaje de emergencia. No queríamos dejar un "monumento" de F27 en las Malvinas; es decir que había que tocar tan próximo al umbral como fuera posible, tan en el centro de la pista como pudiéramos y frenar tan rápidamente como se fuese capaz de hacerlo".

- "Tocar antes del umbral de pista, irse "largo" o afuera de la misma significaría invariablemente romper el tren de aterrizaje del avión ya que allí no había banquinas ni zonas firmes de parada; no bien concluía la chapa de aluminio, comenzaba la turba esponjosa, húmeda y sin ninguna consistencia como para soportar siquiera una persona sobre sus pies".

- "Todas estas realidades eran mentalizadas por los tripulantes cuando ya se hallaban proximos al toque, en final con el tren abajo y trabado. Para colmo ese día, como para poner a prueba al avión y a quienes lo piloteaban, había exactamente 25 nudos de viento cruzado a 90 Grados de la pista, lo cual significaba la peor combinación, ya que este viento no ayudaba a disminuir la velocidad de aproximación y aumentaba los problemas de control direccional. Verdaderamente, no era un buen día para prácticas de aterrizaje. Pero de cualquier forma el Vcom. BARCALA que se hallaba al comando del avión realizó un buen aterrizaje y el F27, con los frenos aplicados al máximo se detuvo poco antes de concluir la pista de aluminio".

- "Barcala respiró aliviado, se sacó los auriculares de sus oídos y despues de detener motores dijo: "bueno, se acabó el adiestramiento. Hoy no está como para hacer prácticas de aterrizajes y despegues". Allí concluyeron las posibilidades de familiarizar ese día al resto con la operación, lo cual habría de ocurrir luego, en el transcurso de los vuelos regulares, que al igual que el vuelo inaugural que se realizó al día siguiente, se efectuaron sin novedad durante varios años".

79. Así se inauguraba el Aeródromo provisorio de Puerto

Stanley y desde ese dia, hasta el año 1978, los F#27 volaron 2.709 horas. en un servicio regular a las Malvinas que terminó por asegurar el enlace aéreo con las Islas, partiendo desde Comodoro Rivadavia.

La era del Jet en las Islas Irredentas

80. El dia 17 de mayo de 1978 se realizó el primer vuelo en un birreactor Fokker F#28 de la F.A.A., el TC#52, inaugurándose asi una nueva etapa en los servicios suministrados por LADE al archipiélago, continuando con el pertinaz intento argentino de lograr la integración de los isleños con el territorio continen# tal. Su tripulación era Cte. Aeron. My. BUIRA, Cop. Cap. SABOLO, Mec.Aer. S.Aux. GONZALEZ, Aux.Carga S.M. A. PEREYRA.

81. La operación de los reactores que volaron en total 639 horas en este periodo, fue posible merced al nuevo aeropuerto y pista de capa asfáltica construida en la peninsula de Fresinet # no lejos de la vieja pista de plancha de aluminio# y desarrollado por el gobierno británico de acuerdo con los convenios previos de comunicaciones con las islas establecidos en 1971.

82. Un largo camino se habia recorrido desde el primer acuatizaje del legendario Albatros en la Bahia de Stanley el 15# feb#71, una senda de responsabilidad, vocación de servicio, dese# os de bien, que fueran puestos de manifiesto por todos aquellos que #tripulantes o nó# ponian su profesionalismo al servicio de la noble causa de romper el aislamiento de un puñado de isleños, apartados del mundo y semiabandonados por su metrópoli, en un archipiélago desconocido para la inmensa mayoria de los británi# cos, pero siempre presente en los más caros sentimientos de todos los argentinos. Al 31 de marzo de 1982 (antes del dia "D") LADE habia realizado en total:

- # 1.515 vuelos.
- # 21.597 pasajeros transportados.
- # 465.763 kilogramos de carga transportada.
- # 3.553 horas totales voladas.

83. Muchos de aquellos tripulantes que protagonizaron los vuelos de LADE, se hallaban, el 2 de abril de 1982, tripulando los aviones de la F.A.A. que trasladaban a Malvinas los pertre# chos de guerra de las fuerzas que habian recuperado las Islas. Por sus mentes pasaban los recuerdos de las circunstancias vivi# das y de las liricas intenciones que los habian motivado con anterioridad. En sus corazones habia frustración, desaliento, irritación y una tremenda determinación.

Vuelos a Georgias y Sandwich del Sur

84. La Fuerza Aérea Argentina alcanzó una importante meta al sobrevolar por primera vez desde tierra continental (Ad de Rio

Gallegos), los archipiélagos de las Georgias y Sandwich del Sur el día 20 de noviembre de 1980 con un avión KC♦130, matrícula TC♦ 70 cuya tripulación era la siguiente:

- ♦ Comandante de Aeronave: Cap. D. Eduardo SENN
- ♦ Copilotos: Vcom. D. Rubén MORO
  Cap. D. Rubén MARTEL
- ♦ Navegantes: 1er.Ten. D. Roberto CERRUTI
- ♦ Mecánicos: C.P. Ricardo CAMINO
- ♦ Aux. de Carga: S.M. Jorge LINDER
  C.P. Carlos SOSA
  S.P. Arol BONORINO
- ♦ Pararescate: 1er.Ten. D. YUSE
- ♦ Fotógrafos: S.Aux. SUAREZ
  C.1ro. ENRRIQUEZ

85. En esa oportunidad se sobrevoló la Base Científica "Corbeta Uruguay" instalada en la Isla Thule, la más austral del Grupo Sandwich, constituida en la más remota instalación insular argentina.

86. éste vuelo le sucedieron muchos más que permitieron abastecer la Base "Corbeta Uruguay" con algunos suministros cri♦ ti0cos pero fundamentalmente el lanzamiento de correspondencia con la inauguración de una oficina postal en la Isla, a la cual se le lanzaron los matasellos y gomigrafos correspondientes al vuelo del día 02 de agosto de 1981.

87. Respecto a las Georgias y Sandwsich del Sur es intere♦ sante destacar las expresiones de un tripulante, el Vcom. MORO, en su libro aludido:

> ♦ "Al realizar los vuelos, la Isla San Pedro del Grupo Georgias sorprendía a los tripulantes por su salvaje y helada belleza, con una cordillera central de la cual se desprendían numerosos glaciares hacia las bahías protegidas de la costa Este. La montaña más elevada, el Monte Paget, con sus 2.800 metros de altura, se mostraba dominando la Bahía de la Guardia Nacional ♦o Cumberland♦ en la cual se hallaba el único lugar po♦ blado de la Isla Grytviken o "Bahía de las Ollas" ocupado por un reducido grupo humano del British An♦ tartic Survey. Resultaba imposlible imaginarse como pudo Shackleton desembarcar en la descubierta costa occidental luego de su terrible navegación por los mares más tumultuosos del planeta, ascender luego las alturas del Monte Paget, y llegar finalmente al único centro poblado donde recibió auxilio. Las desoladas instalaciones del Puerto Leith, Puerto Stromnes; nú♦

cleos otrora habitados por numerosas comunidades dedicadas a la factoria de ballenas, parecian marcar lo que puede sucederle al hombre cuando no respeta los mandatos de la ecologia y realiza una explotación indiscriminada de las especies que la naturaleza pone a su disposición: la caza de ballenas y sus industrias derivadas han desaparecido, porque la especie se halla en extinción; y las alteraciones de los ecosistemas tienen consecuencias irreversibles para la humanidad".

- "El collar que forman las Sandwich del Sur es un paisaje totalmente diferente: se trata de 8 islas principales de forma de escalope, origen volcánico y poca elevación, entre 3 y 18 kilometros de diámetro y geomorfológicamente similares entre si. La Isla Zavodoski es la más boreal del Grupo, seguida luego por las Islas Leskov y Visokoi, Candelaria, Saunders, Jorge (ex Montegu), Blanco (ex Bristol) y el Grupo Thule (Bellinghausen, Thule y Cook)".

- "La Isla Saunders (810 metros de altura) se destaca por el hecho de tener un volcán en actividad que esparce vapor y temblores en la región, haciendo asi aún más dificil la vida en las Islas. Todo el archipiélago, por otra parte, está apoyado en el borde de una de las profundidades abismales más grandes del Mundo: la fosa Meteor en la que la superficie del mar dista a 8.197 metros del fondo oceánico".

- "A esas latitudes, el mar blanco y helado no ofrece ningún contraste con la superficie cubierta de nieve de las islas, dificualtando asi su localización durante gran parte del año. Debe sumarse a estas caracteristicas, un clima totalmente desfavorable debido a las condiciones de bajas temperaturas, gran humedad relativa, permanente nubosidad y fuertes vientos".

- "El único asentamiento poblado existente en las Islas, estaba constituido por la base cientifica argentina. Un intento anterior de establecer una Base en Thule, databa del año 1955, cuando un buque de la Armada Argentina, dejó un reducido grupo en las Islas Morrell a efectos de hacer mediciones geomagnéticas y otros estudios. Fué evacuado en condiciones de emegencia, debido a las explosiones volcánicas que comenzaron a sacudir la Isla y lanzar al aire excrementos de aves llenando de zozobra a los integrantes de la expedición".

CAPITULO III

LA SITUACION CONFLICTIVA

La Resolución 2065 ∮ ONU

88. Las negociaciones diplomáticas con Gran Bretaña tomaron un giro favorable para la República Argentina a partir de la Resolución ONU Nro. 2065 (XX/4 de enero de 1966) que sintéticamente expresa:

> ∮ (Anexo II/1 CAERCAS) "Invita a los Gobiernos de la Argentina y Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte a proseguir sin demora las negociaciones recomendadas por el Comité Especial encargado de examinar la situación con respecto a la aplicación de la Declaración sobre la concesión de la independencia a los países y pueblos coloniales a fin de encontrar una solución pacífica al problema, teniendo debidamente en cuenta las disposiciones y los objetivos de la Carta de las Naciones Unidas y de la Resolución 1514 (XV) así como los intereses de la población de las Islas Malvinas (Falklands Islands)". Nótese la palabra "intereses".

89. A partir de esta Resolución se intensifican las conversaciones bilaterales sobre este tema entre nuestro país y Gran Bretaña. El 14∮ago∮68, en un "memorandum de entendimiento" el gobierno británico aceptó que estaría preparado para ceder la soberanía de las islas siempre que "los intereses de los isleños fuesen respetados". Concretamente en el párrafo 4 expresa: "El gobierno del Reino Unido, como parte de esa solución final, reconocerá la soberanía de la República Argentina sobre las Islas a partir de una fecha a ser convenida. Esta fecha será convenida tan pronto como sea posible después que (I) los dos gobiernos hayan resuelto la actual divergencia entre ellos respecto del criterio conforme al cual el gobierno del Reino Unido considerará si los intereses de los isleños asegurados por las salvaguardias y garantías a ser ofrecidas por el Gobierno Argentino y (II) el gobierno del Reino Unido se halle entonces satisfecho de que aquellos intereses esten asegurados así" (Anexo II/2 ∮ CAERCAS). Esto provocó reacciones británicas opuestas de orden político, por parte de los mismos isleños y del parlamento inglés, lo que obligó a su gobierno a abandonar esta política y dirigirla, más bien, a intentos de negociación sobre explotación económica conjunta en la región. (Informe Shackleton).

90. En 1970 una nueva Resolución de las Naciones Unidas (2621 ∮ XXV) favorece a nuestra causa al expresar que "la continuación del colonialismo constituye un crimen y una violación a la carta (de UN) y del derecho internacional".

La declaración de Buenos Aires

91. En julio de 1971 (1∮jul∮71) se emite la "Declaración

Conjunta de Buenos Aires" que por primera vez logra acuerdos concretos respecto a atender en este caso, los intereses de los isleños, consistente en el compromiso de nuestro país en lo referente a:

1) establecer comunicaciones aéreas y mantenerlas entre las Islas Malvinas y el territorio continental de la República Argentina.

2) Brindar facilidades para la salud y educación de los isleños.

3) Proveer (a precios de fomento) combustibles líquidos y gas envasado, con su correspondiente asistencia técnica y apoyo logístico.

De 1973 a 1979

92. En el año 1973 nuevamente la Asamblea General ONU, expresa su preocupación (Resolución 3160 ◆ XXVIII) por la falta de progreso de las negociaciones, reconociendo simultáneamente los esfuerzos argentinos por llevar adelante dichas gestiones; además en 1975 la Conferencia de Ministros de Relaciones Exteriores de Países No Alineados de LIMA, se expidió en favor de los derechos argentinos y de la no aplicación de la autodeterminación de los isleños en el caso Malvinas. En 1976 este mismo organismo ahora reunido en COLOMBO (SRI◆LANKA), reiteró su pronunciamiento en nuestro favor.

93. En el mismo año se produjo un incidente naval, en aguas próximas a nuestras Islas Malvinas, entre nuestro Destructor ARA Almirante STORNI y el buque científico inglés SHACKLETON que realizaba tareas de prospección de recursos renovables y no renovables en el subsuelo de esa área; al abrir fuego de artillería naval en proximidades del buque inglés, lo que motivó el retiro de embajadores en ambos países. Sin embargo, las investigaciones realizadas por el Shackleton confirmaban por un lado la riqueza principalmente mineral de dicha área (petróleo y nódulos polimetalíferos) y por otro la necesidad de un entendimiento con nuestro país para su posible explotación. A raíz de estos acontecimientos Gran Bretaña persigió una diplomacia dual: endurecer la negociación sobre la soberanía por una parte y buscar por la otra, el entendimiento con la República Argentina referido a la explotación conjunta de las riquezas subyacentes.

94. Mientras tanto, la aplicación en los hechos, de la Declaración Conjunta de Buenos Aires (párrafo 91) daba algunos resultados favorables a nuestro país pués había evidencias de naciente simpatía de los kelpers hacia nuestro esfuerzo humanitario. Sin embargo este hecho alertó a los jerarcas de la FIC (Falkland Islands Co.) quienes se movilizaron, en Londres (donde residieron siempre), especialmente en el Parlamento, para oponerse a la política delineada por el Foreign Office, mientras que en las Islas desarrollaban una campaña de desprestigio sobre nuestro país y sus habitantes. Lograron así obtener una mayor participa◆

ción kelper en el Consejo Legislativo de las Islas y el reconocimiento a que representantes de dicho Consejo formarían parte, en más, en cualquier negociación sobre el futuro de las Islas.

95. En 1976, la República Argentina, instaló una Base Científica en la Isla Thule (Grupo Sandwich) constituyendo así la única instalación poblada permanente de estas Islas. Si bien Gran Bretaña reaccionó mesuradamente en ese momento, al año siguiente, Londres envió un submarino nuclear a operar permanentemente en dicha área y apostó dos fragatas a 1.000 millas de distancia de las Islas, con apoyo logístico.

El Reino Unido & Su alternativa militar

96. Pero este año 1976 en el Comite de Defensa del Reino Unido se resolvió, respecto al caso Malvinas (Informe FRANKS & Cap. I, Párrafos 46/47 & Anexo P1&III&2) "actualizar las opciones militares y sus limitaciones" ante las posibilidades Argentinas "incluyendo un determinado asalto a la guarnición británica". Esto originó un profundo estudio por parte del organismo que agrupa a los tres jefes de Estado Mayor Ingleses que, en sus aspectos básicos afirma:

1) Se descarta el envio de refuerzos por modo aéreo dado las limitaciones de la pista de Stanley, meteorología, distancia de la Isla Ascención y la poco probable disponibilidad de aerodrómos de alternativa en los paises sudamericanos.

2) Para repeler una ocupación Argentina a una parte de las Islas Malvinas o a sus dependencias, se requeriria una fuerza anfibia con tropas embarcadas. No es posible mantenerla permanentemente abastecida en previsión de una invasión.

3) Recuperar las islas militarmente, aunque lejos de ser imposible, seria una operación mayor a gran distancia que requeriria, al menos, fuerzas del orden de varias Brigadas, cuyo traslado demandaria todos los recursos anfibios de la Royal Navy, incluyendo al portaviones HMS ARK ROYAL y su correspondiente apoyo logistico.

La Diplomacia

97. Llegó entonces &feb/1977& a nuestro pais (vía Islas Malvinas) el entonces Ministro del F.O. EDWARD ROLANDS, firmando aquí una declaración que expresaba: "Se considerearon todos los aspectos del futuro de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur y la cooperación económica argentino&británica en el área Atlántico Sur&occidental...".

Las gestiones de RIDLEY

98. Al asumir el Gobierno conservador en el Reino Unido en mayo de 1979, se dió nuevo impulso a las conversaciones bilaterales restableciéndose embajadores en ambos paises, lo cual se

efectivizó en 1980. En junio de dicho año, el nuevo Subsecretario del Foreign Office NICHOLAS RIDLEY inició una nueva ronda consistente en una visita a las Islas con escala previa en Buenos Aires.

99. En su viaje de ida, se reunió en Buenos Aires con su contraparte, el Subsecretario de Ralaciones Exteriores Argentino, Comodoro CAVANDOLI, iniciándose un conocimiento mutuo que permitió, con posterioridad, resultados halagueños.

Los Embajadores

100. En set#1979, se reunieron en la sede de la ONU en Nueva York los cancilleres argentino (Brig. PASTOR) y británico (Lord CARRINGTON). El Canciller argentino enfatizó la prioridad que para nuestro pais tenia el tema Malvinas, mientras que al británico no le mereció igual consideración puesto que este tema figuraba #para ellos# en muy distante prioridad. Entre el 28 y 30#abr#80 tuvo lugar en Nueva York (dentro del marco ONU) entrevistas entre nuestro Subsecretario de Relaciones Exteriores (Com CAVANDOLI) y su contraparte #el Vicecanciller británico# Sr. NICHOLAS RIDLEY. Se trataron y visualizaron acuerdos en donde, en forma secreta e informal, se abordaron con franqueza los puntos claves de la situación, acordándose mantener esos contactos en el futuro, hasta tanto pudieran ser oficializados.

101. En setiembre (10 y 11) del mismo año #a instancias de RIDLEY# se produjo un nuevo encuentro en Coppet (Suiza) #entre éste y el Comodoro CAVANDOLI# a quien acompañó #en esa oportunidad# el Jefe del Gabinete del Canciller, Comodoro BLOOMER REEVE. Luego de dos dias completos de intensas reuniones, en el hotel donde se alojaba el británico y basándose en premisas de reserva absoluta y de que lo tratado quedaria a referendum del gabinete británico, se esbozaron los siguientes puntos:

1) En principio, habria cesión de soberania a Argentina por las Islas y el mar que las rodeaba, mediante transferencia formal de titulos al firmarse el acuerdo.

2) Administración combinada (su organización y personal) por parte de ambos paises #asegurada por un arriendo (Lease# back) en favor del Reino Unido# por 90 años (posición británica) y 3 generaciones (posición argentina) a fin de garantizar a los isleños y sus descendientes el gozo de su forma británica de vida, sus leyes y práctica. Las banderas argentinas y británicas flamearian lado a lado y se organizaria un consejo conjunto para entender aspectos económicos de las islas y sus zonas maritimas.

102. Asimismo se acordó un plan confidencial que esbozaba la estrategia oficial (y pública) de cada pais para arribar a los objetivos delineados secretamente, en forma indirecta, que soslayara las presiones que intervenian en el sector británico, en defensa de intereses sectoriales.

103. Esta informal y confidencial reunión de los subsecretarios fué oficializada diplomaticamente en Naciones Unidas, por la reunión que ambos cancilleres (PASTOR y CARRINGTON) mantuvieran el 25 set 80. Aparte de acusar recibo mútuo de la reunión de Coppet, es de destacar la salvedad que explicitó CARRINGTON en esa oportunidad referente a dejar constancia que "él debía aún exponer, a sus colegas del gabinete, de lo tratado en Ginebra" y además clarificar que "para el gobierno británico era indispensable conseguir la aprobación de los isleños sobre lo que finalmente se acordara".

104. Con este esquema elaborado entre nuestra cancillería y el Foreign Office, partió el 21 de noviembre de 1980 nuevamente el Subsecretario RIDLEY para Malvinas, previo paso por Buenos Aires, a efectos de convencer o acercar a los representantes Kelpers a los puntos de acuerdo alcanzados por ambas cancillerías y que de parte británica tenía ahora la autorización de todo el gabinete y en especial de la Primer Ministro, que renuente al principio, lo había aprobado finalmente.

105. Ridley llegó a las Islas e hizo lo que pudo, pero a su regreso a Londres (Anexo foja 228 CAERCAS Tomo I) fué interpelado duramente por los Comunes el 2 de diciembre de 1980 que no aprobó su gestión. Es interesante destacar lo que expresa el Informe Franks (creado después del conflicto del Atlántico Sur (1982), referente a este acontecimiento parlamentario, al decir textualmente:

> "El gabinete advirtió que esta cuestión tenía un alto contenido emotivo para los parlamentarios y la opinión pública británica y que se había exagerado la hostilidad de los isleños a la solución planteada por el Sr. Ridley; sería trágico que las Islas se perdieran la oportunidad de escapar a la ruina económica por la actitud de sus defensores de Westminster". Y finalizaba "mientras que a este Parlamento le disgustan las ideas expresadas por el Sr. RIDLEY, para una posible solución de la disputa por la soberanía con Argentina, esta de acuerdo con que el gobierno de su majestad debiera mantener conversaciones con los argentinos, donde este parlamento debierá estar representado y donde la delegación británica debería buscar un acuerdo de congelar la disputa de la soberanía por un período específico de tiempo".

Tiempo y paciencia

106. Volviendo a RIDLEY, como había sido convenido envió un mensaje personal a su contraparte argentino (Anexo II/12 CAERCAS) en cuyo aspecto saliente decía: "Encontré un reconocimiento general de la necesidad de resolver la disputa, pero, como Ud. sabe, la cuestión despierta emociones y aún una cierta desconfianza tanto aquí, como en las Islas y una solución al problema, exigirá tiempo y paciencia". Esto último preanunciaba el congelamiento de las tratativas por 10 años, política a la que iba siendo llevado

el gobierno británico. Por otra parte, veamos lo que nos dice el Informe Franks, en su párrafo 109: "El Foreign Office pidió al Ministro de Defensa (MOD) que actualizara la evaluación preparada en 1977, respecto a las medidas que podrían tomarse para oponerse a una acción militar argentina", (ver párrafo 96).

El año 1981

107. Así llegó el año 1981 en cuyos comienzos y a raíz de una nueva ronda de negociaciones en Nueva York, se arregló una entrevista previa y confidencial entre ambos subsecretarios (CA[illegible] VANDOLI[illegible]RIDLEY) con la presencia además del Sr. TEMPLE (secreta[illegible] rio de Ridley) y el Comodoro BLOOMER REEVE; donde ajustaron sus posiciones a efectos de impresionar a la delegación Kelper (que estaría presente en la negociación real) con la dureza argentina (quita de cooperación transporte, combustible, etc) a efectos de lograr el objetivo buscado por ambas cancillerías.

108. La ronda de negociaciones se efectivizó los días 23 y 24 de febrero de 1981, ahora con la presencia de representantes kelpers en la delegación británica. Esta delegación comenzó expo[illegible] niendo lo sucedido en el viaje Ridley y posteriores acontecimien[illegible] tos y declaró que habían decidido procurar el congelamiento del tema soberanía argentina por 10 años. La parte argentina rechazó la propuesta y conminó a que se tratara la restitución de la soberanía y que los británicos explicitaran a su vez las demandas que tuvieran para llegar a ese objetivo. Luego de un largo inter[illegible] cambio de ideas, la parte británica estableció (previo a una extensa consulta [illegible]en privado[illegible] con los representantes isleños) que sus requerimientos, en orden prioritarios, eran:

- [illegible] Seguridades y garantías de continuar bajo un régimen democrático de gobierno.

- [illegible] Control del régimen de pesca y su explotación y cierre a terceros estados.

- [illegible] Apertura de posibilidades de comercio de las islas a inversores de distinta índole.

Por su parte Argentina expuso:

- [illegible] Que el tiempo político se estaba acabando.

- [illegible] Que los esfuerzos que había hecho en beneficio del modus vivendi de las islas no redituaban la inversión.

- [illegible] Que Argentina cumplió siempre sus compromisos interna[illegible] cionales.

- [illegible] Que todo arreglo o negociación estaba supeditada al tema prioritario de la restitución de la soberanía a la República Argentina.

. Había concluido una ronda más, de dilaciones y va[illegible]

guedades, que no producían ningún resultado concreto.

109. Sin embargo (y ahora lo sabemos por el informe Franks) el 13 de marzo Lord CARRINGTON informó a la Primer Ministro y otros miembros del Comité de Defensa sobre esta ronda y dijo que "aunque los argentinos habían rechazado la propuesta de "congelamiento" las conversaciones habían sido muy ilustrativas para los isleños y los argentinos, y habían permitido salvar algunas diferencias. Que consideraba inútil seguir adelante con las conversaciones hasta que los isleños aclararan sus mentes. Consideraba que si en última instancia éstos optaban por el status quo, habría que prepararse para un deterioro en las relaciones con Argentina; que se podría llegar a tener (Gran Bretaña) que abastecer a las Islas si la Argentina retiraba sus servicios y a tener que defenderlas de actos de hostilidad material.

Decisiva reunión en el Foerign Office

110. Dice el Informe Franks en el párrafo 90 (Anexo P1§III§3):

> El 30§jun§81 se efectuó una importante revisión de la política a seguir, en el Foerign Office. Durante la reunión, presidida por el Sr. RIDLEY y a la que asistieron, entre otros, el Sr. DAY (Vice Subsecretario de Estado a cargo del caso), el Sr. WILLIAMS, (Embajador británico en Buenos Aires), el Sr. HUNT, (gobernador de las Islas Malvinas), el Sr. URE, (Subsecretario de Estado § Dpto. Sudamérica) y el Sr. FEARN, (Jefe del Departamento Sudamérica). Luego de una serie de consideraciones acerca de la alternativa del arriendo, se recomendó que en caso de que esta propuesta se considere inaceptable, se análice la posibilidad de preparar una planificación contingente más completa para la defensa y desarrollo de las Islas" (NOTA: Planificación contingente § o planes de contingencia, es lo que el Estado Británico llama a los "Planes Militares").

111. Después de las negociaciones de Nueva York (23/24§feb) se advirtió una creciente posición de dureza en la Cámara de los Comunes, donde la minoría activa de siempre §el Comité de Defensa de las Falkland Islands§ promovido por sectores comerciales y políticos con intereses en las Islas, se solidarizó con el sector kelper propiciando el congelamiento de las negociaciones. El Foerign Office en una posición más conciliadora sostenía aún la posibilidad de negociar la soberanía de las Islas Malvinas por el sistema "Lease Back" (transferencia y arriendo) si bien excluyendo a las Georgias y Sandwich del Sur.

112. Ante estos hechos el nuevo canciller argentino, Dr. Oscar CAMILION, inició su accionar en esta política, enviando una nota al Embajador Británico en Argentina Sr. Anthony WILLIAMS (Anexo P1§III§4) donde reclamaba "una negociación acelerada, dado que la situación colonial resulta un anacronismo tan inacep§

table como insostenible para la dignidad de la Nación Argentina".

En la Gran Bretaña

113. El 9 de julio de 1981, nos cuenta ahora el Informe Franks (Párrafo 94 y 95 ∮ Anexo Pl∮III∮5), la "Comisión Conjunta de Inteligencia" hizo una evaluación sobre la disputa con Argen∮ tina, tratandos factores posteriores a la última evaluación (1979) tales como:

- ∮ Conversaciones británico∮argentinas.
- ∮ Circunstancias políticas y económicas acaecidas en Argentina.
- ∮ Disputa por el Beagle con Chile.
- ∮ Mejora de relaciones con Brasil y los EE.UU.

Y apreciaban que el gobierno argentino adoptaría sólo acciones de presión diplomática y económica (éstas consistentes en suspensión de abastecimientos de combustibles y alimentos, comunicaciones aéreas con las islas; que tambien podrían ocupar algunas de las islas deshabitadas del grupo Sandwich (caso como fué el de Thule) o algún punto de las Malvinas, pero lejano a Puerto Stanley y no creían que el gobierno argentino se atreviera a atacar la navega∮ ción a menos que fuera severamente provocado. Pero concluía textualmente: "SI ARGENTINA LLEGARA A LA CONCLUSION QUE NO HABIA POSIBILIDAD DE UNA TRANSFERENCIA DE LA SOBERANIA POR MEDIOS PACIFICOS, EXISTIRIA UN RIESGO MUY PROBABLE DE QUE ACTUARA POR LA FUERZA CONTRA LOS INTERESES BRITANICOS Y QUE LO HARIA CON RAPIDEZ Y SIN PREVIO AVISO. NO PODRIA DESCARTARSE ENTONCES ACCIONES MILITARES CONTRA LA NAVEGACION BRITANICA O UNA INVASION COMPLETA SOBRE LAS ISLAS MALVINAS".

114. El 2Ø de julio, el Sr. RIDLEY, envia un informe a Lord CARRINGTON, donde presentaba tres alternativas para resolver la disputa:

1) Iniciar negociaciones para concretar el "Lease back" (Como vimós esta alternativa había sido rechazada por el Parla∮ mento).

2) Iniciar una campaña esclarecedora de la opinión pública británica y kelper sobre las ventajas de negociar la sobe∮ ranía y las consecuencias de no hacerlo. (Era una alterna∮ tiva falsa que seguramente iba a ser descartada).

3) Dejar que la Argentina se convenciera de que el gobierno británico no trataría pacíficamente el tema de la soberanía y prepararse militarmente ("planes de contingencia") para responder a esta "contingencia".

115. Así llegamos al 14∮set∮1981, donde la Junta de Jefes de Estado Mayor Británico aprobó un estudio que fué remitido al

comité de defensa del Reino Unido. Este estudio (Informe Franks, párrafo 111/112) dice textualmente:

- "Este informe, que era similar al preparado en 1977, examinaba las opciones militares referidas en la evaluación de la Comisión de Inteligencia Conjunta de julio 1981 para el caso argentino. Hacia notar que Argentina poseía una de las más eficientes fuerzas armadas sudamericanas, y enunciaba brevemente sus capacidades aéreas y navales, llamaba la atención sobre la muy limitada capacidad militar británica en el área, consistente en solo una guarnición de 42 Royal Marines, sin armamento pesado, la defensa de civiles para militares y el HMS "Endurance", que debería ser retirado para marzo/82, el informe explicaba que la longitud de la pista del aeródromo de Stanley, la falta de aeródromos de alternativa, servicios y la meteorología generalmente adversa de las islas obstaculizaban la llegada de refuerzos de peso, por vía aérea. Por lo tanto la respuesta británica debería ser de caracter naval. El tiempo de navegación sería de 20 días para la flota de superficie y debería preverse un tiempo adicional para enviar refuerzos por mar lo cual penalizaría otras necesidades militares".

- "El informe luego examinaba posibles respuestas a los distintos cursos de acción posibles por parte de Argentina: ataque a navios británicos, ocupación militar de una o mas islas deshabitadas, arresto de la delegación de la British Antartic Surwey en Georgias, una pequeña operación militar contra las Islas Malvinas y una invasión militar de gran envergadura. En este último curso de acción el informe apreciaba que detener una invasión en gran escala requería una fuerza (naval) bien balanceada, que comprendería un portaviones clase INVINCIBLE con cuatro Destructores o Fragatas, mas la posibilidad de contar con un submarino nuclear, buques de transporte de tropas y abastecimientos para el orden de una Brigada para reforzar la guarnición. Tal desplazamiento sería muy costoso y comprometería una significante porción de los medios navales. Existía además el peligro que, el despacho de esta flota, podría precipitar la misma acción que tenía el propósito de disuadir.
  Y si encontraban con que las Malvinas estaban ya ocupadas, no habría certeza que esa fuerza las pudieran retomar. El informe concluía que para afrontar una invasión de gran escala se requerían fuerzas navales y terrestres con un muy sustancial apoyo aéreo y que los problemas logísticos de tal operación serían formidables".

116. Y, recordemos, esto escribían los Jefes de Estado Mayor de las FFAA británicas el 14 de setiembre de 1981 !!!.

En las Islas Malvinas

117. En agosto de 1981 se produjo en las Islas una situación de emergencia por falta de abastecimientos. Argentina concurrió en ayuda de esa población enviando alimentos y otros suministros. Se esperaba entonces una posición favorable del Foreing Office para la reunión a sostenerse en setiembre entre los dos cancilleres en Nueva York. Pero no fue así. En dicha reunión Lord Carrington no se mostró dispuesto a negociar aduciendo problemas de mayor prioridad para su país. La realidad era que el Parlamento, influenciado cada vez más por la posición del Consejo Legislativo de las Islas, imponía su presión sobre el Foreing Office para congelar la negociación ya no sólo en los Comunes, sino también en la Cámara de los Lores. Y el Ministro de Defensa, como vimos, analizaba otras perspectivas.

118. El 14 de octubre de 1981 se relizaron elecciones en las Islas Malvinas y "Como se preveía (dice el informe Franks) marcaron un endurecimiento en la actitud de los isleños acerca de la negociacón de la soberanía". "No obstante, el nuevo Consejo Legislativo coincidió en la necesidad de mantener un diálogo, siempre que no se incluyera la soberanía en el temario. Apoyaba la propuesta de enviar representantes para acelerar otras conversaciones con Argentina previstas entonces para el 17 y 18 de diciembre en Ginebra".

El Cambio del Gobierno Argentino

119. Para ese entonces, se agudizaban las dificultades políticas en el seno del esquema de poder argentino. El entonces Presidente de la Nación Teniente General (R) Roberto Eduardo VIOLA, iba perdiendo gradualmente el apoyo de dos de los tres integrantes de la Junta Militar: el Comandante en Jefe del Ejército Teniente General Leopoldo F. GALTIERI y el Comandante en Jefe de la Armada Almirante Jorge Isaac ANAYA. Ambos, con el asentimiento final del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Brigagadier General Basilio A. LAMI DOZO, decidieron la destitución del Presidente el 22 de diciembre de 1981 y designación del Teniente General GALTIERI como sucesor sin perjuicio de sus funciones como Comandante en Jefe del Ejército.

Mientras tanto en Gran Bretaña...

120. En el mes de diciembre de 1981, mas precisamente el 14 y 16 de dicho mes, el Parlamento británico volvió a ocuparse del tema Malvinas.

- El día 14, en la Camara de los Lores, Lord MOTTISTONE exigió de Lord CARRINGTON es decir, del gobierno, que se actuara en forma mas positiva y contundente para calmar las suspicacias de los Isleños. Para ello, sugirió la amenaza de la fuerza refiriendose al envió de una flota parecida a la que fuera despachada entre octubre y noviembre de 1977. CARRINGTON le recordó que tal acción conllevaría la desaprobación internacional,

pero que no sucederia lo mismo si tuvieran una excusa para el envio.

- El dia 16, ahora en los Comunes, se analizó el informe SHACKLETON y además se trató una moción presentada por el miembro del Parlamento FARR, con la adhesión de otros 66 miembros. Esta misión solicitaba "Anular todas las conversaciones futuras con el gobierno Argentino sobre el destino de las Islas y lanzar una nueva era de cooperación entre el gobierno inglés y los isleños". Destacaba además "Que las Islas debían permanecer bajo la tutela británica, debido a que esos eran los deseos de los habitantes de las Islas". Finalmente pedian que "Los intereses británicos en el atlántico Sur y en la Antártida debian ser protegidos y desarrollados activamente".

121. Este mismo día 16 (Dic 81) se trató en la Cámara de los Lores el tema:

- "Oportunidades de desarrollo del Atlántico Sudoeste". Este debate se centralizó en la crítica por el previsto retiro del "Endurance" y por la anunciada liquidación de la flota de superficie de la Royal Navy. En dicha sesión dijo Lord BUXTON: "No es el buque lo que importa, es la presencia de la Royal Navy, la insignia Naval, el factor crítico es la Royal Navy". Se indicó tembien que "Las Islas Malvinas y sus dependencias son la llave y la puerta a los intereses británicos en el futuro de la Antártida".

Y en las Islas Malvinas...

122. En este mismo mes, el 20 dic 81, como veremos en el Cap. V, Davidoff desembarcaba del ARA "Alte Irizar" junto al Cte. Naval Antártico CN TROMBETA, en Leith (Georgias del Sur) inspeccionando el lugar y rembarcando nuevamente antes de las 24 hs.

123. Enterado de ello el gobernador de las Islas Malvinas REX HUNT informó el dia 31 al gobierno británico que "DAVIDOFF no habia cumplimentado los trámites previstos para su desembarco (puesto que debia pasar primero por Grytviken) y proponia iniciar procedimientos contra el intruso y hacer una fuerte protesta al gobierno Argentino.

No era el momento para el Foreing Office

124. Nos dice también, ahora, el informe Franks (párrafo 164) que se le envió una respuesta al gobernador de no iniciar dichos procedimientos pues "Provocarian un incidente más serio el cual podria escalar a puntos imprevistos" y da pormenorizadas instrucciones para proceder en cada caso y finaliza diciendo "El Foreing Office probablemente desearia efectuar una formal protesta al gobierno argentino, pero primero verá qué aprecian en Grytviken".

125. Sin embargo (párrafo 168), se instruyó al Embajador en Buenos Aires (4#ene#82) para que hiciera la protesta, pero éste la retuvo, durante el mes de enero 82, aduciendo que el ministe# rio de RREE argentino estaba investigando# y recién la presentó formalmente el 9#feb. Posteriomente, el 18#feb, informó que la protesta había sido rechazada.

El nuevo Canciller Argentino

126. El Dr. COSTA MENDEZ, al hacerse cargo de sus funciones fué alertado acerca de la posibilidad de que el gobierno militar utilizare las fuerzas armadas como medio de obligar a Gran Bre# taña a negociar con seriedad el status político del archipiélago. A tal efecto, el nuevo canciller procuró intensificar las nego# ciaciones, lográndose que a fines de febrero de 1982 se realiza# ran reuniones bilaterales en Nueva York para el tratamiento de la cuestión, luego de una demora producida por el cambio de autori# dades en Argentina.

La planificación paralela en Argentina

127. A partir de este momento comenzó (Cap. IV), en nuestro gobierno, una planificación paralela (diplomática#militar), de máximo secreto, coordinada principalmente a nivel Comité Militar, pero con actuaciones, a veces, peligrosamente independientes por parte de cada uno de los organismos involucrados: Presidente de la Nación, Comandantes en Jefe, Ministro de Relaciones Exte# riores.

128. En el orden militar comenzó a planificarse la operación "Azul" (Parte II, Cap. I). En el orden diplomático se produjeron las siguientes acciones y circunstancias:

1) Designación en Diciembre de 1981 del Dr. Eduardo ROCA # persona de máxima confianza y valoración por parte del Canciller# como Embajador Argentino en la ONU. Debido a problemas de salud #intervención quirúrgica# este Embajador recién llegó #convalesciente# a Nueva York, el 24 de marzo de 1982 (una semana antes de nuestra invasión a las Islas).

2) Nota: (Bout de papier) de nuestro Ministro de Relaciones Exteriores al Embajador Británico WILLIAMS en Buenos Aires (Anexo P1#III#6) #fecha 27#ene#82# donde nuestro gobierno sintetizaba los puntos esenciales en materia de negociación y proponía reactivarlas con toda urgencia y crear una Comisión Permanente Negociadora que debería "reunirse men# sualmente en ambas capitales alternativamente para mantener la continuidad e impulso de la negociación".

3) Redacción de las instrucciones para la delegación argentina a la próxima ronda de negociaciones en Nueva York del 23/24 febrero.

4) Entrevistas y contactos con el Embajador Williams, de ase# soramiento y acuerdos de fechas para anuncios de la ronda

de Nueva York.

Deficiencias en nuestra Cancilleria

129. Es de consignar que, durante este periodo (Enero/Febrero 82 mientras avanzaba la planificación militar), se produjeron serias deficiencias en nuestra Cancilleria, las cuales influirian esta vital decisión a tomar por el COMIL, tales como:

1) No producir asesoramiento al gobierno respecto a:

   a) Las consecuencias politicas y diplomáticas de una eventual ocupación militar de la República Argentina en las Islas Malvinas.

   b) Evaluación estratégica, en el marco mundial y americano.

   c) Intenciones del Gobierno Británico de desactivar (para mayo 82) una parte sustancial de su fuerza naval de superficie.

2) No mantener informado a nuestro Embajador en Londres Dr. ORTIZ DE ROSAS ni consultarlo respecto a las probables reacciones británicas. Además desviar sus vitales activi(dades en dicha Embajada con la asignación de un cargo supletorio (Embajador en la Santa Sede) que lo obligaba a distraer sus esfuerzos.

3) No clarificar las verdaderas intenciones del COMIL respecto a la operación "Azul" y cual era la alternativa en caso de producirse la reacción militar británica.

4) No evaluar, e informar consecuentemente al Presidente de la Nación, la situación diplomática deficiente respecto a nuestro pais y que podria influir negativamente en nuestra posición internacional, tal como:

   a) Descrédito de nuestro gobierno (en el exterior (especialmente en Europa)) por el caso derechos humanos y por su origen inconstitucional (de facto).

   b) Incapacidad diplomática por parte de nuestro Embajador en la ONU debido a su reciente presencia en dicha comunidad.

   c) Deterioro de nuestra imagen ante el bloque de No Alineados (que por entonces poseian 6 bancas no permanentes del Consejo de Seguridad-ONU) por:

      - Denuncia de Nicaragua respecto a presencia militar argentina en Honduras y Salvador.

      - Declaraciones de nuestro Canciller (Costa Mendez) a principios de marzo referente a que "no pertenecíamos al Tercer Mundo".

- Nuestra representaciones en Cuba y Nicaragua no estaban cubiertas por funcionarios con rango de Embajador.

5) Errònea evaluaciòn respecto a la actividad que asumirìa Estados Unidos en caso de conflicto, ya que sobrevaluò el factor positivo proveniente de nuestra colaboraciòn, en Centroamèrica, a la politica americana, frente al importante factor negativo de los tradicionales lazos que unen -militarmente- a Estados Unidos y la Gran Bretaña.

Un factor decisivo

130. Entre los numerosos grupos de presiòn que actuaban en el Reino Unido, aparte de los que ya hemos apuntado, merece destacarse un "Comitè" creado a instancias de la Falklands Island Company, destinado a actuar en forma de "lobby" en el Parlamento, y que comenzò a funcionar, como hemos dicho, a partir de la Resoluciòn 2065 (UN). Este Comitè se ampliarà en 1973 pasando a llamarse UNITED KINGDON FALKLANDS ISLANDS DEFENSE COMMITTEE (Comitè de Defensa de las Islas Malvinas en el Reino Unido), su funciòn bàsica era presionar en el Parlamento para entorpecer las negociaciones con la Repùblica Argentina.

La ùltima oportunidad

131. Asì se llegò a la negociaciòn del 25/26 feb en Nueva York que, para el Gobierno Argentino, constituìa la ùltima oportunidad de salvar la paz.

132. Los concurrentes representaban a las tres partes:

1) Delegaciòn Argentina

a) Embajador ROSS. (Secretario Cancillerìa Argentina).

b) Embajador ORTIZ DE ROSAS (Titular de la Embajada Argentina en Londres).

c) Embajador BLANCO. (Cancillerìa Argentina - Dpto. Antàrtida).

2) Delegaciòn britànica

a) Subsecretario LUCE (Ministro de Estado del Foreign Office).

b) Embajador WILLIAMS (Titular de la Embajada Britànica en Buenos Aires).

c) Ministro FEARN (del Foreign Office).

3) Delegaciòn Kelper

a) Sr. CHEEK.

b) Sr. BLAKE.

133. El objetivo argentino era obtener una respuesta al "bout de papier" (párrafo 128) enviado a Gran Bretaña el 27ene82 por intermedio de su embajador WILLIAMS y que proponía la creación de una comisión permanente; pero apenas iniciada la conversación nuestra delegación se apercibió que el mismo no había sido analizado ni consultado por el gobierno británico. Se insistió en dicha propuesta argentina con reticencias británicas a su aceptación aunque acordando aparantemente proponerla en el futuro a su gobierno. Estaban influenciados a juicio de nuestra delegación:

> "Por el aumento de la presión diplomática argentina, su interés de que el conflicto no se agrave por la interrupción de los contactos entre ambos gobiernos, la posibilidad de que la Argentina cuestione ante las Naciones Unidas la negativa del Reino Unido de acelerar el proceso de negociación y finalmente a una serie de medidas prácticas adoptadas por el gobierno argentino en la zona de la controversia relacionadas con la Isla de Thule, la actividad en las Georgias del Sur, sobrevuelos, licitación petrolífera de Magallanes Este y los comentarios de prensa en Argentina sobre una eventual solución militar".

134. Sin embargo el comunicado conjunto de ambas delegaciones a ser emitido el 1mar82 solamente indicaba:

> "La reunión tuvo lugar en un clima cordial y positivo, las dos partes reafirmaron su decisión de hallar una solución a la disputa de la soberanía y consideraron en detalle una propuesta argentina sobre procedimientos para lograr mayores progresos en este sentido. Acordaron informar a sus gobiernos al respecto".

El Ultimatun velado

135. Analizados estos fatores en nuestro Poder Ejecutivo en Buenos Aires, se resolvió que, luego de emitir el anterior comunicado conjunto el día previsto, posteriormente nuestra Cancillería emitiera otro, ampliatorio, para evidenciar frente al gobierno inglés la prioridad que la Argentina le otorgaba al tema. Fué así que, el 02mar82, nuestra Cancillería emitió su famosa declaración que, en su último párrafo expresaba:

> "La argentina ha negociado con Gran Bretaña con paciencia, lealtad y buena fé, durante más de 15 años en el marco señalado por las Resoluciones pertinente de las Naciones Unidas, la solución de la disputa por la soberanía sobre esas islas. El sistema propuesto constituye un paso eficaz para la pronta solución de esa disputa. Por lo demás, si eso no ocurriera la Argentina mantiene el derecho de poner término al funciona-

miento de ese mecanismo y de elegir libremente el procedimiento que mejor consulte a sus intereses".

Información del Exterior

136. De entre la profunda información que llegó inmediatamente después de la emisión de este comunicado, referente a sus implicancias y reacciones producidas en Gran Bretaña, puede destacarse el informe enviado por nuestro Agregado Naval en Londres al Sr. Jefe de Inteligencia del Estado Mayor de la Armada. Esta importantísima y reveladora apreciación, aparentemente no llegó a los mas altos niveles de decisión nacional, puesto que no está explicitado en el informe de los ex-Comandantes en Jefe, y que de haber sido tenido en cuenta hubiera afectado severamente las apreciaciones y decisiones del COMIL, que veremos en el próximo capítulo.

137. Esta comunicación que comenzaba por informar las reacciones de la Cámara de los Comunes el 03mar82 en su interpelación al Ministro LUCE, donde éste afirma que "la soberanía no sería trasferida a la Argentina sin la previa aprobación de esa Cámara y el consentimiento de los kelpers" y ante una pregunta de que "si, el gobierno (británico)ante la amenaza argentina (comunicado el 2mar) tomaría medidas tendientes a proporcionar seguridad a los pobladores malvinenses. contestó que "tales previsiones habían sido consideradas". Continuaba el citado informe naval con citas periodísticas londinenses hasta en detalles como las transcriptas de escritos del periodista IGLESIAS ROUCO en el Diario La Prensa de Buenos Aires (referentes a las posibilidades de una invasión militar Argentina a las Islas Malvinas) y seguía con aspectos históricos, políticos y de carácter circunstancial internos, para ensayar una apreciación de la situación en donde, referido a los probables modos de acción que consideraría Gran Bretaña, ante la presión argentina, textualmente expresaba:

1) CEDER ANTE LA POSICION DE NUESTRO PAIS, PREPARANDO LAS CONDICIONES INTERIORES CON EL OBJETO DE CONCRETAR LA TRASLACION DE LA SOBERANIA DE LAS ISLAS EN EL TIEMPO EXIGIDO POR NUESTRO GOBIERNO (1983).

   La adopción de este modo de acción significaría lisa y llanamente la caída del gobierno de la Sra. Thatcher. Una decisión de este tipo encontraría unida a la oposición con una gran mayoría de la bancada oficial. Lo que no permitiría al gobierno sobrevivir un voto de confianza en la Cámara y, consecuentemente, ello significaría su caída.

2) ASUMIR UNA POSICION PASIVA, TRATANDO DE PROLONGAR LA DECISION POR PARTE DEL GOBIERNO CONSERVADOR, DEJANDO LA INICIATIVA A LA ARGENTINA HASTA TANTO TRANSCURRIESE EL PERIODO ELECTORAL, JUSTAMENTE EN 1983, POSTERGANDO UNA DECISION POLITICA SUMAMENTE DIFICIL Y TRASLADANDOSELA AL NUEVO GOBIERNO.

- La adopciòn de este modo de acciòn de persistir la exigencia por parte de Argentina, crearìa al gobierno britànico un urticante elemento negativo para su campaña politica preelectoral con los riesgos politicos que de ello se derivan.

3) ASUMIR UNA POSICION DURA, NEGANDOSE A CONTINUAR LAS CONVERSACIONES HASTA QUE ARGENTINA RETIRE SUS EXIGENCIAS, RECURRIENDO A MODOS DE ACCION POLITICOS EN LAS RELACIONES BILATERALES QUE AFECTEN EN EL CORTO Y LARGO PLAZO A NUESTRO PAIS.

- Adoptar este modo de acciòn no sòlo fortaleceria al actual gobierno sino que alinearìa en su favor a la mayoria de la poblaciòn, sin lugar a dudas profundamente nacionalista. Los partidos de la oposiciòn apoyarian, por razones electorales, la posiciòn del conservadorismo y, por las mismas razones, le dejarian libres las manos para manejar el problema, lo que en definitiva favoreceria al partido gobernante.

Probable evoluciòn

138. Teniendo en cuenta lo expuesto y ateniéndose a las caracterìsticas politicas de la Primer Ministro, de su Canciller y a las actitudes històricas del partido conservador en situacioOnes anàlogas del pasado, ESTIMO QUE SE ADOPTARA EL MODO DE ACCION 3)

CAPITULO IV

EL PLANEAMIENTO AL NIVEL POLITICO NACIONAL ARGENTINO

La alternativa Militar

139. La rigidez que iba adoptando el gobierno británico debido a las presiones parlamentarias, a su vez generadas por grupos de presión con interés en las Islas y su evidente intención de obtener diplomáticamente el congelamiento de las tratativas, motivó que la Junta Militar, en la reunión del 05ene82 en el Edificio Libertad, considerara emprender una acción diplomática más agresiva, resolviendo analizar la factibilidad y conveniencia de una ocupación de las Islas, en el caso de que Gran Bretaña dilatara las negociaciones. Así comenzó a gestarse oficialmente la ALTERNATIVA MILITAR.

140. En realidad, ya a mediados de diciembre de 1981, cuando el Comandante en Jefe de la Armada (Alte. ANAYA), puso en funciones al nuevo Comandante de Operaciones Navales, (Alte. LOMBARDO), le ordenó privadamente, estudiar, en el máximo secreto, la posibilidad de la toma de las Islas Malvinas, lo que le ratificó por escrito el 23dic81.

141. Volviendo a la Junta Militar, ésta realizó una segunda reunión sobre el tema el 12ene82, ahora en el edificio Libertador tratando específicamente "la planificación militar del caso Malvinas como acción alternativa, en caso de fracasar la solución negociada con Gran Bretaña y teniendo siempre el propósito de lograr el objetivo político a través de un acuerdo". además designó una Comisión de Trabajo (CT) integrada por el General de División D. Osvaldo Jorge GARCIA, Valte. D. Juan José LOMBARDO y Brig. My. D. Sigfrido Martín PLESSL; para "analizar la previsión del empleo del poder militar para el caso Malvinas, con un enfoque político que especificara los posibles modos de acción". Esta comisión verbalmente recibió la directiva de planificar la toma de las Islas Malvinas, fué impuesta del criterio básico del máximo secreto con que debía realizar sus funciones hasta el detalle de manuscribir todos los documentos que elaborara. Es posible que esta restricción no les permitiera consultar valiosa información, existente en el Ministerio de Planeamiento, desde 1981 tal como el "Plan de Inteligencia Estratégica Nacional Ambito Externo" que asignaba a este conflicto la prioridad número 2 y se lo calificaba como "Conflicto grave" e "Hipótesis de Guerra en el corto plazo".

El Accionar de la Comisión de Trabajo (CT)

142. Así orientada, la CT, comenzó, a fines de enero/82, la planificación estratégica del conflicto. Al no recibir otras directivas, como debiera haber sido la Apreciación Estratégica Nacional, con su correspondiente Resolución, (ARENAC), la Comisión de Trabajo se autofijó los objetivos y elaboró un proyecto de Directiva Estatégica Militar (DEMIL).

143. Este documento básico fué expuesto por cada uno de los integrantes de la Comisión de Trabajo a su respectivo Comandante en Jefe en forma individual y así fue aprobado. Cabe acotar que el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina, Brig.Gen. Basilio Arturo Ignacio LAMI DOZO, requirió que se le cambiara el nivel al documento denominándoselo Directiva Estratégica Nacional, así se conformó la DENAC 1/82 (Anexo Pl-IV-1) durante el mes de febrero (próximo ya a la última reunión negociadora de Nueva York).

144. Basándose en esta DENAC 1/82, la Comisión de Trabajo pasó directamente a la confección de un Plan de Campaña Esquemático, obviando la confección de la Apreciación y Resolución de Estrategia Militar (AREMIL) y de la Directiva de Estrategia Militar (DEMIL). Es decir, que el requerimiento del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina sólo produjo el cambio de nombre del documento (DENAC) pero fué considerado como se lo había concebido: una DEMIL. Por esta causa el Plan de Campaña esquemático, confeccionado para orientar la planificación de los niveles inferiores de comando, se elaboró sin suposiciones y calculando las capacidades del enemigo limitadas sólo a las existentes en el Teatro de Operaciones Malvinas.

145. Este Plan de Campaña Esquemático (Anexo), preveía la ocupación de las Islas con una considerable fuerza de tareas anfibia, a partir del día "D", en una operación incruenta, la instalación de un gobierno militar y un repliegue posterior, el día D+5, salvo una reducida guarnición militar de apoyo al gobernador argentino.

146. El día 09-mar-82 la Junta Militar resolvió sumar a la CT- (al Jefe del Estado Mayor Conjunto) y Secretario del Comité Militar (COMIL) Calte. SUAREZ DEL CERRO, para actuar como coordinador entre lo militar y lo nacional, en este caso.

147. Mientras tanto, los sucesos diplomáticos (fracaso reunión negociadora de Nueva York y caso Davidoff en Georgias) comenzaban a influenciar el proceso de la planificación de la alternativa militar.

148. Los documentos producidos por la Comisión de trabajo (DENAC 1/82 y Plan de Campaña Esquemático) conclusiones con modificaciones en las areas particulares, fueron aprobados por el COMIL el 23 de marzo de 1982. Además el Jefe del Estado Mayor Conjunto presentó un Plan de Trabajo, que fué aprobado y que preveía la confección de:

1) Ampliación de la DENAC 1/82 previendo la posible reacción de Gran Bretaña y una posible intervención de Chile (lo que posteriormente fue la DENAC 2/82 (Anexo Pl-IV-2).

2) Confección de una DEMIL (reducida) que contemplase la suposición anterior (fué luego la DEMIL 1/82).

3) Confección de un Plan Esquemático de Campaña (del EMC)

correspondiente a dicha DEMIL (Este nuevo Plan Esquemático no llegó a confeccionarse debido a la posterior decisión de la Junta Militar de adelantar la ejecución de la alternativa militar, siguió vigente entonces, el confeccionado por la Comisión de Trabajo).

149. La Comisión de Trabajo ahora se veía aliviada, en su tremenda responsabilidad, por la intervención del Estado Mayor Conjunto, a cuyo Jefe el Calte SUAREZ DEL CERRO, se le había autorizado incorporar, a los trabajos de planeamiento, a su Segundo Jefe el Br. J.M. INSUA y a los Jefes de Jefaturas de dicho organismo.

CAPITULO V

EL INCIDENTE DE GEORGIAS DEL SUR

150. Este incidente clave, que fue ultilizado por Gran Bretaña en sus etapas finales, para endurecer deliberadamente su posición, lo que obligó a nuestra Junta Militar a considerar y aferrarse finalmente a su alternativa militar (ver Cap. VI) comienza a gestarse mucho tiempo atrás y corresponde a la política llevada a cabo por nuestra Armada (en combinación directa con nuestra cancillería) de reafirmación de la soberanía en nuestros mares australes.

Antecedentes lejanos

151. Ya en el año 1976 (Nov/Dic), nuestra Armada instala sorpresivamente una Estación Científica (Corbeta Uruguay) en la Isla de Thule (del grupo de las Sandwich, en disputa), dejando en este inhóspito lugar un grupo de hombres, en una casa llevada al efecto y con material técnico precario para su funcionamiento y supervivencia. Este desembarco se efectúa aprovechando el desplazamiento de nuestros buques para la campaña Antártica correspondiente, lo que facilita el encubrimiento y la sorpresa ante el Reino Unido quien, en aquella oportunidad se encontró ante el hecho consumado y reaccionó modesta y silenciosamente (destacó posteriormente dos fragatas (Phoebe y Alacrity) y un submarino nuclear en la zona (Dreadnought) pero sin dudas, registró el procedimiento y quedó alertado para futuras acciones similares, como se detalla en el (Cap. III, párrafo 96).

Aparece Davidoff

152. Paralelamente en el año 1976 CONSTANTINO DAVIDOFF se dedicaba a la actividad de la extracción de cables submarinos. En esa oporftunidad un contramaestre contratado para su trabajo, le comentó que había visitado las Islas GEORGIAS donde vió una gran cantidad de implementos metálicos abandonados que podían significar un gran negocio.

153. Como la chatarra no es ajena a sus actividades, DAVIDOFF inició las gestiones a través de la Embajada Británica en Buenos Aires, que inicialmente no tuvieron éxito, ya que los ingleses no veían con mucho beneplácito actividades comerciales argentinas en la Isla San Pedro. Su insistencia lo llevó a visitar al Secretario del Gobernador de las Islas Malvinas, en el año 1978, con cuya intervención logró acuerdo para firmar un contrato con la firma CHRISTIAN SALVENSEN LIMITED con domicilio legal en el 50 East Fettes Avenue de Edimburgo, propietaria de las instalaciones a ser desmanteladas.

154. Una vez logrado el contrato la citada empresa le transfirió la propiedad de "Todo equipo y las instalaciones pertenecientes al arrendamiento de nuestros puestos balleneros fuera de uso (exceptuado el ballenero Karakata).

155. En setiembre de 1979, el contrato quedó protocolizado ante el escribano IAN ROGER FRAME de la ciudad de Londres.

156. El mismo tendría vigencia hasta el 31 de marzo de 1983; lo cual fué puesto en conocimiento de las autoridades de Puerto Stanley por DAVIDOFF en octubre de 1979. Por su parte la empresa SALVENSEN LTD, informó a las autoridades de GRYTVIKEN de la existencia de este contrato en octubre de 1980.

157. A continuación DAVIDOFF buscó un par de socios para llevar adelante el negocio, formando en 1980 la empresa "Islas Georgias del Sur Sociedad Anónima" en formación. Su próximo paso había de ser conseguir un trasportador que le permitiese observar "in situ" la magnitud del material a desmantelar y la evaluación de los medios necesarios para ello. Procuró en primer término contratar el buque "HMS ENDURANCE", lo cual le fué negado por las autoridades del Ministerio de Relaciones Exterioores de Buenos Aires, y fué llamado a efectos de que explicase qué tipo de negocios y contratos estaba realizando con los británicos. Una vez enterados, los funcionarios intervinientes estimaron que la operación comercial de DAVIDOFF no desencajaba con el problema de soberanía con Gran Bretaña por los archipiélalgos Australes, y decidieron apoyarlo recomendando seguir adelante sus actividades por mediación de Transportes Navales (de la A.R.A.), única organización naviera que eventualmente realiza navegaciones por los mares del Atlantico Sur, con propósitos comerciales y de fomento.

158. Las necesidades de "ISLAS GEORGIAS S.A." eran, en primer término realizar el viaje de relevamiento, luego trasladar al personal y herramientas necesarias para el desguace de las factorias balleaneras en desuso, y finalmente trasportar el material de chatarra al contianente.

La Operación ALFA

159. En octubre de 1981 el Comandante de la ANA (Agrupación Naval Antártica) CN CESAR TROMBETTA recibió la orden "verbal" del Jefe de Operaciones del EMGA [illegible]Alte. SUAREZ DEL CERRO[illegible], de iniciar el planeamiento para instalar una estación científica en las Georgias del Sur. La dotación sería civil y se preveía su instalación una vez que el buque inglés (el ENDURANCE) abandonara la zona en proximidades del invierno.
Así fué que el Comandante de ANA tomó contacto con Cancillería (Embajador CARLOS BLANCO) donde con total conocimiento del Canciller CAMILLION, se actuaba ahora con nuevos critérios: Aprovechar las operaciones Comerciales que planeaba Davidoff y construir encubiertamente la estación científica con personal militar exclusivamente, al que se denominó Grupo Alfa. Se facilitarían las tareas de Davidoff y una vez instalada su gente en Leith para las tareas comerciales planeadas por el empresario, y habiéndose retirado el personal del BAS de Grytviken en el último viaje de verano del Endurance, se desembarcaría el Grupo Alfa (tambien en Leith) y , ya en el invierno, se anunciaría "la presencia argentina en Georgias".

160. Por supuesto que esta intención político-militar era totalamente insospechable para DAvidoff quien aparentemente solo previó un interés comercial en todo el proceso. Ambos intereses convinieron en oportunidad de iniciarse la campaña antártica 81/82 cuando el 15-dic-81 zarpó el buque ARA "Almirante Irizar" a órdenes del Comandante ANA entre cuyos pasajeros se encontraba Davidoff y una reducida comitiva de sus auxiliares. El buque partió con destino Ushuaia, pero en forma reservada totalmente se desvió a Bahía Stromnes y desembarcaron el 20-dic-81 en Leith. El Cte. ANA y Davidoff con su gente inspeccionaron el lugar y reembarcaron antes de las 24 horas, dirigiéndose -ahora si- a Ushuaia. Desde allí el grupo Davidoff siguió a Buenos Aires por vía aérea comercial.

161. Mientras tanto el Jefe de Operaciones del EMGARA -ahora el CAlte OTERO- seleccionaba personalmente al Grupo Alfa -en cuya Jefatura designó al TN ASTIZ- integrada por 10 hombres y fuertemente equipado, enviándolo a Ushuaia donde debía entrenarse para la eventual misión.

Gestiones de Davidoff

162. Davidoff, al apreciar que la cantidad de material a desmantelar era mayor de lo calculado, solicitó en enero/82 una ampliación del contrato hasta el 31 de marzo de 1984, en previsión de necesitar más tiempo para completar la tarea, extensión que la empresa de Edimburgo fue, en principio, reacia en acordar.

Prudencia Argentina

163. Mientras tanto, la Junta Militar justipreció en los primeros días de enero de 1982, que la marcha de las negociaciones con Gran Bretaña debía ser preservada de cualquier inconveniente, ya que se había acordado una ronda de conversaciones en Nueva York en el próximo mes de febrero (Cap. III, Párrafo 130). Por esta razón decidió suspender el traslado de DAVIDOFF, previsto en un buque de Transporte Navales, hasta que hubiera finalizado ese contacto bilateral entre ambos gobiernos.

Inteligencia británica

164. La inteligencia británica detectaba cada una de las decisiones argentinas. Vemos ahora, en el Informe Franks - Párrafo 149: Textual

> - "En los comienzos de marzo 1982 se disponia de informes respecto al pensamiento del gobierno argentino en esos momentos. El tenor general de esos informes era de que, dado que era más importante para el gobierno argentino progresar en las negociaciones, no se contemplaban acciones militares en el futuro inmediato. Los informes disponibles previos a las conversaciones de Nueva York decían que no habría invasión antes del próximo verano (del hemisferio Sur), y que dicha invasión no era considerada una opinión realista". ...Y

efectivamente éste era el sentir de nuestra Junta Militar !!!.

Davidoff

165. Davidoff procuró entonces, por su cuenta, contratar alguna embarcación que lo trasladase a las islas a fin de completar su tarea de relevamiento. A tal efecto inició tratativas con el propietario de un buque privado de nombre CAYMAN (Propiedad de un ciudadano francés y con bandera panameña), con el cuál no llegó a ningún acuerdo por diferencias de costo presupuestario. Pero el propietario del "CAYMAN" resultó ser, al menos, un competidor de Davidoff y decidió hacer el viaje por cuenta propia, para lo cual se trasladó en febrero a Grytviken, e invocando a Davidoff permaneció con el personal británico para luego zarpar de este puerto, pero no para dirigirse a Buenos Aires sino para hacer una escala previa en Puerto Leith, con alguna finalidad no muy clara. Todo esto, por supuesto, sin conocimiento del Gobierno Argentino, aunque si seguramente Londres se enteró.

166. La embajada Británica en Buenos Aires, alertada de este movimiento, citó a Davidoff para pedirle explicaciones, quien manifestó que él nada tenia que ver con este viaje al cual era totalmente ajeno, y que no habia autorizado a nadie a invocar su nombre en tal sentido.

167. Mientras transcurrian los primeros meses del 82 Davidoff organizó una nueva expedición que totalizaba 41 civiles, gestionó y obtuvo ante la Embajada Británica en Buenos Aires la tarjeta blanca de rigor, para todo su personal, informando además el buque a utilizar (la Armada prevela el Bahia Buen Suceso de Transportes Navales). El dia 9#mar#82 Davidoff habia satisfecho todos los requisitos y el 11 embarcaba su gente en el buque previsto.

El dia 19#mar#82

168. El ARA "Buen Suceso" arribó a la Isla San Pedro el dia 19 de marzo y luego de reconocer la Bahia de Stromness, se dirigió a los abandonados muelles de Puerto Leinth (Bahia Stromness), donde realizó un dificil atraque debido a las condiciones de viento y deficiente infraestructura del muelle.

169. La información periodistica consignó que los obreros argentinos descendieron del buque y procedieron a enarbolar en un mástil la bandera celeste y blanca por mediación del Director de la Obra, el señor Antonio Jorge PATANE (Davidoff no realizó el viaje), mientras el resto entonaba las estrofas del himno nacional argentino.

170. Con referencia a este acto, hay dos hechos que no han quedado debidamente esclarecidos: Primero, que la bandera, según Davidoff, no fué enarbolada por ninguno de sus hombres (hecho confirmado luego por Patane), quienes al bajar del buque vieron que ésta ya se hallaba ondeando al tope del mástil; y Segundo,

que los desolados muelles de Puerto Leith, paradòjicamente no se hallaban desiertos: un contingente del British Antartic Survey (BAS) de tres personas, que se hallaban aparentemente vigilando la llegada del buque, se hizo presente en el lugar a las 2 ò 3 horas del atraque y presentò al Capitàn del Buque -Capitàn NIELA- un petitorio verbal requiriendo: que se debìa arriar la bandera, no alterar las señales, cargar los elementos que ya habìan sido depositados en el muelle y dirigirse a Grytviken a realizar los tràmites normales como puerto de entrada a la Isla, de acuerdo con las normas impuestas por el Gobierno Britànico.

171. El Capitàn Niela, que habìa realizado una riesgosa y complicada maniobra para atracar el buque al muelle, en el cual se habìa depositado algunas cargas pesadas, considerò que el requerimiento excedia sus atribuciones y expresò a sus interlocutores que debìa consultar a Buenos Aires al respecto.

172. A todo esto, la bandera habìa sido arriada del màstil y no podìa, por consiguiente, constituirse en obstàculo alguno. Los tres miembros del B.A.S. desembarcaron y pernoctaron en la localidad, pese a haber sido invitados a alojarse en el buque.

173. Al no poder establecer contacto entre la nave y sus oficinas en Buenos Aires, el Capitàn Niela comunicò al personal del B.A.S., al dìa siguiente, que sus òrdenes indicaban que su destino era Bahìa Stromness y que por consiguiente no recalarìa en Grytviken (que se encuentra a 20 km. màs al Sur).

174. Los briànicos presentaron el petitorio, esta vez escrito, conteniendo siete (7) puntos, (Anexo del Presente Capìtulo) se negaron a subir a la nave y se retiraron del lugar. El B.A.S. informò a Stanaley y de ahì a Londres.

El ARA "Bahìa Paraìso

175. Mientras tanto, el ARA "Bahìa Paraìso permanecìa en Ushuaia y el 16-mar habìa embarcado al Grupo "Alfa" y completado toda la carga destianada a Georgias. El 18-mar-82 zarpò con destino a Orcadas.

La bandera argentina en el màstil del Puerto Leith

176. No ha podido, hasta ahora, comprobarse fehacientemente quièn y por què orden, hizò la bandera argentina que se encontraba ondeando al desembarco de los obreros en Leith, pero, del anàlisis de los hechos surge que fuè una iniciativa de la tripulaciòn, explotado luego hàbilmente por los britànicos para "abortar" las intenciones argentinas (de "nuestra presencia - invernal- en Georgias"). De confirmarse esta teorìa, facilmente se deducirìa la iniciativa que llavaba ya el Reino Unido, en el control de los acontecimientos polìticos estratègicos que afectaban inexorablemente las decisiones que tomaba nuestra Junta Militar en esos momentos (ver Cap. VI, Pàrrafo 204).

Reacciòn vs. reacciòn - El dìa 20-mar-82

177. El dia 20 de marzo Londres presentò una protesta mencionando que se encontraba muy sorprendido de que Argentina permitira un hecho de tal gravedad en un momento critico de las negociaciones, y que el Foering Office consideraba el suceso como muy serio.

178. La queja de Londres se centraba en el desembarco de personal "civil y militar" en Puerto Leith, quienes habian izado la bandera argetina y cambiado señales inglesas, que no se habian presentado en Grytviken a efectuar migraciòn y que se habian escuchado disparos de armas de fuego.

179. Para completar la reacciòn britànica, el Embajador Williams en Buenos Aires entregò un mensaje del Foering Office a la Cancilleria Argentina, en el cual se expresaba que el personal desembarcado debia abandonar Georgias inmediatamente o el gobierno inglès tomaria las acciones que considerara màs convenientes. Expresò, ademàs, un "deseo": que se le respondiera de inmediato. La respuesta argentina no se hizo esperar y fue emitida con tono sereno y adecuado a la realidad y circunstancias. Expresaba:

1) Que el Bahia Buen Suceso, era un buque de caracteristicas de transporte comercial y que abandonaria Leith al dia siguiente una vez que hubiese finalizado el desembarco de materiales de la empresa "Islas Georgias del Sur S.A.".

2) Que dicho transporte se realizaba con este buque por no existir otro medio de transportar el personal y material de la empresa contratante.

3) Que no habia personal militar a bordo, y que por consiguiente ningùn militar desembarcò en Georgias y que tampoco habia armas de guerra entre la tripulaciòn o pasajeros; o sea que se habia faltado a la verdad en este punto.

4) Que el acondicionamiento del muelle para la descarga hizo necesario la manipulaciòn de elemenbtos que habia en el mismo.

5) Que el contrato de Davidoff era perfectamente conocido por las autoridades britànicas, que lo habian autorizado.

6) Que los hechos de Georgias no tenian significaciòn ni importancia, y que no tenian por què tener influencia alguna en las negociaciones.

La Royal Navy en operaciones

180. Hacia la medianoche del dia 20-mar el Comando en Jefe de la Royal Navy imparte las primeras ordenas al Endurance: -Navegar en sigilosa hacia Georgias con 22 marines a bordo.

El dia 21-mar-82

181. El dia 21-mar el señor FEARN del Foerign Office hizo saber al Encargado de negocios de la Embajada Argentina en Londres señor Molteni, que su gobierno estaba satisfecho con las explicaciones recibidas y que confiaba en que el Bahía Buen Suceso dejaria las Islas el dia 22, esperando que estos hechos no se repitiesen.

182. Pero en esos momentos las oficinas de LADE en Puerto Stanley eran violadas por los lugareños, quienes escribían en una bandera británica dejada en el lugar sobre una bandera argentina "tit for tat buggers" (ojo por ojo, ladrones). Más allá de la descortesia y estrechez de espiritu de los autores de este hecho, resultaba penoso observar este tipo de comportamiento para con la empresa que durante tantos años había contribuido con su esfuerzo a salvar los problemas de aislamiento de los habitantes de la isla.

183. Ese mismo dia 21, luego de un preaviso de sólo dos horas, 22 marines estacionados en Malvinas fueron embarcados en el "Endurance" a efectos de zarpar con destino a Puerto Leith, con la evidante intención de forzar a los argentinos a cumplir con las imposiciones británicas.

El dia 22-mar-82

184. El dia 22-mar, Buenos Aires impartió instrucciones a su Encargado de Negocios en Londres para que diese parte de los hechos ocurridos en las oficinas de LADE en Puerto Stanley, recibiendo la respuesta del señor FEARN en términos conciliatorios, concluyendo en que con la partida del Buen Suceso con los obreros, su gobierno daria el incidente por superado.

185. El señor Molteni le informó que tenía conocimiento de que el buque había zarpado, pero no de que los trabajadores se hallaban en el mismo.

186. El Foering Office emitió un comunicado ese mismo dia informando el desembarco de los obreros sin documentación en Leith, y que el gobierno argentino había dado seguridades que partirían el dia anterior (21-mar) no habiendo confirmación de esto último.

187. Esa misma tarde el vespertino "The Standard" informa a los londinenses de "una invasión argentina a las Islas Georgias del Sur", incluyendo el comunicado oficial del Foering Office, sin incluir en la información el incidente de las oficinas de LADE en Puerto Stanley y la partida del "Bahía Buen Suceso" de la Isla San Pedro, el dia 21 de marzo.

El dia 23-mar-82

188. El dia 23 de marzo, los diarios de la mañana de Londres, coincidían en afirmar que se trataba de un incidente "premeditado" por Argentina y lo tipificaban como un acto de agresión. La televisión inglesa tambien se hizo eco de estas noticias en los

mismos tèrminos.

189. Posteriormente en el Parlamento britànico se escucharon voces airadas que hablaban de "invasiòn de territorio soberano britànico", exigian explicaciones, confirmaban la necesidad de no radiar de servicio el Endurance y apoyaban la "autodeterminaciòn de los isleños. Por supuesto, las iras se concretaron en el Foerign Office y en Lord Carrington. quièn tuvo que acudir al Parlamento a dar explicaciones.

190. Mientras tanto, en Buenos Aires, el Embajador Williams presentaba una nota ante el Ministerio de Relaciones Exteriores Comunicando a la Argentina que el HMS Endurance llegaria a Leith el 24 ade marzo a fin de desalojar a los obreros argentinos y que esperaba la "colaboraciòn" de las autoridades argentinas para que la misma se realizara sin mayores problemas.

191. La Cancilleria Argentina el mismo dia 23 ratificò que la empresa "Islas Georgias del Sur S.A." tenia un contrato privado: y que estaba debidamente en conocimiento y autorizado por las autoridades britànicas.

192. A las 18 horas de Londres, el señor Molteri es citado al Foering Office dònde el Ministro FEARN le expuso, en tèrminos generales, que se enfrentaba con problemas serios puès la prensa habia "sobredimensionado" la cuestiòn y la reacciòn en el Parlamento habia sido tambien excesivamente emocional y que ello les imponia ordenar al Endurance que evacuara a los obreros a Puerto Stanley. El señor Molteni le expreso que si el Endurance procedia a evacuaralos la reacciòn argentina podia tener consecuencias imprevisibles.

193. En el Endurance mientras tanto, el Capitàn BAKER y sus hombres se acercaban a la isla de San Pedro con la orden de evacuar al personal argentino de Leith. Pero cuando se encontraba ya a la vista de la isla, y como consecuencia de la directiva de Lord Carrington de evitar el empleo de la fuerza, recibieron orden de dirigirse a Grytviken y esperar allì.

194. Simultàneamente Londres solicitò a Buenos Aires que dispusiera el regreso del Buen Suceso a Leith para evacuar a los obreros teniendo en cuenta de que el Gobierno Britànico se hallaba bajo una intensa presiòn politica y periodistica.

195. El COMIL, en la reuniòn de èste dia 23, decidia, por el contrario, enviar al ARA "Bahia Paraiso", que se encontraba en Orcadas del Sur. ahorà si con personal militar (Grupo "Alfa") a Puerto Leith.

El dia 24-mar-82

196. El dia 24-mar-82 a las 23:40 hs el "Bahia Paraiso" fondea en Puerto Leith y desembarca al Grupo Alfa -que se mimetiza con el personal Davidoff y entrega parte de la carga asignada; operaciòn que completa al dia siguiente.

El día 25-mar-82

197. El día 25-mar-82, luego de haber completado la descarga el ARA Bahía Paraíso se retira y patrulla en proximidades de Bahía Stromness. Allí recibe la orden (del Jefe Operaciones EMGARA) de reforzar al máximo al Gruppo Alfa y reitera la Misión: "Defender los civiles e impedir la evacuación" y sugiere que este buque se aleje a una posición desde donde pueda proveer apoyo inmediato y que si el Endurance desembarca efectivos éstos sean repelidos y en caso de insistencia se actuè sobre el buque.

198. En un vuelo de reconocimiento que efectuà, esa tarde el Comandante ANA, se comprueba la existencia de un puesto de observación inglès en proximidades de Cabo Tonsberg integrado por tres hombres y un helicòptero (wasp) del Endurance. desde allí se apreció sòlo podía observarse al Bahía Paraíso.

199. No se elaborò evaluò que el Ten. Keith Mills que integraba este grupode los Royal Marines del Endurance, podría haberse acercado -como lo hizo hasta 500 m. del campamento argentino en Leith observando y transmitiendo a su Comando todos los detalles.

200. Mientras tanto ese día, en Buenos Aires (18:00 hs), el Canciller Argentino Dr. Nicanor COSTA MENDEZ, recibía del Embajador Britànico una respuesta, aprobada por los Ministros Britànicos que, en sintesis, expresaba:

1) Estamos pùblicamente comprometidos a que la partida argentina abandone Leith, puede Ud. decirle a Costa Mendez, sin embargo. que si aquellos se fueran. -y hacemos notar que tienen ahora el Bahía Paraíso a su disposición- y procedieran a Grytviken, les sería entregado permiso y documentación adecuada para su inmediato retorno a Leith a completar el trabajo de demolición en que se encuentran empeñados.

2) Deberà Ud. explicar que esto representa un ùltimo esfuerzo de buena voluntad de nuestra parte para evitar una situacòn que aparecería como tendiendo a la confrontación.

Era el ultimatum inglès !.

La Royal Navy continua su operación

201. El día 24 de marzo el buque John Biscoe amarrado en Montevideo zarpa rumbo a Malvinas con refuerzos de Royal Marines.

202. El día 25 de marzo desde Punta Arenas, con rumbo al Atlàntico Sur el Brandsfield.

El día 26-mar-82

203. Como veremos en el Capítulo VI, este día la Junta Militar, en Buenos Aires, tomaba la decisión de "Ocupar las Islas

Malvinas". La Corbeta ARA "Guerrico", que se encontraba en dique seco en Puerto Belgrano, recibe la orden de alistarse de inmediato, embarcar una sección de Infantería de Marina equipada al completo para trasladarse, en el menor tiempo posible al área Georgias.

CAPITULO VI

LOS ACONTECIMIENTOS PRECIPITANTES

204. El día 23 MAR 82, y ante al cariz que había tomado el caso Davidoff en las Islas Georgias (ver Capítulo IV) el COMIL se reunió a partir de las 09:30 con la presencia de los miembros de la Junta Militar, el Jefe de Estado Mayor Conjunto y posteriormente el Canciller Dr. Nicanor COSTA MENDEZ. Es importante sintetizar algunos aspectos analizados y decididos aquí:

1) Se analizó el estado de la planificación existente respecto a la alternativa militar. Se decidió bautizar "Operación Azul", a la toma de las Islas Malvinas.

2) Se decidió enviar inmediatamente el buque ARA "Bahía Paraíso" que se encontraba entonces en las Islas Orcadas del Sur a Puerto Leith, tratando de que llegara antes de cualquier evacuación ya navegaba con tal propósito el HMS Endurance y la evitara. En el caso que ya hubieran sido evacuados por el Endurance, no efectuar ninguna acción de interceptación para no dar pié a un incidente bélico.

3) Continuar las conversaciones con el Embajador Británico a fin de evitar una inmediata acción militar del gobierno del Reino Unido.

4) Llevar el tema del incidente a las futuras negociaciones sobre las Malvinas en la ONU.

5) Autorizar al Canciller a emitir un segundo comunicado de prensa, aclarando el carácter privado del contrato Davidoff.

El Parlamento Británico

205. Ese mismo día, el gobierno argentino recibió la información de la presentación del Sr. WIGGIN (Subsecretario de Defensa Británico ante el Parlamento) que expresaba: "Esta guarnición (Atlántico Sur) está normalmente apoyada por el HMS "Endurance" y en EL FUTURO SERA APOYADA POR OTROS BUQUES DE LA ROYAL NAVY" mencionando además el interés estratégico del área y la posibilidad de la creación de un OTAS (Organización del Tratado del Atlántico Sur). Asimismo nuestra cancillería recibía un cable de Lord CARRINGTON.

> "Los trabajadores están ilegalmente. Debe quedar perfectamente en claro que esta situación ha derivado de Davidoff y la aparente incapacidad del gobierno Argentino para tomar las acciones necesarias".

206. El 24 Mar 82 se presentó, en la Cámara de los Comunes británica, en texto moción que proponía :LAS ISLAS FALKLANDS. Se pide: "Que esta Cámara estando sumamente preocupada por las implicaciones evidentes del desembarco de un grupo de personas en

las Georgias del Sud (dependencia de las Islas Malvinas) llevado allí por un barco de transporte naval argentino, pide al gobierno de su Majestad que dé todas las seguridades de que se mantendrá en estación en el área una fuerza de la Marina Real lo suficientemente fuerte como para repeler cualquier intento del gobierno argentino de anexar esta colonia británica por la fuerza. Además, pide que declare en téminos inequívocos que la soberanía de las Islas Malvinas no será tranferida a ningún gobierno extranjero, a menos que así lo pidan lo isleños por medio de un referendo"

EL COMITE MILITAR

207. Mientras esto sucedía, el Comité Militar, reunido en el Edificio Libertador disponía:

1) No retirar a los ciudadanos en Georgias.

2) Desembarcar el grupo ARA Bahía Paraíso (Grupo Alfa) en Leith para proteger a dichos ciudadanos.

3) En caso que sean embarcados en el Endurance, analizar la situación nuevamente.

4) Fijar una nueva reunión del COMIL, para el día 26 mar para que el Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas (CTOM) expusiese "las fechas más tempranas y aceptables para considerar la ejecución de la Operación Azul (Puede notarse aquí la ya evidente intención del COMIL de adelantar las decisiones con respecto a la planificación en marcha).

208. Al mismo tiempo, pero en otras áreas geográficas, se producían (repetimos) los siguientes acontecimientos:

1) Desde Montevideo zarpaba el RRS "John Biscoe", llevando 44 "marines" de la Royal Navy para "relevo" en Malvinas.

2) Desde Punta Arenas, el RRS "Bransfield" se aprestaba a zarpar, el día siguiente, con destino a Puerto Stanley.

BREVE ANALISIS DE LOS DOCUMENTOS DE PLANIFICACION EXISYENTES EN EMC/CT

209. El día 25 mar 82, los documentos de planificación estratégica existentes en el Estado Mayor Conjunto, elaborados como se ha dicho, por la Comisión de Trabajo y el mismo Estado Mayor Conjunto eran:

1) La Directiva Estratégica Nacional (DENAC 1/82) (Anexo) elaborada por la Comisión de Trabajo, cuyas previsiones operativas principales disponían (Anexo P) IV) 1):

a) Objetivo Político: Consolidar la soberanía argentina en las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur y contribuir a afirmar su pleno ejercicio en el Atlántico

Sur".

b) Resolución estratégica nacional: "El Comité Militar ante la evidente y reiterada falta de progreso de las negociaciones con Gran Bretaña para lograr el reconocimiento pleno de nuestra soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur y convencido que la prolongación de esta situación afecta el honor nacional, el pleno ejercicio de nuestra soberanía en el Atlántico Sur y la explotación de recursos renovables y no renovables, ha resuelto el empleo del poder militar para el logro del objetivo político.

c) Tareas particulares para las áreas de:

- Interior.
- Relaciones Exteriores.
- Economía.
- Información Pública.

d) Objetivo estratégico militar: Imponer a Gran Bretaña la aceptación de la situación militar de hecho, que dé solución definitiva al pleno ejercicio de la soberanía argentina en las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur e impidan nuevos intentos de usurpación, a fin de concretar el objetivo político.

e) Resolución Estratégica Militar: "Planear y alistar una fuerza conjunta previendo su empleo en forma sorpresiva, en el momento y circunstancias mas favorables para el logro del objetivo estratégico militar"

f) El Concepto estratégico militar (sintetizado)

- Conducción superior de a Fuerza conjunta a cargo del COMIL
- Máximo secreto en el planeamiento.
- Importancia del factor sorpresa.
- Operación incruenta.
- Constitución de la Comisión de Trabajo.
- Ejercitación previa conjunta de las fuerzas intervinientes.
- Duración de la operación en función de Gran Bretaña
- Previsión de una Reserva Estratégica Conjunta.

2) La Directiva Estratégica Nacional No. 2/82 (DENAC 2/82) (Anexo P1¢IV¢2) elaborada por el Estado Mayor Conjunto, complementaria de la DENAC 1/82. Esta DENAC amplía la anterior en los siguientes aspectos:

a) Prevé en el concepto estratégico, el uso del Poder Militar ante la posibilidad de una reacción armada por parte de Gran Bretaña que podría concretarse en el territorio insular del archipiélago, en los espacios marítimos adyacentes e incluso sobre el mismo continente.

b) Delinéa, con mayor claridad que la anterior, las 4 fases previstas:

- Fase 1¢ Preparatoria ¢ hasta que el Comité Militar adopte la Resolución ¢día "R"¢.
- ¢ Fase 2¢ Preliminar¢ desde el día "R" al día "D".
- ¢ Fase 3¢ Ocupación de los objetivos desde el día "D" hasta la instalación del gobierno militar.
- ¢ Fase 4¢ Desde asunción gobierno militar hasta el logro del objetivo político.

c) Amplia tareas a áreas específicas.

d) En el área "Campo Militar" produce modificaciones importantes tales como:

- ¢ Vigencia de la DEMIL Ø3/79 y 1/81 (caso Chile)
- ¢ Dá plazo para "alcanzar la capacitación y alistamiento de los componentes intervinientes de las Fuerzas Armadas" que fija para 15¢may¢82.
- ¢ Prevée una guarnición militar de Ejército de un efectivo aproximado a los 5ØØ hombres para dificultar cualquier intento de reconquista.
- ¢ Incluye un Anexo importante,, de Inteligencia, con capacidades del enemigo.
- ¢ Anexo 3 ¢"Criterios rectores para el empleo del Poder Militar"¢ Ampliando procedimientos respecto a la DENAC 1/82. (Prevée una anticipación de 15 días entre el día "D" y el "R").

3) El Plan de Campaña Esquemático: (Anexo P1¢VI¢1) fué confeccionado por la Comisión de Trabajo y aprobado por el COMIL el 23 de marzo (junto con el otro documento de esta CT, titulado Conclusiones). Debe dejarse aclarado que este Plan de Campaña fué elaborado sólo en base a la DENAC 1/82;

puesto que la DENAC 2/82 y la DEMIL 1/82 todavía no existían al momento de su elaboración. Sin embargo no fue afectado posteriormente al emitirse dichas directivas estratégicas y continuó como base del resto de la planificación contribuyente hasta la ejecución de la operación "Azul". Por lo tanto no preveía las posibles reacciones de Gran Bretaña y del caso Chile. El Estado Mayor Conjunto intentó la confección de un nuevo Plan Esquemático (afectado por la DENAC 2/82 y DEMIL 1/82 que había elaborado) pero no llegó a materializarlo debido al adelanto de las fechas de ejecución por parte del COMIL. El único Plan de Campaña Esquemático que existía en este momento (25 mar 82) manuscrito por la Comisión de Trabajo, expresaba, en sus aspectos fundamentales:

a) Situación: Refería solamente en fuerzas enemigas a los 44 Royal Marines, destacados rutinariamente en las Islas y un cuerpo de defensa civil formado por 60 voluntarios.

b) Misión estratégica operacional: Ocupar y mantener las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, ejerciendo simultáneamente el Gobierno militar de Malvinas a fin de imponer a Gran Bretaña la aceptación de una situación militar de hecho.

c) Organización: En la Fase 2/3 y 4 designaba:

- Comandante Teatro de Operaciones Malvinas: Comandante 5to. Cuerpo de Ejército General de División GARCIA.
- Comandante Fuerza de Tareas Terretre General DAHER.
- Comandante Fuerza Aérea de Tareas: Brigadier CASTELLANOS.
- Comandante Fuerza de Tareas Anfibia: Contraalmirante ALLARA.
- Gobernador Militar: General MENENDEZ.

d) Concepto de la Operación: La fuerza conjunta ejecutará una maniobra estratégica operacional ofensiva convergente, el día D, con centros de gravedad en Puerto Stanley mediante la ejecución de dos operaciones coordinadas: una operación anfibia y una operación de aerodesembarco. Ambas serán precedidas por acciones de infiltración tendientes al logro de la sorpresa y a asegurar una operación incruenta.
Concretada la operación militar se procederá al establecimiento y ejercicio del gobierno militar y las fuerzas conjuntas se mantendrán en aptitud para oponerse a cualquier intento de reacción local del oponente.

e) Tareas particulares: Entre ellas, a la Fuerza aérea de Tareas, impone:

- **Antes del dia "D":**

  . Efectuar reconocimiento fotogràfico del objetivo material.

  . Infiltrar personal para obtener informaciòn ùtil para el Comando Conjunto y para asegurar las operaciones de asalto.

- **Durante el dia "D":**

  . Ocupar, en forma sorpresiva a la hora H el Aeròdromo de Puerto Stanaley (ALFIL) mediante acciones encubiertas y coordinadas con las operaciones de asalto anfibio y aèreo.

  . Ejecutar una operaciòn aerotrasportada y establecer un puente aèreo en la Isla Soledad y el continente para satisfacer los requerimientos emergentes de la situaciòn.

  . Ejecutar el control del espacio aèreo (a coordinar ?).

- **Despuès del dia "D":**

  . Organizar y operar el aeròdromo de Puerto Stanley (ALFIL) para posibilitar las operaciones aèreas sin soluciòn de continuidad.

  . Satisfacer todos los requerimientos de trasporte por modo aèreo del Comando Conjunto.

  . Ejecutar el control del espacio aèreo en su jurisdicciòn.

  . Desactivar los medios asignados al Comando Conjunto, de acuerdo a lo que disponga el Comandante.

NOTA: Entre las muchas tareas asignadas a la Fuerza de Tareas Terrestre (antes del dia D) es de destacar:

  . Acelerar la educaciòn de la clase recientemente incorporada, tendiente a lograr un adecuado nivel operativo el 15-may-82.

4) El documento de la Comisiòn de Trabajo titulado "Conclusiones" (Anexo P1-VI-2: Este documento, complementario del Plan Esquemàtico de Campaña fuè elaborado por la Comisiòn de trabajo a fin de manifestar ante el COMIL sus apreciaciones personales, que no cabian en los otros documentos de planeamiento que se les habia impuesto. El COMIL lo aprobò por Acta Nro. 2 "M"/82 el 23-mar-82. Es evidente que la Comisiòn de trabajo habiendo circunscripto la planificaciòn

al objetivo estratègico militar de la DENAC 1/82 (imponer a Gran Bretaña la aceptaciòn de una situaciòn militar de hecho...), que por otra parte era compartido (y fuè aprobado) por el COMIL, sentìa inquietudes respecto a los anàlisis de toda Apreciaciòn y Resoluciòn estratègica que habìa obviado en su proceso de planeamiento. O sea que al no haberse desarrollado concienzudamente una APRECIACION ESTRATEGICA NACIONAL que fundamentara la respectiva Resoluciòn del màs alto nivel nacional (ARENAC) y de allì se dedujera la DENAC 1/82 y luego desarrollar la APRECIACION y resoluciòn ESTRATEGICA Militar que diera origen a una DEMIL (Directiva Estratègica Militar) y recièn entonces confeccionar el Plan de Campaña esquemàtico, lo que en realidad hicieron fuè partir de una DEMIL (que luego llamaron DENAC 1/82) pasando directamente al Plan de Campaña Esquemàtico. Este error (de metodo) por parte de la Comisiòn de Trabajo puede atenuarse dadas las circuntancias que se les inpusieron:

- Planificar personalmente, sin poder contar con ningùn organo especifico de planeamiento a su disposic;iòn, y en un tèrmino demasiado breve.
  No obstante en este Documento titulado "Conclusiones", la comisiòn de Trabajo advierte sobre los siguientes aspectos:

1) <u>En su parte titulada Introducciòn</u>

   a) En su pàrrafo dice: "Nos parece que previo a la exposiciòn del Plan de Campaña Esquemàtico, es necesario efectuar un anàlisis global del problema, para enfocar mejor el conjunto de las responsabilidades de orden nacional y militar y aspectos que lo componen (precisamente èsto es el anàlisis que prevèe una ARENAC).

   b) En "consideraciones de estratègica militar" dice: "con respecto al aspecto militar, es necesario analizar què puede pasar despuès de obtenido el control militar y polìtico de las Islas" (Esto es precisamente lo que se hubiera analizado exhaustivamente en una AREMIL).

2) En su parte titulada CONCLUSIONES, y en sus puntos de mayor interès destaca:

   a) "La operaciòn desde el punto de vista militar es apta, posible (sic) y aceptable".

   b) Necesidad de disponer un preaviso de 15 dìas para determinar el dìa D.

   c) Toda demora, posterior al 15-may-82 complicarà la ejecuciòn de la operaciòn.

   d) Importancia de la sorpresa tàctica. Respecto a la sorpresa estratègica dice que su pèrdida, al posibilitar

"el refuerzo militar de las Islas por parte de Gran Bretaña, condicionará la factibilidad y aceptabilidad de la operación".

e) Textualmente: "Para enfrentar la eventualidad de una reacción estratègica militar por parte de Gran Bretaña, este Comitè de Trabajo concluye que el Comitè Militar deberà designar un organismo en el mas alto nivel de la conducción, responsable de la actualización permanente de la situación, que conlleve la tarea de la confección de una nueva Directiva Estratègica".

210. Estos 4 documentos de planificación nacional y militar.

- DENAC 1/82 (CT).

- DENAC 2/82 (EMC).

- Plan de Campaña Esquemàtico (CT).

- Documento "Conclusiones" (CT).

eran todas las previsiones que contaba el COMNIL, cuando presionado por los acontecimientos de Georgias (en los cuales el enemigo ya mantenia la iniciativa) se reuniò el 26-mar-82 en el edificio libertador.

CAPITULO VII

LAS DECISIONES ARGENTINAS

Las decisiones del COMIL

211. Este 26-mar a las 19:15 hs. se reunió el COMIL en el Edificio del Comando en Jefe del Ejército Argentino, y analizó los siguientes tópicos (Anexo P1-VII-1):

1) Evidente intención de Gran Bretaña de reforzar las Islas Malvinas.

2) Arbitrariedad inglesa en el manejo del problema Georgias, con el aparente objetivo de:

   a) Congelamiento de las negociaciones.

   b) Satisfacer las exigencias del Parlamento (autodeterminación de los isleños. declaraciones propuestas, etc).

3) Los movimientos de los buques Endurance, Biscos y Brandstield.

212. Luego de este análisis verbal la Junta Militar consideró formalmente destintos modos de acción:

1) Continuar las negociaciones con Gran Bretaña.

   a) Desechado, pues se estimó (Pág. 63-90 Inf. Cte. Jefes), favorecía a Gran Bretaña, pues serían utilizadas para ganar tiempo en fortificar las Islas.

2) Someter el caso ante el Consejo de Seguridad de la UN:

   a) Se estimó que el Consejo de Seguridad no se reuniría para tratar este caso de Georgias pues no lo habían hecho ante otros casos similares.

3) Ocupar las Islas Malvinas.

213. Decidiendo por uninimidad adoptar la Resolución de: OCUPAR LAS ISLAS: y además hacerlo a la mayor brevedad, previa opinión de los miembros de la CT, quienes apreciaron la fecha mas cercana podría adelantarse hasta el 1/3 de abril (en lugar del 15-may como se había planificado). Se fijó el día D el 01-abr-82 en horas nocturnas para la ejecución de la Operación Azul; lo que determinaba que la zarpada de la Fuerza de Tareas Nro. 40 debía ejecutarse en 28/29 de mayo, dos días después de adoptada esta resolución.

Los factores que efectuaron esta Resolución

214. De la numerosa informnación producida a posteriori de los hechos, se pueden detectar otros factores básicos que influ-

yeron para que la Junta Militar tomara esta decisiòn històrica respecto a nuestras Islas irredentas, segùn propias declaraciones en el informe producido por la Junta Militar a la CAERCAS (Informe de los Ex-Comandantes en Jefe (Anexo P1-VII-1) que a continuaciòn enumeramos:

1) Factores Politico-Diplomàticos:

a) El estado de las negociaciones: Despuès de 17 años -a partir de la Resoluciòn 2065 ONU- eran evidentes la renuencia britànica a tratar concretamente el tema de la soberanìa argentina sobre las Islas Malvinas -al menos- y la tàctica adoptada ultimamente tendiente al congelamiento de las negociaciones (Fracaso de la negociaciòn 26/27-feb en Nueva York) lo que afectaba el honor Nacional.

b) Errores de evaluaciòn y acciones de nuestra Cancillerìa: (analizados en el Capitulo "La situaciòn Conflictiva" - Cap. II, Pàrrafo 128).

c) Visita y manifestaciones de Thomas Enders: (Subsecretario de Relaciones Exteriores de Estados Unidos para Amèrica Latina) el 08-mar-82 quien declarò que Estados Unidos mantendrìa una politica de "Hands Off" (manos afuera) en el caso de Malvinas; mal evaluada por nuestra Cancillerìa al no advertir que se referìa sòlo a las negociaciones pacìficas.

d) Consideraciòn de modos de acciòn diplomàticos:

- Ayuda memorìa a enviar al gobierno britànico (por medio de su Embajada en Buenos Aires) refiriendo los puntos tratados en Nueva York (26/27-feb), aprobando los mismo por parte del gobierno argentino y reclamando urgentemente la apreciaciòn y confirmaciòn sobre los mismos por parte del gobierno briànico. Se puso en ejecuciòn, sin respuesta.

- Suspensiòn del Acuerdo de Comunicaciones de 1971. Desechado porque "Implicaba la pèrdida vital de los vinculos de inteligencia entre las Islas y el Continente".

- Denuncia en la Asamblea General de la ONU prevista para el mes de abril/82, se la considerò fuera de tèrmino ante la posibilidad del refuerzo militar inglès y poco eficaz diplomàticamente.

e) Reacciones de la prensa britànica: Ante el comunicado ampliatorio del 02-mar por parte de nuestra cancillerìa y luego ante los sucesos en Georgias. Debe destacarse que, del anàlisis efectuado del Informe de los ex-Comandantes en Jefe, este factor influyò notablemente en la mente de los Comandantes por su profusiòn y sensaciona-

lismo, con aparente mayor peso, pareciera que las acciones y posiciones de moderación adoptadas por el Foreign Office.

f) Los suceos en Georgias: A partir del desembarco del 2do. viaje del grupo Davidoff (18/19mar82) en el ARA Bahía Buen Suceso que se fué agravando por la intransigencia y agresividad británica (ver Capítulo V) y que en este día 26mar se encontraba en su punto de máxima crisis (con el Endurance en proximidades de Leith y nuestros ARA Bahía Buen Suceso y Bahía Paraíso dirigiéndose al mismo lugar).

g) El accionar del Parlamento británico: (Párrafo 205/6) especialmente en Cámara de los Comunes apoyado y alentado por la gran masa de la prensa británica con sus sensacionalistas declaraciones y mociones, y donde se evidenciaba una mezcla de intereses malvinenses, de supervivencia de la Royal Navy, planes de defensa intercontinental, etc.

h) Sondeo de la actividad de los Estados Unidos ante los sucesos de Georgias: Reunión Embajador ROCA con Embajadora KIRPATRIK (EEUU) el 24mar, de la cual ROCA informó «desconcertado» que la embajadora opinaba "descartando la posibilidad de que Gran Bretaña recurriese a la ONU" (Anexo).

2) Factores de índole político-militar:

a) La planificación estratégica: Realizadas por la Comisión de Trabajo y el Estado Mayor Conjunto (Párrafos 209) sobre la "alternativa militar", que, al no haberse advertido el error de análisis estratégico, mostraba la aptitud, factibilidad y aceptabilidad solamente de la Operación Azul, desde el punto de vista táctico, y no proveía el caso ante una reacción británica.

b) Las decisiones ya tomadas de una posición de firmeza argentina: Ante Gran Bretaña y el mundo respecto a no retirar los obreros de Leith y a aproximar buques Argentinos para su defensa.

c) El atentado: Sufrido por las oficinas de LADE en Stanley.

d) La información: (no confirmada operativamente, puesto que se refería a declaraciones de parlamentarios y trascendidos publicados por las agencias noticiosas y prensa británicas) de que naves de guerra de ese país (fragatas y submarinos nucleares) se dirigían a reforzar el área de las Islas Malvinas.

3) La acción sicológica enemiga: De la cual los ingleses son maestros, y que, evidentemente ya estaba en plena ejecu-

ción, afectando las mentes y dirigiendo sutilmente las decisiones de los tres miembros de nuestra Junta Militar. A fin de abortar las previsiones, es decir:

- Se puede suponer con fundamentos, que si Londres hubiera conocido en esos momentos las intenciones de nuestra Junta Militar, lo que posteriormente se confirmó un modo de acción británico, hubiera sido: "presionar, con hechos de AP a dicha Junta Militar, para que se viera forzada a adelantar sus previsiones (o planes) a fin de debilitar las operaciones previstas". Lo que sin dudas logró, ya que nuestro adelanto del día "D" (previsto para el 15may82) al 01/02abr (45 días antes) fué la causa de muchas falencias operativas que posteriormente se produjeron durante las operaciones militares reales.

4) Los intereses reales británicos: La Operación "Corporate" que estaba como vimos planificada desde mucho tiempo atrás. Esta Task Force, proxima a iniciar su navegación no constituye una reacción británica, sino el complemento a nivel militar de lo ya efectuado por vía diplomática y medios de difusión mundial. No iba a defender a los isleños o a principios o ideales, zarpará para defender intereses concretos y reales, tales son:

   a) Intereses economicos en el área Malvinas y Antártica (Petroleo - Pesca - Minerales).

   b) Intereses electorales del Partido Conservador británico (A pesar de la grave situación económica vigente en gran bretaña en 1982, la guerra revirtió totalmente su posibilidad electoral.

   c) Intereses estratégicos. El establecimiento de la Fortaleza Falklands como polo de poder en el Atlántico Sur, y la posibilidad de controlar la OTAS (Organización del Tratado para el Atlantico Sur). La proyección estratégica de Gran Bretaña hacia la Antártida que la deja en buena posición frente al vencimiento del tratado antártico en 1991.

   d) Congelar el tratamiento diplomático de las negociaciones de la soberania.

   e) Otros intereses (factores de poder) la Royal Navy, la Falklands Island Co.

Las razones y objetivos de la Junta Militar para la decisión de ocupar las Islas

215. En su informe "S", que los tres ex-Comandantes en Jefe (Tte.Gen. (R) GALTIERI, Alte. (R) ANAYA y Brig.Gen. (R) LAMI DOZO, producen el 3ene83, al entonces COMIL, integrado por el Tte.Gen. NICOLAIDES, Alte. FRANCO y Brig.Gen. HUGHES, en su

Capítulo I, Página 63 a 90, exponen sus razones para la toma de esta decisión, y dicen textualmente (Anexo Pl VII 1):

> "La decisión de ocupar las Islas (Malvinas) tendría por objeto afirmar y defender la posición argentina en Georgias; impedir que Gran Bretaña militarizara las islas y estableciera un sistema de defensa naval y aéreo en ellas; impedir el refuerzo de la posición británica en la zona ya que ello incidiría en forma negativa sobre los derechos, estratégia, posiciones y objetivos de la Argentina en el Atlático Sur y en la Antártida. También activaría la negociación y mejoraría la posición negociadora argentina.
> La ocupación de las islas no tenía como propósito iniciar una escalada bélica ni dar por terminadas las negociaciones o sustituirse a ellas, ya que tampoco era esa la medida mas aceptable para el logro del objetivo político. Bien por el contrario se intentaba conseguir el inicio de una negociación seria y de fondo, no obstante la decisión tomada y se adoptaron las previsiones para suspender la ocupación de haber signos positivos al respecto. Por lo mismo se enfatizó que la operación sería incruenta".

216. Esta real y honesta intención refleja cierta candidez por parte de la Junta Militar, ahora que se conocen los hechos y que se tiene la prueba de la información que poseía el gobierno inglés y las decisiones progresivas que iba tomando desde 1976 (Thule) para provocar y controlar este conflicto y por ende obtener sus mayores ventajas.
No hay duda que la nuestra fué una reacción digna tendiente a defender el honor nacional, pero adoleció, sin embargo, de una ignorancia total respecto a los antecedentes históricos a la inteligencia británica que una vez más nos sorprendio por su agudeza intelectual y por su falta de escrúpulos en el accionar geopolítico.

De la decisión a la ejecución

217. Una vez adoptada la decisión por parte del COMIL de ocupar las islas, el mayor peso de las actividades y atención por parte de la Junta Militar se volcó al aspecto diplomático, como veremos al final del capítulo, sin dejar de completarse la planificación estratégica militar y sus contribuyentes en los comandos superiores dependientes.

El completamiento de la planificación estratégica militar

218. El Estado Mayor Conjunto (aparte de su rol coordinador entre lo militar y nacional) continuó elaborando los planes impuestos. Así completó:

1) Directiva Estratégica Militar 1/82 (DEMIL 1/82): Basada en la DENAC 1/82 (CT) y su complementaria, la DENAC 2/82 (EMC) y que fue aprobada por el COMIL el 30 mar 82, cuyos aspec

tos salientes son: (Anexo P1-VII-3).

a) Resolución estratégica militar: "Emplear parte del Poder Militar para conquistar, consolidar y asegurar el objetivo estratégico militar, en el momento y circunstancias más favorables, previa resolución del COMIL y mantener simultáneamente las previsiones del caso Chile, a fin del logro de los objetivos políticos.

b) Concepto estratégico militar: En general, similar a lo expresado en las DENAC emitidas, con las siguientes particularidades:

- De producirse una reacción armada por parte de Gran Bretaña, asumir una actitud estratégica militar defensiva con la Reserva Estratégica Militar de acuerdo con las circunstancias, interdictando, disuadiendo y/o apoyando al TO Malvinas.

- Preveer los apoyos estratégicos de las fuerzas empeñadas y los que requiera el gobierno militar.

c) Fases de la Estratégia Militar: En la fase 4 "Mantenimiento del Objetivo y Gobierno Militar" aparece el siguiente inciso:

- "b) Concretar desafectación del TO Malvinas" y asumida la responsabilidad de la defensiva estratégica por parte del TO "Atlántico Sur" se constituirá simultáneamente, una nueva REM sobre la base de la Br. I Aerot IV, la que se mantendrá alistada y en condición de empleo inmediato a órdenas del COMIL".

d) Tareas particulares para:

- Los Comandos en Jefe de EA. ARA y FAA.

- Los Comandos Estratégicos Operacionales:

  . TOM hasta D+5, luego TOAS.

  . CON.

  . Br. I Aerot IV.

  . CAE (Incluido en este orden) ordenando sólo y expresamente: "(1) Alistará sus medios para su empleo a órdenes del Comité Militar. (2) Los requerimientos que formulen los Comandantes Estratégicos Operacionales, que están autorizados previos contactos horizontales, serán coordinaldos por el Estado Mayor Conjunto".

  . Resto de los Comandos Estratélgicos Operacionales.

. EMC.

2) Directiva del COMIL 1/82: Confeccionada por el Estado Mayor Conjunto. Preveè las medidas de Gobierno, a partir del dìa "D" en las Islas Malvinas. Esta Directiva fuè elaborada bajo la direcciòn del Segundo Jefe del Estado Mayor Conjunto Br. Josè Marìa INSUA.

3) El 28-mar el COMIL impartiò instrucciones al Gen. MENENDEZ como futuro Gobernador Militar de las Islas Malvinas.

4) El dìa 30-mar el COMIL designa al Gen. GARCIA como Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas hasta el dìa D+5 aproximadamente y luego al Valte. LOMBARDO como Comandante del Teatro Operaciones Atlàntico Sur. En esta misma reuniòn el EMC informò que el Gen. GARCIA habìa demorado el dìa "D" para el 020000-abr por factores meteorològicos en alta mar.

El Accionar diplomàtico previo al dìa "D"

219. Las primeras instrucciones al Canciller -luego de adoptada la resoluciòn de ocupar las Islas- por parte de la Junta Militar fueron de demorar las contestaciones a Gran Bretaña y mantenerse en dilaciones hasta el 01/03-abr-82.

220. El dìa 28-mar se le entregò al Embajador WILLIAMS una nota protesta (Anexo) por el envìo del Endurance a Georgias presionando ademàs para que Gran Bretaña mostrara "su voluntad polìtica de negociar no sòlo el problema circunstancial que hoy nos preocupa, sino tambièn la disputa de sobaranìa teniendo presente que mientras ella subsista nuestras relaciones estaràn expuestas a perturbaciones y crisis similares". Ademàs en la conversaciòn nuestro Canciller le aclarò el Embajador britànico que estàbamos proponiendo realizar una negociaciòn para que se estudiara seriamente y sin demora el reconocimniento de la soberanìa argentina sobre los archipièlagos en disputa.

221. Ese mismo dìa la Cancillerìa envìo cables con instrucciones e informaciòn a las misiones argentinas en Londres y en las restantes naciones.

222. El dìa 29 se continuò recibiendo informaciones de todo el mundo que reflejaban la repercusiòn cada vez mayor del incidente en el extranjero.

223. El dìa 30-mar, en la reuniòn del COMIL, en el Edificio Libertador, el Sr. Canciller aclarò que nuestro Embajador en Estados Unidos, TAKACS informò de la disposiciòn del Secretario de Estado Americano Gen. HAIG, para intervenir -exclusivamente- en la negociaciòn del caso Georgias, lo que tambièn confirmò, ese dìa, el Embajador americano SCHLAUDEMANN.
Asimismo nuestra Cancillerìa reiterò y ampliò informaciones e instrucciones del caso a todas nuestras misiones en el exterior.

En Gran Bretaña

224. Mientras tanto, ese dìa Lord CARRINGTON -el Ministro de Relaciones Exteriores britànico- regresaba (desde Chipre) imprevista y urgentemente a Londres parà formular declaraciones ante el Parlamento (Càmara de los Lores) y que en coincidencia con las del Subsecretario LUCE (en los Comunes) expresaba:

- "No tenemos dudas sobre la soberanìa britànica sobre las Islas Malvinas y la dependencia de las Georgias. Mantenemos la posiciòn de que la presencia de ciudadanos argentinos en las Georgias sin autorizaciòn no es aceptable... Mientras tanto, la cuestiòn de la seguridad del àrea de Malvinas està siendo revisada, aunque la Càmara comprenderà que no podemos decir nada en pùblico acerca de medidas preventivas... "Endurance" permanecerà en el àrea por el tiempo que sea necesario".

225. Al mismo tiempo la Junta Militar comienza a recibir informaciòn de nuestra misiòn en Londres (Sr. MOLTENI) de la casi confirmada partida, desde Gibraltar de 2 submarinos nucleares y un buque tanque rumbo al Atlàntico Sur. Se confirman ademàs sondeos diplomàticos, por parte de Gran Bretaña, en la Repùblica Oriental del Uruguay, que dicho pais rechaza.

226. El dìa 31 de marzo se recibe la respuesta de Lord Carrington a nuestra nota del 28, en la que calificaba a la situaciòn de "potencialmente peligrosa" proponiendo el envìo de un funcionario de alta jerarquìa para negociar el arreglo del caso Georgias. Aumentaban, ese dìa en Londres, los trascendidos de movimientos de buques, sumergibles y hasta Royal Marines, lo que llevò a apreciar a la Junta Militar que "cabìa pensar que Gran Bretaña tratarìa de ampararse en una negociaciòn dilatoria para posibilitar que su flota llegara al Atlàntico Sur. La renuncia a negociar la globalidad del tema en cuanto a la cuestiòn soberanìa diò razones para creer que ello era asì". (Anexo Informes ex-Comandantes en Jefe - Pàg. 82-90).

227. Se resolviò, por lo tanto someter el caso al Consejo de Seguridad y se lo instruyò al Embajador ROCA en tal aspecto. Simultàneamente se instruyò a nuestras misiones en PEKIN y MOSCU (informativo a DELARGENU) preparatorias de gestiones ante dichos paìses y sus respectivas delagaciones en ONU para que opongan el voto a "cualquier reolsuciòn contraria a nuestro paìs". Pero, dado el secreto de la alternativa militar que se avecinaba, nuestra diplomacia tuvo coartada su libertad de acciòn hasta las 18:00 del 01-abr-82.

<u>Los ùltimos minutos</u>

228. El dìa 01 de abril fuè intenso en hechos històricos al nivel superior del gobierno nacional -Junta Militar-. Se comenzò por no aceptar la propuesta CARRINGTON (Enviado alta Jerarquìa) puesto que no atendìa el reclamo argentino de tratar el tema globalmente. Al mismo tiempo la delegaciòn argentina presentaba

una nota circular al Consejo de Selguridad por lo de Georgias, llamando la atenciòn por la amanaza del uso de la fuerza por parte de Gran Bretaña. Tres horas mas tarde Gran Bretaña convocaba al Consejo de Seguridad ante "evidencias de una inminente invasiòn argentina a las Islas Malvinas" y el Consejo se reuniò ese mismo dìa; en dicha reuniòn la Argentina expresò su posiciòn:

- "El envìo de buques de guerra pertrechados y transportando tropas de desembarco y misiles en cumplimiento de objetivos debatidos en el Parlamento Britànico y sificientemente publicitados por la prensa de ese paìs, constituye no sòlo una medida intimidatoria sino el inicio activo de una agresiòn, cumplida cuando mi paìs no habìa realizado apresto bèlico alguno "anexo 241 Inf. Cte. Jefe)".

229. En Buenos Aires, mientras tanto, el Embajador Sr. SCHLAUDEMANN se reunìa apresuradamente con nuestro Canciller, y luego (14:30 hs) con el Presidente de la Naciòn. En el interìn se habìa reunido el COMIL en el edificio Còndor resolviendo que la posiciòn argentina ante Estados Unidos y Gran Bretaña serìa que "el Gobierno estaba dispuesto a negociar sobre la base del reconocimiento explicito y oficial, por parte de Gran Bretaña, de la soberanìa Argentina en Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur".

230. En la reuniòn del Presidente GALTIERI con SCHLAUDEMANN, èste le manifestò la preocupaciòn del Secretario de Estado HAIG por lo que estaba ocurriendo en el Atlàntico Sur, y la posibilidad que -si se produjeran acciones militares por parte de Argentina- se deteriorasen las excelentes relaciones con los Estados Unidos. Que Gran Bretaña habìa asegurado que no escalarìa la disputa pero serìa ùtil asegurarle que la Argentina no desembarcarìa en las Islas. "El Presidente respondiò (Anexo P1-VII-1) que hacìa 149 años que, por despojo Gran Bretaña ocupaba las islas, que en los ùltimos 17 años habìan sido màltiples las negociaciones sin resultado serios ni positivos. El tiempo transcurrido ha llevado a la Argentina a una situaciòn insorpotable para el orgullo nacional. Que no podìa suponer que Estados Unidos apoyara una situaciòn colonial. Que si Estados Unidos intervenìa para que Gran Bretaña accediera a conversar sobre el tema de fondo, la Argentina se obstendrìa de recurrir a otros medios". Eran alrrededor de las 15:00 hs de ese 01-abr-82 y la Operaciòn Azul, podìa ser suspendida todavìa hasta las 18:00 hs. Habiendo superado largamente ese límite, a las 22:10 hora local, el Presidente Galtieri recibiò el llamado telefònico del Presidente RONALD REAGAN de los Estados Unidos (Anexo) donde èste lo tratò de persuadir para que detenga la invasiòn pero "ya es tarde, los hechos estàn lanzados" le contestò el Teniente General GALTIERI.

231. Finalizaba aquì un capìtulo de la estratègia argentina (ocupar para negociar) que habìa sido planificado prolijamente hasta el dìa "D" pero que no tenìa previsiones posteriores. Al mismo tiempo Gran Bretaña ponìa en ejecuciòn su propia alternativa militar: reaccionar militarmente para recuperar el archipièlago a fin de impedir las negociaciones diplomàticas impuestas

por ONU y poder fortificar el àrea. Su ùnica salida ante estas largas negociaciones diplomàticas que, cada vez màs, favorecían a la Argentina.

PARTE II

LA RECUPERACION DE LAS ISLAS

CAPITULO I – La recuperación de Nuestras Islas Malvinas.

CAPITULO II – La recuperación de Nustras Islas Georgias.

CAPITULO III – Planificación Contribuyente de las Fuerzas Armadas y en especial de la F.A.A.

CAPITULO I

LA OPERACION AZUL

La Fuerza de Tareas Anfibia Nùmero 40

232. Cumplimentando la planificaciòn anterior, y en base a la resoluciòn de la Junta Militar (26-MAR-82) de adelantar el dìa "D" para 1/3 de abril, zarpò desde Puerto Belgrano, el 28-MAR-82, la Fuerza de Tareas Anfibia Nro. 40 al mando del Contraalmirante D. Walter O. ALLARA. Ella estaba compuesta por:

1) La Fuerza de desembarco, comandada por el CAlte. Carlos A. BUSSER e integrada por:

   - BIM 2.
   - Agrupaciòn Comandos Anfibios.
   - Secciòn Tiradores de Ejèrcito.
   - Grupo Buzos Tàcticos.
   - Reserva.
   - En total 542 hombres.

2) El Grupo de Transporte, con el buque de desembarco de tropas ARA "Cabo San Antonio", el rompehielos ARA "Alte. Irizar" y el transporte "Isla de los Estados".

3) El Grupo de Apoyo, Escoltas y Desembarco, integrado por las fragatas tipo 42 ARA "Hercules". ARA "Santìsima Trinidad" y las corbetas ARA "Drumond" y ARA "Granville".

4) Un grupo de Tareas Especiales, constituìdo por el submarino clase "Guppy" ARA "Santa fè".

   - En el ARA "Santìsima Trinidad" viajaba el designado Comandante del TOM (Teatro de Operaciones Malvinas) General de Divisiòn D. Osvaldo J. GARCIA.

233. La Fuerza Nùmero 40 navegò rumbo a nuestras Islas, soportò mares bravìos, y el 01-ABR a ùltima hora informò que se encontraba lista para el asalto final. En el buque ARA "Cabo San Antonio", el Contraalmirante BUSSER difundiò entonces a la Fuerza de desembarco, su històrica proclama rebautizando la operaciòn con el còdigo de Rosario (Anexo). La misiòn consistìa en: la reducciòn de Puerto Stanley, la toma del Aeròdromo y la instalaciòn de un gobierno militar argentino. Las previsiones del plan alcanzaban hasta el dìa D+5.

La Situaciòn en las Islas Malvinas

234. El Gobernador britànico de las Islas, Rex Hunt, contaba

en esos momentos, con los siguientes efectivos:

1) 40 Infantes de Marina, recièn arribados, al mando del My. (IM) Mike NORMAN.

2) 40 Infantes de Marina, pròximos al relevo, al mando del My. Gary NOOT. De estos, 22 Infantes de Marina estaban embarcados en el HMS "Endurance", rumbo a las Islas Georgias.

3) Una Fuerza Territorial, compuesta (teoricamente) por 120 ciudadanos, de los cuales, en esos momentos, solo contaba con 23, sin entrenamiento.

235. El Gobernador habìa sido alertado, por Londres, el 31-MAR de que un submarino argentino habìa dejado su apostadero con rumbo probable a las Islas Malvinas. Al dìa siguiente, a la tarde, el Foreing Office le informò concretamente que una considerable Fuerza de Desembarco argentina se dirigìa a Puerto Stanley, con la evidente intenciòn de invadir las Islas. Esto lo obligò a tomar medidas militares de defensa y preparar a la poblaciòn para los sucesos previsibles.

236. Respecto a las medidas militares y apreciando que los lugares probables de desembarco serìan Punta York (Al Norte Peninsula Fresynet) y el Aeropuerto (helidesembarco):

1) Desplegò sus 67 Infantes de Marina, al mando del My. NORMAN, de la siguiente forma:

   a) 2 secciones escalonadas al S del Aeropuero.

   b) 1 secciòn en el Aeròdromo viejo.

   c) 1 secciòn en el camino de acceso del aeropuerto a la ciudad.

   d) 1 secciòn a la entrada de la Bahìa de Stanley, en el NARROW.

   e) El resto en las proximidades de la Casa de Gobierno, elevaciones del Sur.

2) Elaborò un plan consistente en hostilizar el desembarco y avance argentino, replegàndose hacia la Casa de Gobierno. Posteriomente realizar una evasiòn, con el gobernador, hacia el interior de la isla a efectos de mantener su autoridad en un lugar de alternativa.

   - Y preparò a la poblaciòn mediante mensajes radiales-iniciados a las 2015-01 ABR - alertando sobre la inminencia de la invasiòn y dando consejos respecto al comportamiento de los civiles, que culminaron con la declaraciòn de emergencia a las 0425 02 ABR 82.

Nuestro Desembarco

237. A las 01:30 hs del 02-ABR, el Puesto Comando de nuestra Armada informa que desde las 2200-01 ABR, hay un grupo de marinos argentinos en las Islas Malvinas.

238. A las 0030, los helicòpteros de la "Santísima Trinidad" y el "Almirante Irizar" comienzan el helidesembarco de la Agrupaciòn de Comando Anfibios en Puerto Enriqueta (4 Km al S de Stanley) con el objetivo principal de MOODY BROOK (barraca de los marines ingleses).

239. Los buzos tàcticos - a los que se referìa la informaciòn de la Armada - lanzados desde el Submarino Santa Fè para tomar el faro de San Felipe, en realidad se encontraron con fuertes mareas que impedìan su avance naùtico; emplearon entonces tablas de "surf" y demoraron casi 6 hs. en llegar a la playa, en agotadora lucha contra los elementos naturales. Lograron su objetivo a las 03:30 hs. y desde allì apoyaron el desembarco del BIM 2 y tropas del RI 25, provenientes del Transporte "San Antonio" en la Playa York. Desde allì iniciaron la marcha hacia el aeropuerto, que encontraron obstaculizado y saboteado su radiofaro, demoràndose en su habilitaciòn una hora màs de lo previsto, pero logrado lo cual, convergieron desde el este sobre la casa de gobierno, mientras los Comandos Anfibios lo haciàn desde MOODY BROOK - desde el oeste -.

240. Las fuerzas defensoras britànicas se replegaban sobre la casa de gobierno, lo que delineaba las acciones finales.

241. A partir de las 07:30 hs del 02-ABR, la Fuerza Aèrea Argentina en una operaciòn aerotransportada lanzada desde CRV, integrada por 2 aviones C-130) inicia el desembarco del resto del RIM 25 en el Aeropuerto Malvinas.

242. En los jardines de la Casa de Gobierno, al amanecer, se habìan concentrado las fuerzas y allì se dirimirìan las acciones finales. Se estableciò un combate en el que, al CC.(IM) Pedro Eduardo GUIACHINO al frente de los Comandos Anfibios y al intentar tomar apresuradamente dichas instalaciones, fuè heriro gravemente en un patio del lugar. Dos subordinados, el Tte. F. Diego GARCIA QUIROGA y el Cabo 2 Ernesto URBINA, que intentaron auxiliarlo fueron tambièn heridos. Cuando finalmente GIACHINO fuè recuperado ya era tarde para salvarle la vida.

243. Poco màs tarde llegaron los vehìculos blindados LVT P7 del BIM 2 lo que obligò al Gobernador tomar su decisiòn e parlamentar. Cesò el fuego y HUNT se rindiò a las 09:15 al Comandante del TOM General de Divisiòn GARCIA. Despuès de 149 años flameaba nuevamente, a las 11:20, nuestro pabellòn en las Islas Malvinas.

CAPITULO II

LA RECUPERACION DE NUESTRAS ISLAS GEORGIAS

LA TOMA DE GRYTVIKEN

Situaciòn

244. Como hemos visto en el Capítulo V, la situaciòn en Georgias - el 26-MAR-82 presentaba los siguientes factores bàsicos:

1) El Endurance operando desde Grytviken y 22 Royal Marines desembarcados en dicho puerto màs el personal BAS (20 hombres).

2) En Leith los obreros de Davidoff (41 hombres) dedicados a sus tareas comerciales. Mimetizados con ellos, el Grupo Alfa (Ten Astiz y diez IM).

3) El ARA Bahía Paraíso, al mando del Comandante ANA, (CN TROMBETA) patrullando en aguas de la Bahía Stromness, prò-ximo a Puerto Leith. Llevaba a bordo 2 helicòpteros: un Aloutte de su dotaciòn normal y un Puma del Ejèrcito Argentino.

4) La Corbeta ARA Guerrico alistàndose en Puerto Belgrano, para zarpar de inmediato al àrea Georgias con 40 hombres de Infantería de Marina equipados al completo. Ademàs portaba equipo y municiòn para 50 hombres (IM) màs.

5) La Junta Militar Argentina tomaba la decisiòn de "ocupar las Islas".

Los Movimientos Previos

245. Entre el 27/29-MAR-82 el Bahía Paraíso, con el Comandante ANA (CN TROMBETA) a bordo, continùa a la expectativa en aguas de la Bahía Stromness y en comunicaciòn (estaciòn radioaficionados) con el equipo Davidoff en Leith. El día 28, al no salir al aire esta estaciòn, destaca un helicòptero (alouette) del buque, que va a Puerto Leith y vuelve informando que no hay novedades y que no se observa personal inglès en las zonas aledañas.

246. El 29-MAR-82 24:00 hs. zarpa el ARA Guerrico dirigièndose, en sigilosa, a Georgias. Navega con temporal y vientos muy fuertes durante màs de tres días.

247. El 01-ABR ambos buques argentinos reciben la Orden de Operaciones (1 S/82) que prevee la ocupaciòn de Grytviken y mantener Leith.

248. El 02-ABR-82 el Comandante ANA recibe la orden de ejecutar la operaciòn prevista. El retraso de la Corbeta Guerrico

que recièn arribò a las 17:00 hs. obliga a demorar la operaciòn hasta el dia 03-ABR en las primeras horas.

249. Este mismo dia el Comandante ANA se comunica por radio -canal 16- con el Jefe del BAS (Britisk Antarctic Survey) en Grytviken anunciàndole que debia estar atento al mensaje que le transmitiria el dia 03 ABR en las primeras horas. Esa noche los buques fondean en Bahia Cumberland (la Guerrico) y en Bahia Stromness (el Bahia Paraiso) el Grupo Alfa (de Leith) reembarca en la madrugada en el Bahia Paraiso y queda como reserva a bordo.

250. A la mañana siguiente la Corbeta Guerrico atraca al Bahia Paraiso (en Stromness), es reabastecida de combustible al tiempo que entrega las armas y equipos y transborda a la Secciòn de Infanteria de Marina al mando del TN (IM) LUNA.

251. Se realiza entonces una reuniòn - en el Bahia Paraiso - presidida por el Comandante ANA, e integrada por los Jefes de las distintas Unidades, donde èste dà las òrdenes finales. El concepto de la Operaciòn es: desde aguas de la Bahia Cumberland (prox. Pto. Grytviken) ambos buques se separaràn, la Guerrico entrarà en la Bahia Guardia Nacional y desde el Bahia Paraiso se lanzaràn, en los dos helicòpteros disponibles, tres oleadas de helidesembarco a las proximidades de Grytviken; en la primera el Jefe Secc. IM y 14 hombres; en la segunda el Segundo Jefe (TC IM Giusti) y otros 14 infantes de marina y en la tercera a un grupo de morteros de 10 hombres.

252. A partir de las 11:00 hs. se inicia la acciòn (Anexo PII-II-1):

- Ingresa la Guerrico a la Bahia Cumberland y enfila lentamente a la Bahia Guardia Nacional, la precede el Bahia Paraiso. Desde - èste se establece (11:10) enlace con el Jefe de la Ba. Grytviken (civil del BAS) y por canal 16 le intima rendiciòn. Este contesta - por otro canal (11255Khz) donde se encontraban en escucha todas las estaciones inglesas de la red antàrtica y el Endurance- que esperen, puès tiene òrdenes contradictorias... Entra en la misma frecuencia el Endurance y le ordena "proceder de acuerdo a lo acordado". Posteriormente - a travès de las declaraciones de los prisioneros ingleses - se supo que las instrucciones acordadas eran ofrecer resistencia a efectos de obligar a las unidades argentinas a emplear la fuerza militar, lo que seria explotado despuès por Londres, en otros campos.

- Se lanza desde el Bahia Paraiso al helicòptero Puma con la primera oleada de IM prevista. Este Grupo desembarca en las proximidades del muelle sin oposiciòn, mientras la Guerrico se internaba en la Bahia Guardia Nacional. Los Infantes de Marina helidesembarcados inician el avance hacia el Hospital (Shackleton House) y entonces reciben - desde allì - nutrido fuego

de armas automàticas. Sus comunicaciones con los buques - en ese momento vital - no funcionan.

- Se lanza la segunda oleada - mismo helicòptero- pero èste no realiza idèntico recorrido, sino que se adelanta al muelle y sobrevuela el Hospital (justo en las posiciones del enemigo). Allì recibe 11 impactos de armas automàticas que lo averìan seriamente, matan a dos conscriptos de su pasaje (ALMONACID y AGUILA) y hieren seriamente a otros dos. El piloto vira alejàndose dentro de la Caleta Capitàn Vago que alcanza a cruzar y aterriza (de emergencia) en la costa (sur) opuesta. Desde allì el TC GIUSTI y sus restantes infantes helicesembarcados abren fuego - a travès de la Caleta- contra el Hospital, pero èste estaba fuera del alcance de sus armas livianas. Este PUMA de nuestro Ejèrcito quedarà para siempre en esa costa. Sus tripulantes (del Ejèrcito Argentino) y pasajeros inician la marcha, bordeando la Caleta hacia la factorìa Grytviken (al fondo de la Caleta).

- La Corbeta Guerrico - internada ahora en la Caleta - abre fuego sobre el Hospital; sus armas a poco se traban recibiendo en cambio màs de 200 impactos de fuego terrestre. Vira y se aleja tirando por la otra banda. Lleva un muerto y cinco heridos de su tripulaciòn.

- El otro helicòptero (el Allouette) que hasta aquì realizaba principalmente tareas de observaciòn y enlace, pasa ahora a reemplazar al PUMA e inicia el desembarco (en proximidades de la factorìa de Grytviken) de la tercera ola (ahora a 3 hombres por vez). Previamente habìa trasladado a bordo del Bahìa Paraìso, a los dos heridos del helicòptero siniestrado.

- La Guerrico - ahora màs alejada (en la boca de la caleta)- reinicia el fuego sobre el Hospital, que se ha evidenciado como el ùnico punto de resistencia militar (allì se encontraban 16 Royal Marines) mientras los dos grupos IM desembarcados en la Costa Sur comienzan a reunirse en proximidades de la factoria; a su vez èl primer grupo IM (posicionado en proximidades del muelle) avanza bajo el fuego hacia el Hospital.

- Ha transcurrido una hora y media desde que se inició el ataque cuando la Corbeta Guerrico divisa que el enemigo enarbola paños blancos y otros grupos agitan pañuelos (tambièn blancos). Se le ordena acercarse nuevamente y confirmar. Evidentemente la guarniciòn militar inglesa se rinde. Son casi las 13:00 hs.

- Se helidesembarca - en el Allouette- al Jefe del Grupo Alfa quièn - con el Jefe del Grupo de Royal Marines - se dirige a la Iglesia de Grytviken (detràs de la

factoría) donde se rinde el personal civil del BAS. El allouette comienza ahora a trasladar hombres del Grupo 2 IM al muelle, en la orilla opuesta, a fin de reforzar al primer grupo que está haciéndose cargo de los Royal Marines prisioneros. Hay un herido, el CPL (Marines) Peter Nogel ANDREW.

- Comienza entonces el traslado por lanchas de los prisioneros a bordo del Bahía Paraíso (22 marines y 13 civiles).

- A las 20:00 hs. se han terminado las tareas de embarque y desembarque. El Grupo Alfa ha reembarcado en el Bahía Paraíso. Queda en Grytviken el Jefe Secc. IM TN LUNA con su pequeña tropa 30 hombres y personal técnico para la operación de comunicaciones, sanitaria, mantenimiento de instalaciones y el control de aproximadamente 15 civiles ingleses que - por hallarse dispersos- no han sido embarcados.

253. Los buques se dirigen ahora a la Bahía Stromness donde, en Puerto Leith, desembarcarán nuevamente al TN Astiz y su Grupo Alfa quienes quedarán a cargo de esa guarnición.

254. Siendo las 03:00 de esa noche en que comenzaba el día 04-ABR-82, se retiran nuestras unidades de superficie (el Bahía Paraíso navegando a popa de la Guerrico) con rumbo a Río Grande. En sus bodegas hacían su última navegación tres gloriosos muertos.

CAPITULO III

PLANIFICACION CONTRIBUYENTE DE LAS FF.AA. Y EN ESPECIAL DE LA F.A.A.

Antes del dia "D"

255. La DEMIL 1/82 (Directiva Estratègica Militar) (Anexo P1-III-3) fuè adelantada por el Comitè Militar (EMC), el 15 de marzo de 1982; y posteriormente aprobado por el COMIL el dia 30 de marzo, su objetivo politico era: "Consolidar la soberania Argentina en las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur y contribuir a afirmar su pleno ejercicio en el Atlàntico Sur". Establecia en la Ejecuciòn (Tareas particulares) para cada Fuerza Armada, la responsabilidad de satisfacer los requerimientos correspondientes de las fuerzas conjuntas de los Teatros de Operaciones "Malvinas", "Atlàntico Sur" y de la Reserva Estratègica Militar y especificamente ordenaba al Comando Aèreo Estratègico alistar los medios para su empleo, a òrdenes del Comitè Militar, y coordinar a travès del Estado Mayor Conjunto, los requerimientos que formularan los Comandos Estratègicos Operacionales. Asimismo establecia, para dichos Comandos las tareas especificadas para el caso Chile en las DEMIL 2/79 y 1/81, fundamentalmente en cuanto a previsiones, ante una eventual acciòn ofensiva por parte del vecino Pais.

256. Esta Directiva Estratègica Militar, si bien creaba el Comando Aèreo Estratègico (FAA) no le asignaba misiòn al mismo, pero diò origen al planeamiento contribuyente de la Fuerza Aèrea Argentina.

Plan de Operaciones 1/82 "Azul y Blanco"

257. Este Plan (Anexo PII-III-1) fuè elaborado por el Comando Aèreo Estratègico para prever la participaciòn de la Fuerza Aèrea en la ocupaciòn de las Islas Malvinas y fuè emitido el 29 de marzo de 1982.

258. La misiòn era: "Organizar y Operar una Fuerza Aèrea de Tareas, dependiente de un Comando Conjunto", en capacidad de: crear el Grupo Comando LADE, aprestar medios de transporte operativo y ordinario e integrar un aeròdromo y en forma progresiva cubrir las otras etapas: ocupar el aeròdromo con sus correspondientes medios de seguridad y defensa y servicios, ejecutar una operaciòn aerotransportada, satisfacer requerimientos de transporte aèreo, realizar operaciones aèreas de exploraciòn y reconocimiento lejano, de reconocimiento ofensivo, de bùsqueda y salvamento y evacuaciòn sanitaria, detectar e identificar aeronaves en alcance radar y mantener en funcionamiento "H-24:00" el aeròdromo, a fin de contribuir a la ocupaciòn y mantenimiento del objetivo y el ejercicio simultàneo del Gobierno Militar".

Plan de Operaciones "Caburè Azul y Blanco"

259. Paralelamente, el 29 de marzo/82, el Comando de Defensa

Aèrea emitiò el Plan "Caburè Azul y Blanco" (Anexo PII-III-2), en conformidad con lo establecido en la DEMIL 1/82.

- La tarea de su misiòn era: "Proveer los medios que requiera el componente aèreo del Teatro de Operaciones "Malvinas" y preveer, coordinar y ejecutar la defensa aeroespacial directa, activa y pasiva, en todo el territorio nacional y aguas jurisdiccionales".

Despues del Dia "D"

260. Posteriormente, el 4 de abril de 1982, en una reuniòn efectuada en el Edificio Libertad en la que intervinieron el Comandante del Teatro de Operaciones el Atlàntico Sur, el Gobernador de las Islas Malvinas y el Comandante Aèreo Estratègico, se expuso la actualizaciòn de la situaciòn y se solicitò a Fuerza Aèrea la realizaciòn de las siguientes tareas: (Anexo PII-III-9).

1) Mantener el puente aèreo, aùn en caso de concretarse el bloqueo naval.

2) Realizar tareas de Exploraciòn y Reconocimiento lejano con aviones KC-130 al Este de las Islas, en coordinaciòn con los medios aeronavales.

3) Realizar Operaciones Aèreas Estratègicas (Interdicciòn) a los buques enemigos.

4) Realizar Operaciones Aèreas Tàcticas (Apoyo de Fuego Cercano, Exploraciòn y Reconocimiento, Bùsqueda y Salvamento, Defensa Aèrea Indirecta y Directa en las Islas Malvinas y los asignados a la Fuerza Aèrea Sur.

261. Como consecuencia de esta reuniòn, el Comando Aèreo Estratègico, el 5 de abril de 1982, creò el Comando de la Fuerza Aèrea Sur, y el 6 de abril de 1982 se constituyò el Comando Aèreo de Transporte.

El Plan de Operaciones 2/82 del C.A.E.

262. El 7 de abril de 1982, el Comando Aèreo Estratègico, emitiò el Plan de Operaciones 2/82 "Mantenimiento de la Soberanìa (Anexo PII-III-3). Este Plan tenìa como misiòn: realizar tareas de Exploraciòn y Reconocimiento en coordinaciòn con el Comando del Teatro de Operaciones del Atlàntico Sur, en las àreas adyacentes a las Islas Malvinas (500 millas nàuticas); realizar la interdicciòn estratègica posible a la flota inglesa; realizr en las Islas Malvinas operaciones aèreas tàcticas mediante tareas de exploraciòn y reconocimiento, reconocimiento ofensivo, apoyo de fuego cercano y defensa aèrea directa; prever la defensa aèrea de "Rìo Grande", "Rìo Gallegos", "San Julian", "Santa Cruz" y "Comodoro Rivadavìa" y realizar operaciones de diversiòn a las fuerzas enemigas. Este Plan creaba y asignaba tareas especìficas a la Fuerza Aèrea Sur (F.A.S.), y establecìa las medidas de coordinaciòn de èsta con el TOAS.

La Fuerza Aèrea Sur (F.A.S.) - Su Plan de Operaciones

263. La Fuerza Aèrea Sur, el 16 de abril de 1982 emitiò su Plan de Operaciones Esquemàtico 1/82 (Anexo PII-III-4), cuya misiòn era: "Neutralizar la posible acciòn de la Fuerza de Tareas Naval Inglesa, realizando operaciones aèreas y terrestres y prevenir una acciòn sorpresiva por parte de la FACH, a partir de la fecha y hasta la finalizaciòn de las hostilidades, a fin de contribuir al ejercicio pleno de la soberanía en las islas del Atlàntico Sur y disuadir a Chile del empleo de la fuerza y, eventualmente, contrarrestarla".
Ademàs este plan efectuaba consideraciones tàcticas respecto a las finalidades del apoyo aèreo (tanto directo como indirecto), a las prioridades para el uso de los aviones de combate respecto de los OM, etc.
Posterior a la elaboraciòn de los planes, se emitieron actualizaciones y Ordenes de Operaciones.
Así, el Comando de Defensa Aèrea reemplazò el Plan de Operaciones del 29 de marzo de 1982 por otro de fecha 19 de abril de 1982 (Anexo PII-III-5).

264. El Comando Aèreo Estratègico, confeccionò las Ordenes de Operaciones 3/82 (6-abr-82) (Anexo PII-III-6), y 4/82 (14-may-82) (Anexo PII-III-7), que eran complementarias entre si, relacionadas a tareas de Exploraciòn y Reconocimiento.

El Plan de Operaciones "Pampero"

265. El Comando de Defensa Aèrea, el 20 de mayo de 1982, elaborò el Plan de Operaciones 2/82 "Pampero" (Anexo PII-III-8), con el fin de: "detectar, interceptar y destruir material aèreo de bombardeo, reabastecimiento, y/o reconocimiento britànico", como consecuencia de la capacidad detectada al enemigo de poder actuar con material Avro "Vulcan".

Los Planes Contribuyentes de la Armada

266. El Comil, resolviò el 30-mar-82 (Anexo PII-III-10) considerar la Operaciòn Azul como "conjunta" designando:

1) Al Gen.Div. Osvaldo Jorge GARCIA, como Comandante del TOM (Teatro de Operaciones Malvinas) hasta el dia D+5.

2) Al ViceAlte. Juan Josè LOMBARDO, como Comandante del TOAS (Teatro Operaciones Atlàntico Sur) que reemplazaría al TOM a partir de D+5.

267. De acuerdo a lo previsto el TOAS entrò en funciones el 7-abr-82 y su Comandante emitiò con fecha 12-abr-82 el Plan Esquemàtico 1/82 del TOAS, (Anexo PII-III-11) cuya misiòn explicitaba "Consolidar la zona insular reconquistada, impedir su recuperaciòn por el oponente, apoyar las acciones del gobierno militar, a fin de ejercer la soberanía argentina en las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur". Ademàs calificaba a las

operaciones de naturaleza "conjunta" y alertaba a extremar las medidas para una adecuada defensa TERRESTRE de las Islas puesto que -el Comandante apreciaba- "la baja probabilidad de producir daños al enemigo con submarinos y con aviones desde tierra" (!). Asimismo asignaba a la Agrupación Fuerza Aérea Malvinas, sólo la tarea "Ejercer vigilancia sobre las posibles playas, zonas de lanzamiento y defensa aérea local". (Este hecho motivó que el CAE observara (Anexo PII-III-12) la no inclusión, en dicho plan, de operaciones aéreas tácticas entre las tareas asignadas a dicha Agrupación).

El Plan de la Flota

268. Como contribuyente a este Plan Esquemático 1/82 -TOAS-, el Comandante de la Flota emitió el mismo 122300-abr el Plan de Operaciones 02"S" Fuerza de Tareas 79 (Anexo PI-III-13). Su misión era: Desgastar, neutralizar o destruir, en oportunidad favorable, unidades del enemigo a fin de contribuir a consolidar la zona insular reconquistada, impedir su recuperación por el oponente y apoyar las acciones del gobierno militar". Su concepto de la operación" implicaba el despliegue de la Fuerza dividida en tres Grupos de Tareas, fuera de la Zona de Exclusión, en actitud de espera.

El Plan de la Aviación Naval

269. Asimismo, la Fuerza de Tareas Aeronaval, emitió (1517:00-abr-82) el Plan de Operaciones de la Fuerza de Tarea Aeronaval 02/82 contribuyente al Plan Esquemático 01/82"S" -COATLANSUR- (Anexo PII-III-14).

- Este voluminoso Plan de Operaciones prevee:

1) Organización: FT 80 - Fuerza Tarea Aeronaval - CL A. GARCIA BOLL, integrada por los siguientes Grupos de Tarea:

   a) GT 80.1 - CN MARTINI - agrupa a aviones menores (MC 32/33; T 34 C, BE 200 de la ARA; los SA 330 y Skyvan de la PNA, y un helicóptero.

   b) GT 80,2 - CF VAZQUEZ - agrupa a aviones de exploración (P-2; BE 200; S 2E y EMB 111).

   c) GT 80,3 - CF CZAR - agrupa los aviones de ataque:

      - 5 SUE (CF Colombo).

      - 8 A-4Q (CC Castro Fox).

      - 4 AI/3 (CC Rivolta) helicópteros.

   d) GT 80,4 - CN VOLDOZA - agrupa a los aviones de transporte (L 188, F 28 y Be 200).

2) En las restantes previsiones surgen las siguientes origina-

lidades:

a) No hace mención al portaaviones ARA 25 de Mayo, ni al resto de nuestra Flota de Mar. Solamente, al respecto, en una parte de fu misión dice "Y apoyar los requerimientos de SLM propios" (?).

b) En la "Ejecución" prevee el despliegue en las "bases y Estaciones Aeronavales seleccionadas al efecto a fin de ocupar posiciones favorables, desgastando, neutralizando o destruyendo desde ellas, previa orden, las Unidades del ENO y apoyando las propias". Es decir similar a la de una Fuerza Aèrea Tàctica.

c) En "Fuerzas Amigas", además de incluir a la FAA y el EA, cita a varios buques tanques, de transporte, de rescate etc. y a la Fuerza de Submarinos que dice: "desplegados en lugar y oportunidad conveniente", pero de la Flota de Mar nada, ni en este ni en el resto del Plan.

d) En "Unidades agregadas" menciona 1/2 KC 130 sin citar su origen "que se incorporarán al GT exploración pero que producida la detección de la disposición enemiga se destacarán a subordinarse al Comando de la Fuerza Aèrea Sur".

e) En "Instrucciones de Coordinación", entre otras cita: "Las coordinaciones con otras Fuerzas se realizarán a través de este Comando". Dicho Comando tenía su sede en la Base Aeronaval Comandante Espora.

LOS PLANES CONTRIBUYENTES DEL EJERCITO

270. El Ejèrcito Argentino emitió previsiones de Operaciones una vez que su Comando Operacional estuvo instalado en las Islas Malvinas y dependiendo del Comando del TOAS, que como vimos emitió el 12-abr su Plan Esquemàtico 1/82.

271. Este Comando, llamado Guarnición Militar Malvinas estaba al mando del Gen.Brig. D. MARIO B. MENENDEZ y de el dependian 3 Agrupaciones:

a) Agrupación Ejèrcito Malvinas: Cte. Grl. Brig. D. Amèrico DAHER (posteriormente fuè reemplazado por el Gen. Brig. D. Oscar Luis JOFRE) el Grl. DAHER pasò a desempeñarse como JEM del Cte. GMM.

b) Agrupación Fuerza Aèrea Malvinas: Cte. Brig. D. Luis G. CASTELLANOS.

c) Agrupación Armada Malvinas: Cte. C.Alte. D. Edgardo A. OTERO.

272. La Agrupación Ejèrcito Malvinas - y no la GMM - emite el 15-abr-82 una Orden de Operaciones contribuyente al Plan del

TOAS, llamada Orden de Operaciones nùmero 1/82 (Defensa).

273. Esta Orden de Operaciones (Anexo PII-III-15) tiene como misiòn: "La Agrupaciòn Ejèrcito Malvinas defenderà a partir que el enemigo inicie las operaciones, los sectores de Puerto de las Islas Malvinas, Darwin, Goose Green y Bahìa Fox, para contener, desarticular, rechazar y aniquilar cualquier forma de ataque terrestre a fin de impedir la recuperaciòn de las Islas por parte de Gran Bretaña y apoyar las acciones del Gobierno Militar".

274. Su concepto de maniobra consiste en una defensa de zona con puntos fuertes apoyados entre sì, con reservas locales.

275. De las tres fases (preparaciòn de la defensa - ejecuciòn de la defensa - operaciones futuras), solo contiene previsiones para las dos primeras.

PARTE III

EL DESPLIEGUE DE LOS BELIGERANTES

CAPITULO I - La Fuerza Enemiga.

CAPITULO II - Las Fuerzas Propias.

CAPITULO III - El Despliegue.

CAPITULO IV - La ROA.

CAPITULO V - La Sanidad militar de la F.A.A.

CAPITULO VI - Las Operaciones militares de Abril (caída de Georgias).

CAPITULO I

LA FUERZA ENEMIGA

Los objetivos del Almirantazgo

276. Si bien las Fuerzas Armadas britànicas no habìan sido empleadas independientemente desde la crisis de Suez, en el año 1956, se encontraban preparadas debido a sus obligaciones en la Alianza Atlàntica y a su propio conflicto en Irlanda del Norte. Sin embargo, el rol que la Royal Navy tenìa en la OTAN, habìa ido en detrimento de las aspiraciones del Almirantazgo. Como bien es sabido, la concepciòn estratègica de las fuerzas de Europa Occidental es defensiva y a Gran Bretaña se le ha asignado la responsabilidad de la disuasiòn estratègica, con los sistemas de armas Polaris y Trident, idea en la cual, los portaviones, no tienen mucho sentido.

277. Pese a todo, la Royal Navy, defendiò la existencia de los portaviones, justificàndolos en la guerra antisubmarina en su empleo como portahelicòpteros, hasta que, tanto el avance de la tècnica, como las limitaciones presupuestarias, dieron auge como arma màs disuasiva, al submarino nuclear de ataque. Por esta razòn, el portaviones HMS Invencible estaba pròximo a ser vendido a Australia; el HMS Hermes tenìa previsto su desguace y dos naves gemelas se desprogramaban en los astilleros britànicos. Junto con los portaviones, un nùmero significativo de buques de superficie serìan alcanzados por la reducciòn, pasando de 66 buques a mediados de 1981, a 44 en 1985.

278. El primer buque afectado por esta politica era el "Endurance" (nave patrulla polar afectado al servicio de los mares antàrticos y archipièlagos del Atlàntico Sur), cuyo retiro habìa sido confirmado por el Parlamento, el 30 de junio de 1981.

279. En estas condiciones, este conflicto "irrumpiò" en el "momento ideal" para las aspiraciones institucionales del Almirantazgo britànico. Ante un problema militar operativo de este tipo, necesariamente se debìa contar con los portaviones y los buques desprogramados si se deseaba tener alguna esperanza de èxito al enfrentarse a una fuerza aèrea basada en tierra.

280. Asimismo, cuando Argentina recuperaba sus islas, parte de la flota se encontraba en maniobras anuales en el Mar Mediterraneo (Ejercicio Springtrain), significando esta posiciòn no sòlo 1.200 millas menos de travesìa, sino que tales unidades (buques y submarinos) se hallaban disponibles, entrenadas y en servicio para su empleo inmediato. Esto no era casualidad.

El preaviso

281. Para analizar el grado de preaviso con que contaba el Reino Unido para prepararse, es necesario diferenciar, dentro de sus esferas oficiales, dos entes bien separados: el Gobierno y el Almirantazgo. Los informes de inteligencia disponibles en el

gobierno, apreciaban que la acciòn militar argentina no serìa aplicada en un futuro inmediato (Informe Franks, pàrrafo 149) aunque el dìa 10 de marzo (pàrrafo 151 mismo informe) un funcionario de inteligencia de defensa informaba al Foerign Office que los recientes comentarios agresivos publicados en la prensa de Buenos Aires se hallaban inspirados por la Armada Argentina, la cual presionaba para lanzar una ofensiva diplomàtica: "romper relaciones diplomàticas con Gran Bretaña y emprender una acciòn militar contra las Islas", aunque finalizaba concluyendo que otras esferas del gobierno de Buenos Aires eran proclives a una soluciòn negociada y que la alternativa militar estaba siendo considerada.

El alerta

282. Respecto al preaviso de la Armada Britànica, las fuentes disponibles indicaban que era mayor que el de su gobierno.
El periodista chileno Raùl Sohn, radicado en Gran Bretaña, ha publicado trabajos en los cuales expresò que la Armada Real era la mejor informada sobre el tema, al tiempo que desarrollaba su propia batalla contra el gobierno debido a que la reducciòn del gasto pùblico exigìa desprenderse de 20 buques y reducir los efectivos en 50.000 hombres, dejando sòlo un portaviones.

283. Todo, en oposiciòn a la opiniòn de muchos almirantes que pensaban que sòlo un conflicto en mares lejanos podrìa restablecer la importancia de la vieja armada britànica.
Resulta interesante ademàs, la afirmaciòn de la señorita Virginia Gamba, licenciada en asuntos Latinoamericanos y "master" de estudios estratègicos (tìtulos obtenidos en Universidades britànicas), quien expresaba que la Royal Navy siempre supo defenderse convenientemente cuando sufriò alguna amenaza a su razòn de ser, protegiendo la supuesta utilidad de sus portaviones. Asì fueron defendidos como fuerza de choque en 1957, como antisubmarino en 1966 y finalmente como medio de llevar el viejo brazo armado imperial al rescate de una colonia en 1982.

El alistamiento

284. El grado de alistamiento de la Royal Navy, ha sido expresado por el Comandante Nick Kerr, de la Central de Operaciones del Ministerio de Defensa Britànico (Naval War College Review de Nov-Dic 1982, pàg. 14/15, USA) en los siguientes tèrminos:

- "...Sòlo por casualidad los dos portaviones livianos estaban disponibles. El HMS "Hermes" y el HMS "Invencible" justo habìan concluìdo ejercitaciones y estaban por dar licencia a sus tripulaciones en sus apostaderos navales. Un grupo de buques, tambièn luego de completar un ejercicio en la OTAN, estaban a punto de abandonar Gibraltar. Otros buques se habìan dirigido a sus apostaderos normales para comenzar el perìodo de licencia de Pascuas. Veinticuatro horas màs tarde esos tripulantes se habrìan dispersado a travès de todo el

Reino Unido y muchos de ellos al exterior para ese perìodo de licencia".

"Pero la formaciòn de las Fuerzas de Tareas en el jueves y viernes de esa semana (1 y 2 de abril), los tomò antes de iniciar su licencia, como fue el caso de la Brigada 3 de Comandos de Infanterìa de Marina Real, quienes fueron reunidos en su base de asiento en Plymouth".

"...Todos los rècords (de alistamiento) fueron superados, se colaron los aviones, se completaron los depòsitos y los hombres fueron enviados a sus buques en tiempo rècord...".
Refirièndose al mismo tema, en el libro "One Mans Falkland" el parlamento britànico Tam Dalyell escribiò textualmente: "...la marina queria ir al Atlàntico Sur, entre otras cosas, para justificar su creencia de que habìa un futuro para barcos de importancia capital como el "Invencible", que el gobierno deseaba vender...".

285. Tambièn, el almirante britànico Sir Terence Lewin declarò en un discurso en la Royal United Services Institution, en junio de 1982, que la Armada habìa considerado pagar un precio elevado por esta guerra: "...cinco navìos mayores, varios seriamente daÑados, incluyendo la posible pèrdida de un portaviones...".

286. Lo que los hechos prueban de la reacciòn britànica, es que el dìa 3 de abril el gobierno decidiò el envìo de una gran fuerza de tareas la cual el dìa 5, zarpò de Portsmouth para operar a 8.000 millas de distancia, liderada por un portaviones que se encontraba pròximo a su desguace. En realidad. una celeridad sorprendente para un preaviso tan corto.

Los medios disponibles

287. Al iniciarse el conflicto, la Royal Navy contaba con un total de dos portaviones antisubmarinos, 16 destructores, 44 fragatas y 31 submarinos, de los cuales aproximadamente una docena de fragatas y otro tanto submarinos se hallaban en diques secos en reparaciones o modificaciones.

288. La flota de asalto anfibio contaba con 2 buques de asalto, 6 buques de desembarco logìstico y unas 60 lanchas de desembarco pesqueras.

289. Los primeros buques desplazados fueron aquellos afectados por el incidente de las Islas Georgias del Sur: el "Endurance" que zarpò de Puerto Stanley el 21 de marzo a las 08:30 horas, con 22 "marines" a bordo, con la misiòn de evacuar a los obreros argentinos de Puerto Leith y que no pudo concretar por habèrsele adelantado el ARA "Bahìa Paraìso". Luego, el 24 de marzo, el RRS (Royal Research Service) "John Briscoe", que se hallaba en Monte-

video con el relevo del destacamento de Infanteria de Marina 8902, partiò hacia las Islas Malvinas, al igual que el RRS "Brasfield", que zarpò de Punta Arenas el 25 de marzo. Tambièn en esta fecha se anunciò el enviò de un submarino nuclear (el Superb) desde Gibraltar, aunque posteriomente informes indicaban que dias màs tarde se lo viò navegando en las costas de Escocia.
Poco despuès, el 30 de marzo, ITV Thames de Londres anunciò el envio de dos submarinos nucleares al Atlàntico Sur, sin especificar sus nombres y uno de los cuales habria partido desde Gibraltar el 25 de marzo. Tambièn por esos dias (30 de marzo), se anunciò el desplazamiento de la fragata tipo 42 "Exeter" desde Belice y al dia siguiente, el envio de un buque auxiliar de la flota.
El 31 de marzo, antes del desembarco argentino, el gobierno britànico ya habia decidido el envio de una fuerza naval considerable: se dieron orden de alistar los dos portaviones y se adoptaron medidas para la requisiciòn de barcos mercantes.

1) La Task Force: La movilizaciòn se completaria luego, el 01 de mayo, al comprobar el Reino Unido que el esfuerzo bèlico seria mucho mayor que lo previsto inicialmente. El portaviones Invencible llegò al Teatro de Operaciones el 25 de abril y el Hermes el 29 del mismo mes.

2) Destructores: La Fuerza de Destructores estuvo constituida por el "Antrim" y el "Glamorgan" de la clase tipo "County". El primero llegò al T.O. el 17 de abril y el segundo el 25 de abril (ver cuadro de arribos al T.O. - Anexo PIII-I-1). Ademàs, el destructor tipo 82 "Bristol", que llegò al T.O. el 23 de mayo y los destructores livianos tipo 42 (la Royal Navy designa a los buques tipo 42 como destructores livianos mientras que nuestra Armada los designa como Fragatas) "Sheffield", "Glasgow", "Exeter", "Cardiff" y "Coventry". Los destructores "Coventry", "Exeter" (Sheffield -?-) y Glasgow" llegaron a la zona de exclusiòn total el 20 de abril, el "Exeter" el 18 de mayo y el "Cardiff" el 23 de mayo.

3) Fragatas: La Fuerza de Fragatas se constituyò con las tipo 22 "Brillant", que llegò el 20 de abril y la "Broadsword" que llegò el 25 de abril.
Las tipo 21, clase "Amazon" que participaron en el conflicto fueron la "Antelope" y la "Ambruscade", que llegaron al T.O. el 18 de mayo, la "Arrow", que llegò el 20 de abril, la "Active" y "Arenger", llegadas el 23 de mayo, la "Alacrity", llegada el 25 de abril y la "Ardent", arribada el 13 de mayo.

290. Las Fragatas tipo Leander fueron la "Andròmeda" y "Argonaut". Existen dudas respecto a la participaciòn de la fragata "Bacchante".

291. Tambien integraron esta fuerza las fragatas clase Leander modificadas "Minerva" y "Penèlope", que llegaron al T.O. el 23 de mayo.

292. Finalmente se sumaron dos fragatas clase "Rothesay", la "Plymouth" y la "Yarmouth", las cuales arribaron a la ZET el 17 y 24 de abril, respectivamente.

Submarinos Ingleses

293. La fuerza de submarinos estuvo constituída por dos clase "Churchill": el "Conqueror" y el "Courageouns" que arribaron el 16 de abril y 30 de mayo respectivamente. Además, 3 submarinos clase "Swifture": "Spartan", "Splendid" y "Valiant". El "Spartan" llegó a la ZET el 12 de abril, el "Valiant" el 19 de abril y el "Splendid" el 16 de mayo. Si bien se mencionó en aquella oportunidad al "Superb", perteneciente a la clase Churchill, como integrante de esta fuerza, luego se comprobó lo contrario. Estos submarinos están propulsados por energía nuclear. Finalmente, se agregó un submarino clase "Obegon" propulsado por motores diesel, el "Onix", que arribó a la ZET el 28 de mayo.

Fuerza Tareas Anfibia Inglesa

294. La Fuerza de Tareas Anfibia se constituyó inicialmente con los buques de Asalto "Fearless" e "Intrepid"; los buques logísticos de desembarco "Sir Beadivere" y "Sir Galahad", "Sir Lancelot", "Sir Percivale" y "Sir Tristan", que llegaron al T.O. el 8 de mayo a excepción del "Sir Bedivere" que arribó el 18 de mayo.

Otras naves de apoyo

295. Se sumaron a la Task Force otras naves para la realización de tareas específicas, entre ellas: los barreminas clase "Hunt", "Brecon" y "Ladbury", patrulleros "Leeds Castle" y "Dumbaston Castle". Patrullero Polar "Endurance" y buques hospitales "Herald", "Hecla" e "Hydra".

297. Buques tanques (Royal Fleet Auxiliary) "Olmeda", "Olna", "Tidespring", "Tidepool" y "Blue Rover". Buques tanques de apoyo "Appleleaf", "Bayleaf", "Branbleleaf", "Parleaf" y "Plumleaf". Buques de reaprovisionamiento de flota "Fort Austin",, "Ford Grange", "Resource" y "Regent". buque frigorifico "Stromnese". Buque de mantenimiento de Helicópteros "Engadine" ó "Engrandine". Buque de amarre y salvataje "Goosender y remolcador "Typhoon".

Naves Requisadas

298. Asimismo, se alistaron las siguientes naves que fueron requisadas:

- Trasatlánticos SS (Steam Ship) "Camberra" y RMS "Qeen Elizabeth", como transporte de tropas y SS "Uganda" como hospital.

- Ferry de pasajeros y carga general MV (Motonave) "Nor-

land", "Rangatira" y "Saint Edmund".

- Barco de pasajeros y carga RMS "Saint Helena".
- Portacontenedores SS "Atlantic Conveyor" y "Atlantic Causeway".
- Cargueros "Baltic Ferry", "Nordic Ferry", "Contender Bezant" "Elk" y "Tor Caladonia".
- Barco de pasajeros y carga "Europic Ferry".
- Portacontenedores "Astronomer".
- Buque de carga general "Avelona Star", "Geestport", "Leartes", "Lycaon", "Saxonia" y "Strathwe".
- Buques tanques "British Avon", "British Dart", "Britsh Esk", "British Tamar", British Tay", "British Test", "British Trent", "British WYE", "Alvega", "Anco Charger", "Balder London", "Fort Toronto", "Scottish Eagle", "Shell Edurna" y "G.A. Walker".
- Bueques "Offshore" de apoyo "British Enterprise III", "Stena Inspector", "Stena Seaspread" y "Wimpey Sea Horse".
- Remolcadores MT (Motortug) "Irishman", "Salvagman" y "Yorkshireman".
- Buque de tendido de cables "Iris".
- Pesqueros "Cordella", "Fernella", "Yunella", "Northella" y "Piet", empleados como barradores de minas.

298. Además, existen evidencias del buque de apoyo a submarinos "British Enterprise III" si bien no figura en el informe del Ministerio de Defensa Británico como los anteriores.

299. La mayoría de estas naves comenzaron a desplegar a partir del 5 de abril, desde Gran Bretaña y al llegar a Gibraltar se unieron los buques que estaban afectados a las maniobras navales en el Mediterráneo.

A posteriori

300. Posteriormente y después de las graves pérdidas sufridas el 1 de mayo a causa de los ataques de la Fuerza Aérea Argentina, se sumaron a la Task Force 10 buques de guerra.

301. También se sumaron buques de los EEUU que transportaron combustible y pertrechos hasta la Isla Ascención y la cesión por parte de EEUU de la Estación Aérea de Wideawake en Ascención a partir del 4 de abril.

302. Durante las operaciones en el Atlántico Sur, la flota Inglesa desguarneció casi totalmente su frente normal determinado por la OTAN.

El total naval

303. En total, incluyendo las tres naves que se hallaban en la zona de operaciones al iniciarse el conflicto, se movilizaron 121 buques como mínimo.

El Arma Aérea de la Flota

304. En lo referente al arma aérea de la Task Force, el Avión Sea Harrier se constituyó no sólo en el avión ideal sino en el único disponible para operar desde los portaviones livianos de la Royal Navy. Así fueron asignados al Hermes los Escuadrones 800 y 899, con seis aviones cada uno. y al Invencible los Escuadrones 801 y 899, con cinco aviones cada uno.

305. Durante las operaciones y debido a las pérdidas sufridas, el Escuadrón 800 del Hermes fué reforzado por el Escuadrón 899, de reciente creación y por el Escuadrón 1 (F) de Harrier GR 35 de la Real Fuerza Aérea (RAF).

306. Por su parte, el 801 del Invencible tambien se vió reforzado por el Escuadrón 809.

307. Considerando que cada Escuadrón tiene 12 aviones, entre los 5 Escuadrones totalizaban 60 aviones Harrier y Sea Harriers.

308. En envió de los Harriers fué completado con una partida importante de misiles Aire/Aire Sidewinder AIM 9L, desde la Base Aeronaval de Yeovilton para ser colocados en pilones externos bajo las alas. Esta arma fue, sin dudas, la mayor sorpresa técnica ocurrida en el conflicto. Se trata de un misil eficientisimo, que hasta esa oportunidad era un secreto militar NATO.

La Fuerza de Helicópteros

309. La Fuerza de Helicópteros de la Royal Navy estuvo constituida por "Sea King", "Wessex", "Linx", "Wasp", "Scout" y "Gazalle" y la RAF movilizó también "Sea King" pertenecientes al Escuadrón de Búsqueda y Salvamento y los "Chinook" del Escuadrón 18.

310. El detalle de los Helicópteros por Escuadrones es el siguiente:

- RN Esc. 737,2 Wessex MK 3 (uno en el Antrim y uno en el Glamorgan).

- RN Esc. 815, 22 Linx MK 2 (distribuidos en Destructores tipo 42, Fragatas tipo 21 clase Leander, excepto en la Active, Fragatas tipo 22 y en los 2 portaviones.

- RN Esc. 820, 9 Sea King MK 5 en el Hermes.

- RN Esc. 824, 5 Sea King MK 2 en el Olmeda y Fort Grande.

- RN Esc. 825, 10 Sea King MK 2 en el Atlantic Causeway y Queen Elizabeth II.

- RN Esc. 826, 12 Sea King MK 5 en el Hermes y Fort Austin. Posteriormente se enciaron 3 más para reemplazar pérdidas en el Atlantic, Causeway y Contender Bezant.

- RN Esc. 829, 11 Wasp en el Active, Endurance, Plymouth, Yarmouth y Contender Bezant.

- RN Esc. 845, 10 Wessex MK 5 en Ascención, Invencible, Intrepid, Fort Austin, Resource, Tidepool y Tidespring.

- RN Esc. 846, 14 Sea King MK 4 en el Hermes, Fearless, Intrepid, Camberra y Elk.

- RN Esc. 847, 16 Wessex MK 5 en el Engradin y Atlantic Causaway.

- RN Esc. 848, 12 Wessex MK 5 en el Olna, Regent y Atlantic Conveyor.

- RN Esc. Aéreo de la V Brigada de Comandos 3, 6 Scout y 9 Gazalle de la Royal Army.

- RA Esc. 656 del Cuerpo Aéreo, 6 Gazelle y 6 Scout.

- RAF Esc. 202 de Búsqueda y Salvamento, 12 Sea King (cantidad no confirmada).

311. Un total de 165 helicópteros fueron utilizados en tareas de ataque a buques, antisubmarino, búsqueda y salvamento, apoyo logístico, transporte de tropas, reglaje de tiro de artillería, operaciones comandos, sanitarios, apoyo terrestre, etc. y para la operación en los buques requisados, 19 de ellos fueron reformados con plataformas especiales.

<u>La Fuerza Aérea Británica (RAF)</u>

312. Por su parte, la RAF, desarrolló una significativa actividad y además de los Escuadrones 1 de Harriers GR 3 y 202 de Búsqueda y Rescate ya mencionados movilizó las siguientes unidades:

- Esc. 10 de aviones VC 10 MK 1, de transporte.

- Esc. 24, 30, 47 y 70 de C-130 C MK 1 de transporte.

- Esc. 29 de Phantom FG R 2 de caza-bombardeo, desplegados a Wideawake.

- Esc. 42 de Nimrod MK 1 de reconocimiento.

- Esc. 44, 50 y 101 de Vulcan B 2 de bombardeo.

- Esc. 55 y 57 de Victor K 2 de reaprovisionamiento en vuelo.

- Esc. 102, 201 y 206 de Nimrod MK 2 de reconocimiento.

313. Si bien no existe certeza de la cantidad total de aviones utilizados por la RAF, se estima que fueron empleados entre 90 y 120 aviones en el conflicto en forma directa e indirecta.

314. El puente aéreo entre Gran Bretaña y Ascención permitió trasladar 5.537 hombres.

315. Además de los Escuadrones mencionados, también intervinieron las siguientes unidades de la RAF:

- Regimiento 3, Ala de Comando.

- Regimiento 15, Destacamento del Esc. de Campo.

- Regimiento 63, Esc. de misiles S/A "Rapier".

- Ala de Comunicaciones Tácticas.

- Ala de Apoyo Táctico.

- Equipo de Armeros y Munición explosiva.

316. Para solucionar diversos problemas técnicos y operativos, la RAF encaró con celeridad las siguientes modificaciones:

- En helicópteros Gazelle: instalación de coheteras Matra de 69mm para cortinas de humo, blindajes, instalación de radioaltimetros y equipos IFF y rotores plegables. Se modificaron 16 helicópteros y algunos se les agregó una ametralladora de propósitos generales.

- En aviones Sea Harrier: puesta a punto de misiles Sidwinder modelos G, H y L, adaptación de nuevo computador a la mira de tiro, instalación de tanques de combustibles de 1.500 litros, tomas para las bombas Beluga BL 755 (prohibidas por la Convención de Ginebra) y lanzadores de cohetes de 5cm. Además un avión fué homologado para un mayor peso de despeque y un sistema de contramedidas de origen norteamericano.

- En los Harrier GR 3: modificaciones para el rol Aire/Aire y operación en portaviones. Tomas para bom-

bas de 1000 libras y reemplazo del sistema de navegación Ferranti por otra de alineado rápido FINRAE para operar desde portaviones.

- En los Vulcans: 6 fueron convertidos en aviones tanques y uno (matrícula XM597) reformado para portar el misil antirradiación estadounidense "Shrike".

- En los Nimrod: 13 fueron preparados para ser reaprovisionados en vuelo y varios de ellos para lanzar el misil Sidewinder.

- En los C-130: 7 con tanques de combustible adicionales y mangueras de reaprovisionamiento y 4 convertidos en avión tanque.

- En los Victor: además de reaprovisionadores fueron convertidos en aviones de reconocimiento marítimo con un nuevo radar, cámaras fotográficas y sistemas de navegación Omega.

Las Fuerzas Terrestres enemigas

317. En lo referente a las fuerzas terrestres, estas estuvieron integradas por la Real Infantería de Marina (Royal Marines) y el Ejército (British Army).

318. La Infantería de Marina estuvo representada por la 3a. Brigada de Comandos, al mando del Brig. THOMPSON, con las siguientes unidades:

- Batallones de Comandos 40, 42 y 45.

- Escuadrón Aéreo de Comandos, ya mencionado.

- Regimiento Logístico.

- Escuadrón Anfibio Especial (Special Boat Squadron, SBS).

- Destacamentos de embarcaciones de desembarco.

- Unidades de Defensa Aérea.

- 1er. Escuadrón de Ataque.

- Unidad de guerra en montaña y zona ártica.

- Escuadrón de Comunicaciones y Comando.

- Tropas de Comunicaciones "Y" y Destacamento de Comunicaciones Satelitarias.

- Bandas de los Marines de su Majestad y de la 3a. Flotilla.

319. El Ejército participó con las siguientes unidades:

- 3er. Batallón del Regimiento de Paracaidistas (agregado a la 3a. Brigada de Infantería de Marina).
- Tropas de Exploración del Escuadrón B de los "Blues and Royals" (agregados a la 3a. Brigada de Infantería de Marina).
- Regimiento 12 de Defensa Aérea (disminuido en 1 batería y agregado a la 3a. Brigada de Infantería de Marina).
- Regimiento 4 de Artillería de Campaña (reducido en una batería y agregado a la 3a. Brigada de Infantería de Marina).
- Elementos del Regimiento 30 de Comunicaciones (agregados a la 3a. Brigada de Infantería de Marina).
- Elementos de 19 Cuerpo Médico de Ambulancias de Campaña (agregado a la 3a. Brigada de Infantería de Marina).
- 5a. Brigada de Infantería, al mando del Gen. Antony WILSON, con su Escuadrón Comando y Comunicaciones.
- Regimiento 29 de Artillería de Comando.
- Elementos de la Batería de Defensa Aérea 43 (Regimiento 32 de Artillería Real con armas guiadas).
- Elementos del Regimiento de Artillería 49.
- Elementos del Regimiento Escuela de Apoyo de Artillería.
- Elementos del Regimiento 33 de Ingenieros.
- Regimiento 36 de Ingenieros (disminuido en un Escuadrón).
- Elementos del Regimiento 38 de Ingenieros.
- Escuadrón 59 de Comandos independientes de Ingenieros.
- Elementos del Regimiento 14 de Comunicaciones.
- Elementos de Tropas de Comunicaciones 602.
- Segundo Batallón de Guardias Escoceses.
- Primer Batallón de Guardias Escoceses.

- Primer Batallón de Fusileros Gurkhas del Duque de Edimburgo.

- 2do. Batallón del Regimiento de Paracaidistas.

- Elementos del Regimiento 22 de Servicios Aéreos Especiales.

- Escuadrón 656 del Cuerpo Aéreo del Ejército (ya mencionado) y elementos de mantenimiento.

- Elementos de los Regimientos 17, 29 y 47 del Cuerpo de Transportes.

- Tropas del Cuerpo de Transporte 407.

- Equipo de Control de Combate (Controladores Aéreos Adelantados) de las Unidades 601, 602 y 603.

- Elementos varios de mantenimiento, Correos, Servicio Médico, Polvorines, Policía Militar, Lavandería y Administrativos.

- En la Isla Ascención: Elementos de los Regimientos de Ingenieros 22 y 28, destacamentos de mantenimiento, Paracaidistas, Comunicaciones, Escuadrón 47 de Terminal de Carga Aérea y otros servicios varios.

320. La tarea de disponer de una fuerza tan numerosa, no fué sencilla ya que el primer inconveniente fué suspender las licencias acordadas y a amedida que se iba reuniendo al personal, se lo alistaba y enviaba a la zona de operaciones, en naves militares o requisadas o bien vía aérea hasta Ascención, donde eran transportados a sus buques de destino.

LAS FUERZAS PROPIAS

El Orden de Batalla se remonta

321. Luego del 2 de abril y advertida la Junta Militar de la decisiòn britànica de romper relaciones diplomàticas y enviar una fuerza naval, resolviò suspender la evacuaciòn de tropas y alistar unidades para ser enviadas al T.O.

322. Esta decisiòn, diferente a los planes originales, indicaba el cambio del objetivo estratègico inicial de "ocupar para negociar" por el de "reforzar para disuadir a Gran Bretâna" de su intenciòn, pero para este objetivo no se habìan adoptado las previsiones necesarias en el òrden diplomàtico y militar.

323. Por Decreto 681, el PEN constituyò la Gobernaciòn Militar de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, designando Gobernador al General Mario Benjamìn MENENDEZ, quièn a su vez detentarìa el cargo de Comandante Militar de la Guarniciòn Malvinas.

324. El dìa 3 de abril de 1.982, a las 10:00 horas una Compañìa del Regimiento de Infanterìa nùmero 25 al mando del Tte. 1ro. ESTEBAN tomò posiciones en Darwin y Pradera del Ganso y, al dìa siguiente, la Fuerza Aèrea Argentina desplegò seis (6) aviones PUCARA IA-58 a las Islas y la Aviaciòn Naval cuatro (4) aviones Macchi MB-339.

325. El puente aèreo que habìa comenzado a funcionar desde las 08:45 horas del dìa 2 de abril, transportando elementos para una reducida guarniciòn, viò bruscamente incrementada su misiòn. Durante los dias 2, 3 y 4 las salidas fueron predispuestas, es decir se hallaban planificadas con la debida anticipaciòn, pero a partir de esa fecha dejaron de serlo.

326. En el Aeropuerto se creò la Base Aèrea Militar Malvinas, que comenzò a brindar seguridad y los servicios esenciales para apoyo a las aeronaves que comenzaron a llegar ininterrumpidamente, a partir de la decisiòn de reforzar las Islas.

327. Para aumentar las dimensiones de la reducida plataforma existente para carga y descarga de los aviones, se agregaron planchas de aluminio, aumentando la capacidad de estacionamiento a tres (3) aeronaves trabajando en forma simultànea, habilitàndose ademàs una Terminal de Carga Aèrea para entregar los pertrechos que en forma continuada llegaban a las Islas.

328. Se utilizaron aviones C-130 y F-28 de la F.A.A. y tambièn Boeing 737 de Aerolìneas Argentinas y BAC-111 de Austral. Se sumò ademàs a la tarea la Aviaciòn Naval, transportando sus fuerzas en aviones Electra y F-28. Durante el perìodo comprendido entre el 2 de abril y el 30 de abril se transportaron 7.989 pasajeros (6.712 de Ejèrcito, 414 de Armada y 863 de Fuerza Aèrea) y 5.037,5 toneladas de carga (3.665,8 de Ejèrcito, 200,1 de Armada y 1.171,6 de Fuerza Aèrea).

329. El esfuerzo del transporte aéreo no sólo se centró en las Malvinas, sino que fué requerido en el continente también. Había que desplegar Unidades íntegras desde sus asientos de tiempo de paz. Brigadas completas del Ejército fueron trasladadas al Sur, igual que Bases Aéreas con todos sus medios, para comenzar a operar a la mayor brevedad.

330. Esto originó, el 6 de abril, la creación del Comando Aéreo de Transporte, el cual ante el anunció de que Gran Bretaña implantaría el bloqueo naval a las Islas a partir del día 12 de abril, adquirió importancia vital.

331. En total, durante el conflicto fueron transportados 49.165 pasajeros y 9.799,7 toneladas de carga, que insumieron 7.718,50 horas de vuelo.

La movilización imprevista

332. El día 7 de abril, mientras el General MENENDEZ asumía la gobernación de las Islas Malvinas y el Comité Militar desactivaba el Teatro de Operaciones Malvinas y creaba el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, el Poder Ejecutivo, mediante el Decreto 688, convocaba al personal de la reserva de las FF.AA. pertenecientes a la Clase 1.962.

333. El 8 de abril el ARA "Bahía Buen Suceso", zarpó transportando tropas y pertrechods, mientras que al día siguiente la Brigada de Infantería Mecanizada recibió la órden de alistarse para trasladarse a las Islas.

El Refuerzo del personal en tierra

334. Por entonces se completaron 2.600 efectivos en Malvinas, con la llegada del Batallón de Infantería de Marina 5 y el regimiento de Infantería 25, desplegados en las proximidades del Aeropuerto, el RI 8, la compañía de ingenieros 9 en Bahía Zorro (Fox Bay) y la Compañía "C" del RI 25 en Pradera del ganso.

335. La Brigada de Infantería X comenzó a llegar a la BAM Malvinas el 11 de abril, al mando del General de Brigada Oscar Luis JOFRE y al día siguiente, a las 04:40 horas, comenzó a hacerse efectivo el bloqueo británico.

336. También el día 12 de abril el buque de ELMA "Córdoba", que debía trasladar desde Puerto Deseado una valiosa carga militar, en una mala maniobra de atraque embistió el muelle de dicho Puerto, sufriendo algunos daños que le impidieron momentáneamente cumplir con su tarea.

El Bloqueo británico

337. Dado que los submarinos podían hallarse en aguas del Mar argentino y que las bodegas alojaban unas 2.000 toneladas de elementos entre munición, Artillería de Defensa y planchas de

aluminio para prolongar la pista de Malvinas, el Comité Militar, con el asesoramiento del T.O.A.S., resolvió que el buque ELMA "Córdoba" no cruzara hasta las Islas debido al valor tactico de su cargamento.

338. En lo sucesivo, sólo se autorizaría el cruce de buques con carga reemplazable, tales como víveres, vestuario, combustible, etc.

339. Pero la primera hazaña de burlar el bloqueo marítimo inglés estuvo a cargo de dos embarcaciones de la Prefectura Naval Argentina, los Guardacostas GC 82 "Islas Malvinas" y GC 83 "Río Iguazú", que llegaron el 13 de mayo. Estas embarcaciones tendrían durante el conflicto una importancia singular ante la ausencia total de buques armados propios, aunque su único armamento, una ametralladora 12,7 mm, no era de significación, teniendo en cuenta la envergadura de sus rivales.

340. Es conveniente aclarar además, que los Guardacostas están diseñados para operar en aguas protegidas y uno de ellos llegó a remØolque de otro por falta de combustible, luego de una durísima travesía en mar abierto.

341. Pero los Guardacostas no fueron los únicos en burlar el bloqueo naval. El 2Ø de abril, nuestra Marina Mercante se hacía presente en Malvinas con el ELMA "FORMOSA" y el 26 del mismo mes llegaba el "CARCARAÑA", con tripulación militar.

342. Finalmente, el 1 de mayo llegaba desde Usuhaia el remolcador Bridas "Yahuin", a las 19:2Ø horas.

343. Cambiada la decisión estratégica militar al reforzar las Islas, el Comité Militar resolvió la creación de varios Comandos Operaciopnales.

344. De esta forma se estableció el Comando del teatro de Operaciones del Atlántico sur, del cuál dependía la Guarnición Militar malvinas, la Flota de Mar y la Fuerza de Submarinos.

345. Simultaneamente se había creado el Comando Aéreo Estratégico, con medios exclusivos de la FAA, fué su Comandante el Brig May Helmut Conrado WEBER.

346. El CAE a su vez creó la Fuerza Aérea Sur, que debería ejecutar aquellas misiones de órden táctico que fuesen necesarias. Fué designado Comandante el brig D. Ernesto Horacio CRESPO.

347. El CAE dispondría de medios de ataque de la Fuerza, que serían asignados a la FAS según sus necesidades. Fundamentalmente los medios pertenecían a la VI Brigada Aérea (M#5), V Brigada Aérea (A#4B), IV Brigada Aérea (A#4C), III Brigada Aérea (IA#58), II Brigada Aérea (MK#62) y (LJ#35A); además de los KC#13Ø y Boeing 7Ø7 de la I Brigada Aérea para trasporte aéreo, reabastecimiento en vuelo y Exploración y Reconocimiento.

348. Como se mencionó anteriormente, también se constituyó el Comando Aéreo de transporte, cuyo comandante fué el brigadier Enrique Ramón VALENZUELA, contando con aviones B#707, C#130, F# 28, F#27 y G#2.

349. La defensa aérea continental fué responsabilidad del Comando Aéreo de defensa, cuyo titular fué el Brigadier Mayor Augusto Jorge HUGHES, cargo que ya tenía desde la paz. los medios asignados eran aviones M#III de la VIII Brigada Aérea, radares de GIVA 1 y 2 y Artillería Antiaérea de la BAM Mar del Plata.

350. La Guarnición Militar Malvinas formó un Comando Conjunto, integrado por tres componentes, uno por cada FF.AA.. El más significativo era el componente terrestre que disponía de tres Brigadas de Infantería: La III al mando del General Omar Edgardo PARADA, la IX con el general Américo DAHER y la X con el General Oscar Luis JOFRE.

351. El componente naval fue comandado por el Contralmirante Edgardo Aroldo OTERO y el áereo por el Brigadier Luis Guillermo CASTELLANOS.

352. La FAS estableció su Puesto de Comando en Comodoro Rivadavia y distribuyó sus medios asignados con celeridad y eficacia.

353. Para actuar en el continente en caso de ser necesario se constituyó el T.O. Sur, al Comando del General de División Osvaldo Jorge GARCIA, quien se Había desempeñado como titular del T.O. Malvinas hasta el 7 de abril.

El desafío a la Fuerza Aérea Argentina. El poder relativo

354. Para la Fuerza Aérea Argentina, la posibilidad de un enfrentamiento era un tremendo desafío, teniendo en cuenta, no sólo que sería su bautismo de fuego, sino que no se hallaba preparada específicamente para ese particular Teatro de Operaciones eminentemente naval; por lo tanto, ni los sistemas de armas de que disponía, ni el adiestramiento de su personal estaban previstos para un conflicto de la naturaleza que se avecinaba.

355. Se había realizado una práctica de ataque a una fragata tipo 42 de nuestra Armada, similar a las de la Armada Inglesa, másØ pocas fueron la conclusiones positivas que se extrajeron: para una formación las posibilidades de sobrevivir eran del 25 por ciento, con hasta un 90 por ciento de posibilidades de derribo por parte de las defensas antiaéreas del buque.

356. Además, las 400 millas náuticas que separaban a los Aeródromos más próximos de las Islas Malvinas traían consigo una seria penalización: para los aviones Dagger M#5 significaba que escasamente podrían permanecer entre dos (2) y tres (3) minutos en la zona del blanco, y para los M#III significaba que sólo podrían llegar a la vertical de Malvinas sin poder descender.

Ninguno de estos dos sistemas permitia su reaprovisionamiento en vuelo para aumentar su autonomia y carga útil.

357. Por su parte los "Skyhawk", debian casi necesariamente ser reaprovisionados en vuelo para tener mayores posibilidades de llegar al blanco, atacar y regresar. El problema consistia en que sólo se contaba con dos (2) aviones reabastecedores y, además, ante cualquier inconveniente en el mismo debian, en el mejor de los casos abortar la mision, y en el peor, que si en un regreso con problemas no podian reabastecer, deberian eyectarse sobre el mar al quedarse sin combustible.

358. El sistema de armas Super Etendart# Exocet, de la Armada Argentina, habia comenzado a llegar a nuestro Pais, pero el embargo impuesto por Francia sorprendió al sesenta por ciento del material encajonado en el puerto de Marsella, y de los doce (12) aviones comprados sólo habian llegado cinco (5), con cinco (5) misiles Exocet tipo M#39, restando además calibrarlos.

359. Planteada asi la situación, la principal ventaja ar# gentina era la de operar desde bases en tierra, pero lo que prima para establecer una superioridad aérea son las armas que pueden ser colocadas sobre los objetivos militares y estas son afectadas en función del tiempo de permanencia sobre los mismos. A su vez, esta premisa depende básicamente de tres parámetros fundamen# tales: cantidad de aviones, autonomia de vuelo y número de sali# das que puede realizar cada avión por dia, además de la carga bélica portante.

360. Comparativamente, los aviones de la Flota inglesa dis# ponian de una apreciable ventaja: la menor distancia desde sus Bases (los portaviones) a la zona de blancos.

361. Estacionados los portaviones entre 90 y 120 millas, los Harriers estaban en aptitud de realizar, no sólo una mayor canti# dad de salidas, sino también de permanecer un mayor tiempo sobre los objetivos (entre 10 y 20 minutos).

362. Sin embargo, respecto de la situación táctica, nuestra FAA poseia la ventaja, al atacar, de elegir el lugar, momento y procedimiento que más le convinieran para obtener sorpresa y el máximo de efectividad. Quién se defiende debe montar guardia, lo que en términos aéreos es sumemente desgastador y llegó a consti# tuir, en la Fuerza de Tareas inglesa, una deficiencia, ya que los aviones de alerta temprana no podian ser alojados en los porta# aviones y por eso no contaban con ellos en forma permanente. Esta deficiencia fué de trascendental importancia para la suerte de numerosos buques de superficie de la Armada inglesa.

363. De cualquier forma, los pilotos de la FAA sabian que se hallaban ante la más crucial alternativa de la historia. Infor# malmente, entre los aviadores, existia la presunción de que nuestro poder aéreo podria realizar hasta dos (2) misiones con todos sus aviones. En la primera se perderia la mitad de la Fuerza y en la segunda, el resto.

364. Ya no habría posibilidades de volver a salir, pero si en una de estas dos salidas, se llegase a hundir una sola Fragata, con ello se habría de tener suficiente recompensa. Y no se trataba de un cálculo exagerado o tremendista; nunca antes había existido un enfrentamiento aeronaval como el que se planteaba en nuestros mares. Al fin y al cabo, el grueso de nuestra aviación, los "Skyhawk", databan de 1.962, de diseño obsoleto, para enfrentar a una flota cuya unidad más vieja era más joven que nuestros "Halcones" y dotada de los más recientes adelantos de la técnica aeronaval.

365. Así, con humildad y respeto por el enemigo, pero con enorme sentido de responsabilidad para con el cumplimiento de su deber, y sabiendo que se aprestaba a escribir su historia en la memoria de la Patria la FUERZA AEREA ARGENTINA desplegaba sus Comandos y Unidades para combatir.

CAPITULO III

EL DESPLIEGUE

El despliegue enemigo

366. Los primeros movimientos de efectivos británicos fueron realizados por la RAF el 3 de abril, cuando despegó de la Base de Brise Norton un VC 10 del Escuadrón 10 de Transporte Aéreo, para dirigirse a Montevideo a replegar al Gobernador despuesto Rex HUNT y sus acompañantes, mientras los 8 primeros C#130 despegaron con destino a la Isla Ascención, practicamente antes de haber solicitado autorización para ello a EE.UU., transportando elemen# tos esenciales para preparar el Aeropuerto de Wideawake.

367. En estos primeros vuelos se trasladó un sistema de alarma "Wartello", para prevenir algún supuesto ataque argentino y también facilidades para los servicios de comunicaciones y meteorología, provistos por el ala de comunicaciones tácticas y medios del Regimiento 30 de Comunicaciones y por la Unidad Meteo# rológica móvil del Grupo 38.

368. Los primeros buques en zarpar fueron los portaviones y varias naves de escolta, el 5 de abril. Les siguió el SS "Cambe# rra" con el Batallón de Comandos 42 y el 3er. Batallón de Para# caidistas. Posteriormente lo hizo el Batallón 45 en RFA "Strom# ness", al cual le siguieron otras naves de la flota auxiliar y requizadas. El 2do. Batallón de Paracaidistas lo hizo en el "Europic Ferry" y en la motonave "Norland", mientras los "Blues y Royals" lo hacían en el "Elk", junto con los dos tanques livianos "Scorpión" y los cuatro vehículos blindados "Scimitar" y el resto de su armamento los trasatlántico "Camberra" y "Uganda" recibie# ron la orden de dar por terminados sus viajes, regresando el primero a Gran Bretaña y el segundo a Gibraltar.

369. Varios trasbordadores de línea utilizados en el canal de la Mancha fueron también requisados e inmediatamente puestos en operación, ya que en sus especificaciones de diseño se habían considerado requerimiento técnico militares.

370. El 1 de mayo fué requisado el "Queen Elizabeth II" y una vez modificado para trasporte de tropas y agregada una plataforma para helicópteros, zarpó el 12 de mayo con la 5a. Brigada de Infantería, en la que se incluían los Guardias Galeses, Escoceses y los Fusileros Gurkhas.

371. La Task Force se dividió en dos grupos, dirigiéndose el primero y más adelantado hacia las Islas Georgias, donde ya se encontraba de patrulla el submarino "Onix". El 20 de abril un avión "Victor" de reconocimiento sobrevoló la Isla San Pedro en misión fotográfica, ya que los planes preveían en primer término recuperar Grytviken, a efectos de levantar la moral propia y disponer de un apostadero natural para los buques, en caso de ser necesario.

372. El día 23 de abril, el portacontenedores "Atlantic Conveyor" zarpó con una valiosa carga. Entre los elementos que llevaba se encontraba un Escuadrón completo de helicópteros Wessex y 3 Helicópteros pesados Chinook, además de repuestos y pertrechos de todo tipo.

373. El día 24 de abril, el segundo grupo de naves de la Task Force se hallaba listo para zarpar de la Isla Ascención y ese mismo día aviones "Nimrod" comenzaron a realizar tareas de reconocimiento para ubicar los buques de la Armada Argentina.

374. Las Fuerzas de desembarco británico que se dirigían a Grytviken estaban constituídas por 180 expertos pertenecientes a los marines, al SAS y al SBS; transportados en el "Endurance", 22 Infantes de marina del destacamento NP 8901; en el "Antrim", el Escuadrón D del SAS y en el "Tidespring" la Compañía "M" del Escuadrón de Comandos 42.

375. Además, de los buques mencionados, la flotilla estaba integrada por la Fragata "Plymouth" y la Fragata tipo 22 "Brillant", que se unió el 24 de abril.

376. El 25 de abril el Reino Unido continuaba trasladando personal y material a la Isla Ascención, con 4 aviones Jumbo requisados y aviones de la RAF.

377. El 29 de abril, cinco "Avro Vulcan" aterrizaron en Ascención en lo que sería la avanzada de la operación "Black Buck", planificada para destruir la pista de Puerto Argentino.

El despliegue Argentino

378. Podría decirse que las fuerzas argentinas tuvieron dos despliegues: el primero, más reducido, para lograr la recuperación de las Islas el 2 de abril y a partir de este, una vez conocida la intención de gran bretaña de enviar la flota, el segundo despliegue, para enfrentar las fuerzas británicas y mantener la soberanía sobre las islas.

379. Así, el despliegue para la defensa quedó dispuesto de la siguiente manera:

En Puerto Argentino (Componente Terretre)

1) Comandante Conjunto Malvinas: (ó Guarnición Militar Malvinas (GMM)) General de Brigada Mario Benjamín MENENDEZ.

2) Comandante del Componente Terretre: General de Brigada Oscar L. JOFFRE.

3) Comandante de la B.I. MEC: General de Brigada Américo DAHER.

4) Comandante de la BI. III: General de Brigada Omar E. PARADA.

5) Regimiento de Infanteria Mecanizada 3, 6, 7 y de Infanteria 4 reducido y 25 reforzado con una Sección de la Compañia de Ingenieros de Combate de I.M.

6) Grupo de Artilleria 3 reforzado, Grupo de Artilleria Aerotransportada 4 y una Bateria de Campaña de la I.M.

7) Batallón de Infanteria de Marina 5, reforzado con una Sección de Ingenieros de Combate de I.M. bajo control operacional del Comandante del Componente Terretre.

8) Grupo de Artilleria de Defensa Aérea 601, reforzado con elementos del Grupo de Artilleria de Defensa Aérea 602.

9) Escuadrón de Exploradores de Caballeria Blindado 10, reforzado con dos Secciones del Destacamento de Caballeria 181 y 12 vehiculos "Panhard".

10) Compañia de Comunicaciones Macanizada 10.

11) Agrupación de Ingenieros de Puerto Argentino, Compañia de Ingenieros Mecanizados 10, reducida, Compañia de Ingenieros de Comabate 601 y Compañia de Ingenieros de Ingenieros de Combate de Infanteria de Marina.

12) Batallón de Aviación de Ejército 601, con 19 helicópteros Bell UH-1H, 3 Augusta, 5 Puma SA-330 y 2 Chinook.

13) Compañia "B" del Grupo de Artilleria de Defensa Aérea 601.

14) Compañia de Comando 601 y 602.

15) Elementos de la Compañia de Abastecimiento y Mantenimiento de Aeronaves 601.

16) Escalón "B" de Comunicaciones 181.

17) Compañias de Comando y Servicios 10 y 3 reducida.

18) Elementos de la Compañia de Policia Militar 181.

19) Sección de Inteligencia Malvinas.

20) Hospital Quirúrgico Movil.

21) Centro de Operaciones Logisticas Malvinas.

22) Comando de Escuadrón y Sección de Empleos Especiales del Escuadrón de Tropas Especiales 601 de Gendarmeria Nalcional.

- Componente Naval

1) Comandante del Componente Naval: Contralmirante Edgardo A.

OTERO.

2) Apostadero Naval Puerto Argentino: Naves GC 82 y GC 83 de PNA, Remolcador Yehuin y cargueros Monsunen, Forrest, Penèlope (requisado) y ARA Isla de los Estados.

3) Estaciòn Aeronaval Malvinas: (en BAM Malvinas) 3 Aeromacchi MB-326, 2 Helicòpteros Puma SA-330 y 2 Skyvan de PNA.

- Componente Aèreo

1) Comandante del Componente Aèreo: Brigadier D. Luis G. CASTELLANO. El A-3 era el Vcom. ALEGRIA, que se turnaba en ese cargo con el Vcom. GILOBERT; como Auxiliares de Operaciones estaban el My. CATALA, el My. FERNANDEZ y el My. OLIVA; el Jefe del CIC era el Vcom. ARANDA y se desempeñaron como auxiliares el My. KAJIHARA y el My. PERGOLINI; a cargo del Radar estaba el My. SILVA y de las Comunicaciones el My. GONZALEZ ITURBE.

2) Base Aèrea Militar Malvinas: Jefe Comodoro DESTRI (Anexo PIII-III-2). Escuadròn Helicòpteros (2 CH-47 y 2 UH-1H): Jefe Mayor POSSE, posteriomente redesplegado a BAM "Còndor" (Anexo PIII-III-1)

3) Escuadròn del Grupo 2 de Vigilancia y Control Aèreo con el Radar Westinghuose AN/TPS-43F. Jefe Mayor SILVA (Anexo PIII-III-3).

4) Centro de informaciòn y control (CIC). Jefe Vcom. ARANDA.

5) Compañia de Seguridad de la B.A.M. Malvinas. Jefe (Anexo PIII-III-4).

6) Escuadròn de Artillería Antiaèrea Malvinas: Jefe My. SAVOIA (Anexo PIII-III-5).

7) Grupo de Tareas Especiales: Jefe Vcom. CORREA (Anexo P-III-III-6).

8) Central de Comunicaciones de la F.A. Jefe Mayor GONZALEZ ITURBE (Anexo PIII-III-7).

9) Escuadròn Sanidad en BAM MLV y Hospital Puerto Argentino (Anexo PIII-III-8).

10) Red de Observadores del Aire (Anexo PIII-III-9).

En Darwin - Pradera del Ganso

- Componente Terrestre: Teniente Coronel Italo A. PIAGGI

1) Regimiento de Infantería 12.

2) Compañia "C" del Regimiento de Infantería 25.

3) Elementos del Grupo de Artillería Aerotransportada 4.

4) Elementos de la Compañía de Ingenieros Mecanizada 10.

§ Componente Aéreo: Vcom. Wilson R. PEDROZZO

1) Base Aérea Militar Cóndor (Anexo PIII§III§10).

2) Escuadrón de Aviones IA§58 "Pucará: 12 aviones. Jefe Mayor NAVARRO. Posteriormente redesplegado a BAM MLV (Anexo PIII§III§11).

3) Batería de Artillería Antiaérea, reforzada con elementos del GADA 601 (Anexo PIII§III§12).

En Isla Gran Malvinas

§ Componente Terretre

1) Bahía Fox: Teniente Coronel Ernesto REPOSSI

a) Regimiento de Infantería.

b) Compañía de Ingenieros 9, disminuida.

2) Puerto Howard: Teniente Coronel Juan R. MABRAGAÑA

a) Regimiento de Infantería reforzada con 2 Secciones de la Compañía de Ingenieros de Combate 3.

§ Componente Naval:

1) Estación Aeronaval Calderón.

2) Compañía del Batallón de Infantería de Marina 3 reducida.

3) Escuadrilla de 4 aviones Turbo Mentor T§34C.

§ Los efectivos totales comprometidos en las Islas fueron:

1) Ejército: 9.804 hombres.

2) Armada: 1.987 hombres.

3) Fuerza Aérea: 402 hombres.

380. Además en el Continente el despliegue por fuerzas fué el siguiente:

Fuerza Aérea Sur: Su Comando (Anexo PIII§III§13) instalado en CRV, comandaba las siguientes Unidades Operativas:

1) B.A.M. Trelew: Escuadrón MK 62 Camberra. (Anexo PIII¢III¢ 14).

2) IX Br. Aé. Comodoro Rivadavia: Escuadrón C¢130, Escuadrón Feñix y Escuadrón de aviones M¢III. (Anexo PIII¢III¢15).

3) B.A.M. San Julian: Escuadrón de aviones A¢4B Skyward y Escuadrón de M¢V Dagger. (Anexo PIII¢ III¢16).

4) B.A.M. San Cruz: Escuadrón de IA¢58 Pucará. (Anexo PIII¢ III¢17).

5) B.A.M. Río Gallegos: Escuadrón de A¢4B y Escuadrón de M¢ III. (Anexo PIII¢III¢18).

6) B.A.M. Río Grande: Escuadrón de M¢V Dagger. (Anexo PIII¢ III¢19).

¢ Este despliegue significaba un total de 84 aviones de combate.

ARMADA:

¢ La Armada se organizó en una Fuerza de Tareas, número 79, cuya misión era la de hostigar al enemigo mediante acciones de desgaste o atacando en oportunidades favo¢ rables.

¢ El concepto de la operación establecía que las naves propias no deberían entrar en la zona de exclusión, fijada por gran bretaña, ni emplear el armamento sin autorización, ya que se esperaba un resultado positivo de las acciones diplomáticas.

¢ Inicialmente para cumplir con su misión la Fuerza de Tareas se dividió en tres Grupos: el primero consti¢ tuído con el Portaviones 25 de Mayo y la División Corbetas. el segundo con la División Destructores y el tercero con el Crucero General Belgrano.

¢ Posteriormente, al hacerse inminente el inicio de las acciones bélicas, se dispuso una nueva distribución de los Grupos de tareas, quedando de la siguiente manera:

1) GT 79.1: Portaviones 25 de Mayo y Destructores Santísima Trinidad, Hércules, Comodoro Py y Seguí.

2) GT 79.3: Crucero General Belgrano y Destructores Bouchard y Piedrabuena.

3) GT 79.4: Corbetas Drumond, Guerrico y Granville.

¢ La dotación se completó con los buques de apoyo Punta

Medanos, Puerto Rosales y Campo Durand.

La posición de los Grupos de Tareas al 30 de abril era:

1) GT 79.1 al Este de Puerto Deseado.

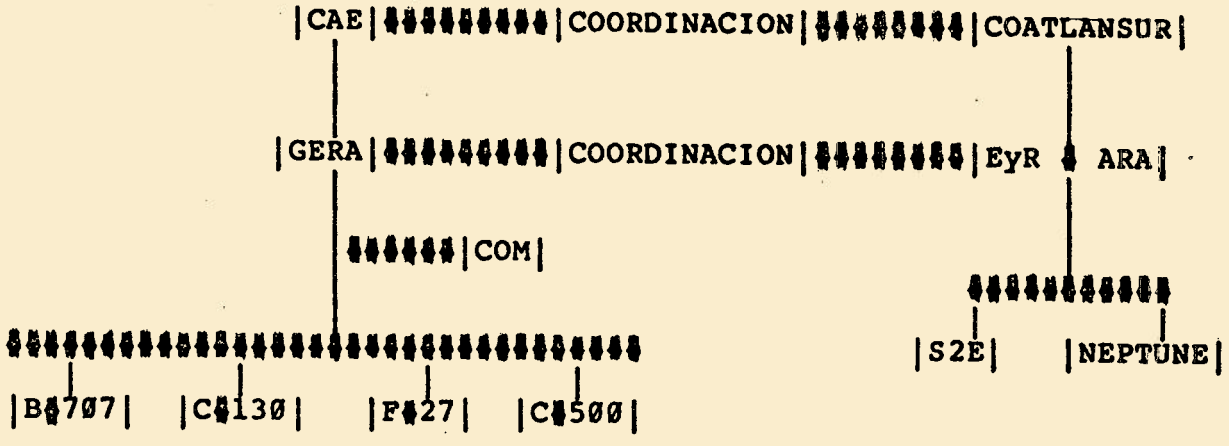
2) GT 79.4 al Este de Comodoro Rivadavia.

3) Al Norte de la Isla de los Estados.

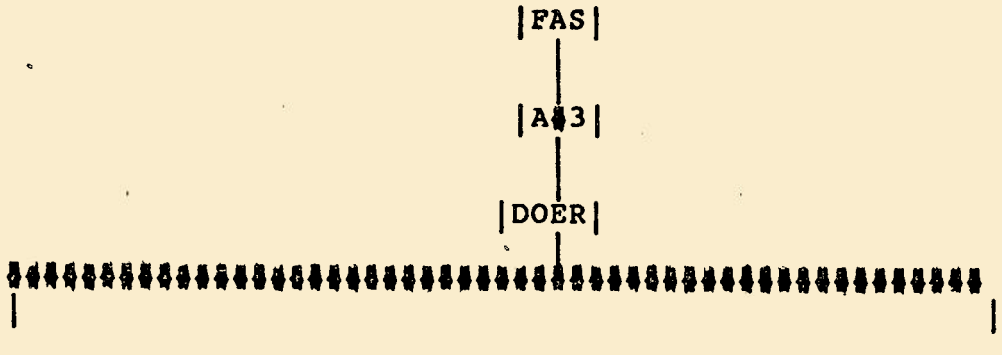
382. El Ejército mantuvo el resto de sus unidades en los asientos de paz, excepto las desplegadas a Malvinas o al T.O. Sur, que fueron mencionadas y alistó la IV Brigada Aerotransportada como reserva Estratégica Militar.

El Despliegue de los medios de la F.A.A.

382. Ante la situación, habiendo recibido el CAE su misión del Comité Militar, creó el día 5 abr 82 la Fuerza Aérea Sur (FAS), con la responsabilidad de cumplir operaciones aéreas estratégicas, defensivas, tácticas y de transporte sobre el Teatro de Operaciones Sur (TOS) y el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS); mientras que las tareas de exploración quedarían inicialmente bajo la responsabilidad del CAE y del Comandante del TOAS, de acuerdo a la siguiente organización (Anexo PIII III 20):



383. Esta organización, creada el 13 abr 82 fue modificada el 30 abr en que el Jefe del GERA (Com. FERRI), quedó afectado a la FAS con la siguiente organización:



|SOER|

|GERA|

CRV ♦ 1 F♦27
EPO ♦ 1 F♦27
TRE ♦ 1 F♦27

|SOAE|

|ESCUADRON "FENIX"|

CRV ♦ LR♦34/35 ♦ HS ♦ AC690
SJU ♦ 2 LR♦35
SCZ ♦ 2 TS♦60
GAL ♦ 3 TS♦60
GRA ♦ 3 LR♦35

♦ El Escuadrón Boeing 707, siguió operando desde PAL, a ordenes del CAE para EyR Lejana.

Despliegue de las Unidades de combate en el Continente

384. A la Base Aérea Militar Trelew (Chubut) se trasladaron 7 aviones MK♦62 "CANBERRA", provenientes de la II Brigada Aérea, de la Ciudad de Paraná, Capital de la Provincia de Entre Rios. En la IX Brigada Aérea, ubicada en la Ciudad de Comodoro Rivadavia en la Provincia de Chubut, se concentraron el Escuadrón de Trans♦ porte integrado por 7 aviones C♦130H y 2 KC♦130, el "Escuadrón Fenix", con 5 aviones LEAR JET LR♦35; el "Escuadrón de Busqueda y Salvamento" con aviones FK♦27, DLC♦6 y Helicópteros y un "Escua♦ drón de Caza Interceptora, compuesto por 8 aviones MIRAGE M♦IIIE (4 desplegados en la Ciudad de Rio Gallegos). (Anexo personal integrante).

385. En la B.A.M. San Julian, Provincia de Santa Cruz, un "Escuadrón de Caza y Bombardeo, formado por 9 aviones A♦4C "SKY♦ HAWK", provenientes de la IV Brigada Aérea, con asiento en la Ciudad de Mendoza y un "Escuadrón de Caza Bombardeo" de 10 avio♦ nes MIRAGE V♦DAGGER, de la VI Brigada Aérea de Tandil, A la B.A.M. "Santa Cruz", junto a la Ciudad que lleva ese nombre, fué trasladado un "Escuadrón de Ataque", con 8 aviones IA♦58 "PUCA♦ RA", proveniente de la III Brigada Aérea (Ciudad de Reconquista en el norte de la Provincia de Santa Fé).

386. En la B.A.M. Rio Gallegos, junto a la Ciudad de ese nombre en la Provincia de Santa Cruz, se concentraron dos Escua♦ drones de Caza y Bombardeo, conformada por 22 aviones A♦4B "SKY♦ HAWK".

387. A la B.A.M. Rio Grande en Tierra del Fuego, fueron trasladados 9 aviones Mirage V "DAGGER" del "II Escuadrón de Caza y Bombardeo, con asiento en la VI Brigada Aérea, de la Ciudad de Tandil.

Despliegue en las Islas Malvinas

388. En la B.A.M. Malvinas, junto a la Ciudad de Puerto Argentino, se desplegó un "Escuadrón de Artilleria Antiaérea, El TMA, una "Compañia de Seguridad y Defensa, el Grupo de Opera♦ ciones Especiales, Personal de Control de Aeródromos, 2 Helicóp♦

teros BELL 212 y 2 CH#47.

389. En la B.A.M. Cóndor, ubicada en "Prado del Ganso" junto al itsmo de Darwin, se instalaron 12 aviones IA#58 Pucará, perte# neciente a un "Escuadrón de Ataque"; un "Escuadrón Helicópteros", compuesto por dos Helicópteros CHINOOK (CH#47) y dos BELL 212; una Batería Antiaérea reforzada, parte de la R.O.A. y una Compa# ñia de Seguridad y Defensa.

Desde el Norte

390. Operando en la Base Aeroparque y en la Base Ezeiza, aviones de Aerolineas Argentinas B#707, participaron del puente aéreo a Malvinas hasta el 1#mayo como asistencia; aviones B#707 en vuelos de cabotaje al TOS. Aviones BAC 111 de la Empresa Austral, operando desde aeroparque, participaron en el puente aéreo hasta el 1#mayo. Tambien contribuyeron aviones civiles, ofrecidos por empresas partilculares, tripulados por pilotos tambien civiles en diversas tareas (Diversión, traslado, comuni# caciones, transporte) que permitieron cumplir una misión más que destacable.

391. El Personal que participó en la Campaña, perteneciente a la Fuerza Aérea Argentina, por jerarquía, sistema de armas, etc.) es el que se detalla en los Anexos PIII#III#1 al 21.

CAPITULO IV

LA R.O.A.

Historia y Origen de sus recursos humanos

392. El agravamiento de la situación limitrofe con Chile, movió durante el año 1978 a la Fuerza Aérea a estudiar la posibilidad de complementar sus sistemas de detección por radar con personal dedicado a la observación visual el cual colocado a convenientes distancias de los OM a defender, pudiera detectar por medios visuales la presencia de aeronaves enemigas que eventualmente escaparan a la detección radar.

393. Este Personal debía estar provisto de un eficiente sistema de telecomunicaciones y de medios de movilidad. Esta necesidad encontraba una severa limitación de orden presupuestario, pués la Fuerza Aérea no se hallaba en condiciones económicas de proveer el material necesario en cantidad suficiente.

394. Otra grave dificultad, la constituía el tiempo que podía insumir la instrucción del personal en el uso de los equipos de comunicaciones y su eventual instalación en cualquier terreno y reparación en caso de emergencia.

395. Teniendo en cuenta la gravedad de la situación y las limitaciones expuestas, la Fuerza Aérea resolvió requerir la colaboración de los radioaficionados, valiéndose de las disposiciones relativas al Servicio de la Defensa Civil.

396. Los hechos posteriores demostraron acabadamente el acierto de esta medida ya que la respuesta de los radioaficionados fué masiva y entusiasta: ya sea en la frontera Patagónica o en las Islas Malvinas, el personal de la R.O.A. cumplió su misión con valor y desinterés.

397. Al calor de la lucha o de la inminente espectativa bélica, se forjó el espíritu de cuerpo que hizo nacer entre los radioaficionados y la Fuerza Aérea un vínculo que el tiempo no habrá de disolver.

398. La R.O.A. es un cuerpo de características especiales y hasta podría decirse atípicas, las razones que abonan esta afirmación son varias a saber:

1) Su fuente de reclutamiento.

2) Las especiales características psico-sociales de sus integrantes.

3) Su origen.

4) La provisión de sus elementos de trabajo.

5) Su estructura operativa en tiempo de paz y de guerra.

6) La índole de las misiones a cumplir.

399. Del estudio de todas estas razones, se desprenderá que es probable que en algunos aspectos la operativa R.O.A. no se ajusta exactamente a los cánones de la clásica ortodoxia militar, pero el análisis de la práxis bélica contemporánea muestra cuantos conceptos de pura escencia estratégica han variado desde las esclarecedoras obras de Clausewitz hasta nuestros días.

400. La fuente de reclutamiento del personal R.O.A. son los radioaficionados; en los primeros momentos no se hicieron discriminaciones por aptitud física ni de edad. Así mismo se faculto a los radioaficionados a designar por sí y bajo responsabilidad a los auxiliares necesarios para el desempeño de sus tareas.

401. La opinión generalizada tiende a identificar a la Radioafición como un pasatiempo extraño y poco comprendible para el común de la gente, comparable a la Filatelia, incluso personas poco informadas han expresado dudas sobre su utilidad. El Socio logo que se tome el trabajo de investigar a fondo esta actividad descubrirá en la mayoría de los radioaficionados una acendrada vocación de servicio y profundo sentido de la solidaridad; estos dos componentes psiquicos llevan al radioaficionado a posponer la tensión de su actividad laboral a veces familiar cuando una causa solidaria los convoca. Es también la Radioafición un factor de enrriquecimiento natural y de nivelación social, ya que a través del éter se encuentran e igualan Jefes de Estado, Profesionales y modestos obreros que se conocen y se tratan por sus prefijos radiales y nombres de pila.

402. Este factor puede taner desde el punto de vista de la estricta disciplina militar alguna dificultad, la cual se resuelve por el hecho de que el personal superior R.O.A. está compuesto también por radioaficionados (este personal actua cumpliendo directivas del C.O.A.). Así a los lazos que imponen el estado militar, se unen aquellos de orden afectivo que son caracteristicas entre los componentes de una actividad de esta naturaleza. Si se considera que toda acción militar es una empresa en la cual la adhesión del personal subalterno y tropa, al personal superior, es un factor de éxito; en el caso de la R.O.A. el factor "Afectio societatis" se halla duplicado por las razones expuestas, y el presunto inconveniente deviene en un hecho positivo.

403. La R.O.A. fué y es un cuerpo al cual el radioaficionado ingresa por un acto de libre voluntad, por ello es perfectamente válido caracterizarlo como una entidad militar de origen espontáneo a los cuerpos que se forman para repeler las primeras invasiones Británicas.

404. Tanto en 1978, como en los ejercicios posteriores y finalmente en la batalla por nuestras Islas Malvinas, los radioaficionados aportaron a la R.O.A. no sólo sus personas, sino sus equipos y hasta sus propios vehiculos, este hecho se mantiene aún

en la actualidad con el consiguiente ahorro para la Fuerza en dinero y material.

Su estructura operativa en tiempo de paz y de guerra

405. En 1978 se hablaba de periodos de R.O.A. normal (tiempo de paz) y de R.O.A. intensificada (tiempo de guerra o movilización). En aquel esquema, el miembro de la R.O.A. no perteneció formalmente a la Fuerza, careciendo de estado militar, vistiendo ropas civiles y desempeñando actividades no amparadas por la convenciones que protegen a los combatientes en tiempo de guerra.

406. Al culminar la batalla de Malvinas, varios mienbros de la R.O.A. salvaron su vida merced a la palabra de Oficiales que declararon que se trataba de personal militar.

407. En la actualidad con la creación de la división R.O.A. el personal de la misma recibe una credencial que lo acredita como integrante de la Fuerza Aérea sin conferirle estado militar, ni tiene las obligaciones del personal civil de las Fuerzas Armadas, está si obligado a realizar encuentros radiales en frecuencia, hora y con prefijo especial, así como mantener informada a la superioridad sobre su domicilio y aptitud, lo que no lo coloca en situaciòin absoluta y total de reserva fuera de servicio, ni permite considerarlo expresamente como reserva incorporada; podriamos decir de la existencia de "un estado militar latente"; para concretar, podria denominarse a este personal como en servicio restringido o situación de disponibilidad relativa. En esta situación, el miembro de la R.O.A. no sufre las limitaciones que impone a la activfidad civil el estado militar, ni tiene los derechos, así como carece del goce de sus beneficios, su situación es pués la de un ciudadano común vinculado con las Fuerzas Armadas.

La índole de las misiones a cumplir

408. Luego de las pasadas experiencias, puede decirse que existen dos clases de funciones R.O.A.:

1) La observación de móviles aéreos.

2) La observación aérea.

- Obervación de móviles aéreos: Consiste en la detección visual de la presencia y movimiento de aeronaves y objetos aeronáuticos enemigos y la información por medio radial de los mismos a sus correspondientes CIC. Esta misión se cumple generalmente en los teatros de operaciones ó lugares próximos, y debe ser desempeñadas con las necesarias aptitudes físicas, particularmente en el aspecto visual.

- Observación aérea: Consiste en el rastreo permanente del espectro radioeléctrico de misiones enemigas, localización radial de las mismas y su interpretación

cuando resulte posible, la realización de emisiones de interferencia, radioengaño psicólogica radial. Para el desempeño de estas tareas no es imprescindible la misma aptitud física que exige el observador R.O.A.; en este deben tenerse en cuenta aptitudes intelectuales, conocimientos de idiomas y de ser posible la existencia de instrucción de nivel terciario o superior. Estas tareas podrán ser desempeñadas en los teatros de operaciones o fuera de ellos según las necesidades lo requieran. Son complementarias de la tareas de inteligencia y tienen por objeto aliviar al personal del Cuadro Permanente afectado a ellas, reforzando su trabajo así como restringir la actividad del observador aeronáutico aumentando su eficiencia.

409. En conclusión, la R.O.A. es una división de la Fuerza Aérea Argentina constituida por personal de la Reserva Incorporada Individual y voluntaria, que se halla permanentemente vinculado a la misma en situación de servicio efectivo, reserva incorporada, o en situación de "servicio latente", cuando se encuentra en la condición anterior. Es autoequipada y técnicamente autoabastecida, requiere conocimientos y aptitudes especiales. Desempeña tareas de apoyo de combate que son afines con la actividad civil que desarrollan sus miembros.

410. Al iniciarse, el 2 de abril de 1982, el conflicto Malvinas, la Fuerza Aérea convocó a los radioaficionados que habían integrado la R.O.A. durante los hechos de 1978 con el objetivo de prestar apoyo a los grupos combatientes.

411. Desde 1978 hasta 1982, algunos de los entonces llamados a las filas, habían continuado trabajando, ya sea capacitándose en ejercicios, ya sea preparando proyectos referidos al planeamiento y organización.

412. De estos trabajos previos resultó la estructura operativa que actuó en el Teatro de Operaciones, en la Vigilancia Costera y en el apoyo a las tareas de Inteligencia Radial efectuadas desde el Continente.

413. El conflicto en sí obligó a realizar, sobre la marcha numerosos cambios de orden táctico, pues toda la actividad se había desarrollado sobre la base de un eventual enfrentamiento con Chile, vale decir que los puestos previstos como de avanzada se convirtieron en retaguardia y viceversa. Merced a la capacitación obtenida, las nuevas disposiciones se cumplieron con suma rapidez y elevada eficacia.

414. Se procedió a formar grupos:

1) R.O.A. Malvinas: actuó en las Islas, en los P.O.A. y estuvo compuesto, en su mayoría, por miembros del Grupo Córdoba, que se desempeñaron con notable valor y fueron factor fundamental en los éxitos obtenidos por el personal combatiente. Todos los autores que han escrito sobre las hosti-

lidades son unánimes en destacar el coraje y la abnegación de los componentes de este grupo (Anexo PIII‡III‡9).

2) Grupo R.O.A. Costera: Esta sección cubrió una zona de territorio que va desde las costas de la Plata hasta el extremo Sur de Santa Cruz. Al igual que todos los miembros de la R.O.A., estos se presentaron a sus destinos con sus propios equipos de comunicaciones y medios de movilidad; su labor permanente, sin pausas, permitió prevenir, desalentar, y frustrar los propósitos enemigos de ataque e infiltración (Anexo PIII‡III‡21).

3) Grupo R.O.A. Continental: su tarea especifica consistió en cubrir desde sus lugares de origen las frecuencias utilizadas por el enemigo, interceptando sus mensajes. y suministrando información de vital importancia sin la cual el nivel de eficiencia combativa habria sido considerablemente menor. Los asientos principales de este grupo fueron: San Carlos de Bolivar, Comodoro Rivadavia, Dolores, GlVA. Se trabajó con un sistema de guardias rotativas que aseguró la cobertura H 24 del espectro radioeléctrico, debiendo, en muchos casos, los miembros del grupo, desatender sus trabajos personales para cubrir el servicio. Sus componentes fueron:

415. El balance general de tareas realizadas deja como saldo positivo el testimonio de valor y sacrificio de un conjunto de argentinos que sigue sirviendo a la Patria, unido a la Fuerza Aérea por lazos afectivos que el tiempo no quebrantará.

PARTE IV

LAS OPERACIONES MILITARES DE LA F.A.A.

Cap: I - LA BATALLA DEL PRIMERO DE MAYO - Fs. - 120

Cap. II - LA VIGILIA ARMADA..... Fs. 141
El dia 02 mayo..... Fs. 145
El dia 03 mayo..... Fs. 146
El dia 04 mayo..... Fs. 153
El dia 05 mayo..... Fs. 162
El dia 06 mayo..... Fs. 166
El dia 07 mayo..... Fs. 171
El dia 08 mayo..... Fs. 175
El dia 09 mayo..... Fs. 178
El dia 10 mayo..... Fs. 187
El dia 11 mayo..... Fs. 190
El dia 12 mayo..... Fs. 193
El dia 13 mayo..... Fs. 201
El dia 14 mayo..... Fs. 205
El dia 15 mayo..... Fs. 208
El dia 16 mayo..... Fs. 213
El dia 17 mayo..... Fs. 217
El dia 18 mayo..... Fs. 220
El dia 19 mayo..... Fs. 223
El dia 20 mayo..... Fs. 227

Cap. III - LA BATALLA DE SAN CARLOS
El dia 21 mayo..... Fs. 232
El dia 22 mayo..... Fs. 252
El dia 23 mayo..... Fs. 261
El dia 24 mayo..... Fs. 273
El dia 25 mayo..... Fs. 283
El dia 26 mayo..... Fs. 292
El dia 27 mayo..... Fs. 298

Cap. IV - LA F.A.A. EN LA BATALLA TERRESTRE DE MALVINAS
El dia 28 mayo..... Fs. 309
El dia 29 mayo..... Fs. 321

Cap. V - LOS ESFUERZOS DE LA DIGNIDAD
El dia 30 mayo..... Fs. 333
Ataque al HMS INVINCILBE..... Fs. 336
El dia 31 mayo..... Fs. 342
El dia 01 junio..... Fs. 348
El dia 02 junio..... Fs. 356
El dia 03 junio..... Fs. 358
El dia 04 junio..... Fs. 360
El dia 05 junio..... Fs. 365
El dia 06 junio..... Fs. 371
El dia 07 junio..... Fs. 374

Cap. VI - EL ATAQUE A BAHIA AGRADABLE
El dia 08 junio..... Fs. - 379

Cap. VII LOS ULTIMOS ATAQUES DE LA F.A.A.

El día 09 junio..... Fs. 391
El día 10 junio..... Fs. 395
El día 11 junio..... Fs. 399
El día 12 junio..... Fs. 403
El día 13 junio..... Fs. 410
El día 14 junio..... Fs. 420

PARTE IV

LAS OPERACIONES MILITARES DE LA F.A.A.

LECTOR:

LAS PAGINAS QUE SIGUEN LE EXPLICARAN AL DETALLE COMO LA FUERZA AEREA ARGENTINA SE CUBRIO DE GLORIA EN AQUELLOS MESES DE MAYO Y JUNIO DEL 82. MODESTAMENTE PODEMOS DECIR QUE TODOS Y CADA UNO DE SUS HOMBRES ESTUVIERON AL NIVEL QUE LA PATRIA ESPERABA Y QUE DESDE GENERACIONES ANTERIORES LA INSTITUCION SE HABIA AFANADO EN CAPACITAR PARA TAN DIGNA PRUEBA.

Con la transcripción del siguiente informe de un aviador militar, creemos interpretar el sentimiento de todos los hombres (de cualquier escalafón, especialidad o jerarquía) de la F.A.A., que fueron a la Guerra con la misma convicción (Anexo PIV-I-1). Dice así:

Estoy convencido que mi experiencia vivida durante la epopeya MALVINAS, aportará su cuota de esclarecimiento con respecto, no a mi modesto desempeño durante las alternativas de una lucha reivindicadora de nuestra Soberanía, sino sobre el valor, la fortaleza y el temple demostrados ante el mundo por nuestros combatientes.

Es bueno que la ciudadanía conozca con claridad la intensa y perentoria vocación de nuestros pilotos de ofrendar su vida en defensa de la Patria, ya que estos hombres, a poco de ingresar a la Escuela de Aviación Militar, se substancian con esa filolsofía y se sienten dispuestos hasta el heroísmo cuando la Nación los llama.

De mi feliz infancia abracé esta profesión con amor, SI!, elegí la Aviación Militar. Visto su uniforme con orgullo y tengo grabado en mi memoria los relatos de gloriosas epopeyas. En mi hogar y en la escuela se me enseño la grandeza de mi país; a través de sus batallas, sus próceres y sus héroes, aprendí a amar a mi Nación.

Inocentemente creí que mi Patria necesitaba de hombres como yo para mentener su soberaía. Aún lo creo. Sin embargo, finalizado el conflicto, no advertí la postura altiva y orgullosa que esperaba de mi país, que aún en la derrota, debiera haber estado a la altura de aquellos Argentinos que con su sangre regaron nuestras Islas.

Pienso que no todos los Argentinos entendieron esta epopeya, yo, pretendí entenderla, acepté el oficio de las armas y he tratado de ejercerlo lo mejor posible. Como Soldado, no he buscado ni pretendido esta guerra,

pero llegado el caso, cumplí con mi deber. Soy un profesional, no un mercenario, elegí con libertad la disciplina militar porque creo honestamente que las instituciones armadas, en cierta medida, limitan el horror en el empleo de la violencia.

Acepté libremente respetar la Ley y el Honor de Oficial, también acepté libremente luchar, nadie me obligó a ello. Soy conciente que al final de la guerra está la paz, combato para ganar y mi deber es alcanzar ese objetivo lo antes posible.

No soy un hombre cuya profesión le impide tener la misma sensibilidad que cualquier ser humano; odio la guerra más de lo que ustedes creen, "la guerra es algo noble sólo en el espíritu de aquellos que no la conocen", es en el fin donde se encuentra su nobleza. Desgraciadamente los hombres solo han encontrado la guerra como solución de la búsqueda de la paz.

En lo personal, elegí esta vocación porque la Nación, a través de sus Instituciones, mo dió la oportunidad de ingresar a las Fuerzas Armadas; les toca a los demás poner su talento al servicio de la paz, yo debo prepararme para la guerra; mi Patria y mis conciudadanos mo lo exigen.

En cuanto a mi carrera, cimenté mi experiencia en las Unidades de Caza y mi vida profesional se fué enriqueciendo con el alma de la especialidad. A medida que fue transcurriendo el tiempo comencé a embuirme con el espíritu del Piloto de Caza, a tal punto que se ha de mantener hasta el último día de mmi existencia; porque en definitiva es lo que alimentó mis sueños, mis ilusiones y marcó decididamente durante la guerra, el porqué de mi existancia y mi destino.

Pero también, soy conciente que, el hombre de armas en tiempo de paz, es un ciudadano común. Con sus afanes, sus ilusiones, sus esperanzas, sus afectos, sus amores; en fin con todo lo contingente de una vida plena.

Ello es así, hasta la hora del combate. Es en ese entonces que debe prepararse para un total renunciamiento. Ya no es él. Ya no es el hermano, el hijo, el padre, el esposo, el amigo. Su vida no le pertenece. Queda esculpida en la gran hipótesis de la guerra, es una total abstracción de lo terrenal y efímero, y siente, en la tremenda soledad de su alma el acicate de la gloria. No de su gloria, la de su Patria.

Así fuí a pelear, convencido que era mi deber, a pesar de lo mucho que tenía que perder; mujer, hijos, amigos... Era conciente que estaba viviendo una situa-

#*# ción límite; de mi decisión dependía mi vida o mi muer# #*#
#*# te, difícil compromiso de conciencia. En mis pensamien# #*#
#*# tos estaba Dios, la Patria y mis convicciones, en perma# #*#
#*# nente conflicto con mi familia, mis hijos, aún pequeños #*#
#*# e indefensos, que necesitaban la guía de su padre. No #*#
#*# estaba muy seguro de estar preparado para morir. Inmerso #*#
#*# en esa marea de contradicciones que convulsionaban mi #*#
#*# espíritu, me encuentra el 21 de mayo de 1982, día de mi #*#
#*# derribo. #*#

FIRMADO: Mayor D. GUSTAVO A. PIUMA JUSTO

CAPITULO I

LA BATALLA DEL 01 DE MAYO/82 (SABADO)

LA SITUACION Y EL ACCIONAR ENEMIGO

La situación de la Fuerza de Tareas Inglesa (TASK FORCE)

416. El 30-abr-82 el grueso de la Fuerza de Tareas Inglesa se habia reunido en la zona TRALA de retaguardia (Area de remolque y reparaciones situada a unos 400 kilómetros al NE de Puerto Argentino) (Anexo PIV-I-2) y el Comandante del Grupo de Batalla (Carrier Battle Group), el Vice Almirante WOODWARD, recién arribado a la misma en su buque insignia (el PAL HMS Hermes), tenia órdenes de iniciar el ataque al territorio de nuestras Islas Malvinas al dia siguiente, a fin de cumplir la operación "Corporate", que consistia en la recuperación del archipiélago. Entre los factores principales que influian en su apreciación figuraban:

1) Las órdenes recibidas de su Comando en NORTHWOOD (Comando de la Task Force), el cual habia concebido una operación estratégica conjunta (con la Real Fuerza Aérea - RAF - Whitehall) consistente por un lado en la operación Carnero Negro (Black Buck) (un VULCAN - del Escuadrón 101 - operando desde Ascensión, que inutilizaria la pista de nuestra BAM Malvinas), haciendo un recorrido de 6810 milllas, con 6 reabastecimientos, lanzando 21 bombas de 500 kg. y por otro, el ataque masivo de la Task Force (Carrier Battle Group) sobre el archipiélago, este último con los siguientes objetivos:

   a) Completar la destrucción de los aerodrómos argentinos en las Islas (BAM Malvinas en la Peninsula de Fresynet BAM Cóndor, en el Istmo de Darwin).

   b) Impedir todos los probables ataques de la aviación argentina (FAA y CANA embarcada) y lograr asi - mediante la obtención de estos dos objetivos - la superioridad aérea local.

   c) Consolidar una pequeña cabecera de playa en las proximidades de Puerto Argentino, mediante desembarcos anfibios y/o helidesembarcos.

   d) Infiltrar elementos del SAS y SBS en distintos puntos costeros o isleños del archipiélago, a efectos de obtener información táctica del despliegue argentino, lo cual se venia realizando desde, al menos, las 18:00 horas previas.

2) La experiencia, obtenida en la operación anterior por algunas de sus unidades en GEORGIAS que, (Ver Cap.) habian logrado cumplir su misión (la recuperación de la Isla) al mínimo costo, sin otra oposición que la de los elementos naturales.

3) La amenaza de la Flota de Mar Argentina cuyo dispositivo e intenciones no era conocido al detalle, y los submarinos argentinos que se suponia que debian hallarse en el área.

4) La posibilidad de que, ante el despliegue de fuerzas y contundencia de los ataques, el Comandante de la guarnición argentina en el archipiélago (General Mario Benjamin MENENDEZ - Comandante del TOM) aceptara, ante su ofrecimiento, la rendición inmediata.

5) Las previsiones meteorológicas (sobre todo en el continente) donde existirian techos -bajo minimo- (lo que se cumplió) en los AADD de despliegue de la FAS (Anexo PIV-I-3) que dificultaria la operación de los aviones de combate argentinos.

417. Fue así que emitió sus órdenes de operaciones para el dia 01-may, cuyos lineamientos generales eran:

1) Accionar con 3 (TRES) Grupos Aeronavales (Grupos de Tareas) con las siguientes tareas:

a) -Gpo 1= Compuesto por HMS Invencible (PAL) 8SH Sqdn 801, con escolta para misiones defensa aérea (PAC).

b) -Gpo 2= Compuesto por HMS Hermes (PAL) Buque Insignia y escolta (12 aviones Sea Harrier del Sqdn 800) para ataque aéreo a OM en tierra (en especial aeródromos) y posterior reconocimiento; además, la flotilla de ataque (compuesta por el D42 y 2 Fragatas) para bombardeo naval a AD Puerto Argentino, BAM Malvinas y posiciones terrestres defensivas costeras.

c) -Gpo 3= Transporte y helidesembarco anfibio.

2) Desde las siguientes posiciones/áreas maritimas:

a) Para el Gpo 1 - 100 millas al NE/N de Puerto Argentino.

b) Para el Gpo 2 - 95 millas al E-NE de Puerto Argentino.

c) Para el Gpo 3 - en zona TRALA, en espera confirmación avance, helidesembarco y posterior asalto anfibio, en base a órdenes del Comando (Flag Ship) Hermes.

<u>La Operación Black Buck (Carnero Negro)</u>

418. El Comando Aéreo Estratégico de la RAF (MOD WHITEHALL) JEMG AIR CHIEF MARSHALL M. BENTHAN, puso en ejecución la operación Black Buck, cuando -19:30 hora argentina del 30-abr-82 despegaron del AD WIDEAWAKE (Isla de Ascensión) dos Vulcan - los Matr. XM 598 (My Reeve) y XM 607 (Cap Withers) - cargados c/u con 21 bombas de 1.000 lbs., que debian reabastecerse 5 veces (Mini-mo) en el vuelo de ida, de los Victor Tankers desplegados a lo

largo de su ruta al OM: nuestra BAM Malvinas. A las 19:50 despegaron 11 aviones " Victor " (cisternas) de los Escuadrones 57 y 58, un " Vulcan " y un " Victor " eran reservas. A poco de navegar se volvió el XM 598, asumiendo la ejecución de la misión el avión reserva: XM 607. 243 millas antes de Puerto Argentino WITHERS inició el descenso, alcanzando 2000 pies de altura (700 metros) a 193 millas de Malvinas, y luego fueron descendiendo paulatinamente hasta 300 pies (100 metros) de altura. Encendieron el radar de bombardeo 50 millas antes. Cada 10 segundos sonaba la alerta temprana (Radar Warning) indicando que había sido captado por el radar TPS-43 argentino. Ascendieron 40 millas antes a 10.000 pies (3300 metros) El plan previsto se cumplió bien y el XM 607, piloteado por el Cap. MARTIN WITHERS alcanzó su OM a las 04:40 hs. de la madrugada. Su corrida final (Ro 235) fue realizada a baja altitud y solo una de las bombas impactó al borde de la pista (a 400 mts. cabecera 08) sin neutralizar nuestro aeródromo. La tripulación completa de este vuelo era: piloto: Cap. Martin WITHERS; Copiloto: Cap. Peter TAYLOR; Navegador: Cap. Gordon GRAHAM; Experto en reabastecimiento aéreo: Cap. Dick RUSSELL, Operador de Radar: Cap. Bob WRIGHT y Oficial de Electrónica Aérea: Cap. Hug PRIOR. (Anexo PIV-I-4).
Esta operación fué apoyada aparentemente desde tierra, en Malvinas, por Comandos ingleses (SBS/SAS); el ataque contó con la ayuda de luces rojas (Podrían ser guiado laser) que brindaron a los pilotos la dirección exacta de ataque y/o el punto de lanzamiento.
Para contrarrestar esto, el May Gilberto OLIVA propuso que si esto se repetía, se hicieran señales con luces rojas que confundieran a los atacantes.

419. Siendo las 04:43 la FAS, en el continente, impartió la orden de máxima alerta a sus unidades de combate desplegadas.

Las previsiones de la FAS

420. El día 01-may-82 los aviones en servicio que disponia la FAS (en el continente) eran:

1) Aviones de combate:

a) Cazas: 10 MIII (Mirage) desplegados en el AD Grande (GRA) y BAM Gallegos (GAL).

b) Cazas bombarderos: - 16 M-5 (Dagger) desplegados en los ADs San Julian y GRA (6 COA Capac. A-A). - 13 A-4B "SKYHAWK" desplegados en la BAM Rio Gallegos. - 11 A-4C "SKYHAWK" desplegados en la BAM San Julian. - TOTAL: 40 aviones CB.

c) Bombarderos livianos:

- 7 MK-62 (CANBERRA) desplegados en el AD de Trelew.

d) De ataque:

- 18 IA-58 (Pucarà) desplegados en el AD Santa Cruz.

2) Aviones tanques (Tankers) para reabast. en vuelo.

- 2 KC 130 usados normalmente en BAM Comodoro Rivadavia.

3) Aviones para bùsqueda y salvamento.

- 5 aviones de diversos tipos.

4) Otros aviones serian desplegados a las Bases del sur con posterioridad.

La apreciaciòn Operativa de la FAS

422. El Comando de la FAS - informado del ataque inicial enemigo a las 04:43 - apreciaba correctamente que se producirían nuevas incursiones aèreas sobre nuestros objetivos terrestres en Malvinas (especialmente la BAM MLV, radares y otras posiciones defensivas en Pto. Argentino) por parte de los medios aèreos de la Task Force, o sea los Sea Harriers y algunos helicòpteros de ataque, pero siempre lanzados desde una distancia lo suficientemente al Este, como para que los buques no entraran dentro del radio de acciòn de nuestros cazabombarderos. Por ello el Cdo. FAS habìa concebido el empleo inicial de nuestros interceptores (los Mirage M-III/5) que darían cobertura a nuestros objetivos, mediante el combate aèreo con las aeronaves incursoras. Es asì que en los Aèrodromos de Rìo Gallegos, Rìo Grande y San Julìan, las secciones interceptoras, en distintos grados de apresto, armadas con misiles AA MAGIC/MATRA/SHAFRIR y caÑones, esperaban las òrdenes para entrar en acciòn.

La primer OF real

422. La primer orden fragmentaria que se transmitiò fue la OF 1090 (MIII - FIERA - Cobertura Pto. Argentino - 2 MAGIC - GAL - MLV - GAL). Esta Ella despegò, GAL a las 06:40 (sus tripulantes eran: My. SANCHEZ, Cap. CZERWINSKI) preludiando nuestro bautismo de fuego, en un largo y glorioso dìa.Pasadas las 07:30 hs. sobrevolaban Pto. Argentino sin encontrar actividad aèrea enemiga. En realidad habìa 2 PAC del Invincible en el aire (E y NE de Pto. Argentino) pero no se advirtieron mutuamente. Sus posibilidades de mantenerse en la zona no eran superiores a 8/10 minutos puesto que este sistema no posee la capacidad de reabastecimiento en vuelo, y esa posibilidad se verìa aùn reducida en caso de combate aire-aire. Aterrizaron en GAL a las 08:38 S/N.

El Requerimiento a ARA/SUE

423. El Comando de Operciones de la FAA emitiò el mensaje JB-4854 GHO 302017 a COATLANSUR info FAS, solicitando que aviones Super Etendard operen bajo control operacional de la FAS a partir del 1 MAY 82 (Anexo PIV-I-5).

Opera la Task Force

424. Contrariamente a lo supuesto por la FAS, el CALTE WOOD# WARD había dispuesto avanzar algunos de sus buques a posiciones muy próximas a las Islas; a fin de efectuar cañoneo naval sobre área de desembarco. Por otro lado desde sus PAL operó la Aviación Naval (Fleet Air Arm), de la siguiente manera:

1) Grupo 2 (Hermes) en área centrada 95 NM (NE) Puerto Argen# tino. Lanza (07:50) 3 Ellas Sea Harriers (12 aviones # 800 Naval Squadron) que atacaron:

a) 08:30 Puerto Argentino (BAM MLV)

La primera Ella (4 aviones) (LtCdr OGILVY # LtCdr BATT # LtCdr THOMAS # Lt MORREL) (Red Section) atacó desde el NW en "Toss # bombing" (aproximación razan# te # brusco ascenso 30 Grados, lanzamiento # aleja# miento en media vuelta, hacia el Sudeste) lanzando a nuestras posiciones Artillería Antiaérea 3 bombas de 1.000 Lbs C/U y otras de explosión Aérea/espoleta radar.

La segunda Ella (4 aviones) 1ra. Ella. (Black) com# puesta por (Lt ANDY AULD, LtCdr Mike BLISSET, FltLt #RAF# Dave MORGAN, FltLt #RAF# BALL y FltLt PENFOLD (Notese tres aviadores #RAF# de numerales en una Ella. RN), dividida en dos secciones atacó razante desde el N y NW (respectivamente) las instalaciones del AD y la pista con bombas Beluga y de 1.000 Lbs (retardadas con paracaidas) la A Aé propia derribó UN (1) SH y averió a otro SH, el cual aparentemente no alcanzó al PAL.

b) 08:31 a BAM Condor (Goose Green) la tercera Ella (3 aviones) TARTAN (LtCdr Frederiksen, Lt HALE y Lt Mc HARS) atacó (un solo pasaje, en razante con bombas 1.000 Lbs (BRP) y "Beluga" (Bomba racimo)la pista y aviones en tierra, en el aeródromo. Como consecuencia de este eficaz ataque un IA 58 fué destruido y en su interior murió el Ten. D. Daniel JUKIC.Fueron alcanzados por una explosión y murieron los siguientes Suboficiales: CP Juan RODRIGUEZ, CP Mario DUARTE, Clro José MALDONADO, Clro Agustín MONTAÑO, Clro Andrés BRASHICH, Clro. Miguel CARRIZO y Clro. José Luis PERALTA.

c) Posteriormente# hacia las 09:50 hs. reemplearon sus aviones, ahora en PAC (Patrullas Aéreas de combate) e incursiones de Expl. y Rto. Fotográfico.

2) El Grupo 2 (Invencible)

a) Tomó posición con su escolta y 8 Sea Harrier a bordo del PAL en el area centrada 100 NM al NE de Pto Argentino.

b) Destacó una flotilla naval de ataque a tierra (Bombardeo naval) compuesta por (D◆42) y segun versiones inglesas las fragatas F◆21 HMS ARROW ◆ HMS GLAMORGAN.Que se ubicaron a 10/20 NM al SE de Pto. Argentino) para bombardear el aeródromo (BAM Malvinas). Este bombardeo comenzó a las 13:00 hs.

c) A partir de las 06:00 el HMS Invincible comenzó a lanzar PAC que interceptarían a los cazas argentinos que arribaran al área.

EL BAUTISMO DE FUEGO DE LA F.A.A.

Entra en acción la FAS

425. A medida que el Cdo. de la FAS iba recibiendo información de los ataques inicialmente aeronavales en el archipiélago y detectaba (o deducía) la presencia de PALs, en aguas adyacentes, confirmaba su apreciación inicial respecto a que el combate se entablaría en el aire.

426. Por ello lanzó GRA (07:45) una nueva sección de interceptores (OF 1091 ◆ TORO) ahora de DAGGER (M◆5) armados con misiles A◆A SHAFFRIR, (Tripulantes Cap. MORENO ◆ Ten. VOLPONI) que esta vez hicieron contacto con 2 SH del Invincible (Lt Cdr ◆ RN ROBIN KENT y LT BRIAN HAIGH) pero sin entrar en combate (a pesar de avistarse) pues los SH rehuían la altura de combate (30.000 ft) que ofrecían los M◆5, mientras que éstos no podían descender debido a dos causas principales (que resultaron una constante para el combate aéreo en todo el conflicto):

1) El Sea Harrier tenía ventaja por su mayor maniobrabilidad a bajas cotas, mayor performance de su armamento misilístico, el AIM 9L (Sidewinder) y mayor tiempo de permamencia en la zona de objetivos.

2) El combate a bajas cotas aumentaba considerablemente el consumo de combustible del M◆III/ M◆5, quienes al no tener capacidad para el REV/ hubiesen quedado sin la posibilidad de regresar el continente (caso Cap. GARCIA CUERVA). Algo semejante ocurría con el M◆5, si bien su mayor cantidad de combustible en los tanques le permitía descender y combatir durante escasos minutos. Otra; escasez (en FAA) de tanques exteriores lanzables.

427. Los SH estaban a no más de 17.000 ft), maniobraron ambas secciones en sus respectivas alturas y luego de algunos minutos rompieron cada una hacia su Base.

Salidas prematuras

428. El ataque SH sobre BAM MLV y Cóndor y las primeras detecciones electrónicas y visuales de buques y helicópteros, en distintos lugares del archipiélago (especialmente en las áreas Goose Green y Pto. Argentino) produjeron la emisión (Componente

Aéreo MLV/FAS) de informes apresurados y sin mayor confirmación. Esto, sumado al grado máximo de alerta y tensión del comando y unidades de la FAS, provocó el lanzamiento prematuro de algunas Ellas de ataque y seccs de interceptores, desde el continente, sin objetivos (OM) bien claros. Así salieron:

1) OF 1092, 4A♦4B♦TOPO ♦ GAL 08:30 ♦ GAL♦REV♦MLV♦Cñ y 3 BRP♦ AON (tripulantes Cap. PALAVER C♦244 ♦ Ten. GALVEZ C♦206 ♦ 1er.Ten. GUADAGNINI C♦221 ♦ Alf. GOMEZ C♦ 225). Esta Ella de cazabombarderos fué confundida por el CIC MLV con inter♦ ceptores propios y fue enviada a interceptar a una PAC Británica, indicándole rumbo y distancia al objetivo; cuan♦ do les dieron el parámetro altura descubrieron el error, debiendo regresar a su base, perseguidos por los Harrier, de los que fueron salvados por la oportuna intervención de los Mirage del Cap. GARCIA CUERVA y el 1er.Ten. PERONA, arribando a GAL a las 12:00 hs.

2) OF 1098 ♦ 2 M♦III ♦ FOCO ♦ DEP:10:12 ♦ GAL♦MAGIC ♦ Cobertu♦ ra ♦ MLV ♦ Tripulación 1er.Ten. YEBRA ♦ 1er.Ten. PUIG (In♦ forme misión falta).

3) OF 1095 ♦ 4 A4C ♦ OSO ♦ BRP DEP:10:52 ♦ SJU♦REV♦MLV♦ AON ♦ no encuentra ON ♦ (Tripulantes Cap. CASTELLANO ♦ Ten. PAREDI ♦ Cap. CAFFARATTI ♦ Ten. LUCERO) Arr. SJU 13:40.

4) OF 1099 ♦ LIMON. 2 M♦5 ♦ Shaffrir ♦ Gra 10:26 ♦ GRA♦MLV♦ GRA♦ cobertura MLV ♦ Tripulación: My. MARTINEZ ♦ 1er.Ten. LUNA ♦ Arr. GRA 12:00 hs.(Falta informe misión)

5) OF ♦ "PACO" ♦ 2 M♦5 ♦ Shaffrir ♦ Gal ♦ cobertura aérea en Malvinas ♦ Tripulación: Cap GARCIA CUERVA y 1er Ten PERONA. Resultado de la misión: con su oportuna intervención se interponen entre una PAC de aviones Harrier y la Escuadri♦ lla "TOPO", haciendo regresar a los primeros y salvando la vida de los pilotos de A♦4B, aterizando en Río Gallegos a las 12:00 horas en su primera salida de ese día.

429. Debido a los sucesos en el archipiélago llegaba un gran cúmulo de información al Cdo. de la FAS, destacándose a esta hora los siguientes:

1) 09:40 MLV informó que el Cdte Británico de la Task Force había pedido la rendición al Cte. T.O.M. (Enérgicamente rechazado).

2) Hubo imnumerables avistajes de helicópteros que se acerca♦ ban a la Isla Soledad (lo que fue confirmado por el radar).

3) Las PACs británicas sobrevolaron las Islas Malvinas fuera del alcance de la A Aé. propia.

4) Se comenzó a perfilar el dispositivo naval enemigo con sus buques dentro del radio de acción argentino, esto ocurrió al mediodía.

430. A partir de entonces la FAS comenzó a mostrar sus garras para asombro y respeto del enemigo naval que, había subestimado sus capacidades reales por dos razones principales:

1) Porque era una Fuerza Aérea a quien se le había negado oficialmente su capacitación para la guerra aeromarítima.

2) Porque pertenecia a la Argentina, considerando un país subdesarrollado.

431. Aparte de las acciones de nuestros aviones tácticos basados en el archipiélago y que habían soportado el ataque a sus aeródromos en Goose Green (BAM Cóndor), desde el continente comenzaron a partir oleadas de aviones (interceptores y cazabombarderos) en la siguiente sucesión.

1) 2 M5 (OF 1100 CICLON) Shaffrir GRA 12:18 MLV GRA cobertura (trip. Cap. MIR GONZALEZ Ten. BERNHARDT) Informe misión incluir. (Hora Arr.).

2) 2 A4C (OF 1103 PAMPA) Shaffrir SJU 13:35 REV MLV SJU cobertura (trip. 1er.Ten. VAZQUEZ Ten. ZATARA) (Informe misión incluir). (Hora Arr.).

3) OF 1101 FIERRO 1 M5 Cobertura Dep. SJU 13:01, Arr. SJU 14:57 Originalmente esta OF fué ordenada para una sección, constituida por el Cap DIAZ y el Ten AGUIRRE FAGET, pero falló la puesta en marcha del numeral pese a que hizo varios intentos. Luego pudo poner en marcha pero con mucho fuego en la zona del tubo de chorro. Mientras se solucionaba esta novedad, el Cap DIAZ recibió directamente del Comando de la FAS la órden de cumplir esta misión de cobertura solo, siendo así el primer piloto que despega, por órden, sólo para cumplir una misión de combate, con una aeronave de características propias de "Caza Bombardero", que no contaba con radar de adquisición.

Relato Capitán DIAZ:

"El Orden de Batalla de la FAA presentaba, en las primeras horas del 01 de mayo, una leve diferencia de lo previsto inicialmente. La variación: Uno de los Escuadrones Aeromóviles M5 Dagger todavía se encontraba en Tandil, no había podido retornar a la BAM San Julian por meteorología. Había salido de allí la oscura noche del 29 de abril ante la suposición del Cdo. FAS, que el enemigo incursionaria con un grupo de comandos contra nuestras bases continentales, con la finalidad de destruir los aviones en tierra".

"El regreso del Escuadrón a su asiento de operaciones (San Julian), en la memorable mañana del 01 de mayo, se efectuó en condiciones

meteorológicas marginales en toda la ruta y principalmente en el AD. de destino".

"Llegamos, estando el Aeródromo bajo una capa de nubes compactas y muy bajas con lluvia moderada, aún asi el Escuadrón aterrizó sin problemas".

"Por supuesto estaban esperándonos las primeras Ordenes Fragmentarias, tendientes a rechazar el ataque inglés a Puerto Argentino".

"Como oficial de operaciones, responsable de la confección del Plan de Vuelo, cumplí la primera misión, la OF Nro. 1001 con el indicativo "FIERRO", se ordenaba una sección con 2 misiles SHAFRIR y 250 proyectiles de 30mm por avión. Mi numeral seria el Ten. Aguirre FAGET".

"Nos preparamos para esta tarea en escaso tiempo y fuimos a los aviones, todavia sin asumir cabalmente lo que estaba ocurriendo, era dificil entender que estábamos por cumplir nuestra primera misión de combate real. Puse en marcha mi avión y cuando debia hacerlo el Ten. AGUIRRE, tuvo fallas en su avión imposible de solucionar en poco tiempo".

"Mo sentia tranquilo, para evaluar que las posibilidades de éxito se habian reducido, rodé hasta la cabecera de pista y en la misma pregunté a "Operaciones" si podia ir solo para cumplir la misión, me respondienron con firmeza que si".

"Eso ayudó, pero no dejaba de pensar que ante cualquier falla del avión o entrada en combate; me encontraria imposibilidado de contar con el necesario apoyo del numeral. Despegué a las 13:10 hs. aproximadamente".

"En el vuelo hacia las islas traté de ir repasando cada uno de los procedimientos del combate aéreo. También estuve atento a cada indicación y alteración del sonido del motor, porque el volar solo y sobre el agua hace que la concentración se duplique".

"El estado meteorológico se presentaba con nubes bajas y medias, dificultando a veces, visualizar la encrespada superficie marítima".

"Próximo a las islas tomé contacto con el Centro de Información y Control

(CIC) de Puerto Argentino, quién me dirigió hacia un incursor a 60 millas náuticas al este de las islas".

"Armé el panel de misiles y cañones, giré al rumbo de intercepción ordenado (090 grados) y seguí automáticamente las indicaciones del CIC. Me informó que el incursor se encontraba a unos 6.000 pies más abajo, el controlador del radar seguía indicando el rumbo de intercepción y la distancia, nos acercábamos de frente. Cuando nos separaba una distancia de 12 millas, el incursor descendió bruscamente y lo suficiente para que nuestro radar lo perdiera totalmente.
Esto me animó a pensar que el oponente no quería presentar combate aéreo".

"El operador me hizo colocar rumbo al oeste para regresar sobre las islas de las cuales me estaba alejando unas millas al este. Había una capa de nubes que dificualtaba la visualización de navíos enemigos. En un momento determinado el controlador reportó que estaba sobrevolando un eco naval que podría ser una fragata misilística, sugiriéndome que extremara la vigilancia ante la posibilidad de ser atacado por misiles superficie-aire, ello no ocurrió".

"Cuando me encontraba nuevamente sobre las islas, las cuales pude distinguir a través de un orificio en las nubes, (ví el Canal San Carlos y la zona de Darwin) el operador me informó de un ataque aéreo qaue estaban realizando aviones SH sobre las instalaciones de Puerto Argentino".

"Le pregunté si me dirigía hacia allí, respondiendo negativamente porque los incursores se encoantraban dentro del sector de nuestra defensa antiaérea".

"Seguidamente me alertó sobre la presencia de un eco que se dirigía hacia mí desde el sureste a gran velocidad y tomando altura. El mismo fue detectado cuando se encontraba a 18 millas, giré hacia el sur para adoptar un rumbo de colisión y mantuve una altitud de 26.000 pies, acelerando para 450 KTS, me dedique a observar los instrumentos por última vez antes del cruce y con aprehensión descubrí que no me quedaban más de 5 minutos de combustible para llegar al mínimo nivel requerido para el largo regreso.
Cuando me separaba con el incursor o los incursores unas 8 millas y estando unos 3.000 pies más arriba que él, éste decidió abandonar la entrada en combate, probablemente porque no tenía una posición ventajosa, lo cierto es que descendió rápidamente

hasta que nuestro radar perdió su eco. Me esforcé en tratar de visualizarlo, sin perder mi ventajosa altura, pero no lo logré, en ésto escuché la voz del controlador que me preguntaba cuanto tiempo más podría permanecer sobre las islas, contestándole que había llegado el momento de regresar por falta de combustible".

"Me deseó buena suerte y me dió el rumbo a "casa", ascendí hasta el nivel óptimo para el regreso y concebí durante el largo retorno esta equivocada idea: "los ingleses reulan el combate aéreo", algunos días más adelante sufriría la propia experiencia de ser derribado junto a toda mi Ella. por 2 aviones SH cuando estaba por atacar la cabeza de playa a Puerto San Carlos".

432. Estas misiones interceptoras (y las que se intercalarán más adelante) tenían por objeto atraer las PAC Británicas para poder infiltrar nuestras misiones de ataque a objetivos navales.

Las misiones de ataque

1) 3 M5 (OF 1105 TORNO) BRP|Cñ 15:15 SJU MLV SJU AON (trip. Cap. DIMEGLIO Ten. AGUIRRE ler.Ten. ROMAN). Atacaron 1 D42 y 2 F21 (ver anexo relato misión y comentarios) Cap. DIMEGLIO confeccionar. Esta salida fue la de mayor rédito de toda esta batalla pues atacó y averió seriamente un D42 clase Sheffield. Este hecho contundente (primer caso del ataque por parte de aviones base en tierra a un navió de ultramoderna tecnología), no ha sido reconocido por UK pero la FAA no tiene dudas y posee pruebas del suceso y sus consecuencias (ver Bibliografía MORO GUERRA INAUDITA) que se aprecia que cambió el curso de la guerra. El informe de esta misión dice:" Observan 3 buques que cambian constantemente de rumbo, formando un triángulo, se disparó dos bombas sobre el de la derecha y cañones sobre el del centro y la izquierda, lográndose comprobar impactos unicamente sobre el barco del centro. Se apreció intención de encerrarse en un círculo con grandes cambios de rumbo, distancias entre 1000 y 3000 mts. Unicamente se recibió intenso fuego (de A Aé) lo que un numeral logró evitar disminuyendo el nivel de vuelo. (Debe ampliarse con más detalles este informe por parte de sus tres protagonistas). arr sju ?
De acuerdo a las publicaciones Inglesas, los buques que atacaron Puerto Argentino eran el Destructor "Glamorgan" y las Fragatas "Arrow" y "Alacrity", reconociendo los siguientes daños.

- GLAMORGAN (Destructor Clase County): Daños menores a causa de la batalla.

- ALACRITY (Fragata tipo 21 Clase Amazón) Rumbo abierto por una bomba que estalló muy cerca, el que pudo

ser raparado.

ARROW (Fragata tipo 21 Clase Amazón): 8 impactos de cañón de 30 milímetros, y un hombre herido.

De acuerdo a lo visto por muchos Argentinos desde la costa, la verdad fué otra, ya que del buque de mayor tamaño salía mucho humo, y durante la noche se vió una gran explosión hacia el rumbo en que se había alejado y por la mañana se encontraron botes de goma en la playa. Pero la diferencia más notable fué que todos coincidían en que el buque más grande era un destructor CL 42 del tipo "SHEFIELD", con sus domos (Cubiertas protectoras del radar) Característicos.

2) 2 A4c (OF 1106 PAMPA) Shaffrir SJU 15:23 ISLA BORBON SJU Cobertura (Trip. Cap. ALMOÑO Alf. CODRINGTON). El guía con fallas VHF y trasvase drop izquierdo fué informado presencia y persecución PAC, abortó y regresó. Arr SJU 16:00 hs.

3) 2 M5 (OF 1107 FORTIN) Shaffrir SJU 15:45 MLV SJU Cobertura (Trip. Cap. DONADILLE ler.Ten. SENN) La tarea consistió en efectuar una cobertura del escape de l;a Escuadrilla "TORNO", luego que ésta atacase a los buques británicos que amenazaban a la BAM "Malvinas". El despegue se ejecutó normalmente, sobre el mar y con rumbo hacia las Islas, el Jefe de Sección (Cap DONADILLE) ordenó efectuar el control de los cañones mediante una breve ráfaga, no funcionando los del guía.. Evaluada la situación se decidió continuar con el vuelo, efectuándose la navegación normalmente y arribando a la zona asignada por el control Radar Malvinas (haciendo espera sobre la Gran Malvina a nivel 300). Mientras esperaban escucharon en la frecuencia las comunicacioones de la Sección "DARDO" (Cap GARCIA CUERVA y ler Ten PERONA); luego de unos quince (15) minutos escucharon en frecuencia a los "TORNO" regresando en forma individual, el numeral Torno dos comenzó a tener problemas de recepción, por lo que no pudo saber que dos PACs inglesas se dirigían a interceptarlos. Mientras sus compañeros buscaban el rasante, él continuó alejándose con nivel 250. El operador argentino mandó a esta sección "FORTIN" a interponerse entre los "Dagger" y los Harriers; por lo que los Fortín eyectaron los tanques suplementarios de 1.300 litros y aceleraron a 1.4 de mach. Así se formó una columna en donde el primero era el "TORNO" dos, tres millas detrás venía una sección de Harriers y a dos millas los "FORTIN". El ultimo rumbo de interceptación que recordó el Cap DONADILLE fué 320 grados, lo que los ubicaba con el sol totalmente de frente, razón por la cual sus misiles "Shafrir" quedaron enganchados en él, lo que se agregó a la preocupación del "FORTIN 1" por no tener los cañones en servicio. Sin embargo todos estos inconvenientes no lo sabían los británicos, quienes abandonaron la persecución, advertidos seguramente de la presencia de interceptores argentinos a través del radar que guiaba su interceptación. Una acción

de guerra aérea para la historia !.

4) 2 M♦III (OF 1108 ♦ BUITRE) MAGIC ♦ GAL 15:53 ♦ MLV♦GAL ♦ Cobertura (Trip. Cap. GAMBANDE ♦ ler.Ten. YEBRA) (Incluir info. Mis.).

5) 2 M♦III (OF 1109 ♦ DARDO) MAGIC ♦ GAL 15:42 MLV ♦ Cobertura (Trip. Cap. GARCIA CUERVA ♦ ler.Ten. PERONA.)

♦ Esta tripulación cumplía la segunda salida de ese día y fué la que por primera vez logró combatir A♦A con una PAC británica. Ambos aviones eyectaron tan♦ques y se trabaron en combate sobre la isla de Borbón. El Cap. GARCIA CUERVA, vió el misil arrojado sobre su numeral (PERONA) y le gritó, "le lanzaron un misil, cierre, cierre", pero el misil alcanzó al Nro 2 y éste se eyectó, posteriormente fué recupera♦do. El Cap. GARCIA CUERVA, sin combustible para regresar al continente tenía dos alternativas: o eyectarse sobre el archipiélago y perder al avión o intentar el aterrizaje en la pista de BAM Malvinas y salvar su máquina;ésto último suponía una excelente coordinación con el comando de la defensa aérea de Malvinas (CIC AAé).
Pero esta coordinación lamentablemente todavía no ocurría puesto que, en tierra, aún no se había alcanzado ese nivel de afiatamiento de la defensa y para peor, subsistía el grado de desorganización producido por los ataques aéreos y fuego naval ene♦migo sobre la zona. Garcia Cuerva decidió aterrizar (y lo comunicó por VHF) pero el CIC no logró preve♦nir a las distintas unidades de fuego antiaéreo pro♦pias y cuando, ya en final, el M♦III se dirigía al aterrizaje en Malvinas, fué derribado por Artillería Antiaérea propia, falleciendo su tripulante. Cuando Garcia Cuerva eyectó sus cargas externas para ate♦rrizar, confundió a la defensa y ésta habrió el fuego. El piloto inglés que derribó al ler Ten. PERONA fué el F1tLt ♦RAF♦ Paul BARTON y el que combatió contra el Cap. GARCIA CUERVA, era el Lt ♦ RN♦ Steve THOMAS.
Respecto al accionar del Cap. GARCIA CUERVA, durante los 15'transcurridos entre el combate A♦A relatado y su solicitud de aterrizaje en BAM Malvinas, existen versiones serias (Pierre CLOSTERMANN) que afirman lo siguiente: GARCIA CUERVA avistó al PAL "HERMES" en el momento que un avión Sea Harrier estaba proximo al aterrizaje, se lanzó sobre el mismo y lo ametra♦lló, haciendo que luego de rebotar dos veces sobre la pista del portaaviones, rompiendo el elevador, cayera al mar; luego ametralló el puente causando averías menores.("Le grand Cirque des Malouines"♦ Document Paris Match).

6) MV (OF 1113♦RUBIO) 2 M♦5, Armamento: cañón de 30 mm y dos

(2) misiles "SHAFFRIR". GRA 15:54 ▮ MLV Buques Ba Anuncia▮ ciación (Trip. ler.Ten. ARDILES), despegaba con el Cap. RODHE, como Jefe de Sección, este se quedó por fallas y Ardiles continuó solo hacia Malvinas. Al llegar al área ordenada, efectuó ataques a una fragata que se dirigía a atacar Darwin (de lo que fueron testigos oculares los Cap GRUNERT y VILA y el ler Ten FASANI, tripulantes de "Pucará" en la BAM Cóndor), desbaratando la misión de la misma y posteriormente estableció enlace con el CIC MLV y fué vectoreado para interceptar un eco (Harrier); pero el eco se transformó en dos aviones, una PAC británica integrada por el Fl Lt (RAF) Tony PENFOLD y Lt Cdr (RN) Martin HALE, siendo derribado por un misil Sidewinder AIM▮9L del prime▮ ro. Era el cuarto héroe caido ese día, bautismo de fuego de la FAA.

▮ Veamos el relato británico (Libro FAW▮RN):

"Aproximadamente a las 16:30 hs. Bestre PENFOLD (X2455) y Martin HALE fuelron lanza▮ dos desde el "Hermes" para interceptar dos ecos (nivel alto) rumbo E▮NE sobre Isla Soledad y sin dudas fueron detectados ▮(los Harriers)▮ por el radar de Puerto Argentino. Ambos pares (la verdad es que el argentino era uno solo) fueron vectoreados por sus respectivos radares para interceptarse mu▮ tuamente. Unos pocos minutos después los Sea Harri▮ ers se trabaron en combate con los Dagger (NR: era un Dagger) que incluía al C▮433 piloteado por el ler.Ten. José ARDILES (Primo del famoso futbolis▮ ta)".

"Hale y Penfold estaban a 20.000 piés con "los Daggers alrededor de 13.000 piés arri▮ ba y a 5 millas de distancia cuando un misil A▮A (seguramente un Shafrir) fue disparado de uno de los aviones Argentino (se cree que era el de Ardiles). El misil estaba dirigido al avión de Hale y éste lo evadió maniobrando y lanzando Chaff y picando hacia las nubes a un nivel de 5.000 piés. Afortunadamente, justo antes que entrara en la nube el misil se desvió, talvez porque perdió potencia o fue engañado por el chaff. Había errado su blanco, pero no por mucho. Y fue ciertamente una emocionante experiencia para Hale. Mientras tanto (alrededor de las 16:41) Penfold se le había colocado a la cola del avión enemigo y a una distancia de cerca de 3 millas disparó el AIM▮9L el cual impactó en el Dagger de Ardiles. El caza explotó matando a su piloto, no se vió que Ardiles se eyectara, pero posteriormente se encontraron partes de su avión ▮aunque no el piloto▮ en Isla Lively una posición no esperada, a 30 millas al Sudoeste de Puerto Argentino y bien distante de la zona del combate".

Con todo

433. alrededor de las 15 hs. la FAS habia clarificado su carta de situación respecto a la ubicación del enemigo (con unidades dentro de su radio de acción) y de sus ambiciosas intenciones (desembarco y fuego de ablande sobre nuestras fuerzas terrestres). Entonces lanzó todos sus aviones disponibles, incluyendo sus bombarderos livianos Canberra MK 62 desde el AD Trelew.

1) 3 MK62 (OF 1111 RUTA) MK17 TRE 16:05 MLV Buques Bahia Anunciación Fueron interceptados próximos a su objetivo naval (avistaron Invincible) por 2 SH. Escaparon y regresaron (Anexo) (uno a Deseado 17:30 con averias y dos restantes a TRE 18:57. Trip. Cap. NOGUEIRA (P) Cap. SANCHEZ (N); Cap. RODINO (P) ler.Ten. DUBROCA (N); ler.Ten. LOZANO (P) Ten. COOKE (N) (Ampliar este informe).

2) 3 MK62 (OF 1117 RIFLE) 4 x 1.000 lbs. TRE 16:05 Buques Bahia Anunciación. Tripulación: Nro. 1 Cap. BAIGORRI (P), My. RODEYRO (N); NRO. 2 ler.Ten. M. GONZALEZ (P), ler.Ten. E.J.R. de IBAÑEZ (P); Nro. 3 Cap. GARCIA PUEBLA (N), Ten. SEGAT (N).

   Esta escuadrilla que seguia inmediatamente a la anterior tambien fue interceptada por los S. Harriers (CC BROADWATER y TN CURTISS) que impactaron (este último) con un AIM9L (sidewnider) en el nro. 2 (Ten. DE IBAÑEZ ler.Ten. GONZALEZ) El Canberra se estrelló en el océano. Sus gloriosos tripulantes se eyectaron pero nunca fueron rescatados. Los dos aviones restantes escaparon (dada su imposibilidad técnica de combatir en el aire) y regresaron. Aterrizando en GAL hora (?).

3) 4 A4B (OF 1110 TRUENO) 3 BRP 16:00 GAL REV MLV GAL AON (Trip. Cap. CARBALLO C215, Ten. RINKE C212, ler.Ten. CACHON C225 y Alf. CARMONA C240).

   Esta escuadrilla después de reabastecerse en vuelo, siguió rasante a MLV, en donde atacó un buque al sur de bahia Enrriqueta, entre Pto, Argentino y la Isla de Bouganville, con bombas y cañones, sin reparar que se trataba del ELMA "FORMOSA".Aterrizaje en GAL 19:30 hs. (Afortunadamente esta bomba no explotó)

4) 2 A4B (OF 1112 FOCO) 3 BRP 16:29 GAL REV MLV GAL AON (Trip. Cap. VARELA Ten. ROCA), regresaron al ser interceptados por una PAC Británica, pues no iban con armamento apto para el combate Aire Aire.

5) 4 A4C (OF 1114 LANA) 2 BRP 16:32 SJU REV MLV Buques Bahia Anunciación (Trip. Cap. GARCIA Ten. CASCO Alf. ISAAC) Idem a la anterior (OF 1112). Aterrizaron en SJU.(hs. ?)

Otros medios aéreos empleados por la FAS

Los reabastecedores

434. Se utilizaron dos KC#130: (TC#69 y TC#70)

1) O.F. S/N # PERRO # KC#130 # Dep. Gal. 08:43 # Arr. Gal. 12:29 (Agregar tripulación, PCRV # y que ELLAS. reabaste# ció.)

2) O.F. 1092 # LOCO # KC#130 # Dep. Gal. 15:35 # Arr. Gal. 18:58 (Agregar misma información que al anterior)

Escuadrón Fénix

435. La idea de la creación de este Escuadrón nació en Abril, mientras la FAS se preparaba para entrar en combate. Las misiones que cumpliría el Escuadrón eran las de: "guiado de Escuadrillas", "retrasmisores", "diversión", "desgaste", explora# ción y reconocimiento" y "fotografía aérea", lo que obligó a los ingleses a vivir en un estado de permanente tensión.

436. El 1#5#82 por la Orden Fragmentaria 1096 entró en acción y recibió su bautismo de fuego el Escuadrón Fénix: a las 11:03 despegó de CRV el MU2 "Indicativo Verso" con la misión de retransmisor, en un OM de 100 NM de la costa entre CRV y MLV (Trip. A1F. MAYOR # Alf. ORTEGA).Con la misma OF (1096): a las 11:15 DEP de CRV la primera escuadrilla de aviones civiles y militares, con el indicativo PUA, con la misión de diversión, posición OM 70 NM al NO del Estrecho San Carlos, aterrizando a las 13:55 hs. (PUA 2 # HS#125 # 750 B # Ten. POGGI A./Alf. MARIA# NI/S.P. ACOSTA M.; PUA 3 Alf. HAVERY/Alf. QUARLERI (Diversión al Grupo de Tarea 3).

437. 15:48 HS. 1#5#82 # Dep. el MU 2 indicativo BRAVO I con la misión de Búsqueda y Salvamento en CRV#Bha. NAZARENO#CRV (Trip. Alf. GONZALO GIL) Arr. S/N # 17:00.

438. 15:58 hs. 1#5#82 # Dep. de CRV el CARDO OF/SN Misión Diversión # 70 NM # Pto. Argentino Ruta # CRV#MLV#CRV. Avión LEAR JET # 35 (Trip. Cap. BUIRA / Cap. PANE) Arr. S/N en CRV a las 18:03 hs.

Nuestros Helicópteros en Malvinas

439. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

Un (1) Chinook CH#47, matrícula H#91, Trip. 1er.Ten. BROUWER, 1er.Ten. GIAIGISCHIA, S.Aux. RUIZ, C.P. FERNANDEZ, S.A. CANTON y C.1ro. VILLAREAL; despegó desde Pradera del Ganso para evacuar heridos a Puer# to Argentino, alcanzados por las bombas en racimo lanzadas por los Harriers. De los trece (13) heridos uno falleció durante el vuelo (Los helicópteros que

hasta ese día habían operado desde la pista, minutos antes del primer ataque inglés, se habían ubicado entre las casas del pueblito.

440. # Misión: Traslado de un cañon Oerlikon de 35 mm perte# neciente al GADA 601 de Mar del Plata. De acuerdo al relato del S.A. José Antonio ALVAREZ, perteneciente a la tripulación de un CH#47 "CHINOOK", quién esta vez cumplió funciones de tractorista: "A las 21:30 horas del día 1 de mayo de 1982, recibimos la órden del My POSE de trasladar un cañon desde el extremo sureste de la pista de Pradera del Ganso hasta las afueras del pequeño poblado que había en las proximidades. Para hacerlo iban a emplear un tractor de los Kelpers de doble rueda trasera, el que no podía ser puesto en marcha por personal del Ejército, que luego de algunos intentos lo logró, con la ayuda del Cap Manuel FERNAN# DEZ, de la FAA, Quien luego hizo las veces de guía, ante la imposibilidad de encender las luces, parado en la parte trasera del vehículo.. Cruzamos la pista de aterrizaje en toda su exten# sión, tratando de evitar los restos de aviones, bombas cohetes y demás elementos diseminados a sus costados, como consecuencia de los ataques ingleses efectuados esa mañana. Luego de embestir involuntariamente un alambrado, un centenar de metros más adelan# te se localizó al cañon y su personal, procediendo a trasladarlo hacia la pista, sorteando nuevamente los obstáculos anteriores. Al comentárselo a algunos hombres pertenecientes al grupo de demoliciones de Infantería de Marina, dos días despues, me pal# mearon la espalda y comenzaron a reir estruendosamente; al pre# guntarles cual era el motivo del festejo, me contestaron que al día siguiente al que trasladamos el cañon, ellos habían desacti# vado en ese lugar cerca de ciento cincuenta (150) bombas "Belu# ga", que estaban sin explotar.

Balance Operativo de la FAS

441. Del Material de vuelo (párrafo 419); que la FAS tenía disponible para este día y de las tripulaciones disponibles se planificaron 60 (Sesenta) salidas de combate, de las cuales, solamente, en este día:

- 5 salidas regresan por problemas técnicos (9 %)
- 8 salidas son regresadas por orden superior (14,3 %)
- 10 salidas no llegan al OM por ser interceptadas (18,5 %) (3 derribadas)
- 35 salidas llegan al OM (58 %), al bautismo de fuego de la F.A.A.

442. Como hemos expresado el componente aéreo del Comando Conjunto Malvinas (Al mando del Brig. CASTELLANO) había sobre# llevado tambien un intenso día de operaciones, participando así del bautismo de fuego de la Fuerza Aérea Argentina.

ANALISIS DE LAS OPERACIONES

Respecto al accionar enemigo

443. Si observamos los objetivos operacionales que el alto mando británico se había fijado para esta batalla (párrafos 416) y analizamos los que realmente se alcanzaron, podemos afirmar que:

1) El Comando Aéreo Estratégico (RAF Whitehall) no logró la inutiización del AD BAM MALVINAS (ataque Vulcan - Black Buck) - aunque sí afectó el adificio del aeropuerto y destruyó un galpón de la aviación naval, además de afectar la pista con los impactos de dos bombas MK 17 que produjo un orificio de 15 m. de diámetro en el borde Sur.

2) El Cdo. Operacional de la Task Force (Commander Carrier Battle Group): CAlte. WOODWARD:

a) No pudo inutilizar nuestros aeródromos, aunque sí destruyó algunos aviones en tierra (1 IA 58 - 1 MB 33 - 1 Skyvan).

b) No pudo repeler todos los ataques de la aviación argentina; 58 % de nuestros ataques alcanzaron su OM, si bien logró derribar 3 aviones propios mediante el misil AIM 9L.

c) Por lo tanto (a + b) no logró la superioridad aérea local.

d) Fue disuadido de intentar un desembarco anfibio o helitransportado. Solamente logró infiltrar elementos del SAS y SBS en el archipiélago. Lo que le sería de invaluable utilidad para el planeamiento de las futuras operaciones de desembarco y posteriores movimientos terrestres.

Pérdidas sufridas por el enemigo:

444. En contrapartida, en este largo e intenso día, la Task Force sufrió las siguientes pérdidas:

1) 1 Buque clase Sheffield (D 42) (HMS Exeter ó HMS Sheffield) seriamente dañado (probablemente hundido en la noche).

2) 2 Fragatas clase AMAZON (tipo 21) HMS Arrow y HMS Glamorgan dañadas.

3) 1 Sea Harrier derribado (probablemente LtCdr G.W.J. BATT) y otro averiado.

Decisión emergente del enemigo

445. Las acciones que el Carrier Battle Group (CALte. Woodward) había desarrollado ese día contra nuestras posiciones en

Malvinas, habían demostrado a su conducción los siguientes hechos principales:

1) Que las Fuerzas del TOM (en el archipiélago) y la FAS (desde el Continente) estaban decididas a luchar enérgicamente, para defender el objetivo político militar argentino.

2) Que las defensas argentinas (especialmente en Pto. Argentino (BAM MALVINAS) eran poderosas, sobre todo la artillería antiaérea y la aviación táctica (IA 58 Pucará y MB 339), con bases en las Islas.

3) Que las unidades aéreas interceptoras/cazabombarderos de la FAS, habían penetrado desde el continente su sofisticado y confiable sistema antiaéreo defensivo, en un porcentaje muy alto, no previsto por su comando. Dice "El Economista" ("The Economist" Londres) (16/03/84) quien publica expresiones del Clte. WOODWARTH: "El Almirante WOODWARTH reconoció estar arrepentido de haber subestimado al enemigo, al rememorar acontecimientos de la guerra...", "Lo que pasó dijo es que desconocía el potencial de la FAA; mejor dicho, jamás pensé que sus pilotos hicieran lo que hicieron. No fué un error mio; cualquiera en mi lugar hubiera actuado como yo! ?Acaso alguien podía imaginar que nuestra flota iba a aparecer tán desprotegida?. Siempre tuvimos cobertura aérea para nuestros buques, pero nada se pudo hacer contra la persistencia de los pilotos argentinos. Fué algo realmente extraordinario, aparecían por todas partes y aprendimos a respetarlos...".

446. Y como actuó entonces el CAlte Británico ?... tomó las siguientes resoluciones:

1) Retirar su Grupo de Batalla y demás buques principales de la Flota auxiliar, hacia el Este, a una distancia tal que le asegurara estar fuera del alcance diurno de nuestros CB.

2) Aproximar en horas de la noche (cuando la FAS no podía atacar objetivos navales) buques de ataque para hostigar nuestras defensas con fuego naval. En realidad, hasta el día 12 de mayo aproximaba de día una flotilla para cañoneo naval. Pero la lección de ese día 12 (GLASGOW) lo decidió a solo acercar de noche a sus buques cañoneros

3) Permitir a los elementos SBS/SAS infiltrados, reunir vital información del dispositivo defensivo argentino para la planificación de futuras operaciones.

4) Requerir refuerzos de unidades navales, aeronavales (incluídas las unidades de la RAF) y terrestres a su Cdo. Superior (NORTHWOOD), cuya satisfacción era requisito prioritario para la ejecución de futuras operaciones de envergadura.

447. A su vez el Cte. de la Brigada III de Infanteria de Marina Real Brigadier Julián THOMPSON, como así también el Cte. de la Fuerza Anfibia (Commander Anphioious Task Group) Comodoro Michael CLAPP (Libro NO PICNIC) tomaron debida nota de los sucesos para sus planes.

Respecto al accionar de la F.A.A.

Sus bondades (Logros de la FAA en su Bautismo de Fuego)

448. Las unidades de la FAA, la artillería antiaérea en la BAM "Malvinas" y todos sus sistemas integrantes habían logrado:

1) Persuadir al enemigo a retirar la masa de la flota de las inmediaciones del archipiélago, fuera del alcance de las unidades aéreas de combate, de la Fuerza Aérea Argntina.

2) Obligarlo a prever refuerzos para futuras operaciones de ataque (navales y aeronavales), anfibias y de desembarco, y demorar hasta tanto lograran reunirlos, cualquier otro intento de invasión.Asimismo el ENO tomó conciencia de su irreparable deficiencia de detección para su alerta temprana.

3) Destruir un D42, averiar 2 fragatas y derribar 2 SH.

449. Es decir, en su bautismo de fuego, la F.A.A., pese a operar al límite de su radio de acción y con pésima meteorología en sus bases continentales, había negado al enemigo su objetivo de lograr la superioridad aérea local y había efectuado interdicción táctica aeromarítima real en nuestras Malvinas, sobre una poderosa flota naval poseedora de la elevada tecnología militar de la OTAN. Por otro lado había detectado agudamente las debilidades del enemigo, especialmente su deficiente alerta temprana, que aprovecharía en futuras batallas.

Sus deficiencias

450. Pero asimismo, la F.A.A., cobraba conciencia de sus deficiencias operativas (lo cual también es un factor positivo), (Se incluyen en documento aparte).

Sus pérdidas

4 Pilotos fallecidos (1 en tierra).

1 Navegador fallecido.

8 suboficiales fallecidos.

4 aviones derribados.

2 aviónes de combate destruidos en tierra (DWN).

Su gloria

451. Y asi fue cómo aquel Ø1#mayo#82, la F.A.A. hizo retroce#der a la flota mas poderosa que jámas haya existido #hasta ahora# en la historia militar de la humanidad.

CAPITULO II

LA VIGILIA ARMADA (02/20 mayo 82)

El Día 02 MAYO 82 (DOMINGO)

La decisión del CTOAS

452. La actitud de la flota enemiga al finalizar el día anterior (01 may 82) de evidente abandono del objetivo desembarco hacía suponer (al CTOAS de ARA) una mayor libertad de movimientos por parte de las unidades aeronavales británicas (no aferradas a un desembarco) y por lo tanto la posibilidad cierta (dentro de la estrategia naval) de usar esos medios para el ataque a nuestra flota de mar (dividida en tres Grupos de Tareas - Parte III, Párrafo 380) que se encontraba avanzando hacia la ZET. Esto hizo apreciar al CTOAS una situación táctica desventajosa para nuestra flota y por lo tanto le ordenó la suspensión del avance y retirada a posiciones defensivas mas cercanas al continente. Fue asi que, a partir de las 012300, los 3 Gpos. de Tareas por orden del Cte. de la Flota de Mar Argentina, invirtieron su rumbo y comenzaron a navegar hacia las nuevas posiciones ordenadas.

El Ataque al ARA Gen. Belgrano

453. En ésta tarea se encontraba la FT 79.3 integrada por el Crucero Gral. Belgrano y los Destructores Bouchard y Piedrabuena, (Pos: 55 grados 18 minutos S. 61 grados 47 minutos W.) (Anexo PIV II 1), cuando, a las 16:24 del día 02 may, fueron atacados, fuera de la ZET, por el submarino nuclear HMS Cónqueror que impactó dos torpedos MK 8 en el crucero argentino causándole bajas y averías de gran magnitud las cuales provocaron su hundimiento.

Apreciación de la F.A.A. respecto al ARA Gral. Belgrano

454. La FAA mantiene su convicción de que esta operación militar enemiga fuera de toda justificación honorable de las leyes y costumbres de la guerra obedeció a una decisión eminentemente política del más alto nivel del gobierno británico cuyas causas pueden encontrarse en los siguientes factores:

1) El interés político estratégico del gobierno británico de entorpecer las negociaciones de paz que en esos momentos llevaba con grandes posibilidades de éxito el Pte. del Perú Arq. Belaúnde Terry con el auspicio oficial (aunque tácticamente encubierto) del gobierno de los EEUU.

2) La necesidad de provocar un hecho militar psicológicamente auspicioso, ante la opinión pública internacional y especialmente británica, antes que las noticias del revés militar de las Fuerzas británicas en el Atlántico Sur el día 01 may, desencadenaran actitudes políticas (oficiales y privadas) en el Reino Unido, desfavorables a la conducción política, a cargo de la Primer Ministro. En realidad, la

acción psicológica del gobierno británico presentando al hundimiento del Belgrano sin relacionarlo con las acciones inmediatamente anteriores fue mantenida por mucho tiempo después. como un objetivo permanente tendiente a ocultar una verdad histórica que, analizada serenamente, demuestra la importancia decisoria que en todo el conflicto tuvo la batalla del primero de Mayo, donde afirmamos Gran Bretaña perdió un destructor D42 clase Sheffield; dos fragatas tipo F21 averiadas, dos Sea Harrier fueron derribados, dos intentos de desembarco rechazados, y casi ningún objetivo operacional fijado a la Task Force, fue alcanzado. En síntesis: el ataque a nuestro crucero era una consecuencia del revés operativo que sufrió la Task Force el 01may82. Este es el factor que a su juicio la FAA le asigna mayor porcentaje de peso para que se haya adoptado esta resolución hundir al Belgrano por parte del gobierno británico.

El ataque de nuestro submarino ARA San Luis

455. Este submarino ARA efectuó un ataque con torpedos SST4, en contacto con el ENO sin producir impacto, el día 01may, (Informe EMC del 02may.)

Las actividades aéreas

456. Durante la noche 1/2 de mayo el Cdo.de la FAS trabajó febrilmente para alistar las unidades para lo que preveía sería una nueva e intensa jornada; puesto que aún estimaba o al menos debía preverlo que el enemigo podía intentar los objetivos que no había alcanzado el día anterior. Asimismo se suponía que el enemigo podría haber desembarcado incluso en esa noche mayor cantidad de efectivos y estar consolidando una cabecera de playa.

457. Por ello al amanecer, las unidades de la FAS habían recibido las órdenes preparatorias para las siguientes operaciones predispuestas, que se pondrían en ejecución al confirmarse la información sobre los blancos del ENO (Anexo PIV II 2):

- BAM GAL. 4 Ellas (12 avs A4B) para AON/T en MLV con REV y 3 BRP/Cñ c/avión.
  4 Ellas (12 avs A4B) para Ataque cabecera de playa en MLV; REV y Cñ 3 BRP.
  4 Seccs (8 Avs A4C) para AON/T en MLV con REV y Cñ 3 BRP.

- BAM SJU. 2 Ellas (5 Avs M5) para AON/T en MLV con Cñ 2 BRP. (El escuadrón Dagger M5 recibió dos (2) órdenes fragmentarias con OM asignado, números 1129 y 1130, las que fueron aprestadas; para ser finalmente anuladas. La Escuadrilla estaba constituida por el My SAPOLSKI, el 1er Ten SENN, el Cap DIAZ y el 1er Ten CALLEJO.

- BAM GRA. 3 Ellas (7 avs M5) para AON/T en MLV con

Cñ 2 BRP.

- BAM TRE. 2 Seccs (4 avs MK462) para AON/T en MLV con cñ 4 BRP.

- BAM SCZ. 2 Seccs (6 avs IA458) para AON/T en MLV con Cñ Nap.

458. Pero el enemigo no se acercó al archipiélago interesado ahora en los movimientos de n/flota de mar , y favorecido además por la situación meteorológica (en todo el TOAS y nuestro continente) que dificultaría todo movimiento aéreo de nuestra parte en ese día.

El Escuadrón Fenix

459. Sin embargo, el Escuadrón Fenix cumplió dos salidas desde la Base Aérea Militar San Julián y Comodoro Rivadavia.
O.F. S/N 2 Lear jet 35 SANTO Diversión y Exploración y Reconocimiento.
Tripulación: 1: My GONZALEZ/ Cap CEAGLIO.
2: Cap ARQUES/ Ten CABALLERO.

Esta sección despegó de San Julián a las 18:40 hs. y se dirigió (FL 300) a un punto ubicado 70 millas náuticas antes de Puerto Argentino, luego regresó rasante a San Julián y desde allí a zona R y Río Grande, para despues dirigirse finalmente a Comodoro Rivadavia, en donde aterrizó a las 20:00 Hs.

El parte meteorológico

460. Hasta las 09:00 Hs. las condiciones del tiempo fueron similares a las del día precedente (centro de alta presión próximo a las Islas) (1026 mb) con nubosidad de stratus y SC quebrados, de acuerdo a la foto del satélite. A partir de esa hora comenzó a aumentar la nubosidad media y alta por la entrada de otro sistema que se encontraba entre el continente y las Islas, aunque manteniéndose la circulación anticiclónica con vientos leves del sector norte.
Hacia el fin del día se observaba nubosidad en varias capas.

Despliegue de A4B

461. Este día, el Comando de Operaciones de la FAA ordenó el despliegue de RYD al TOS (BAM Río Gallegos), de un Escuadrón de A4B que se ejecutó:

1) 1a Ella LV ERA Dep. RYD 17:42 Tripulación: Vcom. DUBOURG Vcom. MARIEL.

2) 2a Ella LV CMU Dep. RYD 17:55 Tripulación Cap. VARELA Alf. MORONI 1er.Ten. MAYOR Ten. ROCA.

3) 3a Ella LV AFZ Dep. RYD 18:05 Tripulación Cap. ZELAYA Ten. ARRARAS.

Las actividades del CATOM

462. En Malvinas, los hombres del Componente Aéreo, distribuidos en Puerto Argentino, BAM MLV, BAM Cóndor, Sistema VYCA, restañaban las heridas, analizando y poniendo en práctica las lecciones del día anterior. Así en (Anexo PIV/III/3):

1) BAM MLV:

a) 16:07/16:17 el AD estaba bajo alarma roja, por aproximación de aviones detectada por el Radar Malvinas. El ataque no se produjo.

b) 14:43 se detectó aproximación (parte N de la Isla Soledad, Pen. San Luis) de helicópteros británicos que luego se retiraron, aparentemente sin aterrizar.

c) 21:00/00:30 (3 May) el AD sufrió bombardeo naval.

d) Se comprobó la destrucción de un ECA, en Sapper Hill por fuego naval. Operaciones S/N. (OCAA: Cap. EDUARDO GONZALEZ dice: "Ese mismo día (01/may) por la noche sufrí, a causa del bombardeo naval, la pérdida total del equipo (ECA) (el camión ardió durante cuatro horas). A partir de allí pasé a hacer relevos en el terreno con el Cap. LOPEZ (Unos días cada uno con el Reg. 7 de La Plata) hasta el 30/may, que nos replegaron al continente para reforzar las tripulaciones de combate".

2) BAM Cóndor:

a) Regresó a esta Base, desde Ba. Elefante (BAM Calderón) el 1er.Ten. FURIOS, en un IA/58 "Pucará" para recabar órdenes.

b) Se modificó la posición del PC y de la defensa antiaérea (A Ae y radar).

c) Por orden del Cte. CATOM se enterró a los muertos gloriosos de BAM Cóndor, en el Hipódromo de DWN.

d) Se comenzó a reparar el A/502 (a cargo del My. TOMBA) la cabina se emparchó con plexiglass de otra cabina y con tornillos, se arreglaron las perforaciones de chapas con parches y remaches.

Nuestros Helicópteros

463. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

1) Un (1) Bell 212 / Matr. H/83 / Trip. Ten. PINTO, Ten. LUDUEÑA, C.P. LOPEZ y C.1ro. MONTALDO / Decola de la B.A.M. Cóndor a las 11:00 hs, con destino a Puerto Argentino trasladando personal material, realiza apoyo a la R.O.A.

MLV y regresa a la B.A.M. Cóndor a las 14:00 hs.

2) Un (1) Bell 212 # Matr. H#85 # Trip. Ten. LONGAR, Ten. VERGARA, C.1ro. PALACIOS, C.1ro. QUIÑONES y C.1ro. VEGA # Decola de la B.A.M. Cóndor a las 08:15, con la tarea de efectuar Exploración y Reconocimiento, remontando hacia el mar al canal que entra hasta Darwin para determinar si en el mismo se encontraban naves enemigas, arribo a la B.A.M. Cóndor a las 09:15 hs. sin novedad.

3) Un (1) Bell 212 # Matr. H#85 # Trip. Ten. SANCHEZ, Ten. LONGAR, C.1ro. PALACIOS, C.1ro. QUIÑONES y C.1ro. VEGA # Decola de la B.A.M. Cóndor a las 10:30 hs. con la tarea de realizar Exploración y Reconocimiento en los alrrededores de la B.A.M. Cóndor, Arribando a la misma a las 11:30 hs.

4) Un (1) Chinook CH#47 # Matr. H#91 # Trip. 1er.Ten. GRITOL, 1er.Ten. FERNANDEZ, S.A. WHITE, S.Aux. RUIZ, C.P. HERRERA y C.1ro. LAVORATO # Decolan de la B.A.M. Cóndor a las 14:30 hs. con destino a la B.A.M. Calderón, transportando equipos y personal (5 PAX y combustible # 5.000 kgs.) para permitir la operación del Escuadrón Pucará en ese AA.DD. Arribando a la B.A.M. Cóndor a las 17:40 hs.

5) Un (1) Chinook CH#47 # Matr. H#93 # Trip. 1er.Ten. FERNAN# DEZ, 1er.Ten. GRIFOL, S.A. PRATS, S.Aux. ALVAREZ, C.P. PISTONI y C.1ro. VERA # Decola de la B.A.M. Cóndor a las 10:00 hs., realizando Exploración y Reconocimiento en las proximidades, regresando a las 10:20 hs.

6) Un (1) Chinook CH#47 # Matr. H#93 # Trip. My. POSE, 1er.# Ten. BELTRAME, S.A. PRATS, S.Aux. ALVAREZ, C.P. PISTONI y C.1ro. VERA # Decola de la B.A.M. Cóndor a las 16:50 hs. hacia Puerto Argentino, para continuar el puente aéreo entre ambos lugares, transportando 5.000 kgs de carga para Pucará y Cóndor, más Tropas del RI#12. Arribando a B.A.M. Cóndor a las 17:50 hs.

El día 03 MAY 82 (LUNES)

El ataque al Sobral

464. Este buque de n/ARA había sido destacado, el 02 may hora 07:15 desde el continente, para que explorara la zona marítima (49 grados 30 minutos S/59 grados 35 minutos W) a fin de localizar los posibles sobrevivientes del B 110 (MK 62) derribado el día 1 may (1er.Ten. GONZALEZ y Ten. De IBAÑEZ). Se encontraba en ésta tarea, navegando en posición 49 grados 50 minutos S/58 grados 37 minutos W, (Anexo PIV II 1) a las 00:26 del 03 may, cuando fue atacado por helicópteros británicos del Coventry y Glasgow (Sea King/Sea Lynx) que impactaron sus misiles Sea Skuas (BAeD Sea Skua ASHM) al tiempo que el Sobral se defendía con sus cañones y ametralladoras de abordo, quedando severamente averiado su Capitán y 7 tripulantes fallecidos, así dañado, quedó navegando dificultosamente y sin comunicaciones con rumbo al Continente hasta que un helicóptero de la FAA, al mando del 1er.Ten. Miguel LUCERO lo encontró, a la altura de Puerto Deseado, posibilitando el rescate de muertos y heridos y su traslado a puerto. Los tripulantes del Canberra nunca fueron hallados.
Veamos el relato británico (Libro FAW/RN): "Alrededor de las 04:00 Z (del 03 may), cerca de 70 millas al N de Malvinas, una tripulación del Escdrn 826, en el Sea King HAS.5 ZA 129 estaba tratando de identificar un buque pequeño, cuando éste les abrió fuego. Era obviamente argentino. El Sea King se retiró a una distancia segura y pidió ayuda. Dos helicópteros Sea Linx (del Coventry y Glasgow) con un par de misiles Sea Skua c/u fueron despachados al lugar. El helicóptero de Glasgow sufrió falla de UHF y se mantuvo en espera, mientras que el Linx del Coventry fue guiado por el Sea King. Habiendo enganchado al blanco, se acercó a 8 millas y disparó sus dos misiles en rápida sucesión. Ambos misiles impactaron en el buque y detonaron. Se vieron las explosiones y la nave pareció desaparecer sin dejar rastros. Aparentemente se hundió".

Nuestros Helicópteros

465. Cumplieron ese día las siguientes misiones:

- Un (1) CH 47 Chinook matrícula H 93 Trip. My. POSE, 1er.Ten. BELTRAME, S.A. PRATS, S.Aux. CAPRA y C.1ro. VERA luego de una búsqueda de 30 minutos, localizó el avión del 1er ten ARDILES, en las coordenadas S 52 grados 04 minutos 9 segundos y oeste 58 grados, 26 minutos 1 segundo. Se revisaron los restos empleando picos y palas, pero no se encontraron evidencias del piloto, asiento o cabina.

- Un (1) CH 47 Chinook matrícula H 91 Trip. 1er.Ten. FERNANDEZ, 1er.Ten. GRIFOL, C.P. FERNANDEZ, C.P. HERRERA, C.1ro. LAVORATO y C.1ro. VILLAREAL Se continúa con el puente MLV Darwin, transportando tropas RI 12 y 5.200 kgs de carga. (Desp. 15:55 hs. Arr. 17:35 hs)

Un (1) Bell 212 # Matrícula H#83 # Trip. Ten. PINTO, Ten. SANCHEZ, C.P. LOPEZ, C.1ro. MONTALDO y C.1ro. LOPEZ # Se realiza Exploración y Reconocimiento sobre Darwin. (Desp. 16:00 hs. # Arr. 17:00 hs.).

La situación meteorológica

466. El día comenzó con el retiro del centro anticiclónico y el pasaje de un frente caliente aprox. 06:00 Z, con cielo cubier# to con SC y ASt y probables precipitaciones aisladas con mejora# miento temporario y luego empeoramiento, entre las 15:00 Z y 18:00 Z por pasaje de frente frío, con probables precipitaciones y reducción de visibilidad. Cielo cubierto con SC, ASt y Nb St, vientos del sector sudoeste, moderados con ráfagas; visibilidad buena, ocasional regular, con precipitaciones.

La F.A.S.

467. La FAS, atesorando su experiencia de guerra, había detectado algunas vulnerabilidades del enemigo aeronaval. Así en éstos momentos comprendía, respecto al enemigo que:

1) Este no poseía un sistema de alerta temprana eficiente. Nuestros aviones eran detectados a pocas millas náuticas de los destructores, fragatas o PALs y siempre que volaran a más de 50 m de altura sobre el nivel del agua. Por lo tanto su arma aérea (las PAC) se dirigirían normalmente a inter# ceptar escuadrillas que volaran a más de dicha altura. Consecuentemente solo podrían interceptar a nuestros a# viones de ataque volando razante, por observación visual, no electónica.

2) Su armamento misilístico naval (excepto el Sea Wolf, que equipaba sólo a las fragatas de 2a. generación), no era muy eficiente ante ataques aéreos a baja altura (ver "Malvinas, su advertencia termonuclear"#Portela#Pag. 113 a 117).

3) Evitaría acercar (dentro de nuestro alcance) en horas diur# nas a sus buques en general (y sus PAL y escoltas en parti# cular). Lo que dificultaría la detección oportuna y reac# ción inmediata por parte de las Fuerzas Argentinas.

468. Por lo tanto el mayor interés de la FAA en ese momento se volcaba en:

1) La detección cierta y oportuna de blancos navales reditua# bles (PAL y buques de batalla) mediante la exploración aérea, visual y electrónica.

2) La distracción de las PAC defensivas británicas mediante operaciones aéreas de diversión, efectuadas principalmente con aviones del Escuadrón Fénix, a fin de degastarlas y alejarlas de las verdaderas misiones de ataque a objetivos navales, que realizarían nuestros CB (A#4 o Dagger M#5) y

bombarderos Livianos (MK#62).

3) Una vez ubicados los blancos con seguridad, el lanzamiento masivo de oleadas de aviones (de diversión y ataque) a fin de saturar las defensas aéreas y antiaéreas del enemigo.

Ejecución

469. Así, la FAS tenía previstas para éste día (y las ejecutó en los horarios que en cada caso se indica), (ante la información del CATOM de que se acercaban buques ingleses al archipiélago) las siguientes salidas (Anexo PIV#II#4):

1) OF 1150 # 4 A4B # FIERA # Cñ 3BRP # AON # 15:53 GAL # MLV # GAL 17:33 (Cap. CARBALLO # 1er.Ten. VELAZCO # Ten. MAYOR # Alf. VAZQUEZ).

2) OF 1151 # 4 A4B # TRUENO # Cñ 3BRP # AON # 16:08 GAL # MLV # GAL 17:24 (Cap. PALAVER # 1er.Ten. CACHON # Ten RINKE # Alf. GOMEZ)

3) OF 1152 # 4 A4C # OSO # Cñ 3BRP # AON # 16:07 SJU # MLV # SJU 17:18 (Cap. CASTELLANO # Ten. PAREDI # Cp. CAFFARATTI # Ten. LUCERO

4) OF 1153 # 3 A4C # DOGO # Cñ 3BRP # AON # 16:22 SJU # MLV # SJU 17:17 (Ten. CASCO # 1er.Ten. URETA # Alf. MARTINEZ).

5) OF 1154 # 2 M5 # DARDO # Cñ 2 Shafrir # Cobertura sobre MLV # 16:49 GRA # MLV # GRA 17:57 (Cap. MIR GONZALEZ # 1er.Ten. LUNA.

6) OF 1159 # 2 MK 62 # LINCE # 4 x 1.000 Lbs # Diversión # 15:40 TRE # MLV # TRE 17:47.

7) OF 1160 # 2 MK 62 # ORO # 4 x 1.000 Lbs # Diversión # TRE # MLV # TRE # Cancelada por técnica.

470. Asimismo, y para reabastecer en vuelo a los A4, salieron nuestros dos KC 130, desde GAL y CRV en el siguiente orden:

1) 1 KC 130 # KIKO # REC # PCRA (5100S # 6500W) 14:17 GAL # PCRA GAL 17:54 (Com. BELTRAMONE # Cap. DISTEFFANIS # My. MENSI).

2) 1 KC 130 # MAIO # REV # PCRA (5100S # 6500W) 14:39 CRV # PCRA CRV 18:58 (Cap. SENN # My. BRIEND).

471. Es decir que, entre las 15:40 y las 16:22 (42 minutos) salieron:

1) 8 A4#B

2) 8 A4#C

3) 2 M◆5

4) 2 MK◆62

Total: 2Ø aviones de combate y 2 aviones reabastecedores (KC◆ 13Ø), que reabastecieron a algunos de los 16 A◆4 en su ruta de ida.

472. Pero antes de que esta oleada alcanzara las costas de nuestras Islas Malvinas, el Comando de la FAS fué informado, por el CATOM, de que se había comprobado que los buques avistados eran propios (Río Carcarañá, Bahía Buen Suceso, Genoyne y Monsu◆ men), por lo que debió ordenar el regreso inmediato de los a◆ viones atacantes. Si bien se había frustrado una operación (por falta de blancos) se demostraba el estado de apresto y agresivi◆ dad que poseía la FAS en ésos días.
De las salidas ordenadas habían decolado y llegado a las proximi◆ dades de Malvinas:

1) El 1ØØ % de los A4◆B

2) El 87,5 de los A4◆C (uno no decoló por TEC).

3) El 1ØØ % de los M◆5

4) El 5Ø % de los MK◆62 (dos no decolaron por TEC).

5) El 1ØØ % de los KC◆13Ø

Búsqueda y Rescate

473. Este día también, en otro tipo de operación, la Fuerza Aérea buscaba ahora al Aviso Sobral con un F◆27 (Sierra), un DHC◆ 6 y un helicóptero Bell 212 (Anexo 7) y continuaba sus opera◆ ciones de exploración y reconocimiento sobre el TOAS con los medios que poseía (T◆43; LV◆ALF; LV◆OMN) mientras que CANA mante◆ nía un Neptune en la misma tarea.

El EscuaHrón FENIX

474. También el Escuadrón Fénix estuvo activo este día. Cumplió las siguientes salidas:

1) 1 LR 35 ◆ LINCE ◆ Diversión ◆ 15:47 GRA◆ 5330 S ◆ 5400 W ◆ 17:47 GRA (OF 1136) (Cap. JURI / Ten. FELICE).

2) 1 LR 35 ◆ GANSO ◆ Diversión ◆ 15:34 SJU ◆ 5130 S ◆ 6330 W ◆ 17:13 SJU (OF 1137) (My. GONZALEZ / Cap. CEAGLIO).

3) 2 LR 35 ◆ PERRO ◆ Diversión ◆ 16:07 CRV ◆ 5000 S ◆ 6440 W ◆ 18:01 CRV (OF 1138) (Nro. 1 Cap. ARQUES / Ten. CERCEDO) (Nro. 2 My. FALCONIER / Alf. HARVEY).

4) 1 HS 125 ◆ VERSO ◆ Retransmisor ◆ 15:52 CRV ◆ 5200 S ◆ 05500 W 17:09 CRV (OF 1139) (Ten. POGGI / Alf. MARINI /

S.P. ACOSTA M.)

Los IA 58 Continentales

475. Finalmente, entre las 10:00 y las 14:30, 6 aviones IA 58, con base en SCZ patrullaron nuestras costas continentales sureñas.

Exploración y Reconocimiento lejano

476. Se cumplieron las siguientes tareas:

1) A las 01:30 dep el TC 91 de PAL a EPO para realizar tareas E y R Dep Epo 07:50 para E y R. (ampliar)

Comienza el Puente Aéreo de Guerra

477. Hércules C 130, indicativo "PATO", misión: ruptura del bloqueo británico, despegó de Río Grande, tripulado por el Com MARTINEZ, el Vcom CANO, el Cap HRUBIK, el My TORIELLI, el S.M. (R) GILIBERTO, el S.M. (R) AGUIRRE, s.Aux FATTORE, S.A. MOLINA, quienes aterrizaron posteriormente en Río Gallegos. Desde el 1 de mayo el "PATO" estaba tratando infructuosamente de llegar a las islas, habiéndosele ordenado regresar en dos oportunidades por situación táctica; finalmente el 3 de mayo pudo entrar hacia Puerto Argentino por la ruta Sur, las condiciones de vuelo a 100 pies de altura eran de visibilidad parcial en la vertical y nula al frente por niebla, la que se fué disipando gradualmente a medida que se aproximaban al destino final; de pronto vieron a aproximadamente 6 millas de distancia, al frente, un buque logístico y dos fragatas enemigas, lo que provocó un rápido retorno a Río Gallegos. Una vez dada la alarma, el Comando FAS ordenó el despegue de aviones de combate, (referidos en los párrafos 469/72) los cuales debieron regresar al informarse que los buques eran propios.

Super Etendard: ARA

478. 3 SUE (VINCHA) con 2 SUE (LITORAL) entrenan. REV de un KC 130 "RATA" (matrícula y tripulación) entre 09:30 y 09:45 . Esta operación era preparatoria de la que se desarrolló el día siguiente (04 may 82).
El My Gilberto OLIVA comenzó a anotar la posición y la hora en que aparecían el o los ecos y también lo mismo cuando desaparecían; así sabían con bastante precisión la posición probable de los Portaviones "HERMES" e "INVINCIBLE"; en esto colaboró el Cap de Corbeta Silva, de la ARA.

El Grupo de Batalla ("Carrier Battle Group")

479. Sin embargo el "Carrier Battle Group" intentó este día una incursión fugaz de acercamiento a nuestras costas malvinenses "desde el SE" que fue detectada y seguida por nuestro COE y que estaba integrada por un portaviones (estimado el HMS Invincible) 3 fragatas y 4 destructores y que "sin entrar en nuestra radio de

acción se acercó hasta unas 90 NM de Pto. Argentino (52 Gdos. 50'S / 58 Gdos. 00'W), desde allí en alejamiento hacia el NE (51 Gdos. 40'S / 55 Gdos. 25'W) sin lanzar ningún ataque (Anexo PIV III 5).

480. A las 22:48 aprovechando la cobertura que le proporcionaba la noche el enemigo acerca sus fragatas misilísticas a Pto. Argentino y comienza un bombardeo naval esporádico, sobre nuestro aeródromo.

El Escuadrón PUCARA

481. Desde BAM Cóndor:

1) Dos IA58 (Cap. VILA y Ten. RUSSO) ejecutan una salida ROF sobre Ba. Elefante con muy mala meteorología.

2) Se envía a BAN Calderón un helicóptero con personal y material para reparar el A 529 con rueda nariz torcida y enterrada en la pista.

3) Dos IA 58 (1er Ten FASANI y Ten GIMENEZ) Misión: salida de reconocimiento y patrulla sobre el mar, despegando desde la BAM "CONDOR", por el Seno Choiseul, luego isla de Bougainville, isla de Los Leones Marinos, isla Jorge y regreso por la misma ruta a la B.A.M. de despegue. El vuelo se efectuó con la novedad de que en una de las islas del Seno Choiseul se vió un paño de señales y un bote salvavidas individual, por lo que hicieron un nuevo pasaje sobre el lugar. Habiéndolo avistado los dos pilotos, trataron de informar a su Base, pero debido a asu poca altura no lo lograron, por lo que se quedó el numeral orbitando sobre el bote, mientras el guía tomaba altura para hacer el enlace; una vez logrado esto retornaron al aterrizaje. Allí fueron interrogados por el 1er Ten BASILIO de inteligencia y por el Jefe de la BAM Vcom PEDROZO, quién ordenó el inmediato despegue de un Helicóptero Bell 212, llevando a bordo al 1er Ten BASILIO y personal de tropa, los que regresaron sin haber encontrado nada. Los pilotos de Pucará fueron interrogados nuevamente para precisar mejor el lugar, ofreciéndose el 1er Ten FASANI para ir en el Helicóptero, pero nuevamente no encontraron nada. Frente a la Isla hay un poblado Kelper llamado Walker Creek; al verlo perdieron las esperanzas de que pudiera ser el 1er ten ARDILES, que había sido derribado el día 1 de mayo en ese lugar. (Partes de su avión habían sido llevados a la BAM "CONDOR"). Probablemente era un paño de señales para los pilotos ingleses tendido por los Kelpers.

Accidente de un MB 339 en Malvinas

482. A las 15:06, despegan de BAM MLV dos MB 339A piloteados por C/C MOLTENI y TF Carlos BENITEZ por orden del CNTOM (Valte OTERO) en ROF sobre un aparente Blanco Naval (Cñ y cohetes) a 60 NM SE de Pto. Argentino. La mala meteorología (o la susencia del

blanco) hizo que los aviones retornaran a la BAM. En la aproximación final (a muy baja altura) MOLTENI aterrizó sin novedad, pero BENITEZ rozó un médano perdiendo el control de su avión con impacto posterior e incendio, muriendo su piloto.

483. Esta operación no estaba en previo conocimiento de los organismos VYCA del archipiélago. Solo en el momento del despegue se enteró y acentó en su informe: "Despegan Los Maquis avisan que tienen misión. El helicóptero CARBON sale y luego al regreso informa que están bombardeando el aeropuerto, luego confirma que los Maquis han llegado de vuelta y uno se estrella contra un médano, no viendo el piloto en las proximidades y solicitando una ambulancia."

El día 04 MAY 82 (MARTES)

La situación meteorológica

484. Una vaguada, con un centro de baja presión al norte de Malvinas, con cielo nublado, con Cu Y Sc, con claros, corriente del sudoeste buena visibilidad, ocasional regular con precipitaciones aisladas, zona de alta presión entre las 0600 Z y 0900 Z; a las 1200 Z frente caliente que se proxima al N de las Islas produce nubosidad de St. Sc. Frente caliente en 48 Gdos. S, próximo a las Islas, afecta a las mismas con nubosidad stratiforme, con techos de 900 mts. Buena visibilidad.
Ocasionlmente regular por precipitaciones aisladas. Vientos leves (10 Kt) de sector oeste.

La situación táctica

485. La flota enemiga, alejada siempre prudentemente de nuestro alcance, intentó este día una nueva incursión con sus portaaviones (el HMS Invincible y el HMS Hermes) y sus correspondientes escoltas (HMS Sheftield, Hms Arrow, HMS Yarmouth, HMS Glasgow, HMS Coventry) con la finalidad de atacar nuestro ADs en especial BAM CONDOR, (Ganso Verde) y destruir sus aviones PUCARA (que habían retornado de su despliegue en Base Calderon Simultáneamente (05:40) se estaba realizando la operación Carnero Negro II (Black Buck II) (Vulcan desde Ascensión a BAM MLV), la cual pese al tremendo esfuerzo requerido para su ejecución (2 Vulcans y 16 Victor tankers) tampoco logró hacer blanco en la pista de BAM Malvinas.

486. Es decir, el enemigo pretendía repetir casi idénticamente los ataques del 01 may, pero ahora con objetivos menos ambiciosos; sólo ataque de desgaste a nuestros aeródromos en el archipiélago.

487. Pero para nuestra desventaja, sus elementos (SAS/SBS) infiltrados ya en la población Kelper u operando independientemente, comenzaban a remitir a sus respectivos comandos datos valiosísimos respecto a nuestra defensa y despliegues, tanto aéreos como terrestres y navales, en el archipiélago y sus alrededores.

La Batalla por la información

488. Sin duda, a esta altura del conflicto, comenzaba a materializarse la batalla por la información (target information), en la que ambas partes comprendían que su obtención oportuna, era vital para la planificación y ejecución de las operaciones militares consecuentes. La Task Force era ahora consciente de sus grandes deficiencias para la obtención de este vital factor: la información oportuna. Al no disponer de la información satelitaria y/o electrónica (Big Bird y otros) sobre nuestro continente marítimo (y aún sobre el archipiélago) complementadas por nuestras acciones de desinformación y contrainformación (COE) sólo podían confirmar en la búsqueda (relativamente primitiva)

por parte de observadores visuales (en tierra, en submarinos, etc.) y los elementos electrónicos embarcados de poco alcance, éstos últimos a costa de arriesgar valiosos buques en posiciones de piquete radar, ante nuestros ataques aéreos. A esto se debió que debieran comprometer acciones peligrosísimas (desde el punto de vista político-estratégico y militar) como fue la de helitransportar elementos SAS a Punta Arenas (Chile) para infiltrarlos en nuestro territorio a fin de lograr información relativa a nuestro despliegue y movimientos aéreos.

La información propia

489. Por su parte, la FAA que como hemos dicho no estaba preparada para operar en un TO marítimo (Anexo PIV-II-6) de tan grandes proporciones ni contra objetivos navales en constante y veloz desplazamiento, también sufría fundamentalmente de esta deficiencia. Pese a ello puso su mayor esfuerzo y, sobre todo, imaginación, para resolver este problema vital.

490. Desde el comienzo del conflicto la F.A.A. instaló el Centro de Operaciones Electrónicas (COE) (Cap.) el cual comenzó a crecer rápidamente, (en equipamiento, organización y funcionamiento) y ya, a esta altura del conflicto, proporcionaba (al Comando y al Control) información segura aunque con alguna demora.

491. Se recurrió a disímiles medios aéreos (desde aviones Comerciales argentinos de largo alcance, Privados de gran velocidad y techo y sus propios de Transporte aéreo, Helicópteros, etc.) a los cuales reforzó electrónicamente y los empleó intensamente para buscar y producir la información.

492. Asimismo, organizó (principalmente en el archipiélago y también en nuestro litoral continental austral) una efectiva Red de Observadores del Aire (ROA), bien enlazada y centralizada, que se destacó no sólo en la observación aérea, sino que fue valiosísima para obtener precisa información naval, preferentemente costera. y aún de movimientos y acciones terrestres del enemigo, cuando se desarrolló esta batalla. En el archipielago la ROA estuvo conformada por dos redes que operaron en forma independiente, la Norte, instalada en esa zona de la Isla Soledad, constituida casi en su totalidad por radioaficionados civiles de la Provincia de Córdoba y dependientes de Puerto Argentino, y la red Darwin, constituida por Personal militar Superior de la Fuerza Aérea dependiente de la BAM "Cóndor". La red Darwin fué organizada, definida e instalada por el servicio de Comunicaciones de la BAM Cóndor, cuyo Jefe fué el Cap Héctor Eduardo RE. Fué conformada por cuatro POA cuyo cubrimiento se realizó con cinco oficiales (uno por puesto y uno en cabecerta) y cuatro conscriptos no permanentes. Los cinco oficiales eran Alféreces Rómulo SASSONE, Jorge BLAZQUEZ, Mario Eduardo EGURZA, Andrés GAZZO y Eduardo DAGHERO.

493. Se disponía tambien de nuestro Sistema VYCA en MLV que centralizada la ROA en el archipiélago; poseía el radar Wes-

tinghouse TPS 43 de FAA y 1 Radar Cardión del EA, que le proporcionaba datos electrónicos (navales y aéreos). Toda esta información centralizada y depurada en su organismo madre, el Radar de la FAA en MLV servía fundamentalmente para guiar y actualizar la situación a nuestras tripulaciones de combate procedentes del continente e informar constantemente a su Comando el CATOM, quien, a su vez, le remitia colateralmente al Cdo. FAS., poseyendo información veráz y actualizada, además de eficaces y seguras, las que fueron utilizadas también por el Ejército y la Armada. Aún luego de haber caido prisioneros lugo de la rendición, personal de la FAA logró hacer comunicaciones clandestinas con el continente, merced principalmente a la capacidad del Vcom Gonzalez Iturbe. El Radar estuvo fuera de servicio por un dia completo solo una vez, para reparar daños provocados por un misil inglés que cayó muy cerca.

494. Por su parte, nuestra ARA, poseia dos aviones Neptune, equipados rezonablemente y con tripulaciones eficientes para la exploración maritima, que volaron intensamente en estos días y produjeron la información de mayor confiabilidad respecto a la detección de buques enemigos relativamente próximos a nuestro archipiélago, hasta que agotados materialmente dejaron de volar a partir del 15 may. Uno de estos aviones fue el que este dia a las 09:30 hs. ubicó las formaciones navales enemigas en las siguientes posiciones:

1) Un grupo en las 52 Grados, 33 minutos, S / 57 Grados, 40 minutos W.

2) Otro grupo en los 52 Grados, 48 minutos, 05 segundos, S / 57 Grados, 31 minutos, 05 segundos, W.

<u>El ataque a un "Blanco Grande"</u>

495. Esta operación aérea (Anexo PIV II 7), planificada y ejecutada por la Aviación Naval, mediante el equipo avión explorador (El Neptuno que detectó y guió la aproximación a la zona del Blanco a los aviones misilísticos SUE) y 2 aviones SUE portador cada uno un misil AS EXOCET AM3 Que decolaron a las 09:44 desde GRA, contó con el siguiente apoyo de la FAA:

1) A las 09:50 Dep. de GRA un LEAR JET 35, 1er.Ten. BIANCO Ten. HERRERA, Misión Diversión Ruta GRA MLV GRA, Arr. 11:00 S/N.

2) 1 KC 130 RATA (Vcom. PESSANA My. GOMEZ Cap. VACCARO) que esperó en PCRA 50 grados 30 minutos S / 65 grados 30 minutos W a nivel FL 100 y reabasteció en su vuelo de ida a los 2 SUE (VINCHA) (C/C BEDACARRATZ T/N MAYORA) Dep. GAL 08:40 Arr GRA 13:38 por met. luego GAL Arr. 18:17.

3) 2 M5 (OF 1161) POLLO Cñ 2 Shafrir 3 x 1.300 lts. 1028 GRA Cobertura KC 130 y SUE GRA 11:53 (Cap. CIMATTI Cap. ROBLES) Radial GRA 071 a 100/115 NM FL 20.000/22.000 ft.

4) 2 M5 (OF 1163) ♦TRIGO♦ Cñ 2 Shafrir ♦ 3 x 1.300 lts. ♦ 16:08 GRA ♦ Cobertura avión Neptune ♦ GRA 17:06 (Cap. MORE♦ NO ♦ Ten. VOLPONI).

496. Luego del reabastecimiento en vuelo los dos SUE siguie♦ ron razante a MLV, engancharon el objetivo de mayor tamaño y lanzaron los dos Exocets (hora 11:04). regresando inmediatamente a GRA.

El resultado de este ataque

497. Esta importantisima operación aérea, fué ejecutada y planificada con absoluta idoneidad en todos sus aspectos, aunque por las caracteristicas del ataque no se pudieron comprobar en el momento, los daños ocasionados en el ataque y el objetivo naval preciso que se batió. Esto es explicable puesto que, en este conflicto, la mayoria de los objetivos materiales eran buques, desplegados en un área maritima muy alejada, sin testigos vi♦ suales o electrónicos confiables (o de información parcial), en cantidades abundantes (más de 100 buques), de gran movilidad y versatilidad etc. Todo esto, impedia, al atacante, comprobar con certeza los daños causados y a cual unidad naval correspondia exactamente. Esta desventaja, para la aviación argentina, se transformaba en una gran ventaja para el enemigo ♦reconocido maestro en las técnicas de la acción psicológica♦ quien por lo tanto sacó el máximo provecho de esta posibilidad.
Una de las cosas que se pudieron detectar ese dia fué que la actividad aérea cesó por completo desde uno de los dos lugares desde donde venian normalmente, notándose luego que operaban de un solo lugar en el mar, en la cantidad y frecuencia que solo un portaviones les permitia, y desde el Atlantic Conveyor en menor frecuencia.

498. Para el aviador de combate de la FAA, que debia pene♦ trar una intrincada red defensiva del Carrier Battle Group y llegar ♦a máxima velocidad y minima altura♦ hasta las proximi♦ dades de los buques mayores (de mayor rentabilidad) y lanzar su armamento ♦de caida libre♦ a solo decenas de metros del objetivo naval, y, luego sobrepasar razante al mismo y efectuar el escape, también a máxima velocidad, existia al menos la posibilidad posterior de evaluar la información fílmica (que producian algu♦ nos tipos de aviones) y la impresión visual de los pilotos (ya sea el que atacaba o los que los seguian en ataques inmediatos posteriores)
Información que, si bien afectada por factores psiquicos y emo♦ cionales del piloto, permitian al Comando evaluar los daños e identificar con bastante precisión el tipo ♦al menos♦ del buque impactado.

499. En cambio el moderno sistema de armas que poseia nues♦ tra Aviación Naval (Super Etendard/Exocet AM 3) no exigia el contacto visual (o fílmico) con el objetivo; solo mediante medios electrónicos (un radar de tiro que permitia ♦a 50 kms.♦ seleccio♦ nar, por tamañio, al blanco y registrar los mismos en la inteli♦

gencia del misil); la tripulación decidía su lanzamiento a aproximadamente 35 kms. e inmediatamente escapaban del área. Dicho misil "inteligente" continuaba su vuelo razante evitando algunas de las contramedidas del defensor; sin embargo podía ser engañado y desviado del objetivo seleccionado originalmente e impactar en otro buque o señuelo. Este ataque "del 04/11:04 may 82" se produjo en estas condiciones, lo que dio lugar a distintas interpretaciones que cada protagonista elaboró y usufructuó "como es lógico" para su empleo más reditivo. Analizaremos entonces este importante ataque en sus distintas versiones:

1) Del punto de vista oficial británico:

"Un misil argentino impactó en el HMS Sheffield (destructor tipo 42); se inició un incendio que luego escapó al control de la tripulación. Cuando no había ya esperanzas de salvar la nave, la tripulación la abandonó. Todos quienes la abandonaron fueron rescatados. (Información dada el 4 may 82 por el portavoz del MOD Británico).

2) Del punto de vista "extraoficial" británico: (Anexo)

Simultáneamente a este anuncio oficial la prensa oral y escrita británica abundó en detalles (sorpresivamente hasta esta fecha los medios periodísticos se quejaban de que la información era escamoteada por el MOD) (Libro Gotcha) con profusión de fotos y relatos que confirmaban la tragedia del Sheffield. Posteriormente mucho se ha escrito "por autores ingleses" sobre este ataque y todos confirman, sin asomo de dudas, que fué el HMS Sheffield el que recibió el impacto de nuestro Exocet AM3 y este único impacto inició un incendio desvastador que obligó a su abandono y su consecuente hundimiento varios días después.

3) Del punto de vista naval Argentino:

La información producida por los aviadores navales que efectuaron el ataque, a su regreso a la BAM aeronaval de Río Grande, puede sintetizarse así:

a) Ambos aviones SUE tuvieron ecos claros, en su radar de tiro, de un buque grande y uno chico.

b) Ambos engancharon, en su selector, al grande y dispararon simultáneamente su respectivo misil.

c) No fueron interceptados y regresaron con normalidad a su Base.

d) No confirmaron el impacto.

Posteriormente, ante el anuncio de la BBC y ausen-

cia de ataques por parte de la FAA ese día en el archipiélago (ver meteorología), se asumió que uno de los dos misiles lanzados había impactado al HMS Sheffield.

4) Del punto de vista del EM Conjunto Argentino:

Este organismo, portavoz oficial del Gobierno Argentino, informó ese día:

"Comunicado Nro. 23: El EMC comunica que habiendo sido atacado Puerto Argentino por medios aéreos a las 05:30 hs y en uso del derecho de ligítima defensa, ordenó una incursión aérea sobre la Fuerza de Tareas Inglesa. Ubicada a 60 NM al SE de Malvinas. Dicha incursión se concretó a las 10:50 hs., por medio de una Fuerza Aeronaval que operó con cobertura de aviones de la FAA, con resultados que aún se desconocen".

5) Del punto de vista histórico de la FAA:

Si bien al principio la FAA recibió entusiasmada la versión británica respecto al objetivo naval batido este día (el HMS Sheffield), a poco fue sospechando el sutil engaño británico y hoy al redactar este libro histórico en forma oficial por las razones y pruebas analizadas, concluye en lo siguiente:

a) El Carrier Battle Group al mando del CAlte Woodward repitió este día la misma maniobra del día anterior, con la diferencia que ahora navegaba en rumbos contrarios a la incursión anterior-o sea NE a SW (Anexo PIV-II-7) y con dos PAL y sus respectivas escoltas, además, esta vez lanzó sus medios aeronavales sobre el archipiélago.

b) Los SUE de nuestra aviación naval dispararon sus dos misiles contra esta formación que navagaba, en mar 4, en posición 52 Gdos. 35'S / 57 Gdos. 33'W.

c) Un PAL (HMS HERMES) habría recibido un impacto de Exocet, con daños. Fue auxiliado por las Fragatas HMS YARMOUTH y HMS ARROW y retirado hacia el Este, rumbo a Georgias.

d) El Exocet AM3 restante, afectado por contramedidas electrónicas, chaff y señuelos de infrarrojos de la HMS YARMOUTH, podría haberse dirigido hacia la HMS ARROW, la cual viró habilmente y esquivó la trayectoria del misil; el misil finalmente se pierde en el mar.

Dice el My. OLIVA G. H.

500. El 4 de mayo los portaviones estaban uno al ENE y el otro al ESE, a una distancia de entre 90 y 120 millas náuticas de

Puerto Argentino. En el continente se esperó este momento para lanzar el ataque. De acuerdo al relato del mismo My OLIVA: "luego del mismo, sin necesidad de confirmación, tuvimos la certeza del éxito de la misión porque cesó la actividad aérea (ecos) desde ese punto. Solo les quedaba un portaviones.
El 30 de mayo les sucedió lo mismo luego del ataque al "Invencible", pero el caos fué más evidente". Se veía como reagrupaban a sus aviones Harrier, mandándolos en breves vuelos de una fragata a la otra, de acuerdo a como habían sido recuperados en el desbande provocado por el ataque. Durante unos días prácticamente no hubo ataques aereos, pero luego se fueron recuperando.
También se estima que comenzaron a operar desde tierra, en la zona de la Bahía de San Carlos desde antes de la caida de Darwin (29 de mayo).

a) Finalmente la FAA está convencida de que el Gobierno británico, mediante un hábil y envidiable manejo de la información, usufructuó este eficientísimo ataque de nuestra Aviación naval para:

- Velar el ataque sufrido el 01 may (párrafo 432, inc. 1).

- Demostrar que Argentina reaccionaba por el hundimiento de nuestro Crucero ARA Gral. Belgrano ocultando así la verdad histórica que es exactamente lo contrario: nuestro Crucero fue hundido por reacción del Gobierno Británico a nuestro ataque al D 42 clase Sheffield el 01 may 82.

- Promocionar con sensacionalismo las virtudes del misil de la empresa Aeroespatiale socia del Gobierno británico a un nivel de eficiencia y letalidad que no es tal. (En los años siguientes esta Empresa vendió muchos misiles de este tipo, a un precio 10 veces superior al originalmente cobrado a Argentina). Asimismo en la guerra del Golfo Persico sucedida posteriormente ambos bandos lanzaron misiles similares y nunca hundieron a un buque.

- Desalentar los ataques de la FAA con sus antiguas bombas de hierro, no guiadas y de caída libre; pero que tal vez eran ya, las armas más temibles para la Task Force.

Los ataques de la Task Force

501. Aprovechando el mal tiempo reinante ese día en el continente (ver meteo párrafo 483) el Carrier Battle Group, en la forma ya explicada, se aproximó al archipiélago y operó, solo con sus medios aéreos, de la siguiente forma:

1) 08:00 hs. Aproximó a BAM Malvinas (previamente atacada por Vulcan 05:33), a 2 Sea Harriers que solo se acercaron al AD sin entrar a distancia de tiro de nuestra Artillería

Antiaérea.(Posiblemente misión E y R para verificar daños del ataque del Vulcan).

2) 13:10 hs. ♦ Ataque de 3 Harriers FRS, a BAM Cóndor, con los siguientes resultados:

3) 1 FRS (XZ♦450) fué derribado antes de lanzamiento por la Ba 35 mm. Ea.
Piloto fallecido (Lt N. TAYLOR).

4) 1 FRS (XZ♦452) seriamente averiado (Pieza Nro. 5♦20 mm FAA) viró antes de atacar y eyectó bombas sobre zona Darwin (no explotaron). Se alejó humeando. Se precipitó posteriormente al mar (38 km al SE) y el piloto fué rescatado.

5) 1 FRS tampoco efectuó el ataque y se alejó, desprendiéndose de las bombas sobre el campo próximo. Dice el diario de guerra del Gpo. 1 Art. AAe ♦ Darwin:

> "DIA 04: ♦"Cerca del mediodía atacan tres (3) Ha♦ rriers desde el Este, el primero es derribado por una ráfaga de 35 mm. de Ejército, cayendo a un costado de la pista. El avión lleva la matrícula XZ♦ 450 y su piloto es Nick TAYLOR quién muere en la acción. El segundo avión es alcanzado por el fuego de la pieza Nro. 5 de 20 mm., se aleja humeando y larga sus bombas de 500 libras sobre la zona Darwin, que no explotan. El tercero, ante el fuego de 20 mm. , gira hacia el Sur largando su carga a un campo vacío.
> Este fué un día de festejo, pues se había rechazado por primera vez un ataque aéreo con saldo netamente favorable, no pudieron tirar sus bombas en los blan♦ cos y no hubo bajas propias."

La Operación Black Buck II

502. Esta misión se concretó a las 05:33 sobre muestra BAM Malvinas, sobrevolándola con rumbo NNE y lanzando 17 bombas con retardo (de hasta 02:00 hs.) que impactaron a 45 Gdos. de la cabecera 08, pero sin afectar la pista, aunque hiriendo levemente a dos conscriptos del EA.

503. Esta noche fué tranquila para los defensores de Puerto Argentino; la Task Force no atacó en horas nocturnas.

Nuestros Helicópteros en Malvinas

504. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

♦ Un (1) Bell 212, matrícula H♦83, indicativo "HAL♦ CON", armado con cuatro (4) amatralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 08:40 horas para hacer un traslado de personal, aterrizando nuevamente a las 10:00 horas en Darwin. Tripulación:

Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), C lero LOPEZ A. (M), C lero LOPEZ R. (OP) y C lero MONTALDO (A).

- Un (1) Bell 212, matrícula H#85, indicativo "CON# DOR", armado igual que el anterior, que despegó de Darwin hacia Puerto Argentino a las Ø9:ØØ horas, para una evacuación sanitaria y reabastecimiento de la ROA, aterrizando nuevamente en Darwin a las 16:2Ø horas.

- Un (1) Bell 212, matrícula H#83, indicativo "TORDO", que despegó de Darwin a las 15:2Ø horas para hacer un relevo de personal de la ROA, aterrizando nueva# mente allí a las 17:2Ø horas.

- Un (1) Helicóptero Chinook CH#47, matrícula H#93 realizó un vuelo de Exploración y Reconocimiento sobre el mar, en procura de localizar el núcleo de la flota enemiga. Ese vuelo despegó de Darwin a Puerto Argentino, y de allí se internó en el mar por el radial 1Ø5y a una distancia de entre 3Ø y 35 mnillas ascendió y efectuó un barrido de radar sin obtener ecos. El Helicóptero fué detectado por el enemigo, pues inmediatamente apareció una PAC en la zona, la que no logró localizarlo porque el mismo colocó durante quince (15 minutos un rumbo paralelo a la costa, para luego dirigirse a Puerto Argentino.

El Aviso Sobral

5Ø5. Lenta y dificultosamente el glorioso Aviso Sobral #con sus muertos a bordo# navegaba (en posición desconocida dado que no emitía mensajes) hacia nuestro continente. Su acción (busqueda y rescate de 2 tripulantes Canberra eyectados) será eternamente reconocida por la F.A.A.

El día 05 May 82 (MIERCOLES)

La situación meteorológica

506. El día comenzó con la formación de una onda frontal sobre GAL con cielos quebrados, con Cu y Sc sobre las Islas; esta onda frontal con un frente frío, se desplazaba hacia el Este, encontrándose a mitad de camino, entre el continente y las Islas a las 06:00Z, compactándose la nubosidad sobre las mismas; a partir de las 12:00Z, cielo cubierto con probables precipitaciones, disminución de techo y visibilidad, con pasaje del frente frío sobre MLV a las 15:00Z, aproximadamente.

507. A las 18:00Z se observó el frente frío sobre la parte Este de las Islas que son afectadas con nubosidad de Cu y Sc, quebrándose hacia las 21:00Z, con vientos leves del sector oeste; SC con techo 250 m. y buena visibilidad.

Avistaje del Sobral

508. Desde las 08:14 (OF 2503) un F-27 (SIERRA) FAA (decolado de CRV) (tripulación) patrullaba nuestra plataforma atlántica en busqueda del Aviso Sobral. El avistaje por parte del SIERRA se produjo a las 09:45 a 30 NM al SSE de Pto. Deseado. Inmediatamente partió un Helicóptero ByS (H-212 # Piloto Ten. LUCERO) desde CRV que se aproximó al buque rescató a un herido a quién trasladó al Hospital de Pto. Deseado. El F-27 continuó sobrevolando al Sobral, hasta que éste amarró en Pto. Deseado a las 15:25. Aterrizó en ADO por si era necesario algún traslado urgente, pero al ser internados los heridos en el hospital del lugar, se dirigió a su Base, CRV.

Relato del Ten. Miguel Angel LUCERO: "El día 4 de mayo de 1982 nos encontrábamos de turno la siguiente tripulación: Ten. Miguel Angel LUCERO, Ten. Jorge BACHIDDU, C.1ro. Alejandro BUFFARINI y S.Aux. Horacio DEZETA; durante el transcurso de la mañana fuimos comunicados que el Buque "Alférez Sobral" que había sido atacado por fuerzas enemigas, en la cercanía de las Islas Mal Malvinas por dos helicópteros (Sea King), se encontraba navegando a la deriva mar adentro; razón por la cual había que estar alerta para salir en cualquier momento.
A las 12 hs. del mismo día recibimos la orden de despegar con destino a Puerto Deseado para comenzar el rescate del mismo.
Después de dos horas de vuelo arribamos al citado lugar donde recibimos la búsqueda. Llegamos hasta el Cabo Tres Puntas y de allí. El clima era terrible, había una furte tormenta y las nubs demasiado bajas que hacía imposible la visibilidad.
El "Alférez Sobral" no aparecía por ningún lado. Se efectuaron maniobras hasta tres metros sobre el nivel del mar. Lo buscamos durante toda la tarde hasta aproximadamente las 19:00 hs., luego de haber

volado cuatro horas continuamente de búsqueda sin resultado positivo. Al día siguiente nos dirigimos hacia l sur nuevamente donde nos cruzamos con varios buques de nuestra Armada y Prefectura y algunos pesqueros que realizaban la misma tarea.
Luego de dos horas aproximadamente de búsqueda, observamos en el horizonte un pequeño punto. El mismo se fue convirtiendo poco en algo que navegaba a la deriva, llegando a constatar que se trataba del buque Alférez Sobral, del cual lanzaron dos bengalas en el momento en que nos aproximábamos al mismo, pudiendo reconocer inmediatamente, el estado crítico en que se encontraba el buque y su tripulación.
Luego de verificar que se trataba del Sobral, comuniqué a las autoridades correspondientes su stado de material y personal y su posición geográfica para su inmediato auxilio. La más próxima embarcación tardaba varias horas en llegar a dicho punto, porque encontrábamos a más de 70 millas del continente.
Procedí a bajar el pararrescate pidiendo qu me informaran el estado real de la máquina y sus ocupantes, comunicándose que se encontraban 8 muertos y 52 personas vivas, de las cuales 9 eran heridos graves.
En cuanto a la parte material se encontraba destruído l sector antenas que recibió el primero de los impactos, siendo el segundo el que destruyó el puente d comando, ocasionando consecuentemente su pérdida de control.
Si bien el rescate de las personas muertas no fue posible en ese momento, debido al estado en que se encontraban, pudo realizarse el de tres heridos graves que fueron trasladados a Puerto Deseado para su asistencia médica, uno de los cuales fue el C.1ro. Enrique HERNANDEZ (Prefectura). Más tarde el buque fue remolcado hasta el mismo lugar por el buque "Cabo San Antonio" donde fue asistido el resto de la tripulación.
Regresamos esa misma tarde a Comodoro Rivadavia dando por finalizada la tarea asignada.

Nuestros Helicópteros en el archipielago

509. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrícula H83, indicativo "HALCON", armado con cuatro (4) amatralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 09:00 horas para hacer un traslado de personal, aterrizando nuevamente a las 09:40 horas en Darwin. Tripulación: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), C lero LOPEZ A. (M) y C lero LOPEZ R. (OP)

- Un (1) Bell 212, matrícula H83, indicativo "CONDOR", armado igual que el anterior, que despegó de Darwin hacia Puerto Argentino a las 14:30 horas,

aterrizando nuevamente a las 15:ØØ horas. Tripulantes: Ten VERGARA (P), Ten SANCHEZ (CP), C lero LOPEZ A. (M), C lero LOPEZ R. (OP) y C lero MONTALDO (A).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", que despegó de Darwin a las 16:ØØ horas para hacer una misiPHon de exploración y reconocimiento, aterrizando en Puerto Argentino a las 16:3Ø horas. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C lero QUIÑONES (OP).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", que despegó de Darwin a las 17:ØØ horas para hacer una misón de exploración y reconocimiento y traslado de personal de la ROA, aterrizando en Darwin a las 18:ØØ horas.Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C lero QUIÑONES (OP).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", que despegó de Darwin a las 18:3Ø horas para hacer un traslado de periodistas a Bahía Elefante para llevar el video casette del sepelio del piloto inglés muerto el día 4 de mayo (Nicolas TAYLOR). El mismo debía ser enviado en un B-2ØØ de la ARA hacia el continente. El Helicóptero no llegó a destino debido a que se formó niebla y además se hizo de noche, debiendo pernoctar en Paso Tamar, aterrizando allí a las 19:15 horas sin novedad. Como cena la tripulación compartió con los periodistas un pedazo de queso y una botella de coca-cola de dos litros. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C lero QUIÑONES (OP).

La situación de la Task Force

51Ø. Según la detección de nuestro COE, el grueso del Carrier Battle Group navegaba (con sus dos PAL y escoltas) en la zona E. SE, a 195 km de Pto. Argentino. Pero había destacado una Fragata y un Destructor (con 3 helicópteros EAW) en proximadades de la Isla Salvaje del Este (61 grados Ø5 minutos - 51 grados Ø1 minutos S / 61 grados Ø5 minutos W) (observación de las 13:48) (Anexo PIV-II-8), seguramente como piquete radar. Además se recibieron noticias -sin confirmar- que el Pal Hermes, se encontraba averiado y con el ascensor de aviones trabado.

El apresto de la FAS

511. Pese al mal tiempo el Cdo. de la FAS había planificado, por si mejoraba ésta situación meteorológica, varias salidas predispuestas. La mayoría tendientes a atacar los objetivos navales detectados en las proximidades de las Islas Salvajes.

Ellas eran (Anexo PIV-II-9):

1) Desde BAM GAL:

a) OF 1164 (LENTE) 4 A4B para ataque a piquete radar en 52 Grados, 37 minutos, S / 61 Grados, 15 minutos, W; con REV y Cñ 3BRP.

b) OF 1165 (CANA) 4 A4B para idem # REV # idem.

2) Desde BAM SJU:

a) OF 1166 (TACA) 4 A4C idem # idem # idem

b) OF 1167 (AJI) 4 A4C idem # idem # idem

c) OF S/N (POLLO) 4 M5 objetivo a confirmar con Cñ y 2 BRP

d) OF S/N (CLAVO) idem # idem

3) Desde BAM GRA:

a) OF 1163 (TRIGO) 2 M5 para cobertura avión E y R Neptuno (ARA) en radial GRA 080 y 300 NM con 2 Shaffrir

b) OF S/N (PUA) 2 Lear Jet 35 DIVERSION GRA#MLV#GRA

4) Desde BAM GAL: en alistamiento,

a) 8 A4B (FIBRA/TRUENO) con Cñ 3BRP para reconocimiento ofensivo desde 50 Grados, 30 minutos, S / 63 Grados, 00 minutos, W; hasta 49 Gdos. 30'S / 60 Grados, 00 minutos, W.

512. Pero la meteorología no permitió que se ejecutaran estas acciones en éste día. Solamente la misiion de DIVERSION (PUA número 1 Cap. MARTINEZ / 1er.Ten. RONCONI # Nro. 2 1er.Ten. BIANCO / 1er.Ten. HERRERA (Dep GRA 14:10/15:35 GRA), se concretó.

1) Desde BAM SCZ:

a) OF 101 # GATO # 21A58 # E y R Dep SCZ 12:30 Arr SCZ 14:30

b) OF 102 # GAUCHO # 21A58 # E y R Dep SCZ 15:30 Arr 17:30

El Grupo de EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO

513. 051315 el B 707 "Carbón" avistaje 1380 NM lateral MDP de dos cargueros y un fragata. Posteriormente (14:15) rectifica. Se trata de un petrolero, 1 fragata y un posible submarino en superficie.

El Día 06 May 82 (JUEVES)

Apreciación sobre el enemigo

514. A esta altura de las operaciones y ante la aparente inactividad bélica del enemigo, nuestro Estado Mayor Conjunto apreciaba, con justeza:

> "El enemigo trata de recomponer el poder aéreo de su fuerza de ataque (en realidad 4 Harriers habían sido derribados por nuestra A Ae. y varios más seriamente averiados).
> La llegada de un mercante y un buque de asalto anfibio con tropas permite suponer la intención de ejecutar un asalto masivo, en el que se debe incluir la participación de los buques tipo SIR inicialmente.
> Reunión de medios de Ascención confirman capacidad de Gran Bretaña de operar ofensivamente entre 08/15 May sobre Malvinas".

515. El COMIL ordenaba ejecutar exploración aérea lejana sobre ruta aproximación Ascensión y también sobre proximidades de Georgias.

La situación meteorológica

516. Sigue una capa nubosa extensa asentada sobre la superficie que mantiene condiciones IFR en el TOAS. QAM INO 18:00 330/12 3 km 8 St 300 1008. 5/4.

Las actividades de Transporte Aéreo de la FAS

517. El puente aéreo CRV-MLV se había interrumpido a partir del 1ro. de mayo por las siguientes razones principales:

1) La actividad ofensiva enemiga en las proximidades de MLV con ataques aéreos y fuego naval al Aeropuerto e intercepciones aéreas por parte de la PAC británicas.

2) La situación meteorológica reinante desde dicha fecha.

Nota: En realidad existieron dos (2) puentes aéreos en esta Batalla, aunque de diferentes magnitudes, uno desde el continente a Malvinas y el otro entre Puerto Argentino y la BAM "Cóndor" en Darwin. Este último se realizó con helicópteros.

518. Pero a esta altura de los acontecimientos los heróicos defensores del archipiélago urgían al CTOAS la satisfacción de sus necesidades operativas meldiante el puente aéreo. En especial:

1) Recuperación de heridos

2) Refuerzos críticos para la defensa

3) Apoyo moral

519. Por ello la F.A.A. debía esforzarse ahora en reiniciar sus vuelos de transporte aéreo al archipiélago único medio de comunicación remanente y hacerlo en las condiciones más críticas (con oposición anti y contra aérea enemiga, en un aeródromo discapacitado y con mal tiempo). Esta fue una tarea más que se agregó al EM de la FAS, bajo cuyo comando operacional (provenientes del CAT) se asignaron los Hércules C130 que cumplirían estas misiones.

520. Así fue que, este día, la FAS previó el envió de 2 C130 (TIGRE Y PATO) que decolarían desde CRV, escalonadamente arribarían a BAM MLV y en ése orden regresarían. Para su protección la FAS concibió:

1) Dos operaciones de diversión con aviones LR35A del Escuadrón Fénix.

- OF 2020/1 PARDO 1 13:23 CRV ascenso a FL 300 hasta 54 grados S/61 grados W, descenso con R 070 grados a FL 50, luego R 180 grados 10 minutos, luego R 270 grados a 63 grados W y ascenso a FL 200 hasta 70 NM GRA descenso FL 60 y Arr 15:07 S/N. Cap. BUIRA / Cap. PANE.

- OF 2020/2 PARDO 2 15:34 CRV ascenso a FL 250 hasta 52 grados 45 minutos S/ 61 grados 00 minutos W, descenso con R 09 grados a FL 50, luego R 000 grados durante 05 minutos, luego R 270 a posición 63 grados 00 minutos W, ascendiendo a FL 200 hasta 90 NM GRA, luego descenso FL 60 y Arr GRA 17:21. 1er.Ten. BIANCO / Ten. HERRERA.

- OF 2020/3 PARDO 3 16:15 CRV, Arr. CRV 18:25 Cap. ARQUES / Ten..CERCEDO.

2) Una operación de E y R con avión Neptune L 188 (RUSSO) de ARA que realizó búsqueda electrónica de buques en superficie sobre la ruta de los C130.

La ejecución

521. El C130 (TIGRE) TC65 (Com. MARTINEZ Vcom. VIANNA Cap. VALLE Cap. CERRUTI S.P. RAZZINI C.1ro. ORTIZ S.Aux. NAZZARI S.Aux. MARNONI) decoló de CRV 12:00 y navegó hasta lateral SCZ desde donde efectuó el cruce a MLV, aterrizando en BAM MLV a las 15:50, descargó abastecimientos (Anexo PIV II 10), cargó 8 heridos y decoló de MLV a las 16:25 arribando S/N a CRV a las 18:35. El otro C130 (PATO) TC68 despegó a 17:40 de CRV (cuando ya volvía el TIGRE) pero le fué ordenado regresar por el Cdo. FAS debido a condiciones meteorológicas adversas.

La exploración lejana

¶ 060940 confirmó avistaje un petrolero, una fragata T 21, un submarino .

Los ecos falsos de MLV

¶ Incluir narración Vcom ARANDA (en Anexo fantasmas en MLV)

Los Pucará en el Archipiélago

522. Una de las preocupaciones del EM del TOM, era la sospecha de que el enemigo había desembarcado Grupos SAS/SBS en la Isla de los Leones Marinos. Entre las operaciones aéreas que, normalmente en ROF, se realizaron este día, cabe destacarse:

¶ a partir 08:00; 3 helicópteros PUMA (BOBINA) de MLV

1 T 34 (ARTICO) de MLV (ARA)

2 IA 58 de DRW (PATRIA)

3 IA 58 de DRW (GAUCHO)

(Ampliar detalles ¶ horarios, tripulación, objetivo, informe misión de los IA 58).

La planificación de combate de la FAS

523. Pero a medida que el tiempo transcurría y exprimiendo una y mil veces la reducida experiencia de guerra obtenida el 1ro. de mayo y, por que no decirlo, sintiéndose a cada instante con mayor capacidad de enfrentar al enemigo, la FAS ampliaba su esfuerzo potencial día a día. Esto lo demuestran los documentos de previsión (Anexo PIV¶II¶11) que elaboró en cada oportunidad. Solo necesitaba:

1) Mejor meteorología.

2) Precisa información de los objetivos navales a batir.

524. Así, las previsiones para este día (Anexo PIV¶II¶11) eran de 69 salidas, coordinadas con mayor precisión ya que serían controladas por un OCAT (Oficial Control Aéreo Táctico) en vuelo:

1) Para apoyo de fuego cercano (había indicios de helidesembarco británico en la Isla de los Leones Marinos) estaban previstas las siguientes salidas, en horarios a confirmar; con alistamiento a 5 minutos a partir 060815 may 82:

a) OF 1166/7 (FIERRO/TUCAN) 8 M5 Cñ y 2 BRP 500 lbs desde SJU.

b) OF 1168/9 (FIERA/TRUENO) 8 A4B cñ y 3 BRP con REV desde GAL.

2) Para ataque a objetivo naval #AON (Buque estimado en 51 Grados, 08 minutos, S / 62 Grados, 27 minutos, W):

a) OF 1170/2 (TEJO#BARON#CHANGO) 12 aviones (A4C/A4B/M5) atacando con intervalos de 2'entre escuadrillas a partir 16:45.

3) Para cobertura aérea y diversión:

a) OF 1173 (AGUILA) 2 M5 con 2 Shaffrir para sobrevuelo Pto. Argentino FL 300 en enlace CIC MLV

4) Para reconocimiento ofensivo y AON en probables buques 5/8 NM al Sur BAM MLV:

a) OF 1175 (PUMA) 4 M5 con Cñ 2 BRP con horario previsto sobre el OM 14:00/14:05 a confirmar antes puesta en marcha.

5) Para ejecutar una oleada de ataque masivo a buques (en caso de que el Carrier Battle Group entrara nuevamente dentro de nuestro radio de acción):

a) 2 Ellas (OF 1181/2) #COBRA/PITON compuestas por 5 M5 con 1 bomba lbs. y cañones que atacarían al objetivo naval (a confirmar) a la hora H.# operando desde la BAM GRA.

b) 5 Ellas (OF 1183/7) TORO#GLOSTER#PALO#POKER#CORAL#, compuestas de 8 A4C con 1 bomba de 1000 lbs. c/u y cañones y 6 M5 con 2 bombas BRP y cañones c/u, atacando al ON a designar a la hora H+5'los A4C y H+10' los M5 operando todos desde la BAM SJU.

c) 4 Ellas (OF 1188/90) 8 A4B (TEJO#MORRO#MATE) con Cñ y 1 bomba 1000 lbs.c/u, atacando a la hora H+30'y operando desde BAM GAL.

d) 3 Ellas (OF 1191/3) (NENE#OSO#PUMA) con Cñ 1 bomba 1000 lbs. c/u atacando a la hora H+01:00.

525. Pero el hecho de que el enemigo permaneciera fuera de nuestro alcance y de que continuara el mal tiempo, impidió la ejecución de lo planificado. De cualquier manera esta gimnasia del Comando (en cuanto a sus tareas de información, inteligencia, control, planificación y comunicaciones) y de las unidades aéreas y logísticas dependientes (que entraban y salían de estados de aprestos y alistamiento continuamente) permitía a la FAS ir elevando su nivel de capacidad operativa y mantenía muy alta la moral de su valioso personal. Esto se demostraría #para asombro del mundo# varios días más adelante, cuando el enmigo #ya refor# zado y presionado políticamente desde su metrópoli# tuviera que intentar el desembarco.

Isla Ascensión

526. Ese Dia arribaron a esta Isla, en vuelo directo desde el Reino Unido, 8 aviones Sea Harriers y 3 Harriers FRS 1, requeridos por la Task Force para recomponer su arma aérea en el Atlántico Sur. Tambien ese dia zarpó desde Ascensión el buque Atlantic Conveyor con importantes refuerzos materiales.

Nuestros Helicópteros

527. Cumplieron ese dia las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matricula H▮85, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Paso Tamar con periodistas (entre ellos estaba Nicolás Kasanzew) a las 08:30 horas, aterrizando en Bahia Elefante y retornando luego a Darwin, en donde aterrizó a las 09:30 horas. Tripulación: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), S.A. MRATINEZ (M) y C lero QUIÑONES (OP).

- Un (1) Bell 212, matricula H▮83, indicativo "PATO", armado igual que el anterior, que despegó de Puerto Argentino a las 09:30 horas, para hacer un reabastecimiento de la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 11:30 horas. ripulantes: Ten SANCHEZ (P), Ten LUDUEÑA (CP), C lero LOPEZ A. (M).

- Un (1) Bell 212, matricula H▮83, indicativo "PATO", armado igual que el anterior, que despegó de Puerto Argentino a las 12:30 horas, para hacer un reabastecimiento de la ROA, aterrizando en Darwin a las 14:30 horas. Tripulantes: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), C lero LOPEZ A. (M).

- Un (1) Bell 212, matricula H▮85, indicativo "HALCON", armado igual que el anterior, que despegó de Puerto Argentino a las 13:00 horas, para hacer un reabastecimiento de la ROA, aterrizando en Puerto Argentino a las 15:10. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C lero QUIÑONES (OP).

- Un (1) Bell 212, matricula H▮83, indicativo "PATO", armado igual que el anterior, que despegó de Puerto Argentino a las 15:00 horas, para hacer un traslado de personal y material, aterrizando en Darwin a las 17:40 horas. Tripulantes: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), C lero LOPEZ A. (M).

- Un (1) Bell 212, matricula H▮83, indicativo "HALCON", armado igual que el anterior, que despegó de Darwin a las 16:00 horas, para hacer un traslado de personal,aterrizando en Darwin a las 17:40 horas. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP) y C lero MONTALDO (A)

El Día 07 May 82 (VIERNES)

Los refuerzos de la Task Force

528. El enemigo aumentó el flujo de aprovisionamiento a su flota en el Atlántico Sur. Los refuerzos no solo salían de Ascensión sino que tambien eran canalizados en navegaciones paralelas, a las costas sudamericanas del Pacífico e ingresaron a través del Cabo de Hornos. Este día se detectaron, entre otros, parte de una fuerza anfibia y logística que a las 20:45 se encontraba en 35 grados 40 minutos S / 30 grados 30 minutos W con R 210 grados y 12 Kt de velocidad. Asimismo, se detectaron formaciones navales en proximidades de Islas de los Estados. También se comprobó que aviones C-130 de la RAF llegaban al sur de Chile por la ruta Islas Fidji, Isla de Pascua, con la colaboración y apoyo del gobierno trasandino.

La actividad aérea Argentina

529. La FAA, con sus distintos comandos operativos y demás organismos de apoyo dependientes, tanto en nuestro continente como en el Archipiélago, permanecía en la más tensa expectativa respecto al accionar del enemigo. Las apreciaciones de inteligencia del más alto nivel confirmaban la capacidad de la Task Force (veloz y profusamente reforzada) de iniciar un desembarco en fuerza, en cualquier momento sobre nuestras Islas Malvinas. Y la meteorología, en esos días, favorecía esa capacidad inglesa, negándo o dificultando grandemente las posibilidades aéreas de repeler el mismo.

530. Por ello, la FAA ese día, intensificaba sus esfuerzos tendientes a conocer los movimientos británicos dentro y fuera del TOAS. El grueso de su atención se volcaba en las actividades de E y R que cumplía con sus B 707 (en alta mar) y los Lear Jet (del Escuadrón Fénix) en el litoral marítimo más cercano. Lo mismo sucedía en nuestra Armada que poseía aviones Electra y Neptune en patrullaje marítimo.. Respecto al E y R lejanos un B-707 cumplió este día un vuelo al Este (Matr. y trip.) de EPO hasta los 40 grados S 34 grados W donde habían sido avistados buques los días anteriores y desde allí a Georgias (50 NM antes) y regresó, sin obtener datos significativos.

Avistaje

531. El día 6 de mayo a las 13:30 horas, despegó (EPO) un avión Foker F-27 (TC-43 Pil. Vcom. ANDELIQUE - CPil. My. SALAS) de la FAA, cumpliendo la tarea de exploración y reconocimiento aéreo para dar protección al Portaaviones que navegaba hacia Puerto Belgrano, escoltado por las Fragatas "Hercules y "Santísima Trinidad", aproximadamente 150 millas antes del destino mencionado, fué avistado 30 millas atrás del Portaaviones y casi a ras del agua un submarino cuyas características y dimensiones eran similares a las de los submarinos enemigos. Luego de trasmitida la novedad y al no ver despegar a los aviones de la ARA se consultó la causa, y la respuesta fué que tal submarino era

propio, a lo que se respondió que ese submarino el propio ya había sido avistado a 20 millas de Puerto Belgrano y que navegaba sobre la superficie Arr. CRV 16:10.

532. Sin embargo un avión Electra de ARA avistó visualmente, alrededor de las 15 hs, a 5 unidades navales de superficie a aproximadamente 80 NM al SE de la Isla de los Estados. La FAS, previamente, había realizado algunas operaciones de diversión sobre las proximidades de MLV; a saber (Anexo PIV-II-12):

1) OF 2034 (PUA) 1 LR35 desde CRV en vuelo ABA hasta 53 grados 12 minutos S / 60 grados 10 minutos W y regreso a GRA. Dep. 10:22 - Arr 12:15 - Cap. ARQUES / Ten. CERCEDO.

2) OF 2035 (TORO) 1 LR35 desde SJU en vuelo -alto-bajo-alto hasta 53 grados 45 minutos S / 60 grados 10 minutos W y regreso a GRA. Dep. 10:09 - Arr 12:17 (My. GONZALEZ / Cap. CEAGLIO).

534. Además, vuelos de Exploración cercanos (Zona R y Zona V) a efectos de confirmar el avistaje del Electra.

1) OF 2037 (LEON) 1 LR35 desde GRA - zona R-SJU. Dep. 14:47 - Arr. 17:00 - 1er.Ten. ACOSTA / Alf. REDONDA.

2) OF 2038 (RUSO) 1 LR35 desde GRA - zona V-SJU. Dep. 14:47 Arr. 17:10 - My. GONZALEZ / Cap. CEAGLIO

535. Pero el avistaje no fué confirmado pese a haberse previsto el ataque a los mismos por aviones SUE (ARA) para lo cual la FAA puso en el aire (19:08), al SE de Cabo Vírgenes (FL 200) bajo control del CIC GAL, un KC-130 (KIKO) a efectos de REV a los SUE. Además 4 M-III permanecían en alerta a 3 minutos en la BAM GAL bajo control de dicho CIC. Asimismo la FAS ordenó una nueva salida de diversión de 2 LR35 que se realizó -ya de noche- desde GRA (20:14) y se dirigió a la zona de los presuntos buques (5400S 6630) regresando posteriormente a CRV (22:10) Cap. BUIRA / Cap. PANE / 1er.Ten. BIANCO / Ten. HERRERA.

Defensa en el Continente

536. Esta información de los 5 buques, produjo además una serie de medidas defensivas respecto al despliegue de la FAS en el continente.

- Se ordenó la dispersión y refugio de los aviones en las distintas Bases.

- Se alertó a la artillería antiaérea.

- Se replegaron (nocturno) 3 M5 de GRA a CRV.

533. Finalmente el KC 130 (KIKO) que se mantenía en el Punto de reabastecimiento ordenado y que también efectuaba exploración electrónica sobre el mar, confirmó , a las 00:10 del día siguien-

te los siguientes ecos:

1) 50 grados, 25 minutos, S - 68 grados, 00 minutos, W.

2) 49 grados, 00 minutos, S - 66 grados, 30 minutos, W.

3) 48 grados, 40 minutos, S - 66 grados, 35 minutos, W. (dos ecos).

534. Pero los ecos se dirigían a NE, seguramente a la zona TRALA, donde permanecía el grueso de la Task Force.

El puente aèreo

535. Este día de sobresaltos finalizaba sin haber podido concretarse ninguna operación ofensiva. El saldo positivo, sin embargo, lo representaban los tres C-130 (TC-65-68 y 63) que, mientras tanto, habían roto una vez más el bloqueo inglès sobre Malvinas, llevando y trayendo -en puente aèreo- preciosa carga y demostrando nuevamente el alto grado profesional militar de los aviadores de transporte de la FAA.

- C-130 - TC 65 (TIGRE) Dep. CRV 10:40 Arr. MLV 13:45 Dep. 14:17 Arr. CRV 16:45 - Tripulación My. DOMINGUEZ / Vcom. REGUEIRO / My. BAGNASCO/ S.P. (R) BILL / S.Aux. GODOY / C.P. CARDENAL / S.Aux. DE ROBLES. (Anexo detalle carga - 14.500 kg.)

- C-130 - TC 68 (PATO) Dep. CRV 09:30 Arr. MLV 12:15 Dep. 12:45 Arr. CRV 15:15 - Tripulación: Vcom. DEMARCO / My. MACLAY / Vcom. SPERANZA / Cap. MARTEARENA / S.Aux. FARINA / C.P. RULLI / S.M. CASTILLO / S.Aux. CORTES (Anexo detalle carga - 14.500 kg.).

- C-130 - Comandante de aeronave: Vcom. Oscar DOMINGUEZ, 1er Piloto My. Enrique BERNARDI, Navegador: Cap Miguel Angel SISCO, Mecánico: S.Aux. LOZANO y OSEA: C.P. GONZALEZ, C. PAOLONI.

  "Relato del entonces Cap Miguel Angel SISCO (navegador de Hèrcules): "El día 7 de mayo de 1982, despegamos de la Base Aèrea Militar Río Gallegos en horas de la mañana (12:40, efectuando una navegación tàctica a baja altura GAL-SCZ-Puerto Argentino, burlando los sistemas de radar del enemigo. Aterrizamos en Puerto Argentino con condiciones meteorológicas totalmente marginales y guiados desde tierra por personal de la BAM Malvinas (15:30), en virtud de que teníamos dificultades para visualizar la pista. Luego de aterrizar, y mientras manteníamos los motores en marcha, tuvimos que abandonar el avión como consecuencia de una "Alerta Roja" porque se aproximaban dos (2) aviones Harrier. Finalizada la Alerta regresamos (16:05) a Comodoro Rivadavia, efectuando nuevamente una navegación rasante para evitar ser

detectados por el enemigo, aterrizando en nuestro destino con la satisfacciòn de haber cumplido la misiòn sin novedad. Arr. 18:35".

Nota: En uno de los vuelos de C-130 arribaron a Puerto Argentino artilleros antiaèreos con misiles SAM-7. El màs antiguo del contingente era el 1er Ten UGARTE (EAM), acompañado por el Ten GARAY (MDP) y numerosos suboficiales.

Nuestros Helicòpteros

536. Cumplieron ese dìa las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrìcula H-83, indicativo "ZEBRA", armado con cuatro (4) amatralladoras Browning 7,62 mm, que despegò de Darwin a las 08:00 horas para hacer un vuelo de exploraciòn y Reconocimiento visual, aterrizando a las 09:00 horas en Puerto Argentino. Tripulaciòn: Ten LUDUEÑA (P), Ten PINTO (CP), S.A.MARTINEZ (M) y C 1ero LOPEZ R. (OP).

- Un (1) Bell 212, matrìcula H-85, indicativo "TORDO", armado igual que el anterior, que despegò de Darwin a las 09:00 horas, para cumplir una misiòn de Exploraciòn y Reconocimiento visual, aterrizando nuevamente a las 11:10 horas en Darwin. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), C.P.CARMONA (M), C.P. GOMEZ (OP) y C. VEGA (A).

- Un (1) Bell 212, matrìcula H-83, indicativo "HALCON", que despegò de Puerto Argentino a las 14:00 horas para cumplir una misiòn de traslado de personal, aterrizando en Darwin a las 16:20 horas.Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C 1ero LOPEZ (OP).

El QAM de Pto. Argentino

- 07:00 visibilidad 5 km, 8 Scu; Temp. 5 pto. rocìo 4 Viento 33 Gdos. 05 KT. A medida que avanzò el dìa, se produjo niebla y 8 St 150 m. Luego, a partir de 16:00 hs. aumentò el plafond hasta 350 m. (17 hs.). A partir de esta hora comenzò a reducirse la visibilidad y los techos.

Las actividades en el TOM

- Arriba a BAM Còndor procedente de BAM Calderon un IA-58 piloteado por el Cap. GRUNERT, para recabar instrucciones.

- Entre 11:00 y 12:00, el A-509 - Pil. Ten. CRUZADO, realiza ROF en Malvinas.

El Dia 08#MAY#82 (SABADO)

Los movimientos de la Fuerza de Tareas (Task Force)

537. El grueso del Grupo de Batalla (Carrier Battle Group) maniobró en la zona TRALA, sin acercarse mayormente a nuestro archipiélago y mantuvo adelantados al Norte de la Isla Soledad al Destructor Clase 42 HMS Coventry y la Fragata Clase 22 HMS Broadsword, como en dias anteriores.

538. Pero, al comando argentino le seguian preocupando, los movimientos navales enemigos que se realizaban al SW de Malvinas, entre éstas e Islas de los Estados. Hubo indicios ciertos este dia (16:00 hs) de la aproximación de un PAL en ésta zona.

539. Asimismo, el otro portaviones, al E MLV (radial 090) y a más de 100 NM lanzó algunas PAC (a partir 08:35) a niveles altos (FL 100/300).

La meteorologia

#En Malvinas#

540. Al amanecer habia llovizna y baja visibilidad (400 mts). En la mañana nublado (6STC y AC). Al mediodia mejoró la visibili# dad y el cielo estaba parcialmente nublado despejándose en la tarde. Al anochecer volvió la neblina.

#En el Continente#

541. (elaborar)

Las Actividades de la FAS

541. Con la situación del enemigo descripta y la planifica# ción que su EM perfeccionaba y completaba desde hacia 3 dias, la FAS esperaba su oportunidad. Este dia tampoco le fué propicio; el enemigo permanecia alejado y solo incursionaba #dentro de nuestro radio de acción# en forma esporádica y en puntos distantes entre si, la meteorologia (como se vio) tampoco le permitia libertad de acción. Asi la situación, la FAS ejecutó este dia (Anexo PIV# II#13:

1) 2 salidas de M5 (AGUILA) # Tripulación: Cap Amilcar CIMATTI y Cap Higinio ROBLES, con Cñ y Shaffir desde BAM GRA # Dep. 11:45 # Tarea: volar sobre las Islas Malvinas bajo control radar, a efectos de obligar el despegue de las PACs enemigas, desgastándolas. # Versión: Tres (3) tanques de 1.300 litros cada uno. La navegación de ida se realizó sin novedad, arribando a las mismas con nivel 270 y sin contac# to con el radar Malvinas en VHF. Tal situación obligó a que el radar trasmitiera a TWR Malvinas la posición de las PAC y esta les retrasmitia los datos requeridos. Se informó que una de ellas se dirigia hacia la sección, por lo que se comenzó a maniobrar para quedar a la cola de la misma, a

una distancia de 7 millas y con rumbo general oeste. El Jefe de Sección ordenó probar cãnones a su numeral, el que le informó que se le había quedado conectado el empobrecedor de tiro y en consecuencia comenzó a perder altura por la falta de potencia. El guía se limitó a girar en círculos para no perder de vista al 2 y darle protección, ordenándole que eyecte el tanque ventral, el cual se encontraba ya vacio. A los 15000 pies de altura informó que se había restituido la potencia y comenzó nuevamente el ascenso, proa a Río Grande. A medida que pasaba el tiempo el guía iba comprobando que tenía problemas de trasvase de combustible, lo que le obligó a eyectar los tres (3) tanques externos y declarar su emergencia a la Torre de vuelo de la Base GRA, por tener mínimo combustible, a los efectos de alertar al Helicóptero de la Prefectura Naval para que despegara a su encuentro. Cuando faltaban 75 millas preguntó las condiciones meteorológicas, informándosele que el Aeródromo se encontraba con 8/8 de stratus a 50 metros, y además que el ILS se encontraba fuera de servicio; en ese instante se le prendió la luz de 600 litros (mínimo combustible) y a su vez el numeral notificó que tenía su central giroscópica fuera de servicio (sin datos de horizonte artificial), por lo que el Cap CIMATTI le ordenó formar en "ciega". Realizaron la penetración con VOR e hicieron contacto visualcon el eje de pista, pero muy pasada la cabecera, por lo que tuvieron que dar motor y volver a final para el aterrizaje. Sobrevolaron las Islas desde las 12:13, arribaron a la vertical de Pto. Argentino a las 12:29 a FL 270 y regresaron a GRA 13:34 Arr. Su objetivo era de diversión (Provocar despegues de PAC).

2) Simultáneamente el Escuadrón Fénix ejecutaba aproximaciones a las Islas con los Lear Jet, teniendo asignado el mismo objetivo:

   - OF S/N - 2 LR-35 -NACAR- Diversión. Tripulación (1) Cap. BUIRA / Cap. PANE, (2) 1er.Ten. BIANCO / Ten. HERRERA. Desp. CRV 10:15 a vertical Pto. Argentino y regreso a GRA - Arr. 13:25.

   - OF 2034 - 2 LR-35 -PUA- Diversión. Tripulación (1) Cap. ARQUES / Ten. CERCEDO, (2) Cap. JURI / Ten. CABALLERO. Desp. CRV 14:37 a vertical Pto. Argentino y regreso a CRV - Arr. 17:35.

   - OF S/N - 2 LR-35 -NACAR- Exploración y Reconocimiento. Tripulación (1) Cap. BUIRA / Cap. PANE, (2) 1er.Ten. BIANCO / Ten. HERRERA. Desp. GRA 15:55 a zona "R" y regreso a GRA - Arr. 18:15.

542. Sin embargo no se observó reacción operativa del enemigo, por el momento.

Otras acciones

543. Al filo de la medianoche (01:00) Malvinas informó que dos buques grandes (desde el radial 200 Gdos. a 12 Km.), efectuaron cañoneo naval sobre el Sector Plata (Radar FAA y alojamiento Moody Brook).

544. El CAE recibió un Mje. de CFT 5050 (ARA) informando que ARA SOMELLERA y ARA BAHIA PARAISO, se dirigían a USU, por lo que no habría estación B y R de superficie por 48 horas.

Aadid de la FAS

545. La FAS (ante el cañoneo naval nocturno) intentó un aadid operativo: lanzó desde CRV (OF 2045) 2 Lear Jet LR 35 (NACAR) N.o. 1 My. CARDOZO / Cap. GONZALEZ - N.o. 2 Cap. JURI / 1er.Ten. WILLIAMS/ Cap GLOGGER (observador aerofotográfico), rumbo a MLV. Despegaron 01:06 CRV y arribaron a las proximidades de la Isla Soledad a las 02:36, simulando ser aviones de combate, observaron los fogonazos y regresaron posteriormente a CRV. Aparentemente consiguieron su objetivo disuasivo pues a las 02:48 cesó el cañoneo naval y nuestro CIC detectó el despegue, a la misma hora de una PAC británica que se dirigió a Malvinas (lanzó una bengala amarilla y regresó al PAL). Esta operación propia de diversión (ahora PICO) se repitió a las 06:00 Hs (día 09 may). desde Río Grande, OF 2047 N.o. 1 1er.Ten. BIANCO / Ten. HERRERA - N.o. 2 Cap. BUIRA / Cap. PANE, y sobrevoló MLV a las 07:15, pero fueron perseguidos por PAC (80 NM de MLV) y regresaron a GRA 07:30.

Otros Acontecimientos

546. Se incorporaron al Grupo de Exploración y reconocimiento dos nuevos aviones TS 60 (Aero Star 600):

- En Ad. Santa Cruz - Platino.
- En Ad. Río Gallegos - Langosta.

En el Archipiélago

547. Entre 09:30/10:30 - 2 IA 58 "ZORRO", de BAM Cóndor efectuaron ROF al Sur BAM MLV (A 502 1er.Ten. FASSANI - A 509 Ten. SASSONE). Aer. S/N.

Dos Cruces

548. Nuevamente dos C 130 realizan un cruce riesgoso:

1) TC 65 "LANA" Trip. My. VELIZ / Cap. VILLEGAS / My. VALDEZ CANTOS / C.P. SEGOVIA / C.P. CONTIGLIANI / S.A. TULIANI / S.Aux. PUIG. Dep. CRV 18:30 - Aer. MLV 2137 - Dep. MLV 2151 - Aer. CRV 00:15. Carga 13.750 kgs. Pax 20.

2) TC 68 "PICO" Trip My. PALAZZI / Vcom. SANCHOTENA / S.Aux. ROMERO / C.P. TORRES / S.P. AREVALO / S.P. SANCHEZ. Dep. CRV 18:00 - Aer. MLV 20:50 - Dep MLV 21:10 - Aer. CRV 23:40. Carga 14.400 kgs. Pax 16.

El Día 09/MAY/82 (DOMINGO)

549. Amanecía un día Domingo, de incógnitas respecto al accionar enemigo y sin variantes positivas en la meteorología; en las proximidades occidentales de nuestro archipiélago y cubriéndolo hasta su límite Este, existía una gruesa capa de NS y ST bajos, sin claros y con precipitaciones aisladas aunque intensas, que reducían la visibilidad con techos de 10/20 mts. sobre las olas.

En los aeródromos del Continente

550. La situación meteorológica era similar a la descripta en el párrafo anterior, aeródromos en IFR (ver párrafo 559).

La situación en la madrugada

551. La información obtenida durante las últimas horas del día anterior (párrafo 548) y los sucesos nocturnos (cañoneo/PAC) inducían a apreciar al EM de la FAS, que este día la Task Force, se lanzaría sobre el archipiélago. Además se tuvieron noticias de un ataque nocturno de helicópteros a Darwin, y de avistajes (radar MLV) (04:40 hs.) de ecos en el canal Fitz Roy (aparentemente lanchones desembarco). Posteriormente (06:00) se detectaron dos ecos grandes en radial 170 Gdos. de MLV y a 15 NM de distancia.

Alerta de la FAS

552. A las 02:35 el Cdo. de la FAS ordenó el alerta para partir 07:30/ a 30 minutos de 12 aviones A4B de BAM GAL y 8 aviones A4C de BAM SJU, mientras pulía la planificación detallada de sus salidas predispuestas. Había previsto también la operación de un OCAT en vuelo que dirigiría las operaciones aéreas sobrevolando (HS 125 CHITRO) las inmediaciones occidentales de Malvinas y que tenía autoridad para modificar los objetivos (u horarios) de las misiones lanzadas desde el Cdo. FAS.

553. A las 05:10 informó MLV que había un buque entre los radiales 080/090, otro entre 190/200 y muchas barcazas a unos 10/15 kms al sur de la costa a la altura de Pto. Fitz Roy. Se alertó entonces a un KC 130 a partir de las 06:30 y se planificó el punto de reabastecimiento aéreo (50 grados 00 minutos S / 65 grados 00 minutos W) para las Ellas alertadas.

554. Se dió la orden de alerta para los M/III en CRV a 15 minutos a partir de 07:30. A las 05:55 MLV nuevamente informó que los ecos anteriores habían desaparecido pero confirmó 2 ecos seguros en radial 170 grados acercándose aparentemente para un nuevo cañoneo naval sobre Puerto Argentino.El Enemigo, sin dudas, estaba efectuando engaño electrónico sobre el radar Malvinas y además serias interferencias sobre el mismo, que por momentos cegaban ("empaste") sus pantallas.

La FAS tantea (Anexo PIV/III/14)

555. A las 06:45 despegò de GRA la primera misiòn diurna de diversiòn (y exploraciòn) con aviones LR35 que tenìan por objetivo hostigar (con su presencia y accionar electrònico) al enemigo y detectar su ubicaciòn y reacciòn. Era la misiòn 2047, dos (2) LR35 - PICO Nro. 1 Cap. BUIRA, Cap. PANE - PICO Nro. 2 1er.Ten. BIANCO, Ten. HERRERA - que desp. GRA 06:25 y se dirigiò al archipièlago hasta 80 NM de Pto. Argentino. En esta posiciòn el CIC MLV les ordenò regresar pues tenìan en pantalla una Ella de Harrier que se dirigìan a interceptarlos. Asì lo hicieron; los Harriers los persiguieron por 30 NM y abandonaron. Los picos ascendieron a FL 400 y regresaron a GRA aterrizando 08:10.

561. A las 10:06 Dep. SJU la misiòn -PEPE-OF 2049 (2 LR 35 PEPE) Nro. 1 My. GONZALEZ / Cap. CEAGLIO - Nro. 2 1er.Ten. ACOSTA / Alf. REDONDO, con el mismo objetivo con ruta GAL-MLV. A las 10:30 FL 350 hizo contacto con Radar MLV, en posiciòn 51 grados 30 minutos S / 58 grados 30 minutos W. En esta posiciòn el numeral 2 alertò sobre la presencia de una estela. Se abriò la formaciòn (iniciando un descenso) y observaron el pasaje de 2 misiles con una trayectoria casi horizontal. El CIC MLV no tenìa en pantalla ningùn mòvil aèreo por lo que se estima fue un misil antiaèreo lanzado desde algùn buque (Coventry / Broadswoord). Descendieron bruscamente y regresaron a GAL donde arribaron S/N, ambos aviones, a las 12:57.

556. Posteriormente, a las 11:45 ingresò al àrea MLV la misiòn OF 2044 indicativo: "LITRO 1". Tripulaciòn: Cap ARQUES/Ten CERCEDO. Indicativo "LITRO 2" Cap. MARTINEZ VILLADA/ Ten. CASADO / (Fot.) Ten. DOMINGUEZ. Habìa desp. CRV 10:10 hs. meteorologìa: Bajo mìnimos (aeròdromo cerrado). Se realizò un despegue por instrumentos (sòlo se veìa la linea central de la pista). Alcanzaron tope y le informaron al 2 para que despegue. Finalizado el mismo, el "LITRO 2" entrò en emergencia de tren de aterrizaje; todos los aeròdromos estaban cerrados, excepto Rìo Gallegos que estaba habilitado sòlo para vuelo por instrumentos. Le formaron para verificar la falla y luego el 2 se dirigiò al aterrizaje. El 1 siguiò hacia Malvinas. Bloquearon la antena de Puerto argentino con nivel 400, bajo control de radar, poniendo luego rumbo 90 grados, alejàndose aproximadamente 30 millas, cuando de pronto el radar les ordenò regresar lo màs ràpido posible; iniciaron un viraje por derecha, cuando el operador les urgiò que aceleren el viraje, cerrando todo lo que les fuera posible. En ese momento el 1er Ten DOMINGUEZ que iba como observador, viò pasar un misil antiaèreo muy cerca de la punta del plano. Perdieron altura y regresaron rasante a Rìo Gallegos, puès Comodoro Rivadavia estaba todavìa cerrado para toda operaciòn. Durante el viraje escarpado habìan colocado màs de sesenta (60) grados de inclinaciòn y perdieron 4.000 pies. El aviòn regresò a SJU y aterrizò S/N a las 12:10.

557. Los Fènix de GRA cumplirìan una nueva misiòn (mismo objetivo) la 2050 (PUA) Nro. 1 Cap. BUIRA / Cap. PANE - Nro. 2 1er.Ten. BIANCO / Ten. HERRERA, despegando 10:28 e ingresando a MLV (11:35) a FL 400 el Nro. 2 se vuelve por Tècnica, el Nro. 1

sigue a MLV y es perseguido por PAC la cual se acerca hasta 30 NM, regresando a GRA S/N a las 12:14 hs.

558. Del anàlisis de estos vuelos el Cdo. de la FAS apreciò:

1) Que existían buques misilísticos / piquete radar en:

   a) Radial 330 Gdos. a 30/40 NM Pto. Argentino

   b) Radial 215 Gdos. a 20 NM Pto. Argentino

2) Que la meteorològia en MLV (Pto. Argentino) mejoraba significativamente; a las 12:45 se veía el sol y existía bruma sobre Pto. Argentino.

La FAS intenta golpear

559. Sin embargo, el Cdo. FAS no sabía que esta mejoría se daba solo en las inmediaciones de Pto. Argentino; el resto del TO permanecía en realidad en condiciones bajo mínimo. Pero era tanto su celo que alrededor de las 12:00 decidiò efectuar un ataque a estos objetivos navales detectados, aunque sin mayor precisiòn de blanco y asi: (Anexo Mapa)

1) 12:48 decolò HS-125 -J50B- OCAT (CHITRO) HS 125 - Ten. POGGI / Alf. MARIANI / S.P. ACOSTA - OCAT - Vcom. QUIROGA (Anexo) que controlaría la operaciòn OF/2501.

2) 13:25 decolò de SJU (OF 1174) la Ella TRUENO, 4 A-4C con una bomba de 1000 lbs. cada uno (Cap. GARCIA / Ten. FARIAS / Ten. CASCO / Ten. ISAAC).

3) 13:43 decolò de SJU (OF 1175) la Ella PUMA 4 M5 CM y 2 BRP 500 lbs. (My. SAPOLSKY / 1er.Ten. SENN / Cap. DIAZ / Ten. CALLEJO).

4) 13:45 decolò de GRA (OF 2053) dos LR35 (PUA) diversiòn y apoyo navegaciòn M5. (OF 1175) Arr. GRA 15:21 - Nro. 1 Cap. BUIRA / Cap. PANE - Nro. 2 1er.Ten. BIANCO / Ten. HERRERA.

5) 14:35 decolò de SJU (OF 1177) la Ella CONDOR 3 A4C CM 1 x 1000 lbs (Cap. CAFFARATTI / 1er.Ten. VAZQUEZ / Ten. LUCERO).

6) 14:50 decolò de SJU (OF 1178) la Ella FORTIN, 2 A4C CM 1 x 1000 lbs (1er.Ten. URETA / Ten. PAREDI).

7) 15:10 decolò de SJU (OF 1176) la Ella JAGUAR 4 M5 y 2 BRP (Vcom. VILLAR / 1er.Ten. ROMAN / Cap. DIMEGLIO / Ten. AGUIRRE).

560. Ademàs desde las 11:25/55 estuvieron en el aire los dos KC 130 (reabastecedores) en espera de los A4C y en tareas secundarias de E y R (NATO y MARTE) hasta las 18:15 . NATO Arr. GAL y su tripulaciòn estaba compuesta por: Comandante de Aeronave: My

BOLZI, 2do Piloto: Cap SAMPIETRO, Navegador: My Oreste VILA, 1er Mecànico: C.P. CAMINO, 2do Mecànico: C.P. Fraire, 1er OSEA: S. Aux. OVEJERO y 2do OSEA: S.Aux SALZANO. Arr. MARTE en CRV a las 18:30 horas.

561. Pero el rèdito de este digno esfuerzo fue nulo, incluso desventajoso, pues:

1) La Ella TRUENO: (A4C) Tuvo problemas (1 y 4) en el trasvase de combustible. Por lo tanto reabastecieron el 2 y el 3 que continuaron su ruta al objetivo fijado. El 1 y 4 regresaron y Arr. SJU 15:08. En proximidades del archipièlago, la secciòn remanente formada por los numerales 2 y 3, volaba sobre la inmensa capa de nubes de SC cuyo techo inferior no era superior a 10/20 mts. y con bancos de niebla. Estos dos hèroes, ejemplo del exceso de celo en el cumplimiento de su misiòn (Nro. 3 Ten. CASCO - Nro. 2 Ten. FARIAS) iniciaron el descenso, en formaciòn cerrada, e hicieron contacto con las olas del acèano solo a 10/15 mts. de altura (techo de las nubes) y siguieron su rumbo en esas condiciones, con lloviznas aisladas y bancos de nieblas que los obligaban a aferrarse mutuamente en busca de su presa, que no encontraban; preguntaron al OCAT (14:40 hs) mayores datos sobre la posiciòn del buque, no veìan las islas, no tenìan enlace (ni estaban en pantalla) con el radar MLV. El OCAT les informò que estimaba el objetivo se encontraba màs al Este. Y allì siguieron, razante... hasta que se estrellaron en las estribaciones de las Islas Salvajes, no muy lejanas del lugar donde operaba su OM, el D-42 HMS "COVENTRY".

2) La Ella PUMA: (M5) - Tripulaciòn:Myt SAPOLSKI, 1er Ten SENN, Cap DIAZ y el 1er Ten CALLEJO. Blanco asignado: objetivo naval. Despegò de San Julièn con condiciones meteorològicas adversas, lo cual le obligò a atravesar la capa de nubes apenas despegò y reunirse sobre tope en ruta. En Malvinas encontrò las mismas condiciones meteorològicas e inicià el descenso entre nubes (los 4 avs. en formaciòn cerrada) y al no hacer contacto visual, lo suspendieron a los 800 ft (270 mts) sobre QNH MLV, la secciòn numeral perdiò de vista a la Secciòn guìa debido a la densidad de las nubes. Se mantuvieron en este nivel desgastante, tratando de hacer enlace en dos (2) oportunidades con el CIC Malvinas, sin lograrlo. Estimando 15 NM pasando Islas Salvajes, el Jefe de Escuadrilla decidiò regresar.
Al hacer enlace con el OCAT este les impone de la situaciòn y escuchan las comunicaciones de la Secciòn "TRUENO", a la que trataban de asignarle un nuevo OM. Tambièn escucharon la salida de la Escuadrilla "JAGUAR". En SJU la secciòn numeral realizò entrada por instrumentos en formaciòn cerrada, aterrizando primero el numeral y luego el guìa, mientras la Secciòn guìa esperaba para hacer idèntico procedimiento, Arribando a SJU 15:25.

3) La Ella CONDOR: (A4C) Tambièn esta Ella, a 40 NM de Cabo Belgrano y volando entre nubes a 500 ft, con lluvia torren-

cial y visibilidad cero; en formación ciega (3 aviones), su Jefe decidió regresar y lo comunicó al OCAT (15:26), Arribando a SJU a las 16:45.

4) La Ella JAGUAR: (M5) En las mismas condiciones meteorológicas, ésta que volaba a FL 240 sobre tope, hizo enlace con radar MLV pidiéndole estado meteorológico (debía atacar objetivo naval al SE de Pto. Argentino, junto a las Ellas Cóndor y Fortín) e instrucciones para el descenso. Pero el CIC fuertemente interferido y sufriendo aún los resultados del cañoneo naval matutino, no consiguió ubicar a esta escuadrilla en su pantalla por lo cual su jefe, estimando estar ya sobre el archipiélago (15:50), decidió no descender y regresar a su base, SJU, donde aterrizó a las 16:15.

5) La Ella FORTIN: (A4C): A esta Ella mismas condiciones ya sobre el archipiélago, le fué ordenado regresar por orden del Comando de la FAS, retransmitida por el OCAT. Aterrizó en SJU a las 17:00 hs.

Nuestros Helicópteros en Malvinas

562. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrícula H485, indicativo ""CONDOR", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 08:10 horas para hacer un vuelo de exploración y Reconocimiento visual, aterrizando a las 10:00 horas en Darwin. Tripulación: Ten VERGARA (P), Ten SANCHEZ (CP), C.P. CARMONA (M), C.P. GOMEZ (OP) y C VEGA (A).

- Un (1) Bell 212, matrícula H483, indicativo "HALCON", armado igual que el anterior, que despegó de Darwin a las 15:00 horas, para hacer un reabastecimiento de la ROA, aterrizando en Puerto Argentino a las 15:50 horas. Tripulaciuón: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), C.leo LOPEZ (M) y C.leo LOPEZ (OP).

- Un (1) Bell 212, matrícula H485 indicativo "TORDO", que despegó de Darwin a las 16:00 horas para cumplir una misón de traslado de personal y material, aterrizando en Darwin a las 17:30 horas.Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten VERGARA (CP), C.P. CARMONA (M), C.P. GOMEZ (OP) y C. VEGA (A).

- Un (1) Bell212, matrícula H483, indicativo "HALCON", armado igual que los anteriores, que despegó de Puerto Argentino a las 16:20 horas, aterrizando nuevamente allí a las 17:00 horas. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C. leo LOPEZ R. (OP).

Balance del día

563. Al finalizar este frustrante domingo en que la FAS no logró afectar la capacidad enemiga, aunque sí demostró su enorme voluntad de lucha, el esfuerzo realizado era:

1) 7 salidas de diversión

2) 2 salidas KC 130

3) 1 salida OCAT HS 125 # 700 B

4) 8 salidas M5

5) 9 salidas A4C

#

27 salidas total (de las cuales había perdido por accidente: 2 A4C y sus respectivos pilotos).

OTROS SUCESOS

El Narwal

564. Cuando nuestro pesquero NARWAL se encontraba navegando en 52 grados 45 minutos S / 58 grados 02 minutos W, fue atacado por dos aviones Sea Harriers (Flt LT MORGAN y 1t Cdr BATT) con bombas y cañones y luego, cuando parte de su tripulación había abandonado el buque, fue abordado por un helicóptero (Lt Cdr POLLOK del 846 Sqdn # HERMES) y capturado por personal SBS. El Narwal se hundió el día siguiente mientras se lo remolcaba. Entre los prisioneros (25 en total), uno había fallecido y doce estaban heridos.
Veamos el relato de su maquinista el Sr. Feliciano MIÑO:

> # "En el Mar del Plata subió un oficial de la Armada, creo que de inteligencia, nosotros no lo supimos hasta que comenzó el ataque, allí recién se identificó. Nosotros íbamos en apoyo de algún eventual salvamento, o simplemente, (estimo) para observar los desplazamientos bélicos en la zona, éramos un total de 24 hombres plenamente consustanciados en la tarea de hacer algo por nuestra tierra queríamos que nuestros hijos estuvieran al margen del yugo impuesto por los piratas ingleses. Todos sabíamos que nos jugabamos la vida en la empresa, lamentablemente se perdió una vida y muchos heridos. A nadie escapa que durante la guerra cayeron muchos de nuestros soldados, pero tambien hubo bajas entre la población civil, que de una manera u otra hacia lo suyo contra el enemigo. De los nuestros cayó Osmar Rupp, el contramaestre, que murió sin conocer su hijo, ya que su mujer tuvo familia cuando navegábamos. Llevaba un triciclo a bordo como regalo para el pequeño, y al momento de morir nos pidió que cuidáramos de su familia. Murió en la cubierta con la pierna izquierda destrozada por la metralla de los aviones".
> "El oficial de marina se identificó como Juan Carlos

GONZALEZ y gracias a èl pudimos salvar la vida. Esa mañana estàbamos navegando y si se podia pescàbamos algo, estàbamos cerca de la flota inglesa, escuchàbamos los cañonazos. Ese domingo 9 de mayo, eran aproximadamente las 09:00 hs. estaba lluvioso y frio, con mar 6 ò 7, medio agitado, y descansàbamos mientras navegàbamos pero siempre alertas, de pronto se sintiò un impacto en la popa, que atravezò varios compartimientos y en el camino hiriò gravemente a Osmar que se hallaba en el taller de electricidad".

"El Narwal era un buque de 350 tn. de 60 metros de eslora y 17 de manga, un barco chico, yo estaba en la cucheta cuando nos impactaron creo que fue un misil, enseguida comenzò el griterio, y despuès de un instante de zozobra lo vimos a Tupp gritando, con una pierna menos. El enfermero Gòmez hizo las primeras curaciones, pero era imposible de hacerle un torniquete para parar la hemorragia, dado que la pierna habia sido arrancada casi desde la ingle. Le dieron morfina para atenuar el sufrimiento y alguna bebida, pero debia de ser insoportable.

Estubo unos 40 minutos en cubierta, a pesar de que los aviones ingleses continuaban pasando y tirando. Nosotros no teniamos ningùn arma para defendernos, era tanto nuestro miedo que algunos nos metimos en la cocina y cubrimos nuestras cabezas con las ollas. Una cosa es contarla, y otra vivirla.

Yo me quedè sin aceite para la màquina, pero seguiamos igual, quedè a cargo de la màquina y parè el generador cuando comenzò a entrar el agua, estaba con Wens y era lo ùnico que se podia hacer. De mis compañeros del Narwal, recuerdo a Busseti, Carballo, Dominguez, Esquivel, Fabiano, Lòpez, Lucaiolo, Ferrero, Fulgenzi, Garcia, Solca, Gòmez (Juan y Norberto), Merino, Reinoso, Rodriguez, zaragoza, Zelasco, los uruguayos Chandot y Jesùs Morales, y el paraguayo Wagatta. Tratàbamos de tapar los orificios màs grandes con lo que podiamos, era imposible achicar normalmente, las balas seguian atravesando el barco, pero flotàbamos".

"Ya se habia dado la orden de abandonar el barco, èramos un blanco fijo y los aviones no cesaban en su afàn de destrozarnos, aùn a sabiendas que no teniamos con què responderles, me acuerdo que me lancè a una balsa con otros compañeros y allì apareciò ese maldito aviòn, nos ametrallò impiadosamente, de milagro no nos matò a todos, pero la balsa (de caucho) se hundiò en segundos. Algunos trataban de desermar las puertas para usarlas como flotantes, habia peligro de tiburones ya que es una zona donde habitualmente se pueden encontrar. Eramos una docena de heridos, yo sufri el impacto de las esquirlas de la metralla en el ojo y la mano izquierda, a Zaragoza lo hirieron en la columna y aùn tiene la esquir-

la".
"Minutos más tarde aparecieron aviones y helicópteros Sea King. Pero ya no nos atacaron, los primeros aviones, luego del ataque inicial nos ordenaron por radio variar el rumbo, pero no les hicimos caso estábamos en aguas argentinas y nadie nos podia hacer cambiar el curso, después de varios ataques quedamos al garete, ya no podiamos hacer más nada. estábamos sin timón, sin radio y con peligro de hundirnos en cualquier momento ante un nuevo ataque".
NOS TRATARON BIEN: Después nos rescataron previamente ametrallaron un generador auxiliar que pusimos en cubierta para tener luz y atender a los heridos, ya no habia nada que hacer. Los ingleses nos rescataron luego de estar unos 20 minutos en el agua, tratando de mantenernos a flote en medio del agua que estaba muy fria, con una llavia que nos calaba hasta los huesos. Yo fui el segundo que rescataron los helicópteros, yo vi que en un costado decia USA, yo tenia poca visión por las heridas, nos llevaron a un barco y posteriormente al Invencible.
Allí nos atendieron muy bien, la enfermeria era de primera, allí estuvimos 4 compañeros, parecia otro mundo, nos dieron cigarrillos, buena comida y excelente atención médica, inclusive vimos algo de TV.
Los ingleses se asombraron cuando pedimos elementos para higienizarnos, cepillo de dientes y maquinitas de afeitar, igual pasó con el tema de los cubiertos, pensaban que éramos indios, después nos trataron con mayor deferencia. Diez días más tarde (luego que me operaran la mano izquierda), nos trasladaron al buque hospital UGANDA, y de allí a Montevideo, en el barco HECLA, de allí a Buenos Aires en el aviso Piloto Alsina el 3 de junio".

Helicóptero derribado

565. Un Sea Dart del HMS COVENTRY derribó a un PUMA (HELO) de nuestro Ejército, al Norte de Puerto Argentino, que se dirigia en ByS del Narwal .

Los Neptune (ARA) Fuera de Servicio

566. La FT 80 informó que sus aviones Neptune estaban fuera de servicio y por lo tanto no ejecutarían más operaciones E y R.

Los Pucará de BAM CONDOR

567. Dos IA 58 (Cap. VILA / Ten. GIMENEZ) (A-502 y A-509) despegaron de BAM Cóndor en ROF (Reconocimiento Ofensivo) sobre Pto. Howard (horario 08:00 a 10:00 hs) y, a pesar del mal tiempo (50 mts. de techo y muy baja visibilidad) recorrieron la zona sin encontrar objetivos durante 0130 hs, regresando a su base S/N. Uno de estos IA-58 el A-502, aterrizó en Base Calderón con

inconvenientes en el aterrizaje (hundió proa quedando de nariz en el barro).

568. Este día BAM Cóndor recibió los misiles SAM 7 que reforzarían su defensa antiaérea.

Fuego naval sobre Puerto Argentino

569. A las 22:10 dos buques británicos efectuaron fuego naval sobre zona AD MLV. Efectuaron 4 salvas y se alejaron.

El Día 10 MAY 82 (LUNES)

La situación y La apreciación

570. El enemigo naval realizó el día 10 may 82 las siguientes actividades:

1) Sus refuerzos terrestres (anfibios), navales (especialmente aeronaval) y logísticos seguían arribando al TOAS ya sea desde la Isla Ascensión (los principales) o por la ruta del Pacífico y Cabo Hornos (especialmente combustible).

2) Cañoneo naval (reducido) al archipiélago. Entre 0230/0330 dos buques bombardearon posiciones en M. Brook sin consecuencias.

3) Grueso de la Task Force se mantenía en la zona TRALA, fuera del radio de acción propio, adelantando algunas fragatas esporádicamente dentro de la ZET (Anexo PIV/II/15).

571. La meteorología seguía adversa a las operaciones aéreas.

QAM Día 10 Mayo:

y 0900 MLV 330/5 120 mts niebla 8.4/8 QNH 997.0

y 1500 MLV 030/18 100 mts. c/u Nbl 8/7 550.0

572. La FAA, a través de su Comando Aéreo Estratégico (CAE), planificó y ejecutó misiones de exploración cercana y lejana, a cargo de su Grupo E y R. Tales fueron (Anexo):

1) F/27 y TITAN 1 y ZONA BRAVO y Dep.TRE 08:28 Arr.CRV 12:03. (DRIGATTI, Vcom. BENAVENTE, C.1ro. SIMON, HERGER) TC/73.

2) F/27 y BOLSA 2 y ZONA DELTA y Dep.CRV 08:34 Arr.CRV 11:30. (My. NUÑEZ, My. DIAZ, C.1ro. MUÑOZ, C. HEREDIA) T/44.

3) F/707 y CARBON y MONO 45 grados 12 minutos S / 29 grados 48 minutos W.

y TEPE 42 grados 17 minutos S / 37 grados 28 minutos W
Dep. Epo 06:50 10 may (Vcom. GENOLET, Cap. BUIRA, LUCION, OVIEDO, DIAZ).
LIMA 41 grados 43 minutos S / 38 grados 38 minutos W
Arr. Epo 10 may.
RETO 40 grados 40 minutos S / 41 grados 00 minutos W.
LATA 45 Gdos. 43'S / 38 Gdos. 37'W.
BONO 42 Gdos. 42'S / 36 Gdos. 17'W.
PIPA 40 Gdos. 00'S / 36 Gdos. 00'W.

4) C 500 y CASERO 4 y ZONA ALFA y Dep.EPO 0850 Arr.EPO 1320.

5) C 500 y CASERO 2 y ZONA ALFA y Dep.EPO 1351 Arr.EPO.

573. Para las 14:20 la información "COE" que poseía nuestro Comando respecto a la Task Force era (Anexo PIV"II"15).

1) Invincible + 1 F 21 en 51 grados 00 minutos S 55 grados 30 minutos W.

2) 2 Fragatas o similar en 52 grados 00 minutos S 55 grados 00 minutos W.

3) 3 Fragatas o similar en 55 grados 30 minutos S 61 grados 00 minutos W.

4) 4 Fragatas o similar en 54 grados. 30 minutos S 56 grados 00 minutos W.

5) 5 Fragatas + 5 LCU en 50 grados 00 minutosS, 58 grados 00 minutos W.

6) Hermes 52 grados 00 minutos S, 52 grados 00 minutos W Rumbo 90 grados en marcha muy lenta remolcado y/o acompañado por 5/6 buques.

7) Un buque petrolero tipo PLUMLEAF en 32 grados 00 minutos S / 36 grados 00 minutos W

Otros Sucesos

El ARA Isla de los Estados

574. Este buque que llevaba armamento, municiones y combustible a la guarnición DARWIN (desde Pto. Argentino) y se encontraba en tareas de transporte entre Caleta KING (Isla Soledad) y Pto. HOWARD (Gran Malvina) al mando del T/N PAYAROLA, perdió contacto radial con MLV a las 22:30 hs. del 10"may"82. Fue hundido (según el Reino Unido) por fuego naval (CÑ 4.5 segundos) de HMS Alacrity que patrullaba el Estrecho en rastrillaje antiminado. Aunque el buque FORREST informó que el buque hundido aparecía haber sido atacado desde tierra por efectivos en proximidades de SHAG COVE (10 Km al Sur de HOWARD"Gran Malvina).

Helicópteros de F.A.A.

575. Un (1) Bell 212, matrícula H"85, indicativo "PATO, armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 09:50 horas para traslado de material y reabastecimiento de la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 11:30 horas. Tripulación: Ten SANCHEZ (P), Ten BREA (CP), C lero PALACIOS (M) y QUIÑONES (OP)

El Submarino ARA SALTA

576. El Cdo. del TOAS informó que el Submarino ARA SALTA entró en dique seco (MDP) por cuarta vez consecutivas por fallas técnicas.

Apreciación de la FAS

577. La FAS apreció al final de este día (10 4may) que el dispositivo enemigo (para. 579) obedecía a un esquema netamente defensivo por parte de la Task Force, con sus PAL alejados y sus piquetes radar adelantados en tareas de alerta temprana. Con respecto al petrolero grande se estudió un ataque a llevar a cabo oportunamente con aviones MK62 y C4130. Poco a poco se fué confirmando el tránsito naval enemigo (de refuerzo) entre Islas Ascensión y el T.O. Ya el día 11 de mayo se poseía información confirmada sobre la posición (Anexo) del Buque Hospital HMS UGANDA en 48 grados 35 minutos S, 48 grados 58 minutos W y probablemente el HMS ATLANTIC CONVEYOR en 39 grados 53 minutos S, 35 grados 44 minutos W. Nuevamente la FAA no encontró blancos dentro de su radio de acción excepto para sus MK 62 y transportes de largo alcance, a los cuales la FAS en enlace con el CAE volcaba ahora su interés para tareas de interdicción. Además, en la ZET continuaba el mal tiempo (techos bajos y escasa visibilidad).

578. Este día el Com. MENDIBERRY (A2 del CATOM) escribía en su diario de guerra textual:

> "Indicios de desembarco en área de Puerto SAN CARLOS y ESTABLECIMIENTO SAN CARLOS. No se confirman".

El Dia 11-MAY-82 (MARTES)

Las actividades en el TOAS

579. A las 05:25 dos unidades de superficie britànicas ejecutaron cañoneo naval sobre Pto. Argentino.

580. Posteriormente el CTOAS informò que el submarino ARA SAN LUIS que operaba en la zona de exclusiòn total, lanzò torpedo sobre lìnea de Destructores e informò falla por el sistema de guiado de los mismos. Asimismo el CTOAS informò que "por fallas sistema de armas" de dicho submarino "se ordenò su repliegue" a Puerto Belgrano.

Harriers sobre Darwin

581. Por otro lado, a pesar de la mala meteorologìa en la Isla Soledad (QAM 110700 may 02010 1,5 Km 8 St 200 8/6 niebla) a las 09:30 el radar de DARWIN detectò dos Harriers que se acercaban desde el SE. Nuestra A.Ae abriò fuego sobre los mismos, los cuales abortaron su ataque, lanzando sus bombas fuera del objetivo y se alejaron.

Nuestros vuelos de E y R

582. El Grupo de Exploraciòn y Reconocimiento habìa planificado para este dìa (11-may-82), las siguientes salidas de exploraciòn lejana:

- CASERO 3 - ZONA ALFA - Dep. EPO 110700 - Arr. EPO 111300 Tipo avion
- CASERO 5 - ZONA ALFA - Dep. EPO 111330 - Arr. EPO 111915
- TITAN - ZONA BRAVO - Dep. 110900 - Arr. EPO 111700
- CARBON - ZONA DETECCION - Dep. EPO 110530

583. Ademàs, existìan en apresto para tareas de Busqueda y Salvamento desplegados donde se indica, los siguientes medios de Busqueda y rescate permanentes:

- Centro CRV - 2 F-27
  - 1 TWIN OTTER
  - 1 B-212 (Helic.)
- Centro TRE - 1 H-500
- Centro SCZ - 1 H-500
- Centro SJU - 1 B-212 (Helic.)
  - 1 H-500

Centro ADO 2 S-61 (Helic.)
3 MB

Centro GAL 1 B-212 (Helic.)
2 S-500

Centro GRA 1 Puma (PNA) (Helic.)
SKYVAN (PNA)

Centro MLV 2 CH-47
2 Bell 212 IFR

Intento de interdicción

584. En base a la información obtenida de los vuelos E y R en desarrollo el Cdo. de la FAS en estrecho enlace con el CAE no descartaba la posibilidad de ubicar en el TOAS (dirigiéndose a la ZET) a algún blanco aditivo para la interdicción, por ello se planificaron operaciones de distinta índole que dtectaron algún tráfico marítimo, pero sin ubicar blancos aceptables (Anexo PIV-II-16).

Ataques de diversión con REV simulado

585. También este día (11-may) la FAS ejecutó una operación de diversión (simulando REV) con 2 aviones LJ 35 A (CONDE) N.o. 1 Cap. BUIRA / Cap. PANE - N.o. 2 1er.Ten. BIANCO / Ten. HERRERA y un KC 130 (ÑATO), Desp. GRA 07:50, Arr. GRA 10:35; con el objetivo de: (OF 2058) (Anexo PIV-II-17).

1) Hacer reaccionar al enemigo aeronaval (PAC)

2) Efectuar exploración y reconocimiento sobre el área LJ-35 A (LEON) 1er.Ten. BIANCO / Ten. HERRERA; que Desp. GRA 11:30, Arr. GRA 13:40.

3) El KC 130 permaneció a disposición de ARA (durante 3 hs) para una posible operación con SUE.

586. El KC 130 (ÑATO) (Vcom. CANO, Vcom. TORIELLI, My. HRU-BIK), Dep. GAL 07:06 y se dirigió a PCRA en 54 grados 45 minutos S / 64 grados 00 minutos W. Posteriormente (07:50) Dep. de GRA los CONDE y simulan REV -FL 300- con el ÑATO y posterior descenso para 55 grados 30 minutos S / 61 grados 00 minutos W (30 NM) en dicha posición viraron a Rumbo 270 grados hasta 65 grados 00 minutos W y luego a GRA donde arribaron a las 10:36. El KC orbitó y exploró (sin que se produjera la operación SUE) por lo que retornó a GAL, donde aterrizó a las 10:56 hs.

587. Estas salidas no produjeron resultado alguno pues no despegó ninguna PAC en el TOAS ni se avistó ningún buque enemigo.

588. Los SUE (VINCHA 10:38/10:48 y LITORAL 12:25) efectuaron vuelo local no produciéndose el encuentro con el KC probablemente por fallas de coordinación de ambos Comandos.

Nueva Bomba para los Halcones

589. Este día el Cdo. FAS decidió equipar a los aviones A4 con la bomba MK 17 de 1000 lbs, que usaban los aviones Canberra MK 62 (a la que los pilotos apodaron la "Bombola"). Ya se habían realizado los estudios de factibilidad técnica y ahora se comprobaba su efectividad mediante un vuelo y lanzamiento que realizó el Ten. GAVAZZI en el C-206 en GAL, entre las 13:15 y 14:00 hs. El experimento funcionó y la FAS decidió su empleo para la primera oportunidad que se presentara (Que se dió al día siguiente).

Del Diario de Guerra del Comando del TOAS

590. Dice el Diario de Guerra del CTOAS: (11-May-82)

- "Medidas adoptadas control Estrecho SAN CARLOS":
- "Exploración terrestre margen norte bahía Ruiz Puente".
- "Ocupación Punto Apoyo frente Establecimiento SAN CARLOS".
- "Exploración margen norte bahía FOX".
- "Establecimiento Punto Apoyo sobre costa frente isla Oeste".
- "Efectivos bahía HOWARD castillarán dos peninsulas que cierran acceso dicha bahía y establecerán puesto alarma".
- "Previsto operar con medios aéreos zona si condiciones meteorológicas lo permiten".

Vuelo local

591. El escuadrón Dagger basado en San Julián realizó vuelo local familiarizándose con la zona y los procedimientos de ingreso, realizando luego una reunión para estandarizar procedimientos.

El Dia 12 May 82 (MIERCOLES)

La Situación

592. Se iniciaba un nuevo dia y con él la esperanza de que mejoraran las condiciones climáticas (aunque todo el TO continuaba dentro de una masa de aire cálido, estática, que producia techos minimos con nieblas, lloviznas y brumas). El Cdo. de la FAS estaba listo para reaccionar apenas el enemigo aeronaval fuera detectado con precisión y oportunidad. Los vuelos de Exploración y Reconocimiento (lejanos y cercanos) estaban previstos con este fin, lo mismo que los ataques de diversión, los cuales, en forma intensa se ejecutaron al comienzo de este dia.

El Escuadrón "Fenix"

593. El Escuadrón "Fenix", desde hora temprana, comenzó a ejecutar, con 10 (Diez) aviones LR 35A, las siguientes operaciones. (Anexo PIV II 18):

1) OF 2062 / 2 LR 35 / BAGRE / Dep. CRV 07:07 a 48 grados 45 minutos S, 61 grados 58 minutos W, con FL 300 ("A) posterior descenso a FL 20 retorno a bajo nivel hasta 30 minutos y ascenso FL 200 a GRA. Arr. 09:45. Nro. 1 Cap. ARQUES / Alf. MIRANDA / Nro. 2 Cap. MARTINEZ / Cap. DESPIERRE.

2) OF 2063 / 2 LR 35 / CARDO / Nro. 1 Cap. GONZALEZ / 1er. Ten. RONCONI / Nro. 2 Cap. JURI / 1er. Ten. WILLIAM / Dep/ CRV 07:31 a 49 grados 00 minutos S, 67 grados 30 minutos W, con FL 300 hasta "B" (50 grados 18 minutos S / 62 grados 40 minutos W) posterior descenso a FL 20 y r retorno por 20 minutos con Rumbo 280 grados; luego ascenso y aterrizaron en CRV a las 09:50.

3) OF 2064 / 1 LR 35 / LEON / Vcom. DE LA COLINA / My. FALCONIER / Dep. CRV 07:09 con FL 300 a 51 grados 12 minutos S / 67 grados 12 minutosW, posterior "C" (51 grados 20 minutos S / 63 grados 00 minutos W), viraje descenso a FL 20 y aterrizaron en CRV a las 10:17 horas.

4) OF 2065 / 2 LR 35 / CONDE / Nro. 1 Cap. GONZALEZ / Cap. CEAGLIO / Nro. 2 1er.Ten. ACOSTA / Alf. REDONDA / SJU 07:45 a 52 grados 15 minutos S / 67 grados 40 minutos W con FL 300 posterior "D" (52 grados 14 minutos S / 62 grados 55 minutos W) descenso y retorno a FL 20 a SJU en donde aterrizaron a las 09:35 horas.

5) OF 2066 / 2 LR 35 / FUEGO / Nro. 1 Cap. BUIRA / Cap. PANE / Nro. 2 1er.Ten. BIANCO / Ten. HERRERA / despegaron de GRA 07:56 a 55 grados 00 minutos S / 64 grados 50 minutos W con FL 150 hasta 54 grados 50 minutos S / 61 grados 10 minutos W y ascenso FL 300 a "E" (54 grados 40 minutos S / 60 grados 35 minutos W) luego descenso a FL 20 y regreso a GRA Arr. 09:43.

6) Un avión ARA Neptune despegó a las 08:00 de GRA en misión de Exploración y Reconocimiento hacia A (52 grados 25 minutos S / 58 grados 20 minutos W) luego a B (54 grados 35 minutos S / 58 grados 20 minutos W) posterior GRA.

7) 1 KC 130 # DURO # Dep. GAL 08:15 ascenso a FL 160 luego en 53 grados 00 minutos S / 64 grados 30 minutos W desciende y permanece a FL 80 hasta 10:45 hs. que regresa a GAL.(Tripulación en párrafo 175).

594. Todas estas salidas no produjeron el efecto deseado, ya que no se detectó reacción contra aérea del enemigo. Por lo tanto se decidió repetir la operación pero ahora penetrando más profundamente en el TOAS y así, cuando ya se estaban concluyendo las salidas de combate (párr. 168), los Lear Jet del Escdn. Fénix cumplían la nueva oleada. (Anexo PIV#II#19):

1) OF 2070 # 1 HS 125.700 B RAYO Despegó de CRV # 12:09 a 52 grados 00 minutos S/63 grados 00 minutos W OCAT / E y R ELLAS LUNA # FORTIN # FIERRO # ORO KC 130 DURO OM 130 NM Desc hasta PI AOT de ELLAS (W. Isla SOLEDAD) Ten. POGGI # Vcom. TORRES # S.P. ACOSTA # Vcom. MEDINA.

2) OF 2071 # 2 LR 35 # BAGRE # Despegaron de CRV 14:45 a 61 grados 00 minutos S / 49 grados 30 minutos W con FL 380 posterior descenso a FL 20 regreso CRV con FL 300 Arr. 16:45 Nro. 1 Cap. MARTINEZ / Cap. DESPIERRE # Nro. 2 1er. Ten. WILLIAMS / Cap. JURI. Esta salida y las dos siguientes provocan despegues de PAC que se dirigen a interceptarlos, acercándose hasta 17 NM.

3) OF 2072 # 2 LR 35 # CARDO # Despegaron de CRV 14:06 a 50 grados 30 minutos S / 16 grados 40 minutos W con FL 300 posterior descenso a FL 20 y regreso a CRV 16:39 Nro. 1 Cap. GONZALEZ / 1er.Ten. RONCONI # Nro. 2 Cap. ARQUES / Ten. CERCEDO.

4) OF 2073 # 1 LR 35 # LEON # Despegó de GRA 14:01 a 52 grados 14 minutos S / 62 grados 55 minutos W con FL 300 posterior descenso a FL 20 y regreso a CRV 17:23 Cap. BUIRA # Ten. HERRERA.

Las Operaciones de Combate

#La Información#

595. A partir de las 06:00 el Cdo. de la FAS comenzó a recibir (de MLV#CIC) importante información respecto a 2/3 buques que navegaban en el Este a 17/20 NM, en dirección N/S en los siguientes radiales/horas/distancias:

05:48 # radial 068 # distancia 21 NM

06:48 # " 108 # " 21 NM

07:30	"	134/143	"	17 NM	
08:05	"	158/169	"	17 NM	
08:30	"	172	"	9 NM	(uno se retiró)
10:00	"	202	"	14 NM	
11:00	"	110/120	"	30 NM	(7 buques avistados por helicóptero del Ejército).

A las 11:42 MLV informó que había comenzado el cañoneo naval al Este de Pto. Argentino.

La Ejecución (Anexo PIV-II-20)

596. Mientras procesaba la información anterior y la que provenía de las misiones de Diversión y de Exploración y Reconocimiento, la FAS, al tiempo que esperaba mejor meteorología en MLV, planificaba su respuesta operativa. Esta consistía en un ataque con 8 A-4B (dos Ellas) de GAL y 6 M-5 (dos Ellas de 3 aviones c/u) de GRA todos con una bomba MK 17 (de 1000 lbs - 500 kgs) y 25/30 segundos de retardo. Estas Ellas deberían atacar (a los ON detectados) con un intervalo de 5 minutos entre ellas. Además serían apoyadas por dos reabastecedores KC 130 (DURO) (TC 70 y TC 68) que reabastecerían, volando en formación, a los 8 A-4B simultáneamente. Toda la operación dirigida por un OCAT en vuelo (RAYO)(Vcom. TORRES), HS-125-700 B.La BAM GRA que debería cumplimentar las OF 1178/9 con 2 Ellas de 3 avs. c/u interpretó erroneamente dichas órdenes y sólo alistó 2 secciones de 2 aviones c/u. De éstos 4 aviones, al momento de la puesta en marcha fallaron tres, por lo cual el Jefe de Base suspendió la salida del restante. Fue así que los M-5 no participaron en esta operación.

597. La ejecutaron solamente las dos Ellas de A-4B (CUÑA y ORO), dos reabastecedores y el OCAT, de la siguiente manera. (Anexo OCAT - PIV-II-21):

1) Ella CUÑA - OF 1177 - 1er.Ten. BUSTOS (C-246); Ten. IBARLUCEA (C-208); 1er.Ten. NIVOLI (C-206) y Alf. VAZQUEZ (C-242) - Dep. GAL 12:20 y reabastecimiento en 51 grados 50 minutos S / 65 grados 00 minutos W - Sin novedad. Se dirigieron en descenso al Punto 1 (Sur Gran Malvina). En éste Punto - razante- colocaron Rumbo 62 grados con escalonado táctico a la derecha y así llegaron a Fitz Roy, donde el OCAT les ordenó poner rumbo 182 grados y volar así 12 NM. Localizando los objetivos: 1 Fragata Clase 21 (HMS BRILLIANT) y 1 Destructor Clase 42 (HMS GLASGOW). Había bancos de niebla y en los parabrisas de todos los aviones una película de sal (producida por el vuelo razante sobre las olas) impedía ver al frente, solo las lunetas oblícuas laterales permitían esta visual. Al iniciar el ataque desde el Este (sobre los

buques que navegaban a máxima velocidad distanciados 200/300 mts) con un ángulo de 30 grados comenzaron a recibir fuego antiaéreo de la Fragata Clase 21 (Brilliant). Los A4B iban distanciados 500 mts. (cuando lo previsto eran 300 mts). Antes de que atacaran un Sea Wolf (de la Brilliant) impactó en el avión del 1er.Ten. NIVOLI, otro alcanzó al Ten. IBARLUCEA cuando ya habia lanzado su bomba; mientras que el 1er.Ten. BUSTOS, ya en escape y luego de haber llamado a reunión, vio venir un misil y trató de esquivarlo pero al ir razante tocó el agua y se desintegró. Sólo quedaba el Alférez VAZQUEZ, que lanzó su nueva bomba (de 1000 lbs), sobrepasó razante el buque y al dascender aún más para escapar de los misiles que lo perseguian casi rozó las olas. Pero logró serenarse, dió motor a pleno y colocó rumbo 270 grados hasta que observó en su liquidómetro 4100 lbs; entonces comenzó su ascenso para dirigirse a casa. Pero su parabrisas seguia empañado; en recta final no veía la pista, para finalmente aterrizar en GAL a las 15:20, en donde se salió de la pista por la falta de visibilidad, sin consecuencias para el piloto y el avión. Volvia solo, sus gloriosos compañeros habian quedado para siempre en las aguas que bañan nuestro archipiélago. Tal vez cometieron un error en su dirección de ataque, con mar a sus espaldas (al tener espaldas limpias #superficie de mar y no costa# permitia mayor eficacia de orientación al misil Sea Wolf).

2) Ella ORO: Of 1180 # Cap. ZELAYA (C#225); Ten. ARRARAS (C#244); Ten. GAVAZZI (C#248) y Alf. DELLEPIANE (C#239) # Dep. GAL 12:30 y se dirigieron al REV en misma posición, reabastecieron y comenzaron su aproximación a MLV en vuelo razante. Dado que iban cumpliendo la operación con 3 minutos de retraso, debido a que el Omega del Guia estaba F/S, llegaron #apurando# al Punto 1 (mismo que la Ella anterior) eran las 13:54 con 2 minutos de retraso; desde allí se internaron en las Islas, cruzaron el Estrecho, pasaron lateral Darwin #estaban algo desplazados hacia el Norte#. La visibilidad no era buena y los parabrisas con sal. Iniciaron la corrida final de tiro desde la costa hacia el mar # ya viendo los buques (de reojo divisaron Pto. Argentino) dirigiéndose con una separación de 100/200 mts y a 40 grados respecto al eje longitudinal de los ON, el 1 # 2 y 3 hacia la HMS GLASGOW y el Nro. 4 a la BRILLIANT. La punteria, en razante la efectuaron sin uso de la mira (parabrisas empañado por sal) recibiendo el fuego de las armas de tubo (no vieron Sea Wolf esta vez). Los cuatro aviones lanzaron sus bombas con el siguiente resultado:

Nro. 1 Cap. ZELAYA: muy a popa, largo

Nro. 2 Ten. ARRARAS: corto

Nro. 3 1er.Ten. GAVAZZI: Impactó. Su bomba entra en la Glasgow #linea de flotación# recorrió su interior ferozmente, aplastó un botellón de aire comprimido

sin fracturarlo, desintegró un tanque de combustible sin provocar incendio, y salió por la otra banda del buque, limpiamente, detonando ya en el mar (del libro SAW 4 Anexo). GA VAZZI gritó por su VHF: le pegué, le pegué...¡Viva la Patria!.

4 Nro. 4 Alf. DELLEPIANE: Sobre la Brilliant. Corto. La bomba rebotó en el mar y barrió la cubierta de la fragata cayendo al otro lado sin explotar. La Bri4 lliant sufrió daños menores.
El Destructor Clase 42 GLASGOW, a raíz de este ataque debió ser retirado del TOAS durante todo el conflicto para reparaciones, pues el agujero provo4 cado en su línea de flotación de alrededor de 1 mt. de diámetro hacia agua cada vez que el buque rolaba. Luego del ataque quedaron separados por secciones, el Cap. ZELAYA y el Ten. ARRARAS adelante, el 1er.Ten. GAVAZZI y el Alf. DELLEPIANE atrás, sin tenerse a la vista. La sección de GAVAZZI, pasó muy cerca de Darwin, que estaba en alerta roja y fué derribado por un proyectil de 35 mm. propio de la Ba 3/B/601, que no estaba conectada al sistema VYCA de MLV (por distancia, mal equipamiento e inexperiencia funcional). Murió allí el 1er.Ten. GAVAZZI pues no alcanzó a eyectarse debido a su escasa altura y máxima velocidad (eran aproximadamente las 14:30 hs.) 4Un halcón héroe y victorioso que anuló efecti4 vamente con su impacto a un D42 (HMS GLASGOW) el tercero en quedar anulado para el resto del conflic4 to y asombro del mundo. Este día el CAlte Woodward a raíz de éste ataque, tomó la decisión de no acercar más sus buques de batalla a nuestras Islas Malvinas en horas diurnas.
Los pilotos restantes (1, 2 y 4) regresaron a su base con mínimo combustible (el Nro. 4 llegó con sólo 40 lbs.) y con sus parabrisas empañados con sal. Aterrizaron a las 15:50 en su BAM GAL.
El relato inglés (Libro FAW de RN) dice:

"Por lo tanto, a media tarde, los cuatro Skyhawks emanaron la corrida sobre los dos buques. A causa de un mal entendimiento entre la Escuadrilla, Zelaya, Gavazzi y Dellepiane se fueron sobre "Glasgow" de4 jando solo a Arraras para atacar la "Brillant". Afortunadamente la suerte estaba del laldo de ellos esa tarde, porque el sistema "Sea Wolf" de la "Bri4 llant" falló en el peor momento para los británicos dejándolos sin su cobertura misilística antiaérea. Aunque ambos navios tiraron con fuego de tubo inten4 samente, no causaron deños a los Skyhawks, los cuales pudieron bombardear con cierta comodidad. La Brillant vió como las bombas (de Arraras) rebotaban cortas en el mar, (250 kgs) pasaban sobre el buque y caían del otro lado sun explotar. La "Glasgow" fue menos afortunada, Gavazzi vió como una de sus bombas

impactó en medio del buque, cerca de la linea de flotación y mientras escapaba en alejamiento vió la explosión. En afecto su bomba había pasado a traves del buque y salió del otro lado antes de detonar. Aunque la bomba paso a traves del cuarto de máquinas no había dañado estructuras o equipos criticos, pero si los agujeros eran grandes y proximos a la linea de flotación. A pesar de rapidos e ingeniosas reparaciones, la Glasgow había sido dañada seriamente en un porcentaje inaceptable y aunque pasó todavia unos días mas en operaciones con la Task Force, fue enviada a Inglaterra en la primera oportunidad".

La Persecución

598. Mientras se realizaba la anterior operación y como consecuencia de la falla operativa de la BAM GRA (Párr. 600) el Comando de la FAS planificó una nueva operación AON, con las unidades que permanecían en apresto, para ello seleccionó; de la BAM SJU:

- 6 M45 con 2 BRP
- 8 A4C con 1 MK 17 (1000 lbs)

y ordenó a los 2 KC 130 (DURO) que permanecían en circuito de espera SJU, se dirigieran al nuevo PCRA en 50 Gdos. 30'S / 64 Gdos. 30'W, pero se comprobó que los buques se alejaban presurosos (25 Kts) hacia el NE (070 Gdos.) y no se emitió la orden ejecutiva, ordenándose en cambio el regreso de los KC 130 (Arr. GAL15:37, CRV 15:52 y del HS1250700 B OCAT (Arr. CRV 16:00)

La Respuesta Enemiga

599. A las 17:30 un avión Harrier lanzó dos bombas, mediante "toss bombing" lanzamiento sobre el hombro 4 LABS (procedimiento que se comenzó a usar a partir del día 4 de mayo), sobre Ad MLV, sin mayor precisión, no produciendo daños.

Saldo del Ataque

Avs. ordenados	14	100	%
Avs. decolados	8	57	%

de éstos:

atacan	8	100	%
regresan	4	50	%
No salen por Tec	3	21,5	%
No salen por orden	1	7	%

Alistados (Error)..... 2..... 14

Daños Causados

600. Un destructor tipo 42 (HMS GLASGOW) seriamente averiado y retirado del TOAS. Y una fragata (HMS BRILLANT) levemente averiada.

Los Hércules

601. Las tripulaciones de los KC 130 DURO (reabastecedores) que operaron en la FAS, este día (párr. 169). eran:

TC 70 Vcom. CANO, Cap. HRUBIK, My. TORIELLI, S.M. GILIBERTO, S.M. AGUIRRE, S.Aux. FATTORE, S.A. MOLINA, S.P. CARAVACA.

TC 69 Vcom. LITRENTA, Cap. DESTEFANIS, My. MENSI, C.P. PERON, C.P. TELLO, S.Aux. GONZALEZ, S.Aux. REYNOSO.

Nuestros Helicópteros Malvinenses

Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "HALCON", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Puerto Argentino a las 08:00 horas, aterrizando nuevamente allí a las 10:00 horas. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), S.A. MARTINEZ (M), C. lero LOPEZ R. (OP) y C lero MONTALDO (A).

Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "GATO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Puerto Argentino a las 13:00 horas, para realizar traslado de personal y material, aterrizando nuevamente allí a las 14:45 horas. Tripulantes: Ten BREA (P), Ten LONGAR (CP), C.lero PALACIOS (M) y C. lero QUIÑONES (OP).

Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "HALCON", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Puerto Argentino a las 14:20 horas, para realizar traslado de personal, aterrizando nuevamente allí a las 17:00 horas. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), S.A. MARTINEZ (M), C.lero LOPEZ R. (OP) y C.lero MONTALDO (A).

Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Puerto Argentino a las 15:30 horas, para realizar traslado de personal, aterrizando en Darwin a las 16:30 horas. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), C.lero PALACIOS (M) y C. lero QUIÑONES (OP).
Se efectuó la busqueda del A-4B "Skyhawk", matrícula

C-248, derribado por la AAE propia en Darwin, fué encontrado muy próximo a la Base. El Piloto fallecido era el 1er Ten Fausto GAVAZZI.

Otros acontecimientos

602. El Cdo. TOAS informó que comenzaban a operar desde GRA aviones navales A4Q, que hasta entonces pertenecían al Grupo Aéreo de nuestro portaviones ARA 25 de Mayo.

603. En otro orden, por informes e inteligencia del TOM, aumentaron los indicios de pequeños desembarcos y movimientos de comando británicos en la Costa Norte de la Isla Gran Malvina y su litoral N sobre el Estrecho de San Carlos.

El Dia 13§May§82 (JUEVES)

La Meteorologia

604. Nuevamente la meteorologia se presentaba desfavorable para la operación aérea en el TOM y sus adyacencias; en Malvinas (BAM) durante la mañana y hasta las 14:00 hs. habia neblina con visibilidad 1000/2000 mts. y nublado a parcial con St bajos (150 mts) Viento calmo. Luego de una leve mejoria (14/17 hs.) volvie§ ron a reducirse las condiciones.

El enemigo

605. El enemigo permanecia casi estático en las posiciones detalladas en el (Anexo PIV§II§22). El dia anterior habia zarpado desde Southampton el paquebote Queen Elizabeth, con 3000 hombres de la Brig. 5 (Inf. de Ejército) que estaria al mando del Gen. TONY WILSON. Nuestros vuelos de E y R se sucedian en el ámbito lejano (Anexo PIV§II§23) y litoral y además nuestro COE aumentaba su receptabilidad y funcionalidad electrónica (satelitaria e infrarroja de reflexión tropósferica) descubriendo ya, con preci§ sión, la ubicación y movimientos de los distintos buques §de todo tipo y nacionalidad§ que se encontraban en el TOAS y aún, de los que se acercaban por el Pacífico.

606. Pero el Grupo De Batalla (Carrier Battle Group) no se acercaba a nuestro archipiélago; mantenia sus buques fuera de nuestro radio de acción.

Acciones de diversión de la FAS

607. La FAS, sólo podia entonces "torear" al enemigo y para ello usó su fiel y efectivo Escdn Fénix, asi salieron este dia las siguientes misiones de diversión: (Anexo PIV§II§24).

1) OF 2078 § 2 LR 35 § BAGRE §Dep. CRV 0839 a 50 grados 00 minutos / 66 grados 00 minutos W con FL 300 hasta punto "A", 50 grados 40 minutos S / 62 grados 30 minutos W FL 20 y retorno a CRV Arr. 11:00. Trip. Cap. MARTINEZ, Cap. DESPIERRE

2) OF 2079 § 1 LR 35 § CONDE § Dep. SJU 0933 a punto "B", 51 grados 35 minutos S / 62 grados 30 minutos W FL 300 descen§ so FL 20 y retorno a SJU Arr. 11:05. Trip. Nro. 1 Cap. GONZALEZ, Cap. CEAGLIO § Nro. 2 1er.Ten. ACOSTA, Alf. RE§ DONDA

3) OF 2080 § 2 LR 35 § FUEGO § Dep. GRA 0945 a punto "C", FL 300 53 grados 00 minutos S / 61 grados 30 minutos W descen§ so FL 20 y retorno GRA Arr. 11:45 § Nro. 1 Cap. GONZALEZ / 1er.Ten. RONCONI § Nro. 2 Cap. BUIRA / Ten. HERRERA.

608. Esta operación fue asimismo coordinada con la de E y R de un ARA Neptune que Dep. GRA a las 10:12.
Pero el enemigo aeronaval no mostró la reacción.

La Exploración

609. Este día los B 707 del Grupo E y R cumplimentaron sendas exploraciones lejanas (sobre el Atlántico meridional y sobre zona Sur Cabo Hornos) según se detalla en (Anexo PIV-II-23):

- TRIPULACION: TC-91 Vcom. RITONDALE, Vcom. CID y Vcom. FONTAINE.
  TC-92 Vcom. MUÑOZ, Cap. CONTE.
  TC-93 Vcom. CASTIELLAL, Vcom. ARGUELLES y Vcom. MONTENEGRO.

610. Asimismo, la exploración cercana (litoral) la cumplieron los siguientes aviones: (averiguar tripulaciones).

1) OF 2522 - MU 2B - Balsas a la deriva zona Pta NAVA MAZAREDO CASA MAYOR - Búsqueda por requerimiento de Ejército - Dep. 17:45 Arr. en ADO. Se vieron lobos de mar y peñascos que parecían balsas, trip. Alf. QUIROGA / Alf. MEYER.

2) OF 2523 - SG 1N - idem objetivo Dep. ADO 18:15 - Arr. ADO 19:25, mismo resultado.

3) OF 104 - TS GO - Platino I - E y R litoral Dep. SCZ 14:00 Arr. SCZ 18:00.

4) OF 105 - TS60 - Platino II - E y R litoral Dep. SCZ 09:00 Arr. SCZ 12:00.

En el Comando TOAS

611. Este comando recibió 09:30 hs. un mensaje del Componente Naval del TOM que expresaba (Textualmente):

- "Ausencia 1/2 unidades superficie propias con posibilidades electrónicas y capacidad ofensiva misilística y artillería facilita 1/2 fragatas ENO actúen impunemente sin apoyo directo de su portaaeronaves. El ENO en presencia buques propios combate área Gran Malvina, para atacar con aviones debería acercarse a distancia del continente, muy vulnerable a la aviación basada en tierra de todo tiempo. En síntesis acción bloqueo superficie ENO es resultado falta presencia capacidades propias aún teniendo en cuenta peligro submarino".

Nuevos Cruces

612. Este día sin embargo se intentaron varios cruces del puente aéreo no solo de nuestra FAA sino tambien de nuestra aviación naval. He aquí las operaciones:

1) TC 68 (Hércules C-130) - CR 153 - TIGRE - Dep. CRV 14:15 Arr. MLV 16:30 Dep. MLV 17:00 bajo alerta roja Arr. CRV

19:20. Transportó un cañon 155 mm., 1 Unimog, Minición, Espoletas y 2 Tetraedros reflectivos, Total 14.000 kgs. Fué guiado en su descenso por el Radar MLV ya que las condiciones Met. de MLV a su arribo eran de viento calma. neblina, 6 SC 1 NS 700 1 Ci 6000, Temp 9 Pto. rocio 8. Tripulación: Vcom. CABANILLAS, My. MARTINEZ, Vcom. SPERANZA, S.A. RYDZIK, S.P. VOTTCHEVITCH, S.A. PAJON, S.P. PLASCENCIA.

2) TC 65 (Hércules C130) CR 152 OSO Dep. CRV 20:00, efectuó el cruce y sobrevoló BAM MLV a 22:30 hs., intentó dos aterrizajes sin ver la pista, regresando a CRV Arr. 00:15. Transportaba 15.000 kgs. de carga y 19 pasajeros (refuerzos para la ROA) que volvieron a su Base de origen. Su tripulación: Cap. BORCHERT / Cap. DAGUERRE / My. MAYE C.P. SOSA S.Aux. CASTELIANI / S.A. CARABAJAL / S.A. MOYANO.

3) A las 13:17 y 14:05 despegaron de GRA dos B 200 (LVMAI/LVSOL) (ARA) con destino a la Base Aeronaval Calderón, en la isla de BORBON (Pebble Island), no tomaron contacto con el CIC MLV.

Nuestros Helicópteros en el archipielago

- Un (1) Bell 212, matricula H-85, indicativo "CONDOR", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Puerto Argentino a las 09:30 horas, para cumplir una mision de exploración y reconocimiento, aterrizando nuevamente allí a las 10:50 horas. Tripulantes: Ten VERGARA (P), Ten SANCHEZ (CP), C.P. CARMONA (M), C. lero QUIÑONES (OP) y C.P. GOMEZ (OP).

- Un (1) Bell 212, matricula H-85, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Puerto Argentino a las 15:00 horas, para realizar traslado de personal de la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 16:40 horas. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), C.P. CARMONA (M), C. lero QUIÑONES (OP) y C.P. GOMEZ (OP).

- Un (1) Bell 212, matricula H-83, indicativo "HALCON", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 15:00 horas, para realizar traslado de personal, aterrizando nuevamente allí a las 16:00 horas. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), C.lero LOPEZ A. (M), C.lero LOPEZ R. (OP) y C.lero MONTALDO (A).

- Un (1) Bell 212, matricula H-83, indicativo "PATO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 17:20 horas, para cumplir una misión de busqueda y rescate, aterrizando en Darwin a las 18:00 horas. Tripulantes: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), C.lero LOPEZ A. (M),

C.lero LOPEZ R. (OP) y C.lero MONTALDO (A).

Honras a un Héroe

613. Este día (13 may), a las 17:00 hs. fué sepultado, en el Hipódromo de Darwin un halcón argentino, el 1er.Ten. FAUSTO GAVAZZI, abatido por la AAe. propia (Párr. 601, inc. 2do.). Se realizó una misa. Leemos en un diario de guerra del 601 AAe # BAM DARWIN: (Textual):

> "Día 12: Es un día negro para la Artillería Antiaérea pues las piezas de 35 mm. derriban un avión A4B propio, piloteado por el 1er.Ten. GAVAZZI, falleciendo éste en el acto".

El Día 14 May 82 (VIERNES)

La meteorología

614. En Malvinas la situación meteorología permaneció inestable con techos de SCu 200/300 mts., 2/4 kms visibilidad con nieblas y lloviznas, temp 4 a 6 grados, punto rocío igual; el viento pasó de calmo en la madrugada a 30/40 kms a las 17 hs.

La actividad enemiga

615. Este día el enemigo movilizó bastante su arma aérea (los Harriers) que operaron desde el PAL HMS Invincible, el cual navegaba en un circuito N/S sobre el meridiano 55 gdos. 30'W a 10 kts de velocidad (Anexo mapa). Los Harriers operaron por secciones y en sus ataques de este día (8/10 salidas en total), ofrecían las siguientes características:

1) Ataques de gran altura y/o "toss bombing" (LABS) Sobre el hombro)

2) Armamento. Bombas de 500 y 1.000 lbs de explosión aérea (radar) y algunas con retardo de hasta 1 hora.

3) Objetivos materiales seleccionados:

   a) Zona Aeródromo BAM MLV (07:20/11:45/15:30/17:15) sin daños

   b) Zona Mte Kent (07:30) (Reserva y fuerzas terrestres y helicópteros de aviación de Ejército) sin daños.

   c) Zona Cochom Island. 2 avs. Harriers.

616. Pero, ni el Comando Argentino ni ninguno de sus organismos dependientes, apreció que las acciones aeronavales de este día eran en realidad, ataques y maniobras de diversión que ocultaron eficientemente los movimientos del PAL Hermes y algunas fragatas que, ubicadas al comienzo en posición general 49 grados 30 minutos S/50 grados 30 minutos W, durante las horas diurnas (Anexo PVI-II-25), iniciarían posteriormente una aproximación nocturna a la boca del Estrecho San Carlos para apoyar el ataque terrestre de un grupo, 45 hombres del D Sqdn 22 SAS Regt) a Bahía Calderón (en Pebble Island) y posteriormente efectuar su recuperación (en helicópteros Sea King). Este ataque, cuya ejecución (aproximación) había comenzado varios días antes, se llevó a cabo a las 04:20 del día 15 mayo y fue apoyado con fuego naval previo y posterior al ataque. Durante el mismo los efectivos británicos destruyeron (bombas plástico introducidas en las carlingas) a 5 aviones Pucará IA 58 (FAA), 4 aviones turbomentor (ARA) y un Skyvan (PNA) inutilizando asimismo (momentáneamente) las pistas del AD con bombas terrestres.

617. Cuando estos efectivos (aproximadamente 30 hombres del SAS) se retiraban en un Sea King (HC 4 ZA 294) hacia el PAL

Hermes, en vuelo aún nocturno, el helicóptero se estrelló en el mar muriendo todos sus ocupantes.

La actividad de la FAA

618. Si bien la FAS, este día no realizó ninguna operación de ataque, su actividad se desarrolló en la Exploración y Reconocimiento, operaciones de Diversión y Puente Aéreo.

La Exploración y Reconocimiento

619. La exploración de nuestro litoral continental estuvo a cargo de:

1) OF 107 - 1 TS60 "PLATINO II" de 09:00 a 12:00 hs desde SCZ

2) OF 2524 - 1 SG1N "SIERRA" zona Cabo Blanco y MAZAREDO verificación balsas a la deriva. Se verificó que eran pesqueros Argentinos. Dep. ADO 08:30 Arr. ADO 10:30.

3) B-707 TC-91 Vcom. RITONDALE, Vcom. GENOLET.

4) F-27 T-43 Vcom. AGNOLETI, Cap. SALAS - CRV 08:30 a 11:10 y CRV 15:20 a 18:00.

5) OF 2091 - 1 LR-35 "LIBRA" EyR en zona "R". Tripulación 1er.Ten. WILLIAMS / Ten. FELICE - Desp. GRA 10:44. Arr. CRV 13:37 hs.

6) LJ-35 - OF 2092 - PESO - Zona L Dep. GRA 10:56 Arr. GRA 12:25 y posteriormente OF 2094 Dep 16:16 Arr GRA 19:16. Cap. GONZALEZ / 1er Ten. RONCONI.

Operaciones de Diversión

620. Como era ya su costumbre, este día la FAS ordenó las siguientes salidas; con el objeto de desgastar al enemigo y obligarlo a denunciar la posición y aprestó de los PAL (Anexo PIV-II-26):

1) OF 2093 - 2 LR 35 "FUEGO" Nro. 1 My. GONZALEZ / Cap. CEAGLIO - Nro. 2 1er.Ten. ACOSTA / Alf. REDONDA - Dep. SJU 11:30 luego a Pto 1 (51 grados 30 minutos S, 63 grados 00 minutos W) posterior Pto 2 51 grados 40 minutos S / 61 grados 30 minutos W y regreso a SJU 13:00.

2) OF 2095 - 2 LR 35 "FUEGO" Nro. 1 My. GONZALEZ / Cap. CEAGLIO - Nro. 2 1er.Ten. ACOSTA / Alf. REDONDA - Dep. SJU 15:33 idem Pto 1 y 2 - Enlace CIC MLV 16:00 - regreso SJU 16:55.

3) OF S/N 1 LR-35 "PESO" EyR en zona "R". Tripulación Cap. GONZALEZ / 1er.Ten. RONCONI. Desp. GRA 16:10 hs. Arr. GRA 19:50 hs.

Puente Aéreo

621. A las 19:ØØ horas decoló con destino a Malvinas el TC# 65, indicativo "ARIES", el que debió regresar por condiciones meteorológicas adversas, aterrizando en Comodoro Rivadavia a las 23:ØØ horas. Habia llegado hasta la vertical de las Islas. Tripu# lación: Comandante de aeronave: My BOLZI, 2do Piloto: Cap. SAM# PIETRO, Navegador: My Oreste VILA, ler Mecánico: C.P. CAMINO, 2do Mecánico: C.P. FRAIRE, ler OSEA: S.Aux OVEJERO y 2do OSEA: S.Aux. SALZANO.

622. Este día también un B#2ØØ (ARA) el LV MJI despegó de GRA a las 14:Ø9 intentando el cruce a nuestro archipiélago, pero no logró arribar al mismo por met.

QAM Pto. Argentino

623. A las 17:ØØ hs Viento 21Ø/3Ø Visibilidad 7 km # Neblina 8 Ns 988.5 5/5. Presión descendiendo.

El Día 15 Mayo 82 (SABADO)

El Ataque a la Base Aeronaval Calderon

624. La Estación Aeronaval Calderón, ubicada en la Isla Borbón (Pebble Island) (Norte Isla Gran Malvina) había sido instalada por nuestra Armada aprovechando un precario aeródromo existente.

625. Fue concebida inicialmente para alojar y operar las aeronaves de nuestra aviación naval asignadas al componente Naval del TOM, en especial los T34T (Turbomentor) y algunos otros aviones auxiliares. Esta estación estaba defendida por 30 hombres de nuestra Armada al mando de un TN (IM).

626. Su aeródromo (2 pistas de tierra de mas de 700 mts c/u), de terreno no muy firme (fangoso en días de lluvia), estaba previsto por Fuerza Aérea, como aeródromo de despliegue de la BAM Cóndor y fue usado a partir del ataque que nuestra BAM sufrió el 1ro. de Mayo. Aparentemente no había sido detectado por el enemigo y se apreciaba que ofrecía mejores defensas para la protección pasiva de nuestros Pucará que la BAM Cóndor (Goose Green). Pero los sucesos demostraron el error de esta apreciación pués conocida y estudiada por elementos infiltrados y nuestro material aéreo, engrosando el dispositivo naval, constituía un objetivo interesante y muy reditivo para el enemigo que podía aproximarse como lo hizo con relativa facilidad hasta sus inmediaciones en total impunidad y velo y atacar, en una operación tipo comando, en el momento más oportuno. En realidad días antes la BAM Cóndor trató de recuperar algunos aviones (con su tripulación y mecánicos) pero no pudo hacerlo debido al mal estado de la pista, (hundimientos de rueda de nariz en el fango). Asimismo debe reconocerse que el personal (tripulaciones) de la FAA que se encontraba alojado en dicha Base Aeronaval no poseía el armamento de mano apropiado para reforzar la defensa terrestre de la misma. Finalmente nuestros aviones se encontraban estacionados en un área (no dispersados) lo que facilitó la operación destructiva del enemigo. Veamos el informe del Cap. VILA allí presente: "El día 15 a las 04:10 se produjó el ataque a la Isla Borbón. Comenzó con fuego naval, el cual era largo y por sobre la pista y un golpe de mano con personal del SAS. La Isla era chica y rodeada de agua con acceso por los 360 Gdos. Durante el tiroteo se decidió efectuar una voladura, la cual realizamos y fue suficiente para que cesase el fuego por parte del Grupo Comando, luego encontramos huellas de sangre y todo el material abandonado, aparentemente los sacaron en helicóptero y los aviones habían sido destruídos con cohetes colocados en las turbinas; se encontraron también bombas plásticas tiradas en el suelo y que solo fueron colocadas en el Skyvan de Prefectura. También presentaban los aviones infinidad de impactos de 7,62 mm."

627. El ataque terminó aproximadamente a las 08:40 de la mañana; se evaluaron los daños, se recuperó el material inglés abandonado y se replegó en helicóptero a Darwin. La evacuación del personal aeronáutico de la Base Aérea Militar Calderón se

realizó en dos (2) vuelos de CH#47 "CHINOOK" H#93. En tales vuelos también se trasladaron a Calderón Comandos del Ejército Argentino, tropas, cañones de 105 mm y morteros a la desembocadura del Estrecho de San Carlos, pertenecientes a la Compañía "C" del Regimiento 25, al mando del Ten lero ESTEBAN. Estos vuelos se realizaron visualizando en distintas oportunidades PAC inglesas que volaban en altura. Tripulaciones: My POSE, 1er Ten BELTRAME, 1er Ten GIAIGISCHIA, 1er Ten BROWER DE KONING, C.P. FERNANDEZ, S.A. WHITE, C 1ero LAVORATO y C.1ero VERA.

628. En esta operación la FAA perdió (por destrucción en tierra) los siguientes aviones IA#58 PUCARA:

- A#520; A#526; A#502; A#529 y A#552 (total 5 aviones Pucará)

629. Todas las tripulaciones y el personal técnico fueron evacuados este día s/n en un helicóptero CH#47 y trasladados a su Base (CONDOR) donde arribaron a las 13:00 hs. (Anexo PIV#II#27).

Refuerzos Inmediatos

630. Al tener conocimiento de esta pérdida de material, la FAS ordenó (10:25) su reposición inmediata. Así a las 14:43 despegaron (OF 1186) desde SCZ los POCKER, 4 IA#58 tripulados por: Nro. 1 Vcom. Saúl E. COSTA (se desempeñaba en SCZ como Jefe de Escuadrón y se autodesignó Jefe de esta Escuadrilla); Nro. 2 Ten. LEMA; Nro. 3 1er.Ten. MICHELOUD y Nro. 4 Alf. DIAZ. Su tarea era dirigirse a la BAM Cóndor y subordinarse al Jefe de dicha BAM, el Vcom. PEDROZO. Previamente, al sobrevolar el archipiélago, dividirse por Secciones y continuar en reconocimiento ofensivo (llevaban el siguiente armamento por avión 4 LAV 61 (Cohetes) Cañones y ametralladoras al completo) por la zona Norte y Sur respectivamente de la Gran Malvina y parte Isla Soledad y luego BAM Cóndor previo enlace y autorización. Sobre el Atlántico en el cruce fueron guiados por un avión Mitsubishi MU#2B (Alf. QUIROGA # Alf. MEYER) OF 2526 hasta la vista de las costas occidentales de Malvinas y desde allí, en razante, continuaron su misión, sin novedad arribando a BAM Cóndor (Ganso Verde) a las 16:30/17:15 hs. El MU 2B regresó a ADO donde arribó a 14:30 hs. (Anexo PIV#II#28). Pero en BAM Cóndor faltaban aviones y no pilotos, por lo tanto ese mismo día fueron trasladados a Pto. Argentino, los Siguientes oficiales: Ten. CIMBARO, Ten. NUÑEZ y Ten. ALSOGARAY, quienes se desempeñarían como OCAA (Oficial Control Aéreo Adelantado) a órdenes del CATOM.

631. La BAM Cóndor contaba ahora con 6 aviones de dotación.

El accionar enemigo

632. Aparte del fructífero ataque a la Estación Aeronaval Calderón aunque desgraciado en su repliegue (párr. 621) el enemigo continuó hostigando a las defensas de Malvinas mientras esperaba sus indispensables refuerzos. Así este día el arma aérea de la flota realizó bombardeos (imprecisos) sobre BAM MLV

(12:30/15:47/16:26) con toss bombing de diversión a la zona defendida. Ningún Buque cañoneó diurno nuestras Islas, ni fue detectado en sus proximidades. Además un Sea Harrier que atacó Pto. Argentino fue averiado por nuestra AAe y cayó al mar. Piloto eyectado y recuperado.

La Fuerza Aérea Sur

633. Nuestra FAS, aparte de los refuerzos IA58 enviados a BAM Cóndor, efectuó este día las siguientes operaciones principales (Anexo PIV/II/29):

1) Comprobación CIC y VHF MLV con 1 LR35A "TIFON" Cap. GONZALEZ / 1er.Ten. RONCONI / OF 2102 / desde GRA 10:25 a puntos A (52 grados 60 minutos S/62 grados 55 minutos W); B (52 grados 30 S/61 grados 30 minutos W) 4 min y C (52 grados 15 minutos S/61 grados 30 minutos W) durante 6 min, anotando coordenadas alcance MLV en radar y VHF. Regreso a GRA 11:57.

2) E y R cercano en zona "L" un LR35A "BOMBO" Cap. MARTINEZ / Ten. HERRERA / OF 2103 / Dep. GRA 12:55 Arr. GRA 15:33.

3) E y R zona GRA 1 LR35A / Cap. GONZALEZ / 1er.Ten. RONCONI / Desp. GRA 16:00, Arr. GRA 17:40.

4) E y R cercano en zona litoral. Un TS60 (OF 108 y 109) / PLATINO I y II / desde SCZ en horarios de 09/12:00 y 15/18:00 hs. (agregar tripulación).

5) Puente Aéreo

"Tres Cruces:"

a) TC65. Tripulación: My. BRUNO, Vcom. MORO, My. MALDONADO, C.P. FIGUEROA, C.P. FRETES, S.P. DAVERIO, S.P. LUJAN. Indic. ARIES, Dep. CRV 17:10 / Arr. MLV 20:10 / Dep. MLV 20:35 Arr. CRV 23:35. Trasladó 15.000 kgs carga y 42 pax. CR 156. Entre su carga iba un cañón 155 y munición (El que por fin permitiria repeler los ataques nocturnos de las fragatas).

b) TC63. Tripulación: Vcom. DOMINGUEZ, My. BERNARDI, My. VIDELA, C.P. CAMINO, S.Aux. HUMOLLER, C.P. GONZALEZ, S.P. FARIAS. Indic. LIBRA Dep. CRV 20:05 / Arr. MLV 23:15 / Dep. MLV 23:30 Arr. CRV 02:30. Trasladó 11.280 kgs carga 28 pax. CR 157 (Anexo carga).

c) TC68. Tripulación: My. BOLZI, Cap. SAMPIETRO, My. VILA, S.Aux. LOZANO, C.P. FREIRE, S.Aux. OVEJERO, S.Aux. SALZANO. Indic. TERO / Dep. GAL 18:20 / Arr. MLV 22:00 / Dep. MLV 22:20 / Arr. CRV 03:15. Trasladó 14.500 kgs carga y 18 pax. CR 155 (Entre su carga iba 1 Cñ 155 mm. y munición)

Cruces de ARA

634. Desde GRA la aviación naval efectuó los siguientes cruces:

1) Refuerzo dotación a Pto Argentino 2 MC433 Dep. GRA 11:00 Arr. MLV 12:40 (uno se salió de pista en el aterrizaje).

2) Pte Aéreo. Un B200 Dep. GRA 09:48 Arr. MLV 11:30.

3) Pte. Aéreo. Un B200 Dep. GRA 11:05 Arr. MLV 14:30.

Nuestros Helicópteros en el TOM

635. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

Un (1) Bell 212, matrícula H83, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Puerto Argentino a las 08:30 horas, para cumplir una mision de reabastecimiento de la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 10:00 horas. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), S.A. MARTINEZ (M), C. 1ero LOPEZ R. (OP) y C.1ero. MONTALDO (A).

Un (1) Bell 212, matrícula H83, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Puerto Argentino a las 14:45 horas, para realizar reabastecimiento de alimentos y baterías a la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 15:45 horas. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), S.A. MARTINEZ (M), C. 1ero LOPEZ R. (OP) y C.1ero. MONTALDO (A).

Un (1) Bell 212, matrícula H83, indicativo "PATO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Puerto Argentino a las 16:30 horas, para realizar reabastecimiento de la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 18:09 horas. Tripulantes: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), S.A. MARTINEZ (M), C.1ero LOPEZ R. (OP) y C.1ero MONTALDO (A).

La Meteorología

636. Durante todo el día la meteorología fué marginal en las Islas. Una capa de ST bajos la cubrió todo el tiempo, sin claros; la visibilidad estuvo entre 2/5 kms, viento calmo y el punto de rocío muy próximo a la temperatura (2/5 grados C) lo que amenazaba con la posibilidad de niebla.

La planificación estratégica de la invasión

637. Para el comando supremo de la Task Force (Northwood) la

principal actividad consistía en reforzar la capacidad de batalla y la anfibia a efectos de producir el desembarco previsto. Entre los muchos factores que debía tener en cuenta para lograr este propósito, existía la de la vigilancia de nuestra flota de mar a fin de confirmar su no presencia en el TOAS.

638. A esto se debió que, a partir de este día y durante los 10 días subsiguientes efectuaran 7 salidas con los aviones NIMROD (RAF 201 Sqdn) con su flamante capacidad de reabastecimiento en vuelo, para rastrillar, con su poderosa capacidad electrónica, un área (por salida) de 400 NM ancho y 1.000 NM de largo, que cubría holgadamente el litoral argentino del TOAS y detectar, con seguridad, en ella, todo tipo de embarcación de tamaño superior a la lancha. Sus radares "Searchwater" eran capaces de detectar el perfil aproximado de cualquier buque y determinar su longitud. Además sus receptores radar podían detectar posibles emisiones radáricas de cualquier buque en el mar (Anexo Libro SAW Pag. 92) (y libro FAW pag. 403).

639. Cada una de estas misiones insumían 19:00 horas de vuelo continuado, siendo necesarios como mínimo, 3 REV. Normalmente su ruta, a FL 7.000/12.000 ft., era Isla Ascensión 150 NM al N Pto. Argentino 270 grados hasta 60 NM costa Argentina y desde allí paralelo a nuestro litoral hasta 90 grados MDP y regreso Ascensión.

640. Estas costosas y riesgosas operaciones E y R, demostraban la deficiencia de información satelitaria que poseía la conducción británica.

Otros sucesos

641. La FAS (COPERAER) mediante el Mje. 151845 solicitó nuevamente al Comandante del TOS, se le subordinen los medios aéreos A4Q y SUE de Grande bajo control operacional de la FAS. Al día siguiente el Comando TOAS comunica por Mje. 4991 (23:00 horas) reiterando su decisión del 01 Mayo e "informa que dichos medios, por misión y teatro corresponden a este Comando" (TOAS). (Anexo PIV#II#30).

El Día 16 Mayo 82 (DOMINGO)

El accionar enemigo

642. Continuando su esquema rutinario (adoptado desde el 01 may) el enemigo aeronaval perseveró en sus acciones de desgaste mientras aguardaba sus refuerzos. Así:

1) El arma aérea de la flota relizó las siguientes incursiones:

   a) 05:10 2 aviones Harrier atacaron depósitos de combustible en Bahía Fox. Resultan heridos un Oficial, un Suboficial y dos Soldados del E.A.

   b) 10:10 hs Sobrevuelos (un ataque) de aviones Harrier sobre zona Pto. SAN CARLOS y DARWIN, (posiblemente exploración fotográfica) (X2494 y 2A191) Hermes.

   c) 12:15 hs. Ataque (2 Harriers) a BAM MLV (altura ataque mayor 20.000 ft) (sobre posiciones AAe). Repelido eficazmente. Dos bombas explotaron próximo a G 1 AA, una cayó al mar.

   d) 13:40 Sobrevuelo (E y R) Harrier sobre Pto. Argentino. (ver Anexo Diario de Guerra 3a. Ba.) (Anexo PIV II 31).

   e) 13:55 Ataque (2 Sea Harriers) a nuestro buque RIO CARCARAÑA (Pto. King) el cual se incendió y fue abandonado Sin víctimas BATT en X2459 y McHarg X2494) Hermes. (Anexo: Pérdidas propias material transportado Parte Novedades CAE 192000 al 200800 Mje. 126 MLVOBJF 191405) (Cañones y Bombas) (Anexo PIV II 32).

   f) 14:15 hs. Ataque de 2 SH a nuestro buque ARA Bahía Buen Suceso fondeado en Bahía Fox. No sufrio daños graves. (Cañones) (AULD en X2500 y Hargreaves en ZA191) Hermes.

   g) 14:30 Ataque 2 SH sobre BAM MLV (gran altura). Sin daños. Un misil de SH estuvo próximo a impactar en otro SH. Otra sección sobrevoló en altura. Un S. Harrier probablemente averiado por n/AAe.

2) 22:35 Una unidad de superficie La "Glamorgan", (F21) (Pág. 58 de "Notas de un marino Ingles" de David Tinker), efectuó fuego naval sobre Puerto Argentino.

Nuestro Cañon 155 mm (CITEFA)

643. Como pudo observarse, en nuestros cruces del Puente Aéreo (día 15 may), los aviones de FAA habian trasladado a nuestro Ejército en el TOM, tres cañones de 155 mm., novedad de CITEFA, que aunque en escaso número, su accionar posterior produjo una sorpresa técnica al enemigo naval y terrestre. Su primer empleo se produjo este día contra la fragata que, entre

22:35/38 efectuó fuego naval sobre Pto. Argentino (párr. 215, inc. 2do.). Los disparos del cañon CITEFA, de un alcance no previsto por los buques que bombardeaban nuestras posiciones, produjo el inmediato retiro de la fragata Británica.
Tanta era la molestia que les ocasionaba, que posteriormente emplearon sus medios para tratar de neutralizarlos.

Nuestras Operaciones Aéreas

644. La FAS no ejecutó este día misiones de combate. Reservaba y alistaba sus sistemas de armas para cuando el enemigo debiera necesariamente entrar dentro de su alcance, a efectos de realizar la operación anfibia de envergadura, inevitable, en cualquier momento.(Se habían interrumpido ya las negociaciones diplomáticas)

645. Así este día la FAS, cumplió las siguientes operaciones. (Anexo PIV-II-33):

1) Verificación y ajuste del CIC MLV (Rd y VHF) OF 2108 - 1 LR-35 -TIFON- Vcom. DE LA COLINA / 1er.Ten. BIANCO - Dep. CRV 17:23 FL 300 a puntos A (50 Grados, 30 minutos S / 62 Grados 00 minutos W) y regreso a CRV 19:53.

2) E y R Litoral - OF 110/11 -PLATINO I y II- 1 TS-60 en E y R desde SCZ Dep. 09:00 y 15:00 a Arr. SCZ 12:00 y 18:00. Sin novedad en ambas salidas. (Tripulaciones).

3) Puente Aéreo CAT 158 -PATO- 1 C-130 - TC-65 desde CRV 23:05 hs - Tripulación Cap. MARTEL; Cap. KRAUSE; Vcom. MEISNER; C.P. CARDONE; C.P. CANTESANO; S.Aux. GATTO; S.A. ALBELOS. Esta misión, ya en vuelo, fue cancelada por "situación táctica dasfavorable" en BAM MLV - informada por el CATOM (24:00 hs) Arr. en CRV 170130 (Anexo).

4) Expl. y Rec. Lejano - 1 B-707, Trip. Vcom. MUÑOZ-My. CONTE - Desp. EZE 09:30 Arr. EZE 16:40 (Anexo PIV-II-34).

Escuadrón Helicópteros en Malvinas

646. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "CONDOR", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 09:30 horas, para cumplir una mision de exploración y reconocimiento visual, aterrizando nuevamente allí a las 11:30 horas. Tripulantes: Ten VERGARA (P), Ten SANCHEZ (CP), C.lero LOOPEZ A. (M).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "HALCON", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 12:00 horas, para realizar una tarea de traslado de personal, aterrizando nuevamente allí a las 15:30 horas. Tri-

pulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), C.lero LOPEZ A. (M) y C. lero LOPEZ R. (OP).

- Un (1) Bell 212, matrícula H▮83, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 17:5Ø horas, para realizar relevos del personal de la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 18:1Ø horas. Tripulantes: Ten. VERGARA / Ten. SANCHEZ.

Las actividades en el TOM

647. El CATOM, BAM Cóndor, cumplió este día 4 salidas de IA 58 que patrullaron, en Reconocimiento Ofensivo las costas del Estrecho de San Carlos, donde existían indicios de movimientos de infiltrados (aparentemente en instalación de radiobalizas) pero no detectaron su presencia. Nos dice el Cap. VILA:

- "El domingo 16, como todos los feriados, teníamos novedades de los ingleses; ese día tuvimos 4 salidas, se estimaba que algo pasaba en el extremo occidental de la isla; posiblemente la colocación de un radar; salimos con el Ten. CRUZADO (A▮5Ø9/A▮516) y volamos la zona durante (Ø1:45 ▮ 13:15). Estimo que algo debe haber habido, mi numeral vio un movimiento que nunca más volvimos a identificar, posiblemente han sabido mimetizarse en base a su experiencia, si es que realmente estaban haciendo algo ahí".

- La otra salida la cumplieron Ten. GIMENEZ (A▮5Ø9) y Ten. MORALES (A▮516).

La apreciación del CATOM (Brig. CASTELLANOS

648. Este día, el Comandante de la FAS, Brig. Ernesto H. CRESPO, recibió un importantísimo informe / Apreciación del CATOM (Brig. CASTELLANOS) el cual, por su exactitud en la apreciación inmediata, constituiría una pieza histórica de gran valor (Anexo)

Las previsiones enemigas para el desembarco

649. En el "HMS Fearless" cuya posición oscilaba entre los meridianos 56/57 Grados W y los paralelos 51/52 Grados S (Anexo PIV▮II▮34) el Brig. Julián THOMPSON (Comandante de las Fuerzas de desembarco 3er. Brig. Inf. Marina▮Comandos) imponía a sus subordinados de la Orden de Operaciones para el desembarco y ajustaba los detalles para su ejecución (Anexo▮Libro NO PICNIC ▮ Pags. 46/53).

Reorganización del Alto Comando Argentino

65Ø. En los órganos de planificación del COMIL (EMC) se estudió la posibilidad de reagrupar (Físicamente) en CRV a los distintos Cdos Operativos (CTOAS ▮ CAE ▮ FAS). De aquí nacerá el

CEOPECON "Centro de Operaciones Conjuntas" que mejoraría la conducción estratégica operacional de nuestras Fuerzas.

El Día 17#May#82 (LUNES)

La situación en MLV

651. Nuevamente el enemigo atacó nuestras posiciones con su aviación embarcada; desde el PAL Invincible que se mantenía orbitando entre los meridianos 56/57 Grados W y los paralelos 51/52 S, atacaron:

1) 08:30 2 SH con bombas explosión aérea a las posiciones de la 3a. batería (cañones) del GlAA en BAM MLV, deteriorando un cañón antiaéreo.

2) 2 SH a la BAM Cóndor (Ganso Verde) en vuelo razante. Al intentar nuevo ataque 1 avión averiado (sin confirmar) por la pieza nro. 4 del GlAA en Darwin.

3) PAC orbitando sobre el mar, al Este, sin dirigirse al archipiélago en varias oportunidades del día.

652. Sus buques se encontraban detectados (17:30 hs) en las posiciones: (Anexo PIV#II#35).

653. La meteorología era marginal, con breves períodos de mejoría. Viento calmo. Neblina.

La FAS

654. La FAS siguió velando sus armas y ejecutó las operaciones aéreas rutinarias:

1) De Diversión (Detección emisiones radar del ENO) 1 LR#35A #OF 2110 #POMO# ler.Ten. BIANCO / Ten. CERCEDO # CRV 0723 L/SJU # Pto. A FL 300 50 Grados 30 minutos S / 62 Grados 30 minutos W # B (51 Grados 61 minutos S / 61 Grados 30 minutos W) a CRV 09:32. (Anexo PIV#II#36).

2) Puente Aéreo: Dos cruces (un tercero suspendido por tac)

a) 1 C#130 # TC65 #PAMPA# Cap. MARTEL, Cap. KRAUSE, Vcom. MEISNER, C.P. CARDONE, S.Aux. GATTO, S.A. ALBELOS, C.P. CANTESANO. Dep. CRV 12:45 # Arr. MLV 16:03 # Dep. MLV 16:20 Arr. CRV 19:15 # Transpotó carga 14.500 kgs y 11 pax.

b) 1 C#130 # TC63 #CAIMAN# Vcom. DEMARCO, My. MACLAY, Cap. MARTIARENA, S.Aux. FARINA, C.P. RULLI, S.M. CASTILLO, S.Aux. CORTE # Dep. CRV 14:30 # Arr. MLV 17:45 # Dep. MLV 18:00 # Arr. CRV 20:20 # Transportó 14.000 kgs y 2 pax.

3) Pone a disposición del CAE 4 MK 62 y 1 LR35A en MDP para operación estratégica.

ARA (Cruce)

655. Este día un F28 (ARA) efectuó un cruce desde GRA a MLV (transportando repuestos de dicha fuerza) Dep. GRA 13:12 Arr. MLV 14:03 Dep. MLV 14:17 Arr. GRA 16:02.

CATOM

656. Nuestro componente aéreo en MLV, ordenó una salida de Reconocimiento Ofensivo a la BAM Cóndor para constatar informaciones (provenientes de Pto. Howard) respecto a dos lanchones (aparentemente enemigos) que navegaban en el Estrecho de San Carlos; más precisamente en Bahía Pto. Salvador. Cinco IA58 ejecutaron esta misión, por más de dos horas, no pudiendo confirmar su avistaje.

1) Estas salidas fueron:

- A516 Cap. GRONERT y A533 Ten. CALDERON (10:00/12:00 hs).
- A531 Ten. RUSSO (11:00 a 13:30 hs).
- A531 Ten. RUSSO y A516 Ten. MORALES (16:00/17:30 hs).

a) Hubo avistaje de aviones Harriers. Estos aparentemente no vieron a los Pucará.

b) A las 03:50 hs se ven bangalas a 5 km al Norte de la pista.

Nuestros Helicópteros

657. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrícula H83, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin hacia Puerto Argentino a las 07:30 horas, para cumplir una evacuación sanitaria, aterrizando en Darwin a las 09:00 horas. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C. lero LOPEZ R. (OP).

El HMS ATLANTIC CONVEYOR

658. Ese día el portacontenedores Atlantic Conveyor, arribaba a las proximidades de la zona TRALA y los Harriers GR3 que transportaba (14 avs) eran transferidos a los portaaviones al día siguiente. Sin embargo existen otros datos que indican que solamente lograron transferir 4 GR3 y los restantes estaban en proceso de armado cuando fue incendiado el 25 mayo.

El HMS INVINCIBLE (Textual del Libro FAW)

659. "Dos Helicópteros Sea King (ZA290 y ZA292) fueron transferidos del Hérmes al Invincible durante la noche del 17 may para una operación de reconocimiento de largo alcance, la cual

después adquirió notoriedad cuando uno de ellos fue destruido. El "Invincible" se dirigió hacia el oeste acompañado del "Broadsword" navegando a 25kt, a distancia de 1 milla entre ellos, en total oscuridad y silencio radar. El Lt. HUTCHINGS (RM) y su tripulación despegó del Invincible, en el ZA290 a las 00:15 del 18 may, aparentemente con un contingente de personal SAS abordo, y los dos buques invirtieron su rumbo, de vuelta hacia las posiciones del Carrier Battle Group (al Este de MLV). Aunque no existe explicación oficial de esta operación se ha sugerido que la misión era insertar Fuerzas Especiales en el Continente Sudamericano, próximos a la base SUE en Rio Grande. El ZA290 fue aterrizado por HUTCHINGS esa mañana en una playa (AGUA FRESCA); a unas 11 millas de Pta. Arenas, al Sur de Chile. El Sea King fue deliberadamente incendiado por su tripulación (Lt HUTCHINGS, más Lt A.R.C. BENNET y tripulante IMRIE) quienes se rindieron a las autoridades chilenas algunos días después y fueron consiguientemente repatriados al Reino Unido.
El otro helicóptero (ZA292) que permaneció abordo del Invincible como reserva del anterior retornó al Hermes el 18 may".

660. Una nueva demostración de esa dificiencia de información satelitaria y alerta temprana que soportaba la Task Force.

El Dia 18#May#82 (MARTES)

En Puerto Argentino

661. Desde antes del amanecer (entre 05:10 y 09:30), las PACs Británicas estuvieron activas, nuestros radares registraban sus movimientos y aproximaciones (y algunos sobrevuelos a gran altu# ra) sobre el archipiélago, lo que obligaba a alertar a todo nuestro sistema defensivo (en Pto. Argentino y Darwin). Hasta que a las 10:25 2 aviones GR3 atacaron (siempre en altura) la zona de AAe del Aeropuerto (Piezas 35 mm). Repitieron el ataque a las 12:25 y 14:32 sobre la misma zona y a las 17:07 sobre peninsula de Fresynet, a 1200 mts de un centro poblado, el tiempo que se arrojaba chaff desde un avión. Estos molestos ataques si bien mantenían en vilo a nuestros defensores malvinenses, no producían mayores daños. Parecia una replica de nuestras tacticas Fénix, que a esta altura del conflicto, habían descubierto.

En Darwin

662. Desde nuestra BAM Cóndor, dos IA#58 realizaron Reco# nocimiento Ofensivo de rutina entre 08:00 y 08:30 con meteorolo# gía marginal, sin encontrar objetivos. Tripulacion A#516 Cap. BENITEZ y A#581 Ten. BREST.

663. Asimismo, el enemigo atacó con dos GR3 (RAF) a la arti# llería AAe de nuestra BAM Cóndor. Uno, procedente del NE lanzó chaff a la Central Skyguard mientras que el otro bombardeaba con bombas BL#755 (beluga) la posición que había tenido el radar ELTA. Este ya lo había detectado y dado la alerta a las diferen# tes piezas de 20 mm. que lo recibieron con fuego cruzado de todas las piezas. El avión largó dos contenedores de belugas completos a tan poca altura que quedaron intactas sin explotar.

La meteorología en Malvinas

664. Amaneció cubierto# Sc Ns 300/600 mts. Llovizna. Visi# bilidad 2/5 km. Luego empeorando, descendiendo techo y visibili# dad, a partir de las 17 hs. niebla (7/7).

En CRV

665. El Comando de la FAS sólo ordenó este día dos cruces con C#130, ellos fueron:

1) TC#63 # Tripulación: Comandante Cap. MARTEL, 2do piloto Cap KRAUSE, Navegador Vcom MEISNER, Suboficial LASTRA y Subofi# cial ALBELOS # PACU # Dep. CRV 14:10, voló 07:15 en total y a su arribo a MLV no pudo entrar por met.; regresando a CRV donde arribó 21:25 hs.

2) TC#65 (Trip. My. PALAZZI, Vcom. SANCHOTENA, Vcom. TRIBIANI, S.Aux. ROMERO, C.P. TORRES, S.P. AREVALO, S.P. SANCHEZ) # LIBRA# Dep. CRV 13:15 Arr. MLV 16:20, Dep. MLV 16:40 Arr. CRV 19:15, Transportó (Anexo detalle) 15.200 kgs carga y 4

pax.

Nuestros Helicópteros CATOM

666. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin hacia Puerto Argentino a las 09:00 horas, para cumplir un traslado de material SAM 7 "STRELLA", aterrizando en Darwin a las 10:10 horas. Tripulantes: Ten LONGAR y (P), Ten BREA (CP), C.P. CARMONA (M), C.P. GOMEZ (OP) y C. VEGA (A).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "PATO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin hacia Puerto Argentino a las 09:30 horas, para cumplir una misión de patrullaje, aterrizando a las 11:00 horas. Tripulantes: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), C.lero LOPEZ A. (OP), C.lero LOPEZ R. (OP) y C.lero MONTALDO (A).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 17:00 horas, para cumplir un traslado de material SAM 7 "STRELLA" y personal, aterrizando en Darwin a las 17:30 horas. Tripulantes: Ten LONGAR y (P), Ten BREA (CP), C.P. CARMONA (M), C.P. GOMEZ (OP) y C. VEGA (A).

De un diario de guerra

667. Este día, el Jefe del Dto. Inteligencia A-2 del CATOM, Com. MENDIBERRI, escribió entre otros acontecimientos, en su diario de guerra manuscrito:

- "22:30 ARGENTINA rechaza propuesta británica para cese el fuego. Mucha gente preocupada" (Anexo PIV-II-37).

De "La Gaceta Argentina" (Diario de Pto. Argentino)

668. Se leyó entre otras noticias y comentarios, el siguiente aviso (Anexo PIV-II-38):

- AVISO DE LA GOBERNACION MILITAR
"Se hace saber a todo el personal militar destacado en este territorio, que todos los edificios, propiedades, vehículos de todo tipo, bienes de consumo, etc, son de propiedad de particulares y que están y deben ser amparados con contratos celebrados con sus respectivos propietarios, a quienes se paga con fondos del Estado Nacional Argentino, por lo que no existe ni debe existir confiscación alguna.

Tambien son sufragados con fondos nacionales todos los daños ocasionados a particulares, que en su gran mayoria, y por haber nacido en estas Islas son nuestros compatriotas".

E y R Cercano

669. Se realizaron las exploraciones cercanas de rutina:

1) Platino I y II, 1 TS 60, desde SCZ, entre 09:00 a 12:00 y 15:00 a 18:00 hs, sin novedad.

2) OF 2118 un (1) Lear Jet LR#35A, matricula T#23, indicativo #POMO# cumplió una misión de Exploración y Reconocimiento en zona "R", despegando de Rio Grande a las 14:30 horas y arribando a las 17:00 horas. La tripulación estaba formada por: Cap Nicolás BENZA, 1er Ten RONCONI y C.lero MOTHE.

3) OF 2119 un (1) Lear Jet LR#35A #CARDO#, EyR en zona "L". Tripulación Cap. MARTINEZ / Ten. CERCEDO. Desp. GRA 14:30 hs. Arr. GRA 17:00 hs. S/N.

El Día 19 May 82 (MIERCOLES)

La meteorología

670. En Pto. argentino el QAM de las 08:00 hs. era:

340/8 2 km neblina 8 ST 350 5/4 1007.0

Esta situación se mantuvo durante toda la mañana, con algunos claros al mediodía, pero cerrándose a partir de las 16:00 hs. hasta que, a las 19 hs. el QAM indicaba:

030/14 mts llovizna, cielo invisible 6/6 1007.0

El enemigo

671. Mientras el grupo de desembarco anfibio de la Task Force (Anphibious Landing Group) al mando del Comodoro CLAPP, aprestaba naves para el asalto en San Carlos, el Brigadier Julián Thompson, desde el HMS FEARLESS, Comandante de las Fuerzas de Asalto (3ra. Brigada) reubicaba (cross decking) su personal y unidades en dichas naves y ultimaba sus preparativos para la operación SUTTOM; este grupo se mantuvo en una posición 200NM al NE de Puerto Argentino (Anexo PIV II 40).

672. El Carrier Battle Group, al mando de Valte.WOODWARD, continuó con sus manibras de superficie y realizó este día dos operaciones principales con ambos PALs:

1) Desde el PAL HMS INVINCIBLE, efectuó 8 salidas de PAC, entre ellas 2 avs Harriers GR3 que atacaron a gran altura (sin precisión) nuestras posiciones terrestres en Mte. Kent a las 10:00 hs. Estas salidas iban dirigidas a una concentración de helicópteros de nuestro Ejército que el ENO había detectado (EyR) en ese lugar. Afortunadamente no se encontraban los helicópteros en ese lugar y momento.

2) El PAL HMS HERMES continuó recibiendo la dotación de Harriers GR3 del Escuadrón 1 de Caza (1(F)Sqdn) de la RAF que, transferidos del HMS ATLANTIC CONVEYOR, se integraron al Escuadrón 800 (800 Naval Air Squadron) basado en este PAL. Asimismo, procedentes del mismo portacontenedor, el día anterior había recibido cuatro Sea Harrier más. Todo ello lo obligó a desprenderse de algunos helicópteros que fueron desplegados a otros buques.

La FAS

673. Sus unidades de combate se mantenían en un interminable apresto, a la espera de la decisión enemiga de actuar. Entrenaban sus tripulaciones, aún inexpertas en este ambiente operacional, (Anexo PIV-II 41) y controlaban y afinaban sus sistemas de armas.

674. Mientras tanto, el Cdo. de la FAS, planificaba y contro

laba la ejecución de los siguientes cruces que ese día ofrecian variantes operativas:

1) TC#66 # C#130 #ARIES# Tripulación: Cap. MARTEL, Cap KRAUSE, Vcom MEISNER y suboficiales LASTRA y ALBELOS. Dep. CRV 08:05 voló durante 6:35 y no pudo aterrizar en MLV por met., regres'o a CRV 13:24 S/N.

2) TC#68 # C#130 #TRONCO# (Trip. Com. MARTINEZ, My. PALAZZI, Vcom. SANCHOTENA, Vcom. TRIBIANI, S.Aux. ROMERO, C.P. TO# RRES, S.P. AREVALO, S.P. SANCHEZ). Debe destacarse que el Com. MARTINEZ (Jefe del Grupo 1 de Transporte) no estaba designado para esta difícil misión, pero decidió acompañar a los tripulantes de la misma. Dep. CRV 13:21 Misión lanza# miento carga aérea zona DARWIN. Por primera vez nuestra aviación de Transporte realizó este tipo de entrega. Lo hizo a las 16:04 entregando por lanzamiento 8 toneladas de víveres, munición y vestuario, regresando a CRV donde ate# rrizó a las 19:01 S/N.
Veamos el informe del Equipo Control de Combate: (ECCO) en el TOM, ler.Ten. Rodolfo YUSE.

> # "Una vez seleccionada y demarcada (la pista de lan# zamiento en las inmediaciones de la BAM Cóndor) con la colaboración del personal de FAA, destacando en dicha BAM, se realizó: a las 16 horas, el lanzamien# to previsto. El mismo se efectuó con todo éxito, arrojándose dieciseis bultos aproximadamente, conte# niendo los mismos ropa y alimentos, los cuales se recuperaron en su totalidad.
> El tipo de lanzamiento efectuado no coincidió con la orden recibida por el Jefe del ECCO. En lugar de realizarse el lanzamiento de carga a baja altura, para lo cual había sido preparada la zona, se efec# tuó lanzamiento de contenedores tipo A#22 a una altura de 600 pies (183 mts). El rumbo de pasaje del avión no coincidió con el sugerido por el personal ECCO. Finalizada esta operación se recibió por parte del Jefe de la BAM Cóndor la orden de que el perso# nal y medios debían trasladarse a Bahía Fox, con la misma misión, seleccionar y demarcar una pista de lanzamiento en dicha localidad. El equipo fue infil# trado en la zona por un helicóptero Bell 212 de la FAA".

3) TC#63 # C#130 #PATO# (Trip. Vcom. NOE # My. BRIEND # Cap. BILMEZIS # S.M. CUFRE # C.P. GOLIERI # S.A. MARIONI # S.P. LASTRA) Dep. CRV 13:15 # Traslada a BAM MLV 14.200 kgs carga y 8 pax Arr. MLV 16:10 Dep. MLV 16:20 Arr. CRV 18:50 S/N.

Los Helicópteros de Malvinas

675. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrícula H▮85, indicativo "HAL▮ CON", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 09:00 horas, para cumplir una mision de traslado de personal de la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 09:45 horas. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP) y C. lero PALACIOS.

- Un (1) Bell 212, matrícula H▮85, indicativo "TOR▮ DO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 11:30 horas, para realizar traslado de personal y material ROA, aterrizando nuevamente allí a las 12:30 horas. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP) y C. lero PALACIOS.

- Un (1) Bell 212, matrícula H▮83, indicativo "CON▮ DOR", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Puerto Argentino a las 09:00 horas, para realizar traslado depersonal y material de la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 12:20 horas. Tripulantes: Ten VERGARA (P), Ten SANCHEZ (CP), C.lero LOPEZ A. (M) y C.lero LOPEZ R. (OP).

- Un (1) Bell 212, matrícula H▮85, indicativo "GATO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 16:10 horas, para realizar traslado de personal y material ROA, ate▮ rrizando nuevamente allí a las 17:00 horas. Tripu▮ lantes: Ten BREA (P), Ten LONGAR (CP) y C.lero PALACIOS (M).

- Un (1) Bell 212, matrícula H▮83, indicativo "PATO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Puerto Argentino a las 16:30 horas, para realizar traslado de material, aterri▮ zando nuevamente allí a las 17:40 horas. Tripulan▮ tes: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), C.lero LOPEZ A. (M) y C.lero LOPEZ R. (OP).

Cruce ARA

676. Ese día tambien un F▮28 de ARA ▮LV PER▮ efectuó un cruce: Dep GRA 15:29 Arr MLV 17:00 Dep. MLV 17:14 Arr. GRA 18:30 S/N.

E Y R

677. En El ámbito lejano un B▮707 (demas datos) realizó exploración lejana en el área marma central. Era el TC▮93 que Desp. EZE 15:50 ▮Pil. Vcom. RITONDALE / Cap. BARBERO que Arr. EZE 17:50 S/N.En el ambito cercano, se cumplieron las siguientes salidas (Anexo PIV▮II▮42):

1) OF 2124 # Cap. MARTINEZ # Ten. CERCEDO # 1 LR35A (Learjet) #MALO# zona "S" (59 Grados 30 minutos S / 56 Grados 00 minutos W # 59 Grados 30 minutos S / 65 Grados 00 minutos W) Dep. GRA 12:15 Isla Nueva # GRA Arr. 14:58 S/N.

2) OF 2125 # 1 LR35 # EyR # Cap. BUIRA # Ten. FELICE # Desp. GRA 15:55 y Arr. GRA 17:15, S/N.

3) OF 113/115 # 1 TS60 # PLATINO (I y II) E y R desde 09:00 a 12:00 hs. y desde 15:00 a 18:00 hs. Operando desde BAM SCZ S/N.

BAM Cóndor

678. Pese a las malas condiciones meteorológicas, ejecutaron ese día 6 salidas de reconocimiento ofensivo con sus aviones I4# 58 (Pucará) en ambas costas del Estrecho San Carlos y adyacencias, sin novedad:

1) 08:30 a 10:00 hs:

A#531 Cap. VILA # A#509 Ten. CRUZADO. El ROF se inició en HOWARD pues EA insiste en que hay enemigos en las alturas. No se detectó indicios, la meteorología muy mala.

2) 10:30 a 11:30 hs:

A#531 1er.Ten. FASANI # A#509 Ten. GIMENEZ

3) 12:00 a 13:00:

A#531 My. TOMBA # A#509 1er.Ten. MICHELOUD

Cañoneo nocturno

679. En la medianoche (00:35 a 01:00) un buque inglés se aproximó a Pto. Argentino (20/25 MN), (De acuerdo al libro "Carta de un Marino Inglés" David TINKER Página 58), sería la "GLAMORGAN" y realizó su rutinario cañoneo naval. Respondieron nuestras piezas de 155 mm y cesó el fuego, retirándose el buque por el radial 170 grados.

680. Finalizó otro día gris, en esta vigilia de armas.

El Dia 20 May 82 (JUEVES)

La meteorologia

681. En el archipiélago, al comenzar el dia empezó a incrementarse el viento en superficie, mientras se mantenia cubierto (8 ST 300 mts) y el punto rocio siempre próximo a la temperatura ambiente (7.8/7.1) y descendia la presión (de 1.002.8 a las 00:00 a 999.3 a las 04:00). Las ráfagas de viento alcanzaban 42 Km. Durante la mañana se mantuvo esta situación y a las 13:00 comenzó una llovizna que redujo la visibilidad, durando hasta el anochecer.

La actividad del enemigo

682. Este dia (ahora lo sabemos) la Task Force se encontraba en el dia D+1 de la Operación SUTTOM (el asalto anfibio en San Carlos). Ubicada cada vez más próxima y numerosa en los alrededores del archipiélago , aprovechando el factor meteorológico adverso para los defensores (Anexo PIV+II+43) realizó fundamentalmente ataques de diversión tendientes a velar el punto donde estableceria su cabecera de playa. Por ello ejecutó las siguientes misiones principales.

1) A partir de las 06:30 (Y a pesar de la meterologia desfavorable) PACs (del Invicible) efectuaron penetraciones de diversión, acercándose y retirándose a n/archipiélago. Una de estas PAC , alrededor de las 11:00 hs , fué vectoreada para perseguir (aparentemente) a un C-130 (ACUARIO) propio, que pretendió aterrizar en MLV y no lo logró por fuerte viento.

2) A las 12:00, 3 RAF Harriers GR3 (Integrado por el Jefe del Gpo y los 2 Jefes de Escuadrón , Libro SAw pág. 98) atacaron los depósitos de combustibles de nuestra guarnición militar en Bahia Fox, sin encontrar resistencia en el objetivo.

3) A las 17:30, elementos helidesembarcados (nivel Sección) en proximidades de DARWIN, atacaron con armas automáticas a las posiciones de artilleria antiaérea de ese sector.

4) A las 20:15, hubo un intento de infiltración de patrullas al W de Pto. Argentino. Diversión.

5) 22:00 lanzamiento de bengalas (probablemente desde helicópteros, sobre costa Este de Peninsula San Luis (al N Ba. Anunciación).

6) 22:30 nuevos ataques a Darwin, ahora con armas pesadas (cañoneo naval).

683. Aunque todavia el Comando Argentino no se habia percatado, la invasión ya estaba en ejecución.

La FAS

684. Sin tener mayor conciencia de que este día sería el último de vigilia de inactividad la FAS, aparte de entrenar a sus tripulaciones (Anexo PIV-II-41) realizó sus operaciones de rutina: Transporte Aéreo a MLV y Explorción/Reconocimiento lejano y cercano:

1) El puente aéreo

a) TC-64 - C-130 -PATO- (Trip. Vcom. CANO - Cap. HRUBIK - My. TORIELLI - S.M. GILIBERTO - S.M. AGUIRRE - S.Aux. FATTORE - S.A. MOLINA), Dep. CRV 14:00 hs. Lanzó contenedores en Bahía Fox (9.000 kgs) a las 16:20 y regresó a CRV Arr. 18:15 S/N. Veamos el informe del ECCO, 1er.Ten. YUSE:

- "En la Bahía Fox se encontraba desplegado el R.I. 8 de CRV y una Compañía de Ingenieros 8 de Sarmiento. Se informó al Jefe Ca. de Ingenieros la misión a cumplimentar en dicho lugar. En circunstancias en que se buscaba la zona mas apta para efectuar el lanzamiento, sobrevolaron la zona dos aviones IA-58 P ucará que, al encontrarse vertical a las posiciones del RI 8 tuvieron que efectuar escape inmediato al recibir fuego de propia tropa. Aparentemente sin dificultades observables. Ante esta situación se solicitó al Jefe Ca. Ingenieros que pusiera en conocimiento de toda la tropa acantonada en ese lugar, la presencia de un avión C-130 que haría lanzamiento de carga dándole todos los datos necesarios para el reconocimiento del mismo, agregándole para conocimiento del personal que todo avión a hélice que sobrevolara la zona era propio. Asimismo se reiteró la presencia del avión C-130 hasta el punto de molestar al Jefe de la citada Ca. Si bien las características de la operación eran de tipo secretas, se quiso evitar que el citado avión fuera derribado por propia tropa. Con la experiencia recogida en el lanzamiento anterior se marcó una zona, de manera tal que el avión efectuara el lanzamiento cualquiera fuese el rumbo de entrada a la zona, y no tuviera que efectuar un cambio de rumbo que demorase la operación. A las 16 hs. se efectuó el lanzamiento con todo éxito, arrojándose aproximadamente dieciocho, bultos tres de los cuales cayeron al agua, a consecuencia del fuerte viento reinante, aproximadamente 18 Kt. Los mismos fueron recuperados de inmediato encontrándose a diez mts. de la costa de una ría. Dichos bultos contenían en su interior, ropa de vestir, no ocasionándose ningún tipo de pérdidas, el resto de la carga se recuperó sin novedad.
Finalizado el lanzamiento, cuando el avión sobrevoló las posiciones del RI 8 se abrió fuego contra el mismo pese a las reiteradas advertencias que se

efectuaron con anterioridad. El C#130 abandonó la zona sin novedad. Horas mas tarde el suscripto requirió ante la Jefatura del RI 8 un enlace radioeléctrico con las posiciones de Puerto Argentino con la intención de conocer el arribo del C#130 a CRV el cual se efectuó sin novedad. La Jefatura del RI 8 se comunicó con el suscripto para informarle de su pesar por los acontecimientos ocurridos con el C#130 y puso en mi conocimiento que el responsable, un subteniente que dio la orden de abrir el fuego había sido sancionado y relevado de su puesto.
Cumplida esta misión el ECCO quedó totalmente incomunicado con sus mandos naturales, que se encontraban en Pto. Argentino; en tres oportunidades se requirió al RI 8 que mantenia enlace con Pto. Argentino que informaria que había finalizado la misión del ECCO en el lugar y que esperaba orden, nunca se tuvo respuesta.
Ante esta situación el suscripto, conjuntamente con su gente se puso a órdenes del Jefe Ca. Ing., pasando a integrar el pelotón del Comando de dicha Compañia, situación que se mantuvo hasta el día 15 jun, fecha en que se efectuó la rendición en Bahia Fox".

b) TC 66 # C 130 ACUARIO (Trip. My. PALAZZI # Vcom. SANCHOTENA # Vcom. TRIBIANI # S.Aux. ROMERO # C.P. TORRES # S.P. AREVALO # S.P. SANCHEZ), Dep. CRV 08: hs. sobre# volé vertical BAM MLV, sobre techo y no aterrizó por fuerte viento (11:00 hs) regresando a CRV aparentemente perseguido por una PAC en la zona. Se dirige a CRV conde arribó 13:24 con su carga de vuelta (ver párrafo 686, inc. 1).

2) E y R

a) Lejana:

TC 92 B 707 # Vcom. PAULIK, Cap. CID, LUCION, OVIEDO y GHIETO. Desp. PAL 07:50, Arr. PAL 17:20.

TC 91 B 707 # Vcom. ARGUELLES, Vcom. MONTENEGRO, ROSALES, AMENGUAL, WAGNER y VIGNOLO. Desp. GAL 17:30 hs, Arr. PAL 20:20 hs.

b) Cercana (Anexo PIV II 44):

OF 2130 # 1 LR 35A BOMBO (Cap. BENZA # 1er.Ten. RONCONI), Dep. GRA 18:38 a zona "V" Arr. 20:51 GRA S/N.

OF 2131 # 1 AC 690 PLAN MARRON Dep. TRE 09:30 Arr. TRE 12:30 S/N.

OF 2133 # 1 LR 35A TIFON (Cap. MARTINEZ # Ten. CERCEDO) Dep. GRA 19:00 Isla Nueva y adyacencias y

Arr. GRA 21:000 S/N.

Nuestros Helicópteros

685. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrícula H#85, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin hacia Bahía Fox, despegando a las 13:00 horas, para cumplir una misión de traslado de personal (6 pasajeros), aterrizando nuevamente en Darwin a las 14:30 horas. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), C.P. CARMONA (M), C.P. QUIÑONES (OP) y C. VEGA (A).

- Un (1) Bell 212, matrícula H#83, indicativo "HALCON", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 14:20 horas, para realizar traslado de personal y material, aterrizando nuevamente allí a las 15:00 horas. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C.lero LOPEZ R. (OP).

- Un (1) Bell 212, matrícula H#83, indicativo "HALCON", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 17:10 horas, para realizar traslado de personal y material, aterrizando nuevamente allí a las 17:30 horas. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C lero LOPEZ R. (OP).

La BAM Cóndor

686. Antes de los ataques nocturnos (párrafo 682) la BAM Cóndor efectuó, entre 13:45 y 16:15, dos salidas de reconocimiento ofensivo #con muy mala meteorología# sobre el límite Oeste y el sector Sud de la Isla Gran Malvinas, sin novedad. Ellas fueron:

- A#531 Cap. GRUNET
- A#509 Ten. CALDERON

687. También en esta gloriosa Base Aérea de la FAA en Malvinas, se acababa ya la vigilia armada, desgastante, incómoda, frustrante... En las próximas horas comanzarían sus días más heroicos.

1) Dice el informe del Cap. VILA:

- "46. El día 20 continúan nuestras misiones, con el Cap. GRUNERT y Ten. CALDERON. A las 18:30 hs. hay ecos de 2 helicópteros que luego ve la ROA. A las 22:30 hs. hay alarmas de inminente ataque y desembarco helitransportado; ya este día dormitamos hasta con el FAL cargado. A propósito; !Qué cosa que no

sirve para nada en una guerra: la pistola!".

CAPITULO III

LA BATALLA DE SAN CARLOS (21/27 May 82)

El Dia 21 May 82 (VIERNES)

La meteorologia

688. La noche del 20 may habia llegado en el archipiélago y sus adyacencias con niebla/neblina/llovizna, cubierto con St bajos 100/200 mts. Esta situación (Pto rocio igual a la temperat.) se mantuvo toda la noche hasta las 08:30 del dia 21 may, en que, la entrada de una zona de alta presión, desde el Oeste, comenzó a despejar con rápido aumento de la visibilidad.

689. Mientras tanto, en el continente, un centro de baja presión al SW de Tierra del Fuego provocó un frente frio orientado N/S al Oeste de la cordillera, con precipitaciones y nubosidad baja en esa zona.

La operación "SUTTON"

690. El enemigo inició (ya en la noche del dia 20) la aproximación a Pto. San Carlos (en el Estrecho del mismo nombre) bajo el control del Comandante del Grupo de Tareas Anfibias (Amphibious Task Group) Commodoro M.C. CLAPP, que trasladó a la Brigada de Comando 3 RM (reforzada con unidades del Royal Army) bajo el comando terrestre del Brigadier RM Julián H.A. THOMPSON, quien desembarcó y comandó las operaciones terrestres hasta el 30 may en que se hizo cargo de ellas el Gen. (RM) Geremy Moore.

691. El Anphibious Task Group estaba compuesto por: el transatlántico CAMBERRA, los buques de asalto FEARLESS e INTREPID, los de desembarco SIR PERCIVAL, SIR TRISTAM, SIR GERAINT, SIR GALAHAD y SIR LANCELOT y los buques de apoyo logistico EUROPIC FERRY, NORLAND, FORT AUSTIN y STROMNES. Todos ellos escoltados por el Destructor ANTRIM y las Fragatas ARDENT, ARGONAUT, BRILLANT, BROADSWORD, YARMOUTH, PLYMOUTH, ANTELOPE.

692. Aproximadamente a las 0100 del 21 may, este Grupo se encontraba ya en la Bahia de San Carlos y Comenzó el desembarco que para el amanecer (08:30) habia logrado establecer la cabecera de playa en 3 playas simultáneas (Establecimiento San Carlos; ambas márgenes y Pto. San Carlos).

693. Toda la operación se habia realizado, hasta este momento sin inconvenientes excepto el derribo de dos helicópteros Gazelle del Escuadrón Aéreo de la Br. Cdo. 3 RM, (el XX411, piloto herido muere posteriormente (Sgt. AP Evans) y el XX402 cuya tripulación (Lt K. Francis/L Cpl. B. Griffin) murió instantáneamente) por parte de una fracción del Ejército Argentino que ocupaba estas adyacencias y que luego se retiró hacia Pto. Argentino (Tte. 1ro. ESTEBAN).

Ataques de diversión

SECTOR	
A	ARMARIO
B	ESTANTERIA
C	FICHERO
D	ESTANTE
E	CARPETA
F	BIBLIORATO
G	CAJA/ON
H	
I	ALFABETICO
J	EJEMPLAR

OBSERV. C43/3

071

FUERZA AEREA ARGENTINA

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

La Batalla Aérea de las Islas Malvinas Argentinas

INFORME HISTORICO OFICIAL

DE LA

FUERZA AEREA ARGENTINA

"PROVISORIO"

TOMO I

Edición Limitada

FUERZA AEREA ARGENTINA

071

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

DIRECTIVA 308/83 EMGFAA

La Batalla Aérea de las Islas Malvinas Argentinas

INFORME HISTORICO OFICIAL

DE LA

FUERZA AEREA ARGENTINA

"PROVISORIO"

TOMO I

Edición Limitada

A C L A R A C I O N

Si bien este Informe Històrico pretende abarcar los màximos detalles del Conflicto, somos concientes que està primera ediciòn solo esboza su estructura principal, a pesar del esfuerzo institucional realizado en su confecciòn.

Por lo tanto, la Fuerza Aèrea Argentina, persistirà en su completamiento y perfeccionamiento en el tiempo futuro, a fin de lograr los objetivos deseados: veracidad y totalidad.

Un acontecimiento Històrico de la magnitud de la Batalla Aèrea de Nuestras Islas Malvinas (año 1982) perdurarà y afectarà por muchos años nuestro desarrollo Institucional y Nacional y seguramente el tiempo futuro aportarà nuevos datos hasta ahora desconocidos, que debieran registrarse en este Informe Històrico Oficial.

En este particular Conflicto, la F.A.A. tuvo la oportunidad Històrica de probarse en el combate real, por primera vez en su vida como Fuerza. Por lo tanto sus "Experiencias" atesoran muchas riquezas profesionales que solo los protagonistas directos pueden brindar.

Estas "Vivencias" pretenden ser registradas en este Informe permanente; y si ello se logra, todo el Personal Aeronàutico podra extraer de ellas las LECCIONES y/o ENSEÑANZAS que afecten el futuro desarrollo de Nuestra Fuerza Aèrea.

P R I M E R

INFORME HISTORICO OFICIAL

D E L A

FUERZA AEREA ARGENTINA

sobre

"LA BATALLA AEREA DE NUESTRAS ISLAS MALVINAS"

abril - 1982 - junio

-- I N D I C E --

PARTE I

ANTECEDENTES DEL CONFLICTO

CAPITULO	I:	Antecedentes Històricos.	- 5 -
"	II:	Alas Argentinas en el Atlàntico Sur.	- 9 -
"	III:	La Situaciòn Conflictiva.	- 20 -
"	IV:	El Planeamiento al nivel Politico-Militar Argentino.	- 37 -
"	V:	El incidente de Georgias del Sur.	- 40 -
"	VI:	Los acontecimientos precipitantes.	- 50 -
"	VII:	Las decisiones Argentinas.	- 58 -

PARTE II

LA RECUPERACION DE LAS ISLAS

CAPITULO	I:	La recuperaciòn de Nuestras Islas Malvinas.	- 69 -
"	II:	La recuperaciòn de Nuestras Islas Georgias.	- 72 -
"	III:	Planificaciòn Contribuyente de las FF.AA. y en especial de la Fuerza Aèrea Argentina.	- 76 -

PARTE III

EL DESPLIEGUE DE LOS BELIGERANTES

CAPITULO	I:	La Fuerza Enemiga.	- 83 -

" II: Las Fuerzas Propias. - 95 -
" III: El Despliegue. - 101 -
" IV: La Red Observadores del Aire. - 110 -
" V: Las Operaciones militares de abril (falta).
" VI: La Sanidad de la F.A.A. en el Conflicto (falta).
" VII: La pèrdida de las Islas Georgias (falta).

PARTE IV

LAS OPERACIONES MILITARES DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA

CAPITULO I: La Batalla del 1 de Mayo. - 120 -
" II: La vigilia armada (02/20-mayo-82). - 141 -
" III: La Batalla de San Carlos (21/27-mayo-82). - 232 -
" IV: La F.A.A. en la Batalla Terrestre de Malvinas (28/29-mayo-82). - 309 -
" V: Los esfuerzos de la dignidad (30-may/07-jun-82). - 333 -
" VI: El ataque a Bahia Agradable (08-jun-82). - 379 -
" VII: Los ùltimos ataques de la F.A.A. (09/14-jun--82). - 391 -

PARTE V

EL REPLIEGUE CON HONOR DE LA F.A.A.

CAPITULO I: Las previsiones en el Continente. - 428 -
" II: La ejecuciòn en el Continente. - 430 -
" III: El retorno de nuestros prisioneros (falta).

PARTE VI

BIBLIOGRAFIA Y PERSONAL QUE INTERVINO EN LA CONFECCION

(falta)

PARTE VII

-----A N E X O S-----

(en elaboraciòn)

-Se confeccionaran dos (2) ejemplares que permaneceran a disposiciòn en la Comisiòn "BANIM"-

PARTE I

ANTECEDENTES DEL CONFLICTO

CAPITULO I - Antecedentes Históricos.

CAPITULO II - Alas Argentinas en el Atlántico Sur.

CAPITULO III - La situación conflictiva.

CAPITULO IV - El planeamiento al nivel Político-Militar Argentino.

CAPITULO V - El incidente de Georgias del Sur.

CAPITULO VI - Los acontecimientos precipitantes.

CAPITULO VII - Las decisiones Argentinas.

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTORICOS

Nuestras Islas Malvinas

1. 1522 ò 1523: Pedro REINEL (Navegante español al servicio de España) las registrò en un mapa.

2. 1527: WEINER (Navegante español) las ubicò en una carta naùtica propia.

3. 1529: Diego de RIBERO las registrò en la que llamò "Carta del Mundo".

4. 1541: Alonso de SANTA CRUZ las registrò en el "ISLARIO General de todas las Islas del Mundo".

5. 1544: Sebastiàn GABOTO las ubicò en un mapa que confeccionò.

Origen del nombre de Las Malvinas

6. En principio se las conociò por el nombre de "Los Patos", tambièn como "Sansòn", "San Antòn", "Ascensiòn, "Sebaldinas o Islas de Sebald de Weert" y por ùltimo "Malouinas" (Puerto bretòn de Saint Malò) del que deriva el nombre actual.

Para justificar su ocupaciòn ilicita Inglaterra sostiene

7. 1529: Que John DAVIS o DAVIES las descubriò.

8. 1594: Que Richard HAWKINS las redescubre.

9. 1684: Ambrosio COWLEY las nombra como "PEPYS"

   - (Estos dos ùltimos relatos son muy vagos y hacen dudar de que realmente sean las Malvinas).

10. 1690: John STRONG bautizò el Estrecho de San Carlos con el nombre de Falkland Sound, que luego fue adoptado para denominar a todas las islas por los ingleses.

Las Malvinas eran Españolas por:

11. 1493: La Bula INTER CAETERA y tambièn DUDU SI QUIDEM.

12. 1494: Tratado de TORDESILLAS.

13. 1506: La Bula ED QUASE, mediante la cual el PAPA JULIO II ratificò dicho tratado.

14. No habìa dudas sobre la legitimidad de los derechos Hispanos y asì fuè ratificado por todas las potencias de la època, de acuerdo a los tratados de: Madrid (1667 y 1670), Utrech

(1713), Madrid (1715 y 1758), Aquisgràn (1748), (1763), Versailles (1783) y San Lorenzo (1790), donde se especificaba la reserva exclusiva de navegaciòn en la zona para España y prohibía a Gran Bretaña hacerlo.

15. En 1748 el Comodoro ANSON propuso un plan al almirantazgo para fundar un establecimiento en las Malvinas o en la Tierra del Fuego. Se consultò a España, pero ante la enèrgica protesta del Ministro CARBAJAL desistieron, pero quedò la idea.

16. 1764: El Conde Antoine Louis de BOUGANVILLE (Francès), zarpò de SAINT MALO y fundò en Malvinas el Fuerte ROYAL o SAINT LOUIS o FORT LOUIS (Primera ocupaciòn de Malvinas).

17. 1765: El Comodoro Jhon BYRON navegò por las islas en una misiòn ordenada por la corona, bautizando con el nombre de PUERTO EGMONT al lugar en que anclò en la GRAN MALVINA.

18. 1766: El Capitàn Jhon Mc BRIDE estableciò una guarniciòn en Puerto EGMONT.

19. 1767: España reaccionò y protestò reconociendo Francia los tìtulos españoles y restituyendo las islas, previo pago de una indemnizaciòn por las instalaciones construidas. Inglaterra no aceptò los reclamos.

20. 1770: El Gobernador de Buenos Aires Don Francisco de PAULA BUCARELLI mandò una expediciòn a MALVINAS que expulsò a los ingleses resintièndose las relaciones entre ambos paìses. Luego de tratativas se permitiò a los Ingleses regresar a Puerto EGMONT con la promesa que en un corto lapso lo abandonarìan y reconociendo que esto no perjudicaba de modo alguno la cuestiòn de derecho anterior de soberanìa de las Islas Malvinas.

21. 1771: Lord ROCHFORD aceptò dicha declaraciòn.

22. 1774: Siendo reparada la lesiòn a su honorabilidad los ingleses abandonaron el establecimiento.

23. 1774-1810: A partir del capitàn Enrique RUIZ PUENTE se sucedieron diecinueve Gobernadores españoles en el antiguo PORT LOUIS actualmente llamado Puerto SOLEDAD.

24. 1810: Cornelio SAAVEDRA y Juan Josè PASO pagaron emolumentos al ùltimo Gobernador español en MALVINAS, Teniente de Navìo Gerardo BORDAS.

25. 1820: El Teniente Coronel de Marina David JEWIT al mando de la fragata HEROINA retomò fisicamente las islas para la Repùblica Argentina.

26. 1823: Se designa a don Pablo ARGUATI como Comandante de las islas y otras.

27. 1825: Se hace un tratado de amistad, comercio y paz

entre ARGENTINA e INGLATERRA.

28. 1829: Salvador María DEL CARRIL en un decreto del 10 de junio, ordena establecer una batería en las islas que dependería del Comandante político y militar. Gran Bretaña solicita a Argentina establecer un puerto en las MALVINAS para abastecer sus buques (en realidad lo necesita por su importancia estratègica y por sus riquezas pesqueras).

29. 1831: El Gobernador Luis VERNET apresa tres pesqueros norteamericanos que pescaban ilegalmente. En represalia el Comandante Silas DUNCAN, en la corbeta "LEXINGTON" destruye el puerto y toma a la mayoría de los habitantes prisioneros.

30. 1832: Se enteran en Buenos Aires y expulsan al cònsul SLACUM y luego a su reemplazante Francisco BAYLIES quien puso en duda los derechos soberanos de la Argentina. Se produce la ruptura de relaciones.
PARISH regresa a Inglaterra e informa que las islas estàn momentaneamente deshabitadas y sin autoridades, por lo que Inglaterra decide tomarlas.

31. 1833: El capitàn Jogn James ONSLOW, al mando de la corbeta "CLIO" toma las Malvinas, desalojando a las autoridades argetinas que allí se encontraban contradiciendo el informe de PARISH. El Ministro Manuel MORENO presenta una nota de protesta a Inglaterra.

32. 1839: El Ministro ALVEAR, en Washington habló ante John FORSYTH, Secretario de Estado, protestando por el ataque de Silas DUNCAN, y este le contestò que la aprobaciòn de su gobierno había ocurrido hacia cierto tiempo y que no quería juzgar sobre el derecho de soberanía en las Malvinas.

33. 1848: Sir William MOLESWORTH propone que las islas sean devueltas.

34. 1885: El Ministro QUESADA eleva una nota al Secretario de Estado BAYARD, en la que dice en 1818 cuando EE.UU. reconociò la independencia argentina, lo hizo con todo el territorio que conformaba el Virreynato del Río de la Plata, y que los EE.UU. habían vulnerado la doctrina MONROE.

35. 1888: Inglaterra se niega a discutir sobre el tema, Argentina mantiene sus reclamos.

36. 1945: Nacen las Naciones Unidas y en el artículo 73 de su carta, en el capítulo XI, "Declaraciòn relativa a Estados no Autònomos", empieza a ocuparse del colonialismo.

37. 1946: Mediante la resoluciòn 66, las Naciones Unidad examinan 74 informes sobre probables situaciones de colonialismo, de las cuales 43 eran britànicas (entre ellas Malvinas).

38. 1955: El Secretario de Estado para relaciones exteriores

Marques de READING dijo: Nunca admitiremos que pudiera haber controversia sobre el tema.

39. 1960: En la XV Asamblea de las Naciones Unidas, resolución 1514, se habla de los derechos de los territorios bajo regimen colonial, el derecho a la integridad territorial y la libre determinación de los pueblos. Este último no es aplicable cuando se trata de territorio ocupado por una colonia extranjera (kelpers).

40. 1961: Las Naciones Unidas crean un cuerpo que en 1962 llega a 24 miembros, que se hizo cargo de estos temas. Inglaterra da información sobre sus colonias por primera vez a las Naciones Unidas.

41. 1963: Quedan 64 territorios bajo estudio de descolonización entre los que se hallan MALVINAS, GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR.

42. 1964: "El comitè de los 24" incluye el examen del caso MALVINAS, siendo elevadas sendas notas fijando posiciones por los embajadores Lucio GARCIA DEL SOLAR y Patrich DEAN por ambas partes.

43. Entre el 8 y el 18 de setiembre se reconoce la existencia de la disputa y que es de competencia del citado comitè, invitando a los gobiernos a iniciar negociaciones.
El embajador RUDA se destacò en la defensa de la posición Argentina.

44. 1965: Cumpliendo esta disposición la Cancillería Argentina envìa una nota al gobierno Inglès invitàndolo a iniciar negociaciones. Gran Bretaña contesta que sì, pero sin tratar el tema soberanìa.
Participan de las discusiones en las Naciones Unidas primero Bonifacio del CARRIL y luego el embajador GARCIA DEL SOLAR.

45. En noviembre la IV comisión de la ONU por 87 votos a favor contra 13 abstenciones y ninguno en contra aprobò un proyecto de resolución que luego fuè aprobado a su vez por la Asamblea General por 94 a favor 14 abstenciones y ninguno en contra. Allì se intima a ambas partes a discutir el tema de la soberanìa en forma pacífica teniendo en cuenta los intereses de los habitantes. Equipara ademàs las denominaciones MALVINAS y FALKLANDS. Ambas deblan informar posteriormente los resultados.

CAPITULO II

ALAS ARGENTINAS EN EL ATLANTICO SUR

46. El Atlàntico Sur y nuestra Antàrtida despertaron en la Fuerza Aèrea, desde sus origenes, una nìtida vocaciòn respecto a emplear sus medios aèreos, de mayor alcance, para sobrevolar primero y comunicar despuès, nuestras enormes regiones antàrticas y marìtimas con el territorio continental.

47. Los primeros aviones de dotaciòn de la Fuerza Aèrea Argentina que presentaban estas caracterìsticas - aunque con deficiencias en su equipamiento meteorològico, de navegaciòn, confort de tripulantes, etc. - fueron en las decadas 40/50, los AVRO LINCOLN y LANCASTER, que integraron las unidades de bombardeo, asentadas en la Base de Villa Reynolds -San Luis-.

48. Sin embargo nuestra aviaciòn naval poseìa material apto para el vuelo en largas distancias sobre el mar con mucha anterioridad a nuestros bombarderos estratègicos; ellos eran los hidroaviones CONSOLIDATED P2Y-3 que integraban, a fines de la dècada del 30, la "Escuadrilla de Patrulleros" y fueron tres de estos aviones los que -por primera vez- hicieron el cruce entre BAHIA URUGUAY (pròximo a Pto. Deseado) y las Islas Salvajes (Grupo Sebaldes) al NW de nuestro archipièlago Malvinense, regresando luego directamente a Puerto Belgrano. La Escuadrilla fuè conducida en esa oportunidad por el TN Salustiano MEDIAVILLA y el hecho -mantenido secreto militar por muchos años- se realizò el 22-ene-1940.

49. En los meses posteriores, esta unidad, a quien se le asignò la responsabilidad -entre otras-, de capacitarse para la exploraciòn marìtima, realizò muchos otros vuelos (Lincoln y Lancaster) sobre nuestra àrea marìtima occidental. Uno de ellos, el del Lincoln B-019, nunca regresò a su base. Habìa despegado de Rìo Gallegos el 22-mar-50 y, por causas desconocidas, se estrellò en el Glaciar RONCAGLI (Lat. 53 Grados, 13 minutos, S; Long. 69 Grados, 21 minutos, W) en la porciòn chilena de Tierra del Fuego. Este aviòn y su tripulaciòn (11 hombres) permanecieron desaparecidos por casi 33 años hasta que el 09-feb-83 se hallaron sus restos. Su comandante era el Cap. Bautista MENDIOROZ y el resto de la tripulaciòn:

- 1er.Ten. Raùl Juan ZARZUELA.
- Ten. Emilio BARRIOS.
- Ten. Carlos Marcos MODOLO.
- S.Aux. Josè Enrique MAVENZZI.
- S.Aux. Josè Antonio BIANCHI.
- C.P. Adriàn Enrique HEYNE.

- C.P. Adelmo Carmen AMOROSO.

- C.P. Hèctor Oscar IBAÑEZ.

- C.1ro. Federico Nicolàs PACHECO.

- C.1ro. Humberto Francisco LOSARDO.

50. El dìa 16 de febrero de 1951 despegò antes del alba, el B-015 -un Lincoln_, desde la Base Aèrea de Rìo Gallegos con la misiòn de sobrevolar el Atlàntico Sur hasta un punto en el mar, situado en las coordenadas Lat. 55 Grados, S y Long. 61 Grados, W - a unas 200 NM al SE de nuestra Isla de los Estados; desde allì continuò con rumbo N-NW hasta el punto Lat. 52 Grados, S y Long. 62 Grados, W y desde el mismo, con rumbo Oeste (270/280 Grados) hasta nuevamente Rìo Gallegos. Esta fuè la primera tripulaciòn de la Fuerza Aèrea Argentina que divisò desde el aire las costas occidentales de nuestras Islas Malvinas. Ella estaba integrada por:

- Piloto/Copiloto.

- Navegador.

- Mecànico.

51. Se obtuvieron con estos vuelos, aparte del entrenamiento de las tripulaciones, informaciòn glasciològica, bùsqueda de navìos en situaciones crìticas y familiarizaciòn con las futuras rutas antàrticas y transpolares.

52. El dìa 15-set-1961, ahora una Escuadrilla de tres "Neptune" de nuestra aviaciòn naval, en una misiòn aerofotogràfica secreta, al mando del CC Siro DE MARTINI, sobrevuelan integramente nuestras Islas Malvinas -incluyendo Pto. Stanley- y regresan -sin escalas- a su Base Aeronaval de partida: Comandante Espora.

<u>La Fuerza Aèrea Argentina en Nuestra Antàrtida</u>

53. La vocaciòn antàrtica de la Fuerza Aèrea Argentina iba creciendo en la medida que el material de vuelo de dotaciòn le permitìa sobrevolar, al menos, nuestros territorios antàrticos. El Aviòn, en la medida de su perfeccionamiento tecnològico, se perfilaba como el medio màs idòneo para comunicar y abastecer nuestras bases. Fue asì que en 1961 se creò la Base conjunta "Teniente MATIENZO" en donde nuestra instituciòn destinò sus pioneros y sus primeros aviones: los Beavers DHC-2. Tres años màs tarde dicha Base dependìa ya directamente de nuestro Comando en Jefe.

54. En enero de 1962, aviones de nuestra Armada habìan llegado al Polo Sur y el CF Hermes QUIJADA pisò su suelo. La Fuerza Aèrea Argentina intentarìa ahora realizar el primer vuelo transpolar. Ese reto lo asumiò un brillante Oficial -aviador militar- que por entonces integraba el Grupo 2 Transporte de la I'

Brigada Aèrea, el Capitàn Mario Luis OLEZZA. Con su proverbial capacidad y tenacidad y su gran pasiòn aeronàutica, planificò la operaciòn aèrea con lo que tenìa a su alcance, un C:47 (el TC-33) al que adaptò squìes y preparò como pudo. En la primavera de 1961 partiò hacia el sur. Desde la B.A.M. Rìo Gallegos iniciò, el 2-nov-61 su cruce del DRAKE 16.500 kgs de peso de despegue) y aterrizò sin novedad en la B.A.M. Matienzo. Allì se pasò un mes intentando decolar desde la pista de nieve y al no lograrlo, toda la Base -20 hombres- intentaron una solucliòn heroìca. limpiar la nieve a pala y lograr una pista de hielo de 282 mts. Asì pudo despegar al borde de sus limitaciones y puso rumbo a la Base cientìfica Ellsworth, a 9 horas de vuelo (con una autonomìa en su aviòn de 09:30 hs). En Ellsworth intentaron el despegue el 10-dic-62, pero uno de los jatos incorporados para incrementar la potencia de despegue, se incendiò abortàndose la maniobra, pero sin poder evitar la destrucciòn total del aviòn, por efecto de las llamas propagadas.

55. A los dos años, ya OLEZZA habìa preparado otro C-47, en El Palomar. Ahora era el TA-05. Con la experiencia recogida, el TA-05 era un engendro maravilloso que, ademàs de sus potentes motores contaba con una turbina TURBOMECA, incorporada en la cola y dos potentes jatos en su vientre. Con este aviòn hizo muchos ensayos, aterrizajes y despegues en el Glaciar UPSALA, tres vuelos ida y vuelta a Matienzo, etc, hasta que el 22-set-65 se lanza a su aventura soñada: desde la B.A.M. Matienzo, llega a la Base Gral. Belgrano del Ejèrcito Argentino y desde allì, el 2-oct-65 vuela a la estaciòn norteamericana de AMUNDSEN-SCOTT en el polo sur (3-nov-65) y desde allì a la estaciòn MC MURDO, en el sectasor Neozelandes de la antàrtida donde aterrizan el 12 de dicho mes, abriendo de esta manera la primera ruta transpolar sobre el polo sur. Tambien distribuyen correspondencia en 9 Bases Antàrticas, apoyan a la expediciòn terrestre al polo del Cnel LEAL, construye para ella un depòsito de combusltible (84 Grados, S/40 Grados, W) y participan en la bùsqueda y salvamento de una patrulla de 4 hombres del Ejèrcito perdidos luego del accidente del aviòn en que viajaban. Era el espìritu de nuestros aviadores de transporte que ya entonces delineaban su coraje y su vocaciòn de servicio y cooperaciòn.

Los primeros aterrizajes en Malvinas

56. Los tres primeros aviones Argentinos que aterrizaron en Malvinas lo hicieron por motivaciones polìtico y/o periodìsticas y no estuvieron en conocimiento previo de los gobiernos y menos contaron con su aprobaciòn y beneplàcito. Ellos fueron:

1) El dìa 08-set-64, una aeronave Cessna 185 (Matrìcula LV-HUA), piloteada exclusivamente por el piloto civil Miguel FITZGERALD, aterrizò en un campo pròximo a Stanley (actual Pto. Argentino), dejò ondeando una bandera Argentina y regresò de inmediato a Rìo Gallegos.

2) El dìa 08-set-66, un DC-4 de Aerolìneas que cumplìa vuelos regulares de cabotaje en nuestra Patagonia, fue secuestrado

por un Comando nacionalista, dirigido por el dirigente politico Dardo CABO, desviado a Pto. Stanley realizando un arribo de emergencia en el hipódromo del lugar.

3) El dia 27♦nov♦68 el piloto civil y periodista Héctor Ricar♦ do GARCIA, ♦propietario luego del diario Crónica♦, aterrizó acompañado por FITZGERALD, en un camino próximo a Pto. Stanley, con un avión Aerocomander 500 V ♦Matricula LV♦SGE, con una actitud eminentemente periodistica, sacando fotos que luego publicó dicho diario en exclusiva y regresó al Continente.

Los primeros contactos oficiales

57. En la primavera del año 1970, llegó a la Fuerza Aérea, al Escuadrón G♦II de la I Brigada Aérea con asiento en El Palomar Prov. de Buenos Aires), la orden de trasladar a una delegación de nuestra Cancilleria, y una representación de la Embajada de Gran Bretaña, constituida por el primer secretario de la misma y un pequeño grupo de residentes en las Islas Malvinas.

58. La tarea consistia básicamente, en hacer conocer nues♦ tras facilidades portuarias y aeroportuarias en la Patagonia, con la intención de establecer lineas de comunicación entre nuestro pais y las Islas, visitando en particular los puertos patagónicos mas próximos a Puerto Stanley para la eventual operación del barco "Darwin" de la F.I.C. (Falkland Island Company), afectado al servicio de las Islas.

59. La delagación de la Cancilleria Argentina estaba presi♦ dida por el Secretario de Embajada señor ARGERICH, un especialis♦ ta en puertos de la Prefectura Naval (el Subprefecto Adrián LASALVIA) y los pilotos del avión G♦II (el Capián Oscar VIJANDE y el Capitán Rubén MORO). La Delegación británica se constituyó con el señor RAYMOND WHITNEY ♦primer Secretario de Embajada♦, el señor ALASTAIR SLOGGIE ♦Colonial Manager, gerente colonial de la F.I.C.♦, el señor LESLIE CHARLES GLEADELL, The Treasure, procura♦ dor del Tesoro de las Islas♦, y el Capitán del Darwin, el señor WHITE, un "Kelper" con más de 20 años de experiencia de navega♦ ción en las islas, quien emigraria poco más tarde a las islas Nuevas Hébridas en búsqueda de mejores horizontes.

60. El itinerario era: Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia, Rio Deseado, San Julián, Santa Cruz y Rio Gallegos.

61. Se trataba por consiguiente, de una primera ocasión histórica en la cual, además de la intención de Buenos Aires de satisfacer el mandato de la ONU de velar por los intereses de los isleños, se comenzarian a poner a prueba las verdaderas inten♦ ciones de cada una de las partes que tenian intereses en el problema de las Islas Malvinas: el Gobierno Argentino, el Gobier♦ no Británico, la Falkland Island Company y los Kelpers.

62. Las cuatro partes, cada una con sus respectivas opticas del problema, paradójicamente representados desde este primer

intento, pondrían de manifiesto sus motivaciones, que en esencia no habrían de cambiar en el futuro: los argentinos querían lo que consideraban suyo, los ingleses conservarlo ♦aunque, si fuera posible a un menor costo♦, la F.I.C. preservar sus intereses; los Kelpers, un poco más de comunicación y confort para sus pacíficas y atribuladas vidas, pero nada mas... Sin embargo, a lo largo de los 5 días que duró esta comisión, se establecieron contactos personales con los Kelpers, en especial con LESLIE C. GLEADELL, y se habló de nuestras posibilidades aeronáuticas respecto a sus necesidades humanitarias en las Islas.

El primer vuelo oficial Argentino

63. El día 15♦feb♦71, al mando del Mayor QUAGLINI (Cop. Cap. Alfredo CANO, Nav. 1er.Ten. Raúl TAMAGNONE, Méd. Cap. Jorge ESCRIBANO), un Albatros, el BS♦03 efectuó el cruce, por primera vez, entre Comodoro Rivadavia y Bahía Stanley, para trasladar un enfermo grave, en condiciones meteorológicas adversas.

64. El amerizaje se llevó a cabo con todo éxito, ante una curiosa multitud de Kelpers que se agolpo en la avenida Ross Road de Puerto Stanley para ver el espectáculo. Poco después, el Albatros despegaba (con jatos) rumbo al territorio Argentino con el enfermo a bordo, el señor Mattew CONNAN, quien lamentablemente y pese a los cuidados a que fue sometido, falleció como conse♦ cuencia de una cirrosis aguda.

65. Pero al margen del hecho incidental que queda relatado, un puente invisible se había tendido entre las Islas Malvinas y la Argentina Continental.

66. Acicateados por las pérdidas que producía el barco "Darwin" y tentados por los beneficios que podrían obtenerse con la apertura de las comunicaciones con la República Argentina, el gobierno Inglés inició conversaciones con Buenos Aires, que cul♦ minaron con la firma de la declaración conjunta de Buenos Aires (01♦jul♦71). Cabe acotar que ♦respecto de los móviles británicos para la firma del acuerdo en el período abr♦1960/abr♦1970, el armador (FIC) tuvo 146.227 libras esterlinas de erogaciones para mantenimiento y operación del barco, 69.195 libras esterlinas de entradas, y por consiguiente un déficit de 77.032 libras esterli♦ nas (Fuente, FALCKLANDS ISLANDS TRANSPORT STUDY, 30♦may♦1970).

El Puente Aéreo regular

67. El día 03♦jul de ese mismo año, dos días después de firmarse la Declaración Conjunta de Buenos Aires, el puente comenzaba a funcionar con el primer vuelo de pasajeros entre Comodoro Rivadavia y Bahía Stanley, en lo que sería la inaugura♦ ción del servicio regular que administraría Líneas Aéreas del Estado (LADE) con aviones Albatros, rompiendo así la secular barrera de aislación que mantenía a los Kelpers confinados en el archipiélago. Este primer vuelo fué complido por el BS♦02, su piloto era, nuevamente ael My. QUAGLINI, 1er.Ten. Antonio BRUNO copiloto y viajaron como pasajeros, en el tramo GAL♦MLV: Dr.

Carlos LOUGE (de nuestra cancilleria), Com. Ernesto J. ARILLO (F.A.A.), J.A. JONES (Malvinense), R.W. HILLS (Malvinense) y, de regreso, en el tramo MLV-CRV lo hicieron aparte de los pasajeros oficiales, Chbris MILLNER (Royal Marines), R. HILLS (Malvinense) y R. REID (Malvinense).

68. Por primera vez en la histôria, los kelpers podrian recibir o hacer llegar correspondencia en cuestiôn de dias; en lugar de los meses requeridos hasta ese momento; y disfrutar de frutas y hortalizas que llagaban desde la Argentina. El acuerdo establecia un servicio aéreo regular, comunicaciones navales, postales y telegráficas; facilidades turisticas; emisiôn de certificados provisorios para los viajeros, asistencia hospitalaria para los isleños; envio de maestras argentinas a Puerto Stanley; becas para estudiar a malvinenses en nuestro pais; ciertas exenciones impositivas; instalaciôn de una oficina de LADE en la Capital de las Islas, exenciôn del Servicio Militar obligatorio argentino a los isleños y otras facilidades tendientes a mejorar las condiciones de vida de los kelpers.

69. Los Albatros cumplieron asi una tarea realmente valedera, realizando un total de 30 vuelos (203 hs. de vuelo), como precursores de un servicio con medios mas modernos. Cada vuelo estaba signado por una porciôn de aventura, que tanto tripulantes como pasajeros debian afrontar para poder recorrer las tres horas de travesia desde Comodoro Rivadavia a Pto. Stanley, para tener la fortuna de poder encontrar condiciones meteorolôlgicas aceptables al arribo; y un viento que se adecuara a la conformaciôn de la Bahia y a las capacidades del aviôn, ya que si la direcciôn o la intensidad no eran las adecuadas, las condiciones para el acuatizaje o despegue se tornaban criticas o marginales. De entre estos vuelos, caben mencionar por su importancia histôrica, los siguientes:

- 20-ag0-71: Primer vuelo oficial de correo.
- 16-nov-71: A requerimiento de Embajada Britânica se traslada al Ing. WARREN, para estudiar la construcciôn de una pista.
- 12-ene-72: Primer vuelo oficial de LADE con aviones Albatros.
- 14-nov-72: Primer vuelo experimental con aviones F-27.
- 15-nov-72: Ultimo vuelo de Albatros y vuelo inaugural de F-27.

<u>La primera pista</u>

70. Al amparo de los éxitos alcanzados por la Declaraciôn Conjunta de Buenos Aires, en mayo de 1972 las autoridades argentinas e inglesas resolvieron dar un paso adelante en la integraciôn.

71. La mira fue puesta en la construcción de una pista para permitir el aterrizaje sobre ruedas de aviones biturbohélice de pasajeros. Pero la tarea no era fácil: las condiciones del terreno en las Islas Malvinas constituyeron un desafío para cualquier constructor de pistas del mundo. La superficie no sólo es sumamente irrgular sino que sus condiciones geomorfológicas son las mas indeseables paracualquier tipo de construcción (turba impregnada de humedad).

72. Nuevamente la Fuerza Aérea se puso con ahinco a resolver este desafío; la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica elaboró un proyecto, que fué ejecutado por el Grupo I de Construcciones y que consistía en una pista de 720 metros de largo por 30 metros de ancho, totalmente de planchas de aluminio sobre una base compactada para evitar que la pista se hundiera en la turba bajo el peso del avión.

73. El lugar elegido fué la zona de Cabo San Felipe, a 5 kilometros de Puerto Stanley. Era también necesario construir el camino que uniese el Aeropuerto con la ciudad.

74. Con el trabajo silencioso y tenaz, los 37 hombres (30 de la F.A.A., 2 del E.A. y 5 de Vialidad Nacional) al mando del Capitán (FAA) Raúl MAIORANO la pista quedó concluida y lista para recibir las máquinas que abrirían una nueva etapa en la interrelación de las partes en conflicto.

Los vuelos en el Biturbohélice FOKKER F-27

75. El vuelo inaugural de LADE en el avión F-27, quedó fijado para el 15 de noviembre de 1972.

76. Con buen criterio, la I Brigada Aérea, asiento del Escuadrón F-27 que tendría la responsabilidad de realizar los vuelos en forma quincenal o semanal de acuerdo con los horarios previstos, resolvió enviar a seis pilotos del Escuadrón el día 14, con propósitos de adiestramiento y familiarización con el Aérodromo y su exótica pista de aluminio. Estos seis pilotos eran: Vcom. Raúl BARCALA (Jefe de Operaciones # I Br. Ae.), Vcom. Roberto LOPEZ (Jefe Escuadrón F-27), My. RUIZ (Jefe Operaciones de LADE), Capitán Carlos NOVILLO, Cap. Rubén MORO y 1er.Ten. Abel SINTORA.

77. Estos pilotos deberían luego realizar los vuelos en forma regular a las Islas, mientras se comenzaba a adiestrar a aquellos que los reemplazarían.

78. Cuando llegaron, nos cuenta el Vcom. Moro, en su libro "El Conflicto del Atlántico Sur # La Guerra Inaudita":

> "Poco mas al Este se encontraba la delgada cinta plateada de la pista del nuevo Aeródromo de Puerto Stanley. Ninguno de nosotros había aterrizado hasta ese momento sobre planchas de aluminio de manera que la curiolsidad nos llevó a agolparnos en la cabina

para observar este "Ingenio" de la infraestructura aeronáutica. La pista aparecía "normal" en cuanto a sus proporciones, es desir, no se nos asemejaba tan corta como sus 720 metros parecían indicarlo, pero lo que ocurría era que se trataba de una pista tan corta como angosta, pues su ancho era de sólo 30 metros y vista desde la perspectiva aérea se tenía la misma sensación visual de una calle de, por ejemplo 1400 metros de largo por 60 de ancho; es decir, un tamaño standard para una pista normal".

"Lo cierto es que era muy corta; y por consiguiente, había que extremar recursos para que el arribo fuera normal y no un aterrizaje de emergencia. No queríamos dejar un "monumento" de F27 en las Malvinas; es decir que había que tocar tan próximo al umbral como fuera posible, tan en el centro de la pista como pudiéramos y frenar tan rápidamente como se fuese capaz de hacerlo".

"Tocar antes del umbral de pista, irse "largo" o afuera de la misma significaría invariablemente romper el tren de aterrizaje del avión ya que allí no había banquinas ni zonas firmes de parada; no bien concluía la chapa de aluminio, comenzaba la turba esponjosa, húmeda y sin ninguna consistencia como para soportar siquiera una persona sobre sus pies".

"Todas estas realidades eran mentalizadas por los tripulantes cuando ya se hallaban proximos al toque, en final con el tren abajo y trabado. Para colmo ese día, como para poner a prueba al avión y a quienes lo piloteaban, había exactamente 25 nudos de viento cruzado a 90 Grados de la pista, lo cual significaba la peor combinación, ya que este viento no ayudaba a disminuir la velocidad de aproximación y aumentaba los problemas de control direccional. Verdaderamente, no era un buen día para prácticas de aterrizaje. Pero de cualquier forma el Vcom. BARCALA que se hallaba al comando del avión realizó un buen aterrizaje y el F27, con los frenos aplicados al máximo se detuvo poco antes de concluir la pista de aluminio".

"Barcala respiró aliviado, se sacó los auriculares de sus oídos y despues de detener motores dijo: "bueno, se acabó el adiestramiento. Hoy no está como para hacer prácticas de aterrizajes y despegues". Allí concluyeron las posibilidades de familiarizar ese día al resto con la operación, lo cual habría de ocurrir luego, en el transcurso de los vuelos regulares, que al igual que el vuelo inaugural que se realizó al día siguiente, se efectuaron sin novedad durante varios años".

79. Así se inauguraba el Aeródromo provisorio de Puerto

Stanley y desde ese dia, hasta el año 1978, los F#27 volaron 2.709 horas. en un servicio regular a las Malvinas que terminó por asegurar el enlace aéreo con las Islas, partiendo desde Comodoro Rivadavia.

La era del Jet en las Islas Irredentas

80. El dia 17 de mayo de 1978 se realizó el primer vuelo en un birreactor Fokker F#28 de la F.A.A., el TC#52, inaugurándose así una nueva etapa en los servicios suministrados por LADE al archipiélago, continuando con el pertinaz intento argentino de lograr la integración de los isleños con el territorio continen# tal. Su tripulación era Cte. Aeron. My. BUIRA, Cop. Cap. SABOLO, Mec.Aer. S.Aux. GONZALEZ, Aux.Carga S.M. A. PEREYRA.

81. La operación de los reactores que volaron en total 639 horas en este período, fue posible merced al nuevo aeropuerto y pista de capa asfáltica construida en la península de Fresinet # no lejos de la vieja pista de plancha de aluminio# y desarrollado por el gobierno británico de acuerdo con los convenios previos de comunicaciones con las islas establecidos en 1971.

82. Un largo camino se había recorrido desde el primer acuatizaje del legendario Albatros en la Bahía de Stanley el 15# feb#71, una senda de responsabilidad, vocación de servicio, dese# os de bien, que fueran puestos de manifiesto por todos aquellos que #tripulantes o nó# ponían su profesionalismo al servicio de la noble causa de romper el aislamiento de un puñado de isleños, apartados del mundo y semiabandonados por su metrópoli, en un archipiélago desconocido para la inmensa mayoría de los británi# cos, pero siempre presente en los más caros sentimientos de todos los argentinos. Al 31 de marzo de 1982 (antes del día "D") LADE había realizado en total:

- # 1.515 vuelos.
- # 21.597 pasajeros transportados.
- 465.763 kilogramos de carga transportada.
- # 3.553 horas totales voladas.

83. Muchos de aquellos tripulantes que protagonizaron los vuelos de LADE, se hallaban, el 2 de abril de 1982, tripulando los aviones de la F.A.A. que trasladaban a Malvinas los pertre# chos de guerra de las fuerzas que habían recuperado las Islas. Por sus mentes pasaban los recuerdos de las circunstancias vivi# das y de las líricas intenciones que los habían motivado con anterioridad. En sus corazones había frustración, desaliento, irritación y una tremenda determinación.

Vuelos a Georgias y Sandwich del Sur

84. La Fuerza Aérea Argentina alcanzó una importante meta al sobrevolar por primera vez desde tierra continental (Ad de Río

Gallegos), los archipiélagos de las Georgias y Sandwich del Sur el día 20 de noviembre de 1980 con un avión KC-130, matrícula TC-70 cuya tripulación era la siguiente:

- Comandante de Aeronave: Cap. D. Eduardo SENN
- Copilotos: Vcom. D. Rubén MORO
  Cap. D. Rubén MARTEL
- Navegantes: 1er.Ten. D. Roberto CERRUTI
- Mecánicos: C.P. Ricardo CAMINO
- Aux. de Carga: S.M. Jorge LINDER
  C.P. Carlos SOSA
  S.P. Arol BONORINO
- Pararescate: 1er.Ten. D. YUSE
- Fotógrafos: S.Aux. SUAREZ
  C.1ro. ENRRIQUEZ

85. En esa oportunidad se sobrevoló la Base Científica "Corbeta Uruguay" instalada en la Isla Thule, la más austral del Grupo Sandwich, constituida en la más remota instalación insular argentina.

86. éste vuelo le sucedieron muchos más que permitieron abastecer la Base "Corbeta Uruguay" con algunos suministros científicos pero fundamentalmente el lanzamiento de correspondencia con la inauguración de una oficina postal en la Isla, a la cual se le lanzaron los matasellos y gomigrafos correspondientes al vuelo del día 02 de agosto de 1981.

87. Respecto a las Georgias y Sandwsich del Sur es interesante destacar las expresiones de un tripulante, el Vcom. MORO, en su libro aludido:

> "Al realizar los vuelos, la Isla San Pedro del Grupo Georgias sorprendía a los tripulantes por su salvaje y helada belleza, con una cordillera central de la cual se desprendían numerosos glaciares hacia las bahías protegidas de la costa Este. La montaña más elevada, el Monte Paget, con sus 2.800 metros de altura, se mostraba dominando la Bahía de la Guardia Nacional o Cumberland en la cual se hallaba el único lugar poblado de la Isla Grytviken o "Bahía de las Ollas" ocupado por un reducido grupo humano del British Antartic Survey. Resultaba imposible imaginarse como pudo Shackleton desembarcar en la descubierta costa occidental luego de su terrible navegación por los mares más tumultuosos del planeta, ascender luego las alturas del Monte Paget, y llegar finalmente al único centro poblado donde recibió auxilio. Las desoladas instalaciones del Puerto Leith, Puerto Stromnes; nú

cleos otrora habitados por numerosas comunidades dedicadas a la factoria de ballenas, parecian marcar lo que puede sucederle al hombre cuando no respeta los mandatos de la ecologia y realiza una explotación indiscriminada de las especies que la naturaleza pone a su disposición: la caza de ballenas y sus industrias derivadas han desaparecido, porque la especie se halla en extinción; y las alteraciones de los ecosistemas tienen consecuencias irreversibles para la humanidad".

- "El collar que forman las Sandwich del Sur es un paisaje totalmente diferente: se trata de 8 islas principales de forma de escalope, origen volcánico y poca elevación, entre 3 y 18 kilometros de diámetro y geomorfológicamente similares entre si. La Isla Zavodoski es la más boreal del Grupo, seguida luego por las Islas Leskov y Visokoi, Candelaria, Saunders, Jorge (ex Montegu), Blanco (ex Bristol) y el Grupo Thule (Bellinghausen, Thule y Cook)".

- "La Isla Saunders (810 metros de altura) se destaca por el hecho de tener un volcán en actividad que esparce vapor y temblores en la región, haciendo asi aún más dificil la vida en las Islas. Todo el archipiélago, por otra parte, está apoyado en el borde de una de las profundidades abismales más grandes del Mundo: la fosa Meteor en la que la superficie del mar dista a 8.197 metros del fondo oceánico".

- "A esas latitudes, el mar blanco y helado no ofrece ningún contraste con la superficie cubierta de nieve de las islas, dificualtando asi su localización durante gran parte del año. Debe sumarse a estas caracteristicas, un clima totalmente desfavorable debido a las condiciones de bajas temperaturas, gran humedad relativa, permanente nubosidad y fuertes vientos".

- "El único asentamiento poblado existente en las Islas, estaba constituido por la base cientifica argentina. Un intento anterior de establecer una Base en Thule, databa del año 1955, cuando un buque de la Armada Argentina, dejó un reducido grupo en las Islas Morrell a efectos de hacer mediciones geomagnéticas y otros estudios. Fué evacuado en condiciones de emegencia, debido a las explosiones volcánicas que comenzaron a sacudir la Isla y lanzar al aire excrementos de aves llenando de zozobra a los integrantes de la expedición".

CAPITULO III

LA SITUACION CONFLICTIVA

La Resolución 2065 ♦ ONU

88. Las negociaciones diplomáticas con Gran Bretaña tomaron un giro favorable para la República Argentina a partir de la Resolución ONU Nro. 2065 (XX/4 de enero de 1966) que sintéticamente expresa:

> ♦ (Anexo II/1 CAERCAS) "Invita a los Gobiernos de la Argentina y Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte a proseguir sin demora las negociaciones recomendadas por el Comité Especial encargado de examinar la situación con respecto a la aplicación de la Declaración sobre la concesión de la independencia a los países y pueblos coloniales a fin de encontrar una solución pacífica al problema, teniendo debidamente en cuenta las disposiciones y los objetivos de la Carta de las Naciones Unidas y de la Resolución 1514 (XV) así como los intereses de la población de las Islas Malvinas (Falklands Islands)". Nótese la palabra "intereses".

89. A partir de esta Resolución se intensifican las conversaciones bilaterales sobre este tema entre nuestro país y Gran Bretaña. El 14♦ago♦68, en un "memorandum de entendimiento" el gobierno británico aceptó que estaría preparado para ceder la soberanía de las islas siempre que "los intereses de los isleños fuesen respetados". Concretamente en el párrafo 4 expresa: "El gobierno del Reino Unido, como parte de esa solución final, reconocerá la soberanía de la República Argentina sobre las Islas a partir de una fecha a ser convenida. Esta fecha será convenida tan pronto como sea posible después que (I) los dos gobiernos hayan resuelto la actual divergencia entre ellos respecto del criterio conforme al cual el gobierno del Reino Unido considerará si los intereses de los isleños asegurados por las salvaguardias y garantías a ser ofrecidas por el Gobierno Argentino y (II) el gobierno del Reino Unido se halle entonces satisfecho de que aquellos intereses esten asegurados así" (Anexo II/2 ♦ CAERCAS). Esto provocó reacciones británicas opuestas de orden político, por parte de los mismos isleños y del parlamento inglés, lo que obligó a su gobierno a abandonar esta política y dirigirla, más bien, a intentos de negociación sobre explotación económica conjunta en la región. (Informe Shackleton).

90. En 1970 una nueva Resolución de las Naciones Unidas (2621 ♦ XXV) favorece a nuestra causa al expresar que "la continuación del colonialismo constituye un crimen y una violación a la carta (de UN) y del derecho internacional".

La declaración de Buenos Aires

91. En julio de 1971 (1♦jul♦71) se emite la "Declaración

Conjunta de Buenos Aires" que por primera vez logra acuerdos concretos respecto a atender en este caso, los intereses de los isleños, consistente en el compromiso de nuestro país en lo referente a:

1) establecer comunicaciones aéreas y mantenerlas entre las Islas Malvinas y el territorio continental de la República Argentina.

2) Brindar facilidades para la salud y educación de los isleños.

3) Proveer (a precios de fomento) combustibles líquidos y gas envasado, con su correspondiente asistencia técnica y apoyo logístico.

De 1973 a 1979

92. En el año 1973 nuevamente la Asamblea General ONU, expresa su preocupación (Resolucion 3160 ◆ XXVIII) por la falta de progreso de las negociaciones, reconociendo simultáneamente los esfuerzos argentinos por llevar adelante dichas gestiones; además en 1975 la Conferencia de Ministros de Relaciones Exteriores de Paises No Alineados de LIMA, se expidió en favor de los derechos argentinos y de la no aplicación de la autodeterminación de los isleños en el caso Malvinas. En 1976 este mismo organismo ahora reunido en COLOMBO (SRI◆LANKA), reiteró su pronunciamiento en nuestro favor.

93. En el mismo año se produjo un incidente naval, en aguas próximas a nuestras Islas Malvinas, entre nuestro Destructor ARA Almirante STORNI y el buque científico inglés SHACKLETON que realizaba tareas de prospección de recursos renovables y no renovables en el subsuelo de esa área; al abrir fuego de artillería naval en proximidades del buque inglés, lo que motivó el retiro de embajadores en ambos paises. Sin embargo, las investigaciones realizadas por el Shackleton confirmaban por un lado la riqueza principalmente mineral de dicha área (petróleo y nódulos polimetalíferos) y por otro la necesidad de un entendimiento con nuestro país para su posible explotación. A raíz de estos acontecimientos Gran Bretaña persigió una diplomacia dual: endurecer la negociación sobre la soberanía por una parte y buscar por la otra, el entendimiento con la República Argentina referido a la explotación conjunta de las riquezas subyacentes.

94. Mientras tanto, la aplicación en los hechos, de la Declaración Conjunta de Buenos Aires (párrafo 91) daba algunos resultados favorables a nuestro país pués había evidencias de naciente simpatía de los kelpers hacia nuestro esfuerzo humanitario. Sin embargo este hecho alertó a los jerarcas de la FIC (Falkland Islands Co.) quienes se movilizaron, en Londres (donde residieron siempre), especialmente en el Parlamento, para oponerse a la política delineada por el Foreign Office, mientras que en las Islas desarrollaban una campaña de desprestigio sobre nuestro país y sus habitantes. Lograron así obtener una mayor participa◆

ción kelper en el Consejo Legislativo de las Islas y el reconocimiento a que representantes de dicho Consejo formarían parte, en más, en cualquier negociación sobre el futuro de las Islas.

95. En 1976, la República Argentina, instaló una Base Científica en la Isla Thule (Grupo Sandwich) constituyendo así la única instalación poblada permanente de estas Islas. Si bien Gran Bretaña reaccionó mesuradamente en ese momento, al año siguiente, Londres envió un submarino nuclear a operar permanentemente en dicha área y apostó dos fragatas a 1.000 millas de distancia de las Islas, con apoyo logístico.

El Reino Unido & Su alternativa militar

96. Pero este año 1976 en el Comite de Defensa del Reino Unido se resolvió, respecto al caso Malvinas (Informe FRANKS & Cap. I, Párrafos 46/47 & Anexo P1&III&2) "actualizar las opciones militares y sus limitaciones" ante las posibilidades Argentinas "incluyendo un determinado asalto a la guarnición británica". Esto originó un profundo estudio por parte del organismo que agrupa a los tres jefes de Estado Mayor Ingleses que, en sus aspectos básicos afirma:

1) Se descarta el envio de refuerzos por modo aéreo dado las limitaciones de la pista de Stanley, meteorología, distancia de la Isla Ascención y la poco probable disponibilidad de aerodrómos de alternativa en los países sudamericanos.

2) Para repeler una ocupación Argentina a una parte de las Islas Malvinas o a sus dependencias, se requeriría una fuerza anfibia con tropas embarcadas. No es posible mantenerla permanentemente abastecida en previsión de una invasión.

3) Recuperar las islas militarmente, aunque lejos de ser imposible, sería una operación mayor a gran distancia que requeriria, al menos, fuerzas del orden de varias Brigadas, cuyo traslado demandaría todos los recursos anfibios de la Royal Navy, incluyendo al portaviones HMS ARK ROYAL y su correspondiente apoyo logístico.

La Diplomacia

97. Llegó entonces &feb/1977& a nuestro país (vía Islas Malvinas) el entonces Ministro del F.O. EDWARD ROLANDS, firmando aquí una declaración que expresaba: "Se considerearon todos los aspectos del futuro de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur y la cooperación económica argentino&británica en el área Atlántico Sur&occidental...".

Las gestiones de RIDLEY

98. Al asumir el Gobierno conservador en el Reino Unido en mayo de 1979, se dió nuevo impulso a las conversaciones bilaterales restableciéndose embajadores en ambos países, lo cual se

efectivizó en 1980. En junio de dicho año, el nuevo Subsecretario del Foreign Office NICHOLAS RIDLEY inició una nueva ronda consistente en una visita a las Islas con escala previa en Buenos Aires.

99. En su viaje de ida, se reunió en Buenos Aires con su contraparte, el Subsecretario de Ralaciones Exteriores Argentino, Comodoro CAVANDOLI, iniciándose un conocimiento mutuo que permitió, con posterioridad, resultados halagueños.

Los Embajadores

100. En set#1979, se reunieron en la sede de la ONU en Nueva York los cancilleres argentino (Brig. PASTOR) y británico (Lord CARRINGTON). El Canciller argentino enfatizó la prioridad que para nuestro pais tenia el tema Malvinas, mientras que al británico no le mereció igual consideración puesto que este tema figuraba #para ellos# en muy distante prioridad. Entre el 28 y 30#abr#80 tuvo lugar en Nueva York (dentro del marco ONU) entrevistas entre nuestro Subsecretario de Relaciones Exteriores (Com CAVANDOLI) y su contraparte #el Vicecanciller británico# Sr. NICHOLAS RIDLEY. Se trataron y visualizaron acuerdos en donde, en forma secreta e informal, se abordaron con franqueza los puntos claves de la situación, acordándose mantener esos contactos en el futuro, hasta tanto pudieran ser oficializados.

101. En setiembre (10 y 11) del mismo año #a instancias de RIDLEY# se produjo un nuevo encuentro en Coppet (Suiza) #entre éste y el Comodoro CAVANDOLI# a quien acompañó #en esa oportunidad# el Jefe del Gabinete del Canciller, Comodoro BLOOMER REEVE. Luego de dos dias completos de intensas reuniones, en el hotel donde se alojaba el británico y basándose en premisas de reserva absoluta y de que lo tratado quedaria a referendum del gabinete británico, se esbozaron los siguientes puntos:

1) En principio, habria cesión de soberania a Argentina por las Islas y el mar que las rodeaba, mediante transferencia formal de titulos al firmarse el acuerdo.

2) Administración combinada (su organización y personal) por parte de ambos paises #asegurada por un arriendo (Lease# back) en favor del Reino Unido# por 90 años (posición británica) y 3 generaciones (posición argentina) a fin de garantizar a los isleños y sus descendientes el gozo de su forma británica de vida, sus leyes y práctica. Las banderas argentinas y británicas flamearian lado a lado y se organizaria un consejo conjunto para entender aspectos económicos de las islas y sus zonas maritimas.

102. Asimismo se acordó un plan confidencial que esbozaba la estrategia oficial (y pública) de cada pais para arribar a los objetivos delineados secretamente, en forma indirecta, que soslayara las presiones que intervenian en el sector británico, en defensa de intereses sectoriales.

103. Esta informal y confidencial reunión de los subsecretarios fué oficializada diplomaticamente en Naciones Unidas, por la reunión que ambos cancilleres (PASTOR y CARRINGTON) mantuvieran el 25 set 80. Aparte de acusar recibo mútuo de la reunión de Coppet, es de destacar la salvedad que explicitó CARRINGTON en esa oportunidad referente a dejar constancia que "él debía aún exponer, a sus colegas del gabinete, de lo tratado en Ginebra" y además clarificar que "para el gobierno británico era indispensable conseguir la aprobación de los isleños sobre lo que finalmente se acordara".

104. Con este esquema elaborado entre nuestra cancillería y el Foreign Office, partió el 21 de noviembre de 1980 nuevamente el Subsecretario RIDLEY para Malvinas, previo paso por Buenos Aires, a efectos de convencer o acercar a los representantes Kelpers a los puntos de acuerdo alcanzados por ambas cancillerías y que de parte británica tenía ahora la autorización de todo el gabinete y en especial de la Primer Ministro, que renuente al principio, lo había aprobado finalmente.

105. Ridley llegó a las Islas e hizo lo que pudo, pero a su regreso a Londres (Anexo foja 228 CAERCAS Tomo I) fué interpelado duramente por los Comunes el 2 de diciembre de 1980 que no aprobó su gestión. Es interesante destacar lo que expresa el Informe Franks (creado después del conflicto del Atlántico Sur (1982), referente a este acontecimiento parlamentario, al decir textualmente:

> "El gabinete advirtió que esta cuestión tenía un alto contenido emotivo para los parlamentarios y la opinión pública británica y que se había exagerado la hostilidad de los isleños a la solución planteada por el Sr. Ridley; sería trágico que las Islas se perdieran la oportunidad de escapar a la ruina económica por la actitud de sus defensores de Westminster". Y finalizaba "mientras que a este Parlamento le disgustan las ideas expresadas por el Sr. RIDLEY, para una posible solución de la disputa por la soberanía con Argentina, esta de acuerdo con que el gobierno de su majestad debiera mantener conversaciones con los argentinos, donde este parlamento debierá estar representado y donde la delegación británica debería buscar un acuerdo de congelar la disputa de la soberanía por un período específico de tiempo".

Tiempo y paciencia

106. Volviendo a RIDLEY, como había sido convenido envió un mensaje personal a su contraparte argentino (Anexo II/12 CAERCAS) en cuyo aspecto saliente decía: "Encontré un reconocimiento general de la necesidad de resolver la disputa, pero, como Ud. sabe, la cuestión despierta emociones y aún una cierta desconfianza tanto aquí, como en las Islas y una solución al problema, exigirá tiempo y paciencia". Esto último preanunciaba el congelamiento de las tratativas por 10 años, política a la que iba siendo llevado

el gobierno británico. Por otra parte, veamos lo que nos dice el Informe Franks, en su párrafo 109: "El Foreign Office pidió al Ministro de Defensa (MOD) que actualizara la evaluación preparada en 1977, respecto a las medidas que podrían tomarse para oponerse a una acción militar argentina", (ver párrafo 96).

El año 1981

107. Así llegó el año 1981 en cuyos comienzos y a raíz de una nueva ronda de negociaciones en Nueva York, se arregló una entrevista previa y confidencial entre ambos subsecretarios (CA VANDOLI RIDLEY) con la presencia además del Sr. TEMPLE (secretario de Ridley) y el Comodoro BLOOMER REEVE; donde ajustaron sus posiciones a efectos de impresionar a la delegación Kelper (que estaría presente en la negociación real) con la dureza argentina (quita de cooperación transporte, combustible, etc) a efectos de lograr el objetivo buscado por ambas cancillerías.

108. La ronda de negociaciones se efectivizó los días 23 y 24 de febrero de 1981, ahora con la presencia de representantes kelpers en la delegación británica. Esta delegación comenzó exponiendo lo sucedido en el viaje Ridley y posteriores acontecimientos y declaró que habían decidido procurar el congelamiento del tema soberanía argentina por 10 años. La parte argentina rechazó la propuesta y conminó a que se tratara la restitución de la soberanía y que los británicos explicitaran a su vez las demandas que tuvieran para llegar a ese objetivo. Luego de un largo intercambio de ideas, la parte británica estableció (previo a una extensa consulta en privado con los representantes isleños) que sus requerimientos, en orden prioritarios, eran:

- Seguridades y garantías de continuar bajo un régimen democrático de gobierno.
- Control del régimen de pesca y su explotación y cierre a terceros estados.
- Apertura de posibilidades de comercio de las islas a inversores de distinta índole.

Por su parte Argentina expuso:

- Que el tiempo político se estaba acabando.
- Que los esfuerzos que había hecho en beneficio del modus vivendi de las islas no redituaban la inversión.
- Que Argentina cumplió siempre sus compromisos internacionales.
- Que todo arreglo o negociación estaba supeditada al tema prioritario de la restitución de la soberanía a la República Argentina.

. Había concluido una ronda más, de dilaciones y va

guedades, que no producían ningún resultado concreto.

109. Sin embargo (y ahora lo sabemos por el informe Franks) el 13 de marzo Lord CARRINGTON informó a la Primer Ministro y otros miembros del Comité de Defensa sobre esta ronda y dijo que "aunque los argentinos habían rechazado la propuesta de "congelamiento" las conversaciones habían sido muy ilustrativas para los isleños y los argentinos, y habían permitido salvar algunas diferencias. Que consideraba inútil seguir adelante con las conversaciones hasta que los isleños aclararan sus mentes. Consideraba que si en última instancia éstos optaban por el status quo, habría que prepararse para un deterioro en las relaciones con Argentina; que se podría llegar a tener (Gran Bretaña) que abastecer a las Islas si la Argentina retiraba sus servicios y a tener que defenderlas de actos de hostilidad material.

Decisiva reunión en el Foerign Office

110. Dice el Informe Franks en el párrafo 90 (Anexo P1§III§3):

> § El 30§jun§81 se efectuó una importante revisión de la política a seguir, en el Foerign Office. Durante la reunión, presidida por el Sr. RIDLEY y a la que asistieron, entre otros, el Sr. DAY (Vice Subsecretario de Estado a cargo del caso), el Sr. WILLIAMS, (Embajador británico en Buenos Aires), el Sr. HUNT, (gobernador de las Islas Malvinas), el Sr. URE, (Subsecretario de Estado § Dpto. Sudamérica) y el Sr. FEARN, (Jefe del Departamento Sudamérica). Luego de una serie de consideraciones acerca de la alternativa del arriendo, se recomendó que en caso de que esta propuesta se considere inaceptable, se análice la posibilidad de preparar una planificación contingente más completa para la defensa y desarrollo de las Islas" (NOTA: Planificación contingente § o planes de contingencia, es lo que el Estado Británico llama a los "Planes Militares").

111. Después de las negociaciones de Nueva York (23/24§feb) se advirtió una creciente posición de dureza en la Cámara de los Comunes, donde la minoría activa de siempre §el Comité de Defensa de las Falkland Islands§ promovido por sectores comerciales y políticos con intereses en las Islas, se solidarizó con el sector kelper propiciando el congelamiento de las negociaciones. El Foerign Office en una posición más conciliadora sostenía aún la posibilidad de negociar la soberanía de las Islas Malvinas por el sistema "Lease Back" (transferencia y arriendo) si bien excluyendo a las Georgias y Sandwich del Sur.

112. Ante estos hechos el nuevo canciller argentino, Dr. Oscar CAMILION, inició su accionar en esta política, enviando una nota al Embajador Británico en Argentina Sr. Anthony WILLIAMS (Anexo P1§III§4) donde reclamaba "una negociación acelerada, dado que la situación colonial resulta un anacronismo tan inacep§

table como insostenible para la dignidad de la Nación Argentina".

En la Gran Bretaña

113. El 9 de julio de 1981, nos cuenta ahora el Informe Franks (Párrafo 94 y 95 ∮ Anexo P1∮III∮5), la "Comisión Conjunta de Inteligencia" hizo una evaluación sobre la disputa con Argen∮ tina, tratandos factores posteriores a la última evaluación (1979) tales como:

- ∮ Conversaciones británico∮argentinas.
- ∮ Circunstancias políticas y económicas acaecidas en Argentina.
- ∮ Disputa por el Beagle con Chile.
- ∮ Mejora de relaciones con Brasil y los EE.UU.

Y apreciaban que el gobierno argentino adoptaría solo acciones de presión diplomática y económica (éstas consistentes en suspensión de abastecimientos de combustibles y alimentos, comunicaciones aéreas con las islas; que tambien podrían ocupar algunas de las islas deshabitadas del grupo Sandwich (caso como fué el de Thule) o algún punto de las Malvinas, pero lejano a Puerto Stanley y no creían que el gobierno argentino se atreviera a atacar la navega∮ ción a menos que fuera severamente provocado. Pero concluía textualmente: **"SI ARGENTINA LLEGARA A LA CONCLUSION QUE NO HABIA POSIBILIDAD DE UNA TRANSFERENCIA DE LA SOBERANIA POR MEDIOS PACIFICOS, EXISTIRIA UN RIESGO MUY PROBABLE DE QUE ACTUARA POR LA FUERZA CONTRA LOS INTERESES BRITANICOS Y QUE LO HARIA CON RAPIDEZ Y SIN PREVIO AVISO. NO PODRIA DESCARTARSE ENTONCES ACCIONES MILITARES CONTRA LA NAVEGACION BRITANICA O UNA INVASION COMPLETA SOBRE LAS ISLAS MALVINAS".**

114. El 2Ø de julio, el Sr. RIDLEY, envia un informe a Lord CARRINGTON, donde presentaba tres alternativas para resolver la disputa:

1) Iniciar negociaciones para concretar el "Lease back" (Como vimós esta alternativa había sido rechazada por el Parla∮ mento).

2) Iniciar una campaña esclarecedora de la opinión pública británica y kelper sobre las ventajas de negociar la sobe∮ ranía y las consecuencias de no hacerlo. (Era una alterna∮ tiva falsa que seguramente iba a ser descartada).

3) Dejar que la Argentina se convenciera de que el gobierno británico no trataría pacíficamente el tema de la soberanía y prepararse militarmente ("planes de contingencia") para responder a esta "contingencia".

115. Así llegamos al 14∮set∮1981, donde la Junta de Jefes de Estado Mayor Británico aprobó un estudio que fué remitido al

comité de defensa del Reino Unido. Este estudio (Informe Franks, párrafo 111/112) dice textualmente:

- "Este informe, que era similar al preparado en 1977, examinaba las opciones militares referidas en la evaluación de la Comisión de Inteligencia Conjunta de julio 1981 para el caso argentino. Hacía notar que Argentina poseía una de las más eficientes fuerzas armadas sudamericanas, y enunciaba brevemente sus capacidades aéreas y navales, llamaba la atención sobre la muy limitada capacidad militar británica en el área, consistente en solo una guarnición de 42 Royal Marines, sin armamento pesado, la defensa de civiles para militares y el HMS "Endurance", que debería ser retirado para marzo/82, el informe explicaba que la longitud de la pista del aeródromo de Stanley, la falta de aeródromos de alternativa, servicios y la meteorología generalmente adversa de las islas obstaculizaban la llegada de refuerzos de peso, por vía aérea. Por lo tanto la respuesta británica debería ser de caracter naval. El tiempo de navegación sería de 20 días para la flota de superficie y debería preverse un tiempo adicional para enviar refuerzos por mar lo cual penalizaría otras necesidades militares".

- "El informe luego examinaba posibles respuestas a los distintos cursos de acción posibles por parte de Argentina: ataque a navios británicos, ocupación militar de una o mas islas deshabitadas, arresto de la delegación de la British Antartic Surwey en Georgias, una pequeña operación militar contra las Islas Malvinas y una invasión militar de gran envergadura. En este último curso de acción el informe apreciaba que detener una invasión en gran escala requería una fuerza (naval) bien balanceada, que comprendería un portaviones clase INVINCIBLE con cuatro Destructores o Fragatas, mas la posibilidad de contar con un submarino nuclear, buques de transporte de tropas y abastecimientos para el orden de una Brigada para reforzar la guarnición. Tal desplazamiento sería muy costoso y comprometería una significante porción de los medios navales. Existía además el peligro que, el despacho de esta flota, podría precipitar la misma acción que tenía el propósito de disuadir.
  Y si encontraban con que las Malvinas estaban ya ocupadas, no habría certeza que esa fuerza las pudieran retomar. El informe concluía que para afrontar una invasión de gran escala se requerían fuerzas navales y terrestres con un muy sustancial apoyo aéreo y que los problemas logísticos de tal operación serían formidables".

116. Y, recordemos, esto escribían los Jefes de Estado Mayor de las FFAA británicas el 14 de setiembre de 1981 !!!.

En las Islas Malvinas

117. En agosto de 1981 se produjo en las Islas una situación de emergencia por falta de abastecimientos. Argentina concurrió en ayuda de esa población enviando alimentos y otros suministros. Se esperaba entonces una posición favorable del Foreing Office para la reunión a sostenerse en setiembre entre los dos cancilleres en Nueva York. Pero no fue así. En dicha reunión Lord Carrington no se mostró dispuesto a negociar aduciendo problemas de mayor prioridad para su país. La realidad era que el Parlamento, influenciado cada vez más por la posición del Consejo Legislativo de las Islas, imponía su presión sobre el Foreing Office para congelar la negociación ya no sólo en los Comunes, sino también en la Cámara de los Lores. Y el Ministro de Defensa, como vimos, analizaba otras perspectivas.

118. El 14 de octubre de 1981 se relizaron elecciones en las Islas Malvinas y "Como se preveía (dice el informe Franks) marcaron un endurecimiento en la actitud de los isleños acerca de la negociacón de la soberanía". "No obstante, el nuevo Consejo Legislativo coincidió en la necesidad de mantener un diálogo, siempre que no se incluyera la soberanía en el temario. Apoyaba la propuesta de enviar representantes para acelerar otras conversaciones con Argentina previstas entonces para el 17 y 18 de diciembre en Ginebra".

El Cambio del Gobierno Argentino

119. Para ese entonces, se agudizaban las dificultades políticas en el seno del esquema de poder argentino. El entonces Presidente de la Nación Teniente General (R) Roberto Eduardo VIOLA, iba perdiendo gradualmente el apoyo de dos de los tres integrantes de la Junta Militar: el Comandante en Jefe del Ejército Teniente General Leopoldo F. GALTIERI y el Comandante en Jefe de la Armada Almirante Jorge Isaac ANAYA. Ambos, con el asentimiento final del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Brigagadier General Basilio A. LAMI DOZO, decidieron la destitución del Presidente el 22 de diciembre de 1981 y designación del Teniente General GALTIERI como sucesor sin perjuicio de sus funciones como Comandante en Jefe del Ejército.

Mientras tanto en Gran Bretaña...

120. En el mes de diciembre de 1981, mas precisamente el 14 y 16 de dicho mes, el Parlamento británico volvió a ocuparse del tema Malvinas.

- El día 14, en la Camara de los Lores, Lord MOTTISTONE exigió de Lord CARRINGTON es decir, del gobierno, que se actuara en forma mas positiva y contundente para calmar las suspicacias de los Isleños. Para ello, sugirió la amenaza de la fuerza refiriendose al envió de una flota parecida a la que fuera despachada entre octubre y noviembre de 1977. CARRINGTON le recordó que tal acción conllevaría la desaprobación internacional,

pero que no sucederia lo mismo si tuvieran una excusa para el envio.

- El dia 16, ahora en los Comunes, se analizó el informe SHACKLETON y además se trató una moción presentada por el miembro del Parlamento FARR, con la adhesión de otros 66 miembros. Esta misión solicitaba "Anular todas las conversaciones futuras con el gobierno Argentino sobre el destino de las Islas y lanzar una nueva era de cooperación entre el gobierno inglés y los isleños". Destacaba además "Que las Islas debían permanecer bajo la tutela británica, debido a que esos eran los deseos de los habitantes de las Islas". Finalmente pedian que "Los intereses británicos en el atlántico Sur y en la Antártida debian ser protegidos y desarrollados activamente".

121. Este mismo día 16 (Dic 81) se trató en la Cámara de los Lores el tema:

- "Oportunidades de desarrollo del Atlántico Sudoeste". Este debate se centralizó en la crítica por el previsto retiro del "Endurance" y por la anunciada liquidación de la flota de superficie de la Royal Navy. En dicha sesión dijo Lord BUXTON: "No es el buque lo que importa, es la presencia de la Royal Navy, la insignia Naval, el factor crítico es la Royal Navy". Se indicó tembien que "Las Islas Malvinas y sus dependencias son la llave y la puerta a los intereses británicos en el futuro de la Antártida".

Y en las Islas Malvinas...

122. En este mismo mes, el 20 dic 81, como veremos en el Cap. V, Davidoff desembarcaba del ARA "Alte Irizar" junto al Cte. Naval Antártico CN TROMBETA, en Leith (Georgias del Sur) inspeccionando el lugar y rembarcando nuevamente antes de las 24 hs.

123. Enterado de ello el gobernador de las Islas Malvinas REX HUNT informó el día 31 al gobierno británico que "DAVIDOFF no había cumplimentado los trámites previstos para su desembarco (puesto que debía pasar primero por Grytviken) y proponía iniciar procedimientos contra el intruso y hacer una fuerte protesta al gobierno Argentino.

No era el momento para el Foreing Office

124. Nos dice también, ahora, el informe Franks (párrafo 164) que se le envió una respuesta al gobernador de no iniciar dichos procedimientos pues "Provocarían un incidente más serio el cual podría escalar a puntos imprevistos" y da pormenorizadas instrucciones para proceder en cada caso y finaliza diciendo "El Foreing Office probablemente desearía efectuar una formal protesta al gobierno argentino, pero primero verá qué aprecian en Grytviken".

125. Sin embargo (párrafo 168), se instruyó al Embajador en Buenos Aires (4#ene#82) para que hiciera la protesta, pero éste la retuvo, durante el mes de enero 82, aduciendo que el ministe# rio de RREE argentino estaba investigando# y recién la presentó formalmente el 9#feb. Posteriomente, el 18#feb, informó que la protesta había sido rechazada.

El nuevo Canciller Argentino

126. El Dr. COSTA MENDEZ, al hacerse cargo de sus funciones fué alertado acerca de la posibilidad de que el gobierno militar utilizare las fuerzas armadas como medio de obligar a Gran Bre# taña a negociar con seriedad el status político del archipiélago. A tal efecto, el nuevo canciller procuró intensificar las nego# ciaciones, lográndose que a fines de febrero de 1982 se realiza# ran reuniones bilaterales en Nueva York para el tratamiento de la cuestión, luego de una demora producida por el cambio de autori# dades en Argentina.

La planificación paralela en Argentina

127. A partir de este momento comenzó (Cap. IV), en nuestro gobierno, una planificación paralela (diplomática#militar), de máximo secreto, coordinada principalmente a nivel Comité Militar, pero con actuaciones, a veces, peligrosamente independientes por parte de cada uno de los organismos involucrados: Presidente de la Nación, Comandantes en Jefe, Ministro de Relaciones Exte# riores.

128. En el orden militar comenzó a planificarse la operación "Azul" (Parte II, Cap. I). En el orden diplomático se produjeron las siguientes acciones y circunstancias:

1) Designación en Diciembre de 1981 del Dr. Eduardo ROCA # persona de máxima confianza y valoración por parte del Canciller# como Embajador Argentino en la ONU. Debido a problemas de salud #intervención quirúrgica# este Embajador recién llegó #convalesciente# a Nueva York, el 24 de marzo de 1982 (una semana antes de nuestra invasión a las Islas).

2) Nota: (Bout de papier) de nuestro Ministro de Relaciones Exteriores al Embajador Británico WILLIAMS en Buenos Aires (Anexo Pl#III#6) #fecha 27#ene#82# donde nuestro gobierno sintetizaba los puntos esenciales en materia de negociación y proponía reactivarlas con toda urgencia y crear una Comisión Permanente Negociadora que debería "reunirse men# sualmente en ambas capitales alternativamente para mantener la continuidad e impulso de la negociación".

3) Redacción de las instrucciones para la delegación argentina a la próxima ronda de negociaciones en Nueva York del 23/24 febrero.

4) Entrevistas y contactos con el Embajador Williams, de ase# soramiento y acuerdos de fechas para anuncios de la ronda

de Nueva York.

Deficiencias en nuestra Cancillería

129. Es de consignar que, durante este período (Enero/Febrero 82 mientras avanzaba la planificación militar), se produjeron serias deficiencias en nuestra Cancillería, las cuales influirían esta vital decisión a tomar por el COMIL, tales como:

1) No producir asesoramiento al gobierno respecto a:

   a) Las consecuencias políticas y diplomáticas de una eventual ocupación militar de la República Argentina en las Islas Malvinas.

   b) Evaluación estratégica, en el marco mundial y americano.

   c) Intenciones del Gobierno Británico de desactivar (para mayo 82) una parte sustancial de su fuerza naval de superficie.

2) No mantener informado a nuestro Embajador en Londres Dr. ORTIZ DE ROSAS ni consultarlo respecto a las probables reacciones británicas. Además desviar sus vitales actividades en dicha Embajada con la asignación de un cargo supletorio (Embajador en la Santa Sede) que lo obligaba a distraer sus esfuerzos.

3) No clarificar las verdaderas intenciones del COMIL respecto a la operación "Azul" y cual era la alternativa en caso de producirse la reacción militar británica.

4) No evaluar, e informar consecuentemente al Presidente de la Nación, la situación diplomática deficiente respecto a nuestro país y que podría influir negativamente en nuestra posición internacional, tal como:

   a) Descrédito de nuestro gobierno (en el exterior (especialmente en Europa)) por el caso derechos humanos y por su origen inconstitucional (de facto).

   b) Incapacidad diplomática por parte de nuestro Embajador en la ONU debido a su reciente presencia en dicha comunidad.

   c) Deterioro de nuestra imagen ante el bloque de No Alineados (que por entonces poseían 6 bancas no permanentes del Consejo de Seguridad (ONU) por:

      - Denuncia de Nicaragua respecto a presencia militar argentina en Honduras y Salvador.

      - Declaraciones de nuestro Canciller (Costa Mendez) a principios de marzo referente a que "no pertenecíamos al Tercer Mundo".

- Nuestra representaciones en Cuba y Nicaragua no estaban cubiertas por funcionarios con rango de Embajador.

5) Errònea evaluaciòn respecto a la actividad que asumirìa Estados Unidos en caso de conflicto, ya que sobrevaluò el factor positivo proveniente de nuestra colaboraciòn, en Centroamèrica, a la polìtica americana, frente al importante factor negativo de los tradicionales lazos que unen -militarmente- a Estados Unidos y la Gran Bretaña.

Un factor decisivo

130. Entre los numerosos grupos de presiòn que actuaban en el Reino Unido, aparte de los que ya hemos apuntado, merece destacarse un "Comitè" creado a instancias de la Falklands Island Company, destinado a actuar en forma de "lobby" en el Parlamento, y que comenzò a funcionar, como hemos dicho, a partir de la Resoluciòn 2065 (UN). Este Comitè se ampliarà en 1973 pasando a llamarse UNITED KINGDON FALKLANDS ISLANDS DEFENSE COMMITTEE (Comitè de Defensa de las Islas Malvinas en el Reino Unido), su funciòn bàsica era presionar en el Parlamento para entorpecer las negociaciones con la Repùblica Argentina.

La ùltima oportunidad

131. Asì se llegò a la negociaciòn del 25/26 feb en Nueva York que, para el Gobierno Argentino, constituìa la ùltima oportunidad de salvar la paz.

132. Los concurrentes representaban a las tres partes:

1) Delegaciòn Argentina

a) Embajador ROSS. (Secretario Cancillerìa Argentina).

b) Embajador ORTIZ DE ROSAS (Titular de la Embajada Argentina en Londres).

c) Embajador BLANCO. (Cancillerìa Argentina - Dpto. Antàrtida).

2) Delegaciòn britànica

a) Subsecretario LUCE (Ministro de Estado del Foreign Office).

b) Embajador WILLIAMS (Titular de la Embajada Britànica en Buenos Aires).

c) Ministro FEARN (del Foreign Office).

3) Delegaciòn Kelper

a) Sr. CHEEK.

b) Sr. BLAKE.

133. El objetivo argentino era obtener una respuesta al "bout de papier" (párrafo 128) enviado a Gran Bretaña el 27 ene 82 por intermedio de su embajador WILLIAMS y que proponía la creación de una comisión permanente; pero apenas iniciada la conversación nuestra delegación se apercibió que el mismo no había sido analizado ni consultado por el gobierno británico. Se insistió en dicha propuesta argentina con reticencias británicas a su aceptación aunque acordando aparantemente proponerla en el futuro a su gobierno. Estaban influenciados a juicio de nuestra delegación:

> "Por el aumento de la presión diplomática argentina, su interés de que el conflicto no se agrave por la interrupción de los contactos entre ambos gobiernos, la posibilidad de que la Argentina cuestione ante las Naciones Unidas la negativa del Reino Unido de acelerar el proceso de negociación y finalmente a una serie de medidas prácticas adoptadas por el gobierno argentino en la zona de la controversia relacionadas con la Isla de Thule, la actividad en las Georgias del Sur, sobrevuelos, licitación petrolífera de Magallanes Este y los comentarios de prensa en Argentina sobre una eventual solución militar".

134. Sin embargo el comunicado conjunto de ambas delegaciones a ser emitido el 1 mar 82 solamente indicaba:

> "La reunión tuvo lugar en un clima cordial y positivo, las dos partes reafirmaron su decisión de hallar una solución a la disputa de la soberanía y consideraron en detalle una propuesta argentina sobre procedimientos para lograr mayores progresos en este sentido. Acordaron informar a sus gobiernos al respecto".

El Ultimatun velado

135. Analizados estos fatores en nuestro Poder Ejecutivo en Buenos Aires, se resolvió que, luego de emitir el anterior comunicado conjunto el día previsto, posteriormente nuestra Cancillería emitiera otro, ampliatorio, para evidenciar frente al gobierno inglés la prioridad que la Argentina le otorgaba al tema. Fué así que, el 02 mar 82, nuestra Cancillería emitió su famosa declaración que, en su último párrafo expresaba:

> "La argentina ha negociado con Gran Bretaña con paciencia, lealtad y buena fé, durante más de 15 años en el marco señalado por las Resoluciones pertinente de las Naciones Unidas, la solución de la disputa por la soberanía sobre esas islas. El sistema propuesto constituye un paso eficaz para la pronta solución de esa disputa. Por lo demás, si eso no ocurriera la Argentina mantiene el derecho de poner término al funciona-

miento de ese mecanismo y de elegir libremente el procedimiento que mejor consulte a sus intereses".

Información del Exterior

136. De entre la profunda información que llegó inmediatamente después de la emisión de este comunicado, referente a sus implicancias y reacciones producidas en Gran Bretaña, puede destacarse el informe enviado por nuestro Agregado Naval en Londres al Sr. Jefe de Inteligencia del Estado Mayor de la Armada. Esta importantísima y reveladora apreciación, aparentemente no llegó a los mas altos niveles de decisión nacional, puesto que no está explicitado en el informe de los ex-Comandantes en Jefe, y que de haber sido tenido en cuenta hubiera afectado severamente las apreciaciones y decisiones del COMIL, que veremos en el próximo capítulo.

137. Esta comunicación que comenzaba por informar las reacciones de la Cámara de los Comunes el 03mar82 en su interpelación al Ministro LUCE, donde éste afirma que "la soberanía no sería trasferida a la Argentina sin la previa aprobación de esa Cámara y el consentimiento de los kelpers" y ante una pregunta de que "si, el gobierno (británico) ante la amenaza argentina (comunicado el 2mar) tomaría medidas tendientes a proporcionar seguridad a los pobladores malvinenses. contestó que "tales previsiones habían sido consideradas". Continuaba el citado informe naval con citas periodísticas londinenses hasta en detalles como las transcriptas de escritos del periodista IGLESIAS ROUCO en el Diario La Prensa de Buenos Aires (referentes a las posibilidades de una invasión militar Argentina a las Islas Malvinas) y seguía con aspectos históricos, políticos y de carácter circunstancial internos, para ensayar una apreciación de la situación en donde, referido a los probables modos de acción que consideraría Gran Bretaña, ante la presión argentina, textualmente expresaba:

1) CEDER ANTE LA POSICION DE NUESTRO PAIS, PREPARANDO LAS CONDICIONES INTERIORES CON EL OBJETO DE CONCRETAR LA TRASLACION DE LA SOBERANIA DE LAS ISLAS EN EL TIEMPO EXIGIDO POR NUESTRO GOBIERNO (1983).

   La adopción de este modo de acción significaría lisa y llanamente la caída del gobierno de la Sra. Thatcher. Una decisión de este tipo encontraría unida a la oposición con una gran mayoría de la bancada oficial. Lo que no permitiría al gobierno sobrevivir un voto de confianza en la Cámara y, consecuentemente, ello significaría su caída.

2) ASUMIR UNA POSICION PASIVA, TRATANDO DE PROLONGAR LA DECISION POR PARTE DEL GOBIERNO CONSERVADOR, DEJANDO LA INICIATIVA A LA ARGENTINA HASTA TANTO TRANSCURRIESE EL PERIODO ELECTORAL, JUSTAMENTE EN 1983, POSTERGANDO UNA DECISION POLITICA SUMAMENTE DIFICIL Y TRASLADANDOSELA AL NUEVO GOBIERNO.

- La adopciòn de este modo de acciòn de persistir la exigencia por parte de Argentina, crearìa al gobierno britànico un urticante elemento negativo para su campaña politica preelectoral con los riesgos politicos que de ello se derivan.

3) ASUMIR UNA POSICION DURA, NEGANDOSE A CONTINUAR LAS CONVERSACIONES HASTA QUE ARGENTINA RETIRE SUS EXIGENCIAS, RECURRIENDO A MODOS DE ACCION POLITICOS EN LAS RELACIONES BILATERALES QUE AFECTEN EN EL CORTO Y LARGO PLAZO A NUESTRO PAIS.

- Adoptar este modo de acciòn no sòlo fortaleceria al actual gobierno sino que alinearìa en su favor a la mayoria de la poblaciòn, sin lugar a dudas profundamente nacionalista. Los partidos de la oposiciòn apoyarìan, por razones electorales, la posiciòn del conservadorismo y, por las mismas razones, le dejarìan libres las manos para manejar el problema, lo que en definitiva favoreceria al partido gobernante.

Probable evoluciòn

138. Teniendo en cuenta lo expuesto y atenièndose a las caracterìsticas politicas de la Primer Ministro, de su Canciller y a las actitudes històricas del partido conservador en situacioOnes anàlogas del pasado, ESTIMO QUE SE ADOPTARA EL MODO DE ACCION 3)

CAPITULO IV

EL PLANEAMIENTO AL NIVEL POLITICO NACIONAL ARGENTINO

La alternativa Militar

139. La rigidez que iba adoptando el gobierno británico debido a las presiones parlamentarias, a su vez generadas por grupos de presión con interés en las Islas y su evidente intención de obtener diplomáticamente el congelamiento de las tratativas, motivó que la Junta Militar, en la reunión del 05ene82 en el Edificio Libertad, considerara emprender una acción diplomática más agresiva, resolviendo analizar la factibilidad y conveniencia de una ocupación de las Islas, en el caso de que Gran Bretaña dilatara las negociaciones. Así comenzó a gestarse oficialmente la ALTERNATIVA MILITAR.

140. En realidad, ya a mediados de diciembre de 1981, cuando el Comandante en Jefe de la Armada (Alte. ANAYA), puso en funciones al nuevo Comandante de Operaciones Navales, (Alte. LOMBARDO), le ordenó privadamente, estudiar, en el máximo secreto, la posibilidad de la toma de las Islas Malvinas, lo que le ratificó por escrito el 23dic81.

141. Volviendo a la Junta Militar, ésta realizó una segunda reunión sobre el tema el 12ene82, ahora en el edificio Libertador tratando específicamente "la planificación militar del caso Malvinas como acción alternativa, en caso de fracasar la solución negociada con Gran Bretaña y teniendo siempre el propósito de lograr el objetivo político a través de un acuerdo". además designó una Comisión de Trabajo (CT) integrada por el General de División D. Osvaldo Jorge GARCIA, Valte. D. Juan José LOMBARDO y Brig. My. D. Sigfrido Martin PLESSL; para "analizar la previsión del empleo del poder militar para el caso Malvinas, con un enfoque político que especificara los posibles modos de acción". Esta comisión verbalmente recibió la directiva de planificar la toma de las Islas Malvinas, fué impuesta del criterio básico del máximo secreto con que debía realizar sus funciones hasta el detalle de manuscribir todos los documentos que elaborara. Es posible que esta restricción no les permitiera consultar valiosa información, existente en el Ministerio de Planeamiento, desde 1981 tal como el "Plan de Inteligencia Estratégica Nacional Ambito Externo" que asignaba a este conflicto la prioridad número 2 y se lo calificaba como "Conflicto grave" e "Hipótesis de Guerra en el corto plazo".

El Accionar de la Comisión de Trabajo (CT)

142. Así orientada, la CT, comenzó, a fines de enero/82, la planificación estratégica del conflicto. Al no recibir otras directivas, como debiera haber sido la Apreciación Estratégica Nacional, con su correspondiente Resolución, (ARENAC), la Comisión de Trabajo se autofijó los objetivos y elaboró un proyecto de Directiva Estatégica Militar (DEMIL).

143. Este documento básico fué expuesto por cada uno de los integrantes de la Comisión de Trabajo a su respectivo Comandante en Jefe en forma individual y así fue aprobado. Cabe acotar que el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina, Brig.Gen. Basilio Arturo Ignacio LAMI DOZO, requirió que se le cambiara el nivel al documento denominándoselo Directiva Estratégica Nacional, así se conformó la DENAC 1/82 (Anexo Pl-IV-1) durante el mes de febrero (próximo ya a la última reunión negociadora de Nueva York).

144. Basándose en esta DENAC 1/82, la Comisión de Trabajo pasó directamente a la confección de un Plan de Campaña Esquemático, obviando la confección de la Apreciación y Resolución de Estrategia Militar (AREMIL) y de la Directiva de Estrategia Militar (DEMIL). Es decir, que el requerimiento del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina sólo produjo el cambio de nombre del documento (DENAC) pero fué considerado como se lo había concebido: una DEMIL. Por esta causa el Plan de Campaña esquemático, confeccionado para orientar la planificación de los niveles inferiores de comando, se elaboró sin suposiciones y calculando las capacidades del enemigo limitadas sólo a las existentes en el Teatro de Operaciones Malvinas.

145. Este Plan de Campaña Esquemático (Anexo), preveía la ocupación de las Islas con una considerable fuerza de tareas anfibia, a partir del día "D", en una operación incruenta, la instalación de un gobierno militar y un repliegue posterior, el día D+5, salvo una reducida guarnición militar de apoyo al gobernador argentino.

146. El día 09-mar-82 la Junta Militar resolvió sumar a la CT- (al Jefe del Estado Mayor Conjunto) y Secretario del Comité Militar (COMIL) Calte. SUAREZ DEL CERRO, para actuar como coordinador entre lo militar y lo nacional, en este caso.

147. Mientras tanto, los sucesos diplomáticos (fracaso reunión negociadora de Nueva York y caso Davidoff en Georgias) comenzaban a influenciar el proceso de la planificación de la alternativa militar.

148. Los documentos producidos por la Comisión de trabajo (DENAC 1/82 y Plan de Campaña Esquemático) conclusiones con modificaciones en las areas particulares, fueron aprobados por el COMIL el 23 de marzo de 1982. Además el Jefe del Estado Mayor Conjunto presentó un Plan de Trabajo, que fué aprobado y que preveía la confección de:

1) Ampliación de la DENAC 1/82 previendo la posible reacción de Gran Bretaña y una posible intervención de Chile (lo que posteriormente fue la DENAC 2/82 (Anexo Pl-IV-2).

2) Confección de una DEMIL (reducida) que contemplase la suposición anterior (fué luego la DEMIL 1/82).

3) Confección de un Plan Esquemático de Campaña (del EMC)

correspondiente a dicha DEMIL (Este nuevo Plan Esquemático no llegó a confeccionarse debido a la posterior decisión de la Junta Militar de adelantar la ejecución de la alternativa militar, siguió vigente entonces, el confeccionado por la Comisión de Trabajo).

149. La Comisión de Trabajo ahora se veía aliviada, en su tremenda responsabilidad, por la intervención del Estado Mayor Conjunto, a cuyo Jefe el Calte SUAREZ DEL CERRO, se le había autorizado incorporar, a los trabajos de planeamiento, a su Segundo Jefe el Br. J.M. INSUA y a los Jefes de Jefaturas de dicho organismo.

CAPITULO V

EL INCIDENTE DE GEORGIAS DEL SUR

150. Este incidente clave, que fue ultilizado por Gran Bretaña en sus etapas finales, para endurecer deliberadamente su posición, lo que obligó a nuestra Junta Militar a considerar y aferrarse finalmente a su alternativa militar (ver Cap. VI) comienza a gestarse mucho tiempo atrás y corresponde a la política llevada a cabo por nuestra Armada (en combinación directa con nuestra cancillería) de reafirmación de la soberanía en nuestros mares australes.

Antecedentes lejanos

151. Ya en el año 1976 (Nov/Dic), nuestra Armada instala sorpresivamente una Estación Científica (Corbeta Uruguay) en la Isla de Thule (del grupo de las Sandwich, en disputa), dejando en este inhóspito lugar un grupo de hombres, en una casa llevada al efecto y con material técnico precario para su funcionamiento y supervivencia. Este desembarco se efectúa aprovechando el desplazamiento de nuestros buques para la campaña Antártica correspondiente, lo que facilita el encubrimiento y la sorpresa ante el Reino Unido quien, en aquella oportunidad se encontró ante el hecho consumado y reaccionó modesta y silenciosamente (destacó posteriormente dos fragatas (Phoebe y Alacrity) y un submarino nuclear en la zona (Dreadnought) pero sin dudas, registró el procedimiento y quedó alertado para futuras acciones similares, como se detalla en el (Cap. III, párrafo 96).

Aparece Davidoff

152. Paralelamente en el año 1976 CONSTANTINO DAVIDOFF se dedicaba a la actividad de la extracción de cables submarinos. En esa oporftunidad un contramaestre contratado para su trabajo, le comentó que había visitado las Islas GEORGIAS donde vió una gran cantidad de implementos metálicos abandonados que podían significar un gran negocio.

153. Como la chatarra no es ajena a sus actividades, DAVIDOFF inició las gestiones a través de la Embajada Británica en Buenos Aires, que inicialmente no tuvieron éxito, ya que los ingleses no veían con mucho beneplácito actividades comerciales argentinas en la Isla San Pedro. Su insistencia lo llevó a visitar al Secretario del Gobernador de las Islas Malvinas, en el año 1978, con cuya intervención logró acuerdo para firmar un contrato con la firma CHRISTIAN SALVENSEN LIMITED con domicilio legal en el 50 East Fettes Avenue de Edimburgo, propietaria de las instalaciones a ser desmanteladas.

154. Una vez logrado el contrato la citada empresa le transfirió la propiedad de "Todo equipo y las instalaciones pertenecientes al arrendamiento de nuestros puestos balleneros fuera de uso (exceptuado el ballenero Karakata).

155. En setiembre de 1979, el contrato quedó protocolizado ante el escribano IAN ROGER FRAME de la ciudad de Londres.

156. El mismo tendría vigencia hasta el 31 de marzo de 1983; lo cual fué puesto en conocimiento de las autoridades de Puerto Stanley por DAVIDOFF en octubre de 1979. Por su parte la empresa SALVENSEN LTD, informó a las autoridades de GRYTVIKEN de la existencia de este contrato en octubre de 1980.

157. A continuación DAVIDOFF buscó un par de socios para llevar adelante el negocio, formando en 1980 la empresa "Islas Georgias del Sur Sociedad Anónima" en formación. Su próximo paso había de ser conseguir un trasportador que le permitiese observar "in situ" la magnitud del material a desmantelar y la evaluación de los medios necesarios para ello. Procuró en primer término contratar el buque "HMS ENDURANCE", lo cual le fué negado por las autoridades del Ministerio de Relaciones Exterioores de Buenos Aires, y fué llamado a efectos de que explicase qué tipo de negocios y contratos estaba realizando con los británicos. Una vez enterados, los funcionarios intervinientes estimaron que la operación comercial de DAVIDOFF no desencajaba con el problema de soberanía con Gran Bretaña por los archipiélalgos Australes, y decidieron apoyarlo recomendando seguir adelante sus actividades por mediación de Transportes Navales (de la A.R.A.), única organización naviera que eventualmente realiza navegaciones por los mares del Atlantico Sur, con propósitos comerciales y de fomento.

158. Las neeesidades de "ISLAS GEORGIAS S.A." eran, en primer término realizar el viaje de relevamiento, luego trasladar al personal y herramientas necesarias para el desguace de las factorías balleaneras en desuso, y finalmente trasportar el material de chatarra al contianente.

La Operación ALFA

159. En octubre de 1981 el Comandante de la ANA (Agrupación Naval Antártica) CN CESAR TROMBETTA recibió la orden "verbal" del Jefe de Operaciones del EMGA Alte. SUAREZ DEL CERRO, de iniciar el planeamiento para instalar una estación científica en las Georgias del Sur. La dotación sería civil y se preveía su instalación una vez que el buque inglés (el ENDURANCE) abandonara la zona en proximidades del invierno.
Así fué que el Comandante de ANA tomó contacto con Cancillería (Embajador CARLOS BLANCO) donde con total conocimiento del Canciller CAMILLION, se actuaba ahora con nuevos critérios: Aprovechar las operaciones Comerciales que planeaba Davidoff y construir encubiertamente la estación científica con personal militar exclusivamente, al que se denominó Grupo Alfa. Se facilitarían las tareas de Davidoff y una vez instalada su gente en Leith para las tareas comerciales planeadas por el empresario, y habiéndose retirado el personal del BAS de Grytviken en el último viaje de verano del Endurance, se desembarcaría el Grupo Alfa (tambien en Leith) y , ya en el invierno, se anunciaría "la presencia argentina en Georgias".

160. Por supuesto que esta intención politico-militar era totalamente insospechable para DAvidoff quien aparentemente solo previó un interés comercial en todo el proceso. Ambos intereses convinieron en oportunidad de iniciarse la campaña antártica 81/82 cuando el 15-dic-81 zarpó el buque ARA "Almirante Irizar" a órdenes del Comandante ANA entre cuyos pasajeros se encontraba Davidoff y una reducida comitiva de sus auxiliares. El buque partió con destino Ushuaia, pero en forma reservada totalmente se desvió a Bahía Stromnes y desembarcaron el 20-dic-81 en Leith. El Cte. ANA y Davidoff con su gente inspeccionaron el lugar y reembarcaron antes de las 24 horas, dirigiéndose -ahora si- a Ushuaia. Desde allí el grupo Davidoff siguió a Buenos Aires por vía aérea comercial.

161. Mientras tanto el Jefe de Operaciones del EMGARA -ahora el CAlte OTERO- seleccionaba personalmente al Grupo Alfa -en cuya Jefatura designó al TN ASTIZ- integrada por 10 hombres y fuertemente equipado, enviándolo a Ushuaia donde debía entrenarse para la eventual misión.

Gestiones de Davidoff

162. Davidoff, al apreciar que la cantidad de material a desmantelar era mayor de lo calculado, solicitó en enero/82 una ampliación del contrato hasta el 31 de marzo de 1984, en previsión de necesitar más tiempo para completar la tarea, extensión que la empresa de Edimburgo fue, en principio, reacia en acordar.

Prudencia Argentina

163. Mientras tanto, la Junta Militar justipreció en los primeros días de enero de 1982, que la marcha de las negociaciones con Gran Bretaña debía ser preservada de cualquier inconveniente, ya que se había acordado una ronda de conversaciones en Nueva York en el próximo mes de febrero (Cap. III, Párrafo 130). Por esta razón decidió suspender el traslado de DAVIDOFF, previsto en un buque de Transporte Navales, hasta que hubiera finalizado ese contacto bilateral entre ambos gobiernos.

Inteligencia británica

164. La inteligencia británica detectaba cada una de las decisiones argentinas. Vemos ahora, en el Informe Franks - Párrafo 149: Textual

> - "En los comienzos de marzo 1982 se disponia de informes respecto al pensamiento del gobierno argentino en esos momentos. El tenor general de esos informes era de que, dado que era más importante para el gobierno argentino progresar en las negociaciones, no se contemplaban acciones militares en el futuro inmediato. Los informes disponibles previos a las conversaciones de Nueva York decían que no habría invasión antes del próximo verano (del hemisferio Sur), y que dicha invasión no era considerada una opinión realista". ...Y

efectivamente éste era el sentir de nuestra Junta Militar !!!.

Davidoff

165. Davidoff procuró entonces, por su cuenta, contratar alguna embarcación que lo trasladase a las islas a fin de completar su tarea de relevamiento. A tal efecto inició tratativas con el propietario de un buque privado de nombre CAYMAN (Propiedad de un ciudadano francés y con bandera panameña), con el cuál no llegó a ningún acuerdo por diferencias de costo presupuestario. Pero el propietario del "CAYMAN" resultó ser, al menos, un competidor de Davidoff y decidió hacer el viaje por cuenta propia, para lo cual se trasladó en febrero a Grytviken, e invocando a Davidoff permaneció con el personal británico para luego zarpar de este puerto, pero no para dirigirse a Buenos Aires sino para hacer una escala previa en Puerto Leith, con alguna finalidad no muy clara. Todo esto, por supuesto, sin conocimiento del Gobierno Argentino, aunque si seguramente Londres se enteró.

166. La embajada Británica en Buenos Aires, alertada de este movimiento, citó a Davidoff para pedirle explicaciones, quien manifestó que él nada tenia que ver con este viaje al cual era totalmente ajeno, y que no habia autorizado a nadie a invocar su nombre en tal sentido.

167. Mientras transcurrian los primeros meses del 82 Davidoff organizó una nueva expedición que totalizaba 41 civiles, gestionó y obtuvo ante la Embajada Británica en Buenos Aires la tarjeta blanca de rigor, para todo su personal, informando además el buque a utilizar (la Armada preveia el Bahia Buen Suceso de Transportes Navales). El dia 9 mar 82 Davidoff habia satisfecho todos los requisitos y el 11 embarcaba su gente en el buque previsto.

El dia 19 mar 82

168. El ARA "Buen Suceso" arribó a la Isla San Pedro el dia 19 de marzo y luego de reconocer la Bahia de Stromness, se dirigió a los abandonados muelles de Puerto Leinth (Bahia Stromness), donde realizó un dificil atraque debido a las condiciones de viento y deficiente infraestructura del muelle.

169. La información periodistica consignó que los obreros argentinos descendieron del buque y procedieron a enarbolar en un mástil la bandera celeste y blanca por mediación del Director de la Obra, el señor Antonio Jorge PATANE (Davidoff no realizó el viaje), mientras el resto entonaba las estrofas del himno nacional argentino.

170. Con referencia a este acto, hay dos hechos que no han quedado debidamente esclarecidos: Primero, que la bandera, según Davidoff, no fué enarbolada por ninguno de sus hombres (hecho confirmado luego por Patane), quienes al bajar del buque vieron que ésta ya se hallaba ondeando al tope del mástil; y Segundo,

que los desolados muelles de Puerto Leith, paradòjicamente no se hallaban desiertos: un contingente del British Antartic Survey (BAS) de tres personas, que se hallaban aparentemente vigilando la llegada del buque, se hizo presente en el lugar a las 2 ò 3 horas del atraque y presentò al Capitàn del Buque -Capitàn NIELA- un petitorio verbal requiriendo: que se debìa arriar la bandera, no alterar las señales, cargar los elementos que ya habìan sido depositados en el muelle y dirigirse a Grytviken a realizar los tràmites normales como puerto de entrada a la Isla, de acuerdo con las normas impuestas por el Gobierno Britànico.

171. El Capitàn Niela, que habìa realizado una riesgosa y complicada maniobra para atracar el buque al muelle, en el cual se habìa depositado algunas cargas pesadas, considerò que el requerimiento excedia sus atribuciones y expresò a sus interlocutores que debìa consultar a Buenos Aires al respecto.

172. A todo esto, la bandera habìa sido arriada del màstil y no podìa, por consiguiente, constituirse en obstàculo alguno. Los tres miembros del B.A.S. desembarcaron y pernoctaron en la localidad, pese a haber sido invitados a alojarse en el buque.

173. Al no poder establecer contacto entre la nave y sus oficinas en Buenos Aires, el Capitàn Niela comunicò al personal del B.A.S., al dìa siguiente, que sus òrdenes indicaban que su destino era Bahìa Stromness y que por consiguiente no recalarìa en Grytviken (que se encuentra a 20 km. màs al Sur).

174. Los briànicos presentaron el petitorio, esta vez escrito, conteniendo siete (7) puntos, (Anexo del Presente Capìtulo) se negaron a subir a la nave y se retiraron del lugar. El B.A.S. informò a Stanaley y de ahì a Londres.

<u>El ARA "Bahìa Paraìso</u>

175. Mientras tanto, el ARA "Bahìa Paraìso permanecìa en Ushuaia y el 16-mar habìa embarcado al Grupo "Alfa" y completado toda la carga destianada a Georgias. El 18-mar-82 zarpò con destino a Orcadas.

<u>La bandera argentina en el màstil del Puerto Leith</u>

176. No ha podido, hasta ahora, comprobarse fehacientemente quièn y por què orden, hizò la bandera argentina que se encontraba ondeando al desembarco de los obreros en Leith, pero, del anàlisis de los hechos surge que fuè una iniciativa de la tripulaciòn, explotado luego hàbilmente por los britànicos para "abortar" las intenciones argentinas (de "nuestra presencia - invernal- en Georgias"). De confirmarse esta teorìa, facilmente se deducirìa la iniciativa que llavaba ya el Reino Unido, en el control de los acontecimientos polìticos estratègicos que afectaban inexorablemente las decisiones que tomaba nuestra Junta Militar en esos momentos (ver Cap. VI, Pàrrafo 204).

<u>Reacciòn vs. reacciòn - El dìa 20-mar-82</u>

177. El día 20 de marzo Londres presentó una protesta mencionando que se encontraba muy sorprendido de que Argentina permitira un hecho de tal gravedad en un momento crítico de las negociaciones, y que el Foering Office consideraba el suceso como muy serio.

178. La queja de Londres se centraba en el desembarco de personal "civil y militar" en Puerto Leith, quienes habían izado la bandera argetina y cambiado señales inglesas, que no se habían presentado en Grytviken a efectuar migración y que se habían escuchado disparos de armas de fuego.

179. Para completar la reacción británica, el Embajador Williams en Buenos Aires entregó un mensaje del Foering Office a la Cancillería Argentina, en el cual se expresaba que el personal desembarcado debía abandonar Georgias inmediatamente o el gobierno inglés tomaría las acciones que considerara más convenientes. Expresó, además, un "deseo": que se le respondiera de inmediato. La respuesta argentina no se hizo esperar y fue emitida con tono sereno y adecuado a la realidad y circunstancias. Expresaba:

1) Que el Bahía Buen Suceso, era un buque de caracteristicas de transporte comercial y que abandonaría Leith al día siguiente una vez que hubiese finalizado el desembarco de materiales de la empresa "Islas Georgias del Sur S.A.".

2) Que dicho transporte se realizaba con este buque por no existir otro medio de transportar el personal y material de la empresa contratante.

3) Que no había personal militar a bordo, y que por consiguiente ningún militar desembarcó en Georgias y que tampoco había armas de guerra entre la tripulación o pasajeros; o sea que se había faltado a la verdad en este punto.

4) Que el acondicionamiento del muelle para la descarga hizo necesario la manipulación de elemenbtos que había en el mismo.

5) Que el contrato de Davidoff era perfectamente conocido por las autoridades británicas, que lo habían autorizado.

6) Que los hechos de Georgias no tenían significación ni importancia, y que no tenían por qué tener influencia alguna en las negociaciones.

La Royal Navy en operaciones

180. Hacia la medianoche del día 20-mar el Comando en Jefe de la Royal Navy imparte las primeras ordenas al Endurance: -Navegar en sigilosa hacia Georgias con 22 marines a bordo.

El día 21-mar-82

181. El dia 21-mar el señor FEARN del Foerign Office hizo saber al Encargado de negocios de la Embajada Argentina en Londres señor Molteni, que su gobierno estaba satisfecho con las explicaciones recibidas y que confiaba en que el Bahia Buen Suceso dejaria las Islas el dia 22, esperando que estos hechos no se repitiesen.

182. Pero en esos momentos las oficinas de LADE en Puerto Stanley eran violadas por los lugareños, quienes escribian en una bandera britànica dejada en el lugar sobre una bandera argentina "tit for tat buggers" (ojo por ojo, ladrones). Màs allà de la descortesia y estrechez de espiritu de los autores de este hecho, resultaba penoso observar este tipo de comportamiento para con la empresa que durante tantos años habia contribuido con su esfuerzo a salvar los problemas de aislamiento de los habitantes de la isla.

183. Ese mismo dia 21, luego de un preaviso de sòlo dos horas, 22 marines estacionados en Malvinas fueron embarcados en el "Endurance" a efectos de zarpar con destino a Puerto Leith, con la evidante intenciòn de forzar a los argentinos a cumplir con las imposiciones britànicas.

El dia 22-mar-82

184. El dia 22-mar, Buenos Aires impartiò instrucciones a su Encargado de Negocios en Londres para que diese parte de los hechos ocurridos en las oficinas de LADE en Puerto Stanley, recibiendo la respuesta del señor FEARN en tèrminos conciliatorios, concluyendo en que con la partida del Buen Suceso con los obreros, su gobierno daria el incidente por superado.

185. El señor Molteni le informò que tenia conocimiento de que el buque habia zarpado, pero no de que los trabajadores se hallaban en el mismo.

186. El Foering Office emitiò un comunicado ese mismo dia informando el desembarco de los obreros sin documentaciòn en Leith, y que el gobierno argentino habia dado seguridades que partirian el dia anterior (21-mar) no habiendo confirmaciòn de esto ùltimo.

187. Esa misma tarde el vespertino "The Standard" informa a los londinenses de "una invasiòn argentina a las Islas Georgias del Sur", incluyendo el comunicado oficial del Foering Office, sin incluir en la informaciòn el incidente de las oficinas de LADE en Puerto Stanley y la partida del "Bahia Buen Suceso" de la Isla San Pedro, el dia 21 de marzo.

El dia 23-mar-82

188. El dia 23 de marzo, los diarios de la mañana de Londres, coincidian en afirmar que se trataba de un incidente "premeditado" por Argentina y lo tipificaban como un acto de agresiòn. La televisiòn inglesa tambien se hizo eco de estas noticias en los

mismos tèrminos.

189. Posteriormente en el Parlamento britànico se escucharon voces airadas que hablaban de "invasiòn de territorio soberano britànico", exigìan explicaciones, confirmaban la necesidad de no radiar de servicio el Endurance y apoyaban la "autodeterminaciòn de los islefios. Por supuesto, las iras se concretaron en el Foerign Office y en Lord Carrington. quièn tuvo que acudir al Parlamento a dar explicaciones.

190. Mientras tanto, en Buenos Aires, el Embajador Williams presentaba una nota ante el Ministerio de Relaciones Exteriores Comunicando a la Argentina que el HMS Endurance llegarìa a Leith el 24 ade marzo a fin de desalojar a los obreros argentinos y que esperaba la "colaboraciòn" de las autoridades argentinas para que la misma se realizara sin mayores problemas.

191. La Cancillerìa Argentina el mismo dìa 23 ratificò que la empresa "Islas Georgias del Sur S.A." tenìa un contrato privado: y que estaba debidamente en conocimiento y autorizado por las autoridades britànicas.

192. A las 18 horas de Londres, el seflor Molteri es citado al Foering Office dònde el Ministro FEARN le expuso, en tèrminos generales, que se enfrentaba con problemas serios puès la prensa habìa "sobredimensionado" la cuestiòn y la reacciòn en el Parlamento habìa sido tambien excesivamente emocional y que ello les imponia ordenar al Endurance que evacuara a los obreros a Puerto Stanley. El seflor Molteni le expreso que si el Endurance procedìa a evacuaralos la reacciòn argentina podìa tener consecuencias imprevisibles.

193. En el Endurance mientras tanto, el Capitàn BAKER y sus hombres se acercaban a la isla de San Pedro con la orden de evacuar al personal argentino de Leith. Pero cuando se encontraba ya a la vista de la isla, y como consecuencia de la directiva de Lord Carrington de evitar el empleo de la fuerza, recibieron orden de dirigirse a Grytviken y esperar allì.

194. Simultàneamente Londres solicitò a Buenos Aires que dispusiera el regreso del Buen Suceso a Leith para evacuar a los obreros teniendo en cuenta de que el Gobierno Britànico se hallaba bajo una intensa presiòn politica y periodistica.

195. El COMIL, en la reuniòn de èste dìa 23, decidìa, por el contrario, enviar al ARA "Bahìa Paraìso", que se encontraba en Orcadas del Sur. ahorà si con personal militar (Grupo "Alfa") a Puerto Leith.

El dìa 24-mar-82

196. El dìa 24-mar-82 a las 23:40 hs el "Bahìa Paraìso" fondea en Puerto Leith y desembarca al Grupo Alfa -que se mimetiza con el personal Davidoff y entrega parte de la carga asignada; operaciòn que completa al dìa siguiente.

El día 25-mar-82

197. El día 25-mar-82, luego de haber completado la descarga el ARA Bahía Paraíso se retira y patrulla en proximidades de Bahía Stromness. Allí recibe la orden (del Jefe Operaciones EMGARA) de reforzar al máximo al Gruppo Alfa y reitera la Misión: "Defender los civiles e impedir la evacuación" y sugiere que este buque se aleje a una posición desde donde pueda proveer apoyo inmediato y que si el Endurance desembarca efectivos éstos sean repelidos y en caso de insistencia se actuè sobre el buque.

198. En un vuelo de reconocimiento que efectuà, esa tarde el Comandante ANA, se comprueba la existencia de un puesto de observación inglès en proximidades de Cabo Tonsberg integrado por tres hombres y un helicóptero (wasp) del Endurance. desde allí se apreció sólo podía observarse al Bahía Paraíso.

199. No se elaborò evaluò que el Ten. Keith Mills que integraba este grupode los Royal Marines del Endurance, podría haberse acercado -como lo hizo hasta 500 m. del campamento argentino en Leith observando y transmitiendo a su Comando todos los detalles.

200. Mientras tanto ese día, en Buenos Aires (18:00 hs), el Canciller Argentino Dr. Nicanor COSTA MENDEZ, recibía del Embajador Britànico una respuesta, aprobada por los Ministros Britànicos que, en sintesis, expresaba:

1) Estamos pùblicamente comprometidos a que la partida argentina abandone Leith, puede Ud. decirle a Costa Mendez, sin embargo. que si aquellos se fueran. -y hacemos notar que tienen ahora el Bahía Paraíso a su disposición- y procedieran a Grytviken, les sería entregado permiso y documentación adecuada para su inmediato retorno a Leith a completar el trabajo de demolición en que se encuentran empeñados.

2) Deberà Ud. explicar que esto representa un último esfuerzo de buena voluntad de nuestra parte para evitar una situacòn que apareceria como tendiendo a la confrontación.

Era el ultimatum inglès !.

La Royal Navy continua su operación

201. El día 24 de marzo el buque John Biscoe amarrado en Montevideo zarpa rumbo a Malvinas con refuerzos de Royal Marines.

202. El día 25 de marzo desde Punta Arenas, con rumbo al Atlàntico Sur el Brandsfield.

El día 26-mar-82

203. Como veremos en el Capítulo VI, este día la Junta Militar, en Buenos Aires, tomaba la decisión de "Ocupar las Islas

Malvinas". La Corbeta ARA "Guerrico", que se encontraba en dique seco en Puerto Belgrano, recibe la orden de alistarse de inmediato, embarcar una sección de Infantería de Marina equipada al completo para trasladarse, en el menor tiempo posible al área Georgias.

CAPITULO VI

LOS ACONTECIMIENTOS PRECIPITANTES

204. El día 23 MAR 82, y ante al cariz que había tomado el caso Davidoff en las Islas Georgias (ver Capítulo IV) el COMIL se reunió a partir de las 09:30 con la presencia de los miembros de la Junta Militar, el Jefe de Estado Mayor Conjunto y posteriormente el Canciller Dr. Nicanor COSTA MENDEZ. Es importante sintetizar algunos aspectos analizados y decididos aquí:

1) Se analizó el estado de la planificación existente respecto a la alternativa militar. Se decidió bautizar "Operación Azul", a la toma de las Islas Malvinas.

2) Se decidió enviar inmediatamente el buque ARA "Bahía Paraíso" que se encontraba entonces en las Islas Orcadas del Sur a Puerto Leith, tratando de que llegara antes de cualquier evacuación ya navegaba con tal propósito el HMS Endurance y la evitara. En el caso que ya hubieran sido evacuados por el Endurance, no efectuar ninguna acción de interceptación para no dar pié a un incidente bélico.

3) Continuar las conversaciones con el Embajador Británico a fin de evitar una inmediata acción militar del gobierno del Reino Unido.

4) Llevar el tema del incidente a las futuras negociaciones sobre las Malvinas en la ONU.

5) Autorizar al Canciller a emitir un segundo comunicado de prensa, aclarando el carácter privado del contrato Davidoff.

El Parlamento Británico

205. Ese mismo día, el gobierno argentino recibió la información de la presentación del Sr. WIGGIN (Subsecretario de Defensa Británico ante el Parlamento) que expresaba: "Esta guarnición (Atlántico Sur) está normalmente apoyada por el HMS "Endurance" y en EL FUTURO SERA APOYADA POR OTROS BUQUES DE LA ROYAL NAVY" mencionando además el interés estratégico del área y la posibilidad de la creación de un OTAS (Organización del Tratado del Atlántico Sur). Asimismo nuestra cancillería recibía un cable de Lord CARRINGTON.

> "Los trabajadores están ilegalmente. Debe quedar perfectamente en claro que esta situación ha derivado de Davidoff y la aparente incapacidad del gobierno Argentino para tomar las acciones necesarias".

206. El 24 Mar 82 se presentó, en la Cámara de los Comunes británica, en texto moción que proponía :LAS ISLAS FALKLANDS. Se pide: "Que esta Cámara estando sumamente preocupada por las implicaciones evidentes del desembarco de un grupo de personas en

las Georgias del Sud (dependencia de las Islas Malvinas) llevado allí por un barco de transporte naval argentino, pide al gobierno de su Majestad que dé todas las seguridades de que se mantendrá en estación en el área una fuerza de la Marina Real lo suficientemente fuerte como para repeler cualquier intento del gobierno argentino de anexar esta colonia británica por la fuerza. Además, pide que declare en téminos inequívocos que la soberanía de las Islas Malvinas no será tranferida a ningún gobierno extranjero, a menos que así lo pidan lo isleños por medio de un referendo"

EL COMITE MILITAR

207. Mientras esto sucedía, el Comité Militar, reunido en el Edificio Libertador disponía:

1) No retirar a los ciudadanos en Georgias.

2) Desembarcar el grupo ARA Bahía Paraíso (Grupo Alfa) en Leith para proteger a dichos ciudadanos.

3) En caso que sean embarcados en el Endurance, analizar la situación nuevamente.

4) Fijar una nueva reunión del COMIL, para el día 26 mar para que el Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas (CTOM) expusiese "las fechas más tempranas y aceptables para considerar la ejecución de la Operación Azul (Puede notarse aquí la ya evidente intención del COMIL de adelantar las decisiones con respecto a la planificación en marcha).

208. Al mismo tiempo, pero en otras áreas geográficas, se producían (repetimos) los siguientes acontecimientos:

1) Desde Montevideo zarpaba el RRS "John Biscoe", llevando 44 "marines" de la Royal Navy para "relevo" en Malvinas.

2) Desde Punta Arenas, el RRS "Bransfield" se aprestaba a zarpar, el día siguiente, con destino a Puerto Stanley.

BREVE ANALISIS DE LOS DOCUMENTOS DE PLANIFICACION EXISYENTES EN EMC/CT

209. El día 25 mar 82, los documentos de planificación estratégica existentes en el Estado Mayor Conjunto, elaborados como se ha dicho, por la Comisión de Trabajo y el mismo Estado Mayor Conjunto eran:

1) La Directiva Estratégica Nacional (DENAC 1/82) (Anexo) elaborada por la Comisión de Trabajo, cuyas previsiones operativas principales disponían (Anexo P) IV) 1):

a) Objetivo Político: Consolidar la soberanía argentina en las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur y contribuir a afirmar su pleno ejercicio en el Atlántico

Sur".

b) Resolución estratégica nacional: "El Comité Militar ante la evidente y reiterada falta de progreso de las negociaciones con Gran Bretaña para lograr el reconocimiento pleno de nuestra soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur y convencido que la prolongación de esta situación afecta el honor nacional, el pleno ejercicio de nuestra soberanía en el Atlántico Sur y la explotación de recursos renovables y no renovables, ha resuelto el empleo del poder militar para el logro del objetivo político.

c) Tareas particulares para las áreas de:

- Interior.
- Relaciones Exteriores.
- Economía.
- Información Pública.

d) Objetivo estratégico militar: Imponer a Gran Bretaña la aceptación de la situación militar de hecho, que dé solución definitiva al pleno ejercicio de la soberanía argentina en las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur e impidan nuevos intentos de usurpación, a fin de concretar el objetivo político.

e) Resolución Estratégica Militar: "Planear y alistar una fuerza conjunta previendo su empleo en forma sorpresiva, en el momento y circunstancias mas favorables para el logro del objetivo estratégico militar"

f) El Concepto estratégico militar (sintetizado)

- Conducción superior de a Fuerza conjunta a cargo del COMIL
- Máximo secreto en el planeamiento.
- Importancia del factor sorpresa.
- Operación incruenta.
- Constitución de la Comisión de Trabajo.
- Ejercitación previa conjunta de las fuerzas intervinientes.
- Duración de la operación en función de Gran Bretaña
- Previsión de una Reserva Estratégica Conjunta.

2) La Directiva Estratégica Nacional No. 2/82 (DENAC 2/82) (Anexo P1 IV 2) elaborada por el Estado Mayor Conjunto, complementaria de la DENAC 1/82. Esta DENAC amplía la anterior en los siguientes aspectos:

a) Prevé en el concepto estratégico, el uso del Poder Militar ante la posibilidad de una reacción armada por parte de Gran Bretaña que podría concretarse en el territorio insular del archipiélago, en los espacios marítimos adyacentes e incluso sobre el mismo continente.

b) Delinéa, con mayor claridad que la anterior, las 4 fases previstas:

- Fase 1: Preparatoria hasta que el Comité Militar adopte la Resolución día "R".
- Fase 2: Preliminar desde el día "R" al día "D".
- Fase 3: Ocupación de los objetivos desde el día "D" hasta la instalación del gobierno militar.
- Fase 4: Desde asunción gobierno militar hasta el logro del objetivo político.

c) Amplía tareas a áreas específicas.

d) En el área "Campo Militar" produce modificaciones importantes tales como:

- Vigencia de la DEMIL 03/79 y 1/81 (caso Chile)
- Dá plazo para "alcanzar la capacitación y alistamiento de los componentes intervinientes de las Fuerzas Armadas" que fija para 15 may 82.
- Prevée una guarnición militar de Ejército de un efectivo aproximado a los 500 hombres para dificultar cualquier intento de reconquista.
- Incluye un Anexo importante,, de Inteligencia, con capacidades del enemigo.
- Anexo 3 "Criterios rectores para el empleo del Poder Militar" Ampliando procedimientos respecto a la DENAC 1/82. (Prevée una anticipación de 15 días entre el día "D" y el "R").

3) El Plan de Campaña Esquemático: (Anexo P1 VI 1) fué confeccionado por la Comisión de Trabajo y aprobado por el COMIL el 23 de marzo (junto con el otro documento de esta CT, titulado Conclusiones). Debe dejarse aclarado que este Plan de Campaña fué elaborado sólo en base a la DENAC 1/82,

puesto que la DENAC 2/82 y la DEMIL 1/82 todavia no existian al momento de su elaboración. Sin embargo no fue afectado posteriormente al emitirse dichas directivas estratégicas y continuó como base del resto de la planificación contribuyente hasta la ejecución de la operación "Azul". Por lo tanto no preveia las posibles reacciones de Gran Bretaña y del caso Chile. El Estado Mayor Conjunto intentó la confección de un nuevo Plan Esquemático (afectado por la DENAC 2/82 y DEMIL 1/82 que habia elaborado) pero no llegó a materializarlo debido al adelanto de las fechas de ejecución por parte del COMIL. El único Plan de Campaña Esquemático que existia en este momento (25mar82) manuscrito por la Comisión de Trabajo, expresaba, en sus aspectos fundamentales:

a) Situación: Referia solamente en fuerzas enemigas a los 44 Royal Marines, destacados rutinariamente en las Islas y un cuerpo de defensa civil formado por 60 voluntarios.

b) Misión estratégica operacional: Ocupar y manteaner las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, ejerciendo simultáneamente el Gobierno militar de Malvinas a fin de imponer a Gran Bretaña la aceptación de una situación militar de hecho.

c) Organización: En la Fase 2/3 y 4 designaba:

- Comandante Teatro de Operaciones Malvinas: Comandante 5to. Cuerpo de Ejército General de División GARCIA.
- Comandante Fuerza de Tareas Terretre General DAHER.
- Comandante Fuerza Aérea de Tareas: Brigadier CASTELLANOS.
- Comandante Fuerza de Tareas Anfibia: Contraalmirante ALLARA.
- Gobernador Militar: General MENENDEZ.

d) Concepto de la Operación: La fuerza conjunta ejecutará una maniobra estratégica operacional ofensiva convergente, el dia D, con centros de gravedad en Puerto Stanley mediante la ejecución de dos operaciones coordinadas: una operación anfibia y una operación de aerodesembarco. Ambas serán precedidas por acciones de infiltración tendientes al logro de la sorpresa y a asegurar una operación incruenta.
Concretada la operación militar se procederá al establecimiento y ejercicio del gobierno militar y las fuerzas conjuntas se mantendrán en aptitud para oponerse a cualquier intento de reacción local del oponente.

e) Tareas particulares: Entre ellas, a la Fuerza aérea de Tareas, impone:

- **Antes del dia "D":**

  . Efectuar reconocimiento fotogràfico del objetivo material.

  . Infiltrar personal para obtener informaciòn ùtil para el Comando Conjunto y para asegurar las operaciones de asalto.

- **Durante el dia "D":**

  . Ocupar, en forma sorpresiva a la hora H el Aeròdromo de Puerto Stanaley (ALFIL) mediante acciones encubiertas y coordinadas con las operaciones de asalto anfibio y aèreo.

  . Ejecutar una operaciòn aerotrasportada y establecer un puente aèreo en la Isla Soledad y el continente para satisfacer los requerimientos emergentes de la situaciòn.

  . Ejecutar el control del espacio aèreo (a coordinar ?).

- **Despuès del dia "D":**

  . Organizar y operar el aeròdromo de Puerto Stanley (ALFIL) para posibilitar las operaciones aèreas sin soluciòn de continuidad.

  . Satisfacer todos los requerimientos de trasporte por modo aèreo del Comando Conjunto.

  . Ejecutar el control del espacio aèreo en su jurisdicciòn.

  . Desactivar los medios asignados al Comando Conjunto, de acuerdo a lo que disponga el Comandante.

NOTA: Entre las muchas tareas asignadas a la Fuerza de Tareas Terrestre (antes del dia D) es de destacar:

  . Acelerar la educaciòn de la clase recientemente incorporada, tendiente a lograr un adecuado nivel operativo el 15-may-82.

4) El documento de la Comisiòn de Trabajo titulado "Conclusiones" (Anexo P1-VI-2: Este documento, complementario del Plan Esquemàtico de Campaña fuè elaborado por la Comisiòn de trabajo a fin de manifestar ante el COMIL sus apreciaciones personales, que no cablan en los otros documentos de planeamiento que se les habia impuesto. El COMIL lo aprobò por Acta Nro. 2 "M"/82 el 23-mar-82. Es evidente que la Comisiòn de trabajo habiendo circunscripto la planificaciòn

al objetivo estratègico militar de la DENAC 1/82 (imponer a Gran Bretaña la aceptaciòn de una situaciòn militar de hecho...), que por otra parte era compartido (y fuè aprobado) por el COMIL, sentìa inquietudes respecto a los anàlisis de toda Apreciaciòn y Resoluciòn estratègica que habìa obviado en su proceso de planeamiento. O sea que al no haberse desarrollado concienzudamente una APRECIACION ESTRATEGICA NACIONAL que fundamentara la respectiva Resoluciòn del màs alto nivel nacional (ARENAC) y de allì se dedujera la DENAC 1/82 y luego desarrollar la APRECIACION y resoluciòn ESTRATEGICA Militar que diera origen a una DEMIL (Directiva Estratègica Militar) y recièn entonces confeccionar el Plan de Campaña esquemàtico, lo que en realidad hicieron fuè partir de una DEMIL (que luego llamaron DENAC 1/82) pasando directamente al Plan de Campaña Esquemàtico. Este error (de metodo) por parte de la Comisiòn de Trabajo puede atenuarse dadas las circuntancias que se les inpusieron:

- Planificar personalmente, sin poder contar con ningùn organo especìfico de planeamiento a su disposic;iòn, y en un tèrmino demasiado breve.
  No obstante en este Documento titulado "Conclusiones", la comisiòn de Trabajo advierte sobre los siguientes aspectos:

1) <u>En su parte titulada Introducciòn</u>

   a) En su pàrrafo dice: "Nos parece que previo a la exposiciòn del Plan de Campaña Esquemàtico, es necesario efectuar un anàlisis global del problema, para enfocar mejor el conjunto de las responsabilidades de orden nacional y militar y aspectos que lo componen (precisamente èsto es el anàlisis que prevèe una ARENAC).

   b) En "consideraciones de estratègica militar" dice: "con respecto al aspecto militar, es necesario analizar què puede pasar despuès de obtenido el control militar y polìtico de las Islas" (Esto es precisamente lo que se hubiera analizado exhaustivamente en una AREMIL).

2) En su parte titulada CONCLUSIONES, y en sus puntos de mayor interès destaca:

   a) "La operaciòn desde el punto de vista militar es apta, posible (sic) y aceptable".

   b) Necesidad de disponer un preaviso de 15 dìas para determinar el dìa D.

   c) Toda demora, posterior al 15-may-82 complicarà la ejecuciòn de la operaciòn.

   d) Importancia de la sorpresa tàctica. Respecto a la sorpresa estratègica dice que su pèrdida, al posibilitar

"el refuerzo militar de las Islas por parte de Gran Bretaña, condicionará la factibilidad y aceptabilidad de la operación".

e) Textualmente: "Para enfrentar la eventualidad de una reacción estratègica militar por parte de Gran Bretaña, este Comitè de Trabajo concluye que el Comitè Militar deberà designar un organismo en el mas alto nivel de la conducción, responsable de la actualización permanente de la situación, que conlleve la tarea de la confección de una nueva Directiva Estratègica".

210. Estos 4 documentos de planificación nacional y militar.

- DENAC 1/82 (CT).
- DENAC 2/82 (EMC).
- Plan de Campaña Esquemàtico (CT).
- Documento "Conclusiones" (CT).

eran todas las previsiones qúe contaba el COMNIL, cuando presionado por los acontecimientos de Georgias (en los cuales el enemigo ya mantenìa la iniciativa) se reuniò el 26-mar-82 en el edificio libertador.

CAPITULO VII

LAS DECISIONES ARGENTINAS

Las decisiones del COMIL

211. Este 26-mar a las 19:15 hs. se reunió el COMIL en el Edificio del Comando en Jefe del Ejército Argentino, y analizó los siguientes tópicos (Anexo P1-VII-1):

1) Evidente intención de Gran Bretaña de reforzar las Islas Malvinas.

2) Arbitrariedad inglesa en el manejo del problema Georgias, con el aparente objetivo de:

   a) Congelamiento de las negociaciones.

   b) Satisfacer las exigencias del Parlamento (autodeterminación de los isleños. declaraciones propuestas, etc).

3) Los movimientos de los buques Endurance, Biscos y Brandstield.

212. Luego de este análisis verbal la Junta Militar consideró formalmente destintos modos de acción:

1) Continuar las negociaciones con Gran Bretaña.

   a) Desechado, pués se estimó (Pág. 63-90 Inf. Cte. Jefes), favorecía a Gran Bretaña, pues serían utilizadas para ganar tiempo en fortificar las Islas.

2) Someter el caso ante el Consejo de Seguridad de la UN:

   a) Se estimó que el Consejo de Seguridad no se reuniría para tratar este caso de Georgias pués no lo habían hecho ante otros casos similares.

3) Ocupar las Islas Malvinas.

213. Decidiendo por uninimidad adoptar la Resolución de: OCUPAR LAS ISLAS: y además hacerlo a la mayor brevedad, previa opinión de los miembros de la CT, quienes apreciaron la fecha mas cercana podría adelantarse hasta el 1/3 de abril (en lugar del 15-may como se había planificado). Se fijó el día D el 01-abr-82 en horas nocturnas para la ejecución de la Operación Azul; lo que determinaba que la zarpada de la Fuerza de Tareas Nro. 40 debía ejecutarse en 28/29 de mayo, dos días después de adoptada esta resolución.

Los factores que efectuaron esta Resolución

214. De la numerosa informnación producida a posteriori de los hechos, se pueden detectar otros factores básicos que influ-

yeron para que la Junta Militar tomara esta decisiòn històrica respecto a nuestras Islas irredentas, segùn propias declaraciones en el informe producido por la Junta Militar a la CAERCAS (Informe de los Ex-Comandantes en Jefe (Anexo P1-VII-1) que a continuaciòn enumeramos:

1) Factores Politico-Diplomàticos:

a) El estado de las negociaciones: Despuès de 17 años -a partir de la Resoluciòn 2065 ONU- eran evidentes la renuencia britànica a tratar concretamente el tema de la soberanìa argentina sobre las Islas Malvinas -al menos- y la tàctica adoptada ultimamente tendiente al congelamiento de las negociaciones (Fracaso de la negociaciòn 26/27-feb en Nueva York) lo que afectaba el honor Nacional.

b) Errores de evaluaciòn y acciones de nuestra Cancillerìa: (analizados en el Capìtulo "La situaciòn Conflictiva" - Cap. II, Pàrrafo 128).

c) Visita y manifestaciones de Thomas Enders: (Subsecretario de Relaciones Exteriores de Estados Unidos para Amèrica Latina) el 08-mar-82 quien declarò que Estados Unidos mantendrìa una politica de "Hands Off" (manos afuera) en el caso de Malvinas; mal evaluada por nuestra Cancillerìa al no advertir que se referìa sòlo a las negociaciones pacìficas.

d) Consideraciòn de modos de acciòn diplomàticos:

- Ayuda memorìa a enviar al gobierno britànico (por medio de su Embajada en Buenos Aires) refiriendo los puntos tratados en Nueva York (26/27-feb), aprobando los mismo por parte del gobierno argentino y reclamando urgentemente la apreciaciòn y confirmaciòn sobre los mismos por parte del gobierno briànico. Se puso en ejecuciòn, sin respuesta.

- Suspensiòn del Acuerdo de Comunicaciones de 1971. Desechado porque "Implicaba la pèrdida vital de los vinculos de inteligencia entre las Islas y el Continente".

- Denuncia en la Asamblea General de la ONU prevista para el mes de abril/82, se la considerò fuera de tèrmino ante la posibilidad del refuerzo militar inglès y poco eficaz diplomàticamente.

e) Reacciones de la prensa britànica: Ante el comunicado ampliatorio del 02-mar por parte de nuestra cancillerìa y luego ante los sucesos en Georgias. Debe destacarse que, del anàlisis efectuado del Informe de los ex-Comandantes en Jefe, este factor influyò notablemente en la mente de los Comandantes por su profusiòn y sensaciona-

lismo, con aparente mayor peso, pareciera que las acciones y posiciones de moderación adoptadas por el Foreign Office.

f) Los sucesos en Georgias: A partir del desembarco del 2do. viaje del grupo Davidoff (18/19 mar 82) en el ARA Bahía Buen Suceso que se fué agravando por la intransigencia y agresividad británica (ver Capítulo V) y que en este día 26 mar se encontraba en su punto de máxima crisis (con el Endurance en proximidades de Leith y nuestros ARA Bahía Buen Suceso y Bahía Paraíso dirigiéndose al mismo lugar).

g) El accionar del Parlamento británico: (Párrafo 205/6) especialmente en Cámara de los Comunes apoyado y alentado por la gran masa de la prensa británica con sus sensacionalistas declaraciones y mociones, y donde se evidenciaba una mezcla de intereses malvinenses, de supervivencia de la Royal Navy, planes de defensa intercontinental, etc.

h) Sondeo de la actividad de los Estados Unidos ante los sucesos de Georgias: Reunión Embajador ROCA con Embajadora KIRPATRIK (EEUU) el 24 mar, de la cual ROCA informó "desconcertado" que la embajadora opinaba "descartando la posibilidad de que Gran Bretaña recurriese a la ONU" (Anexo).

2) Factores de índole político-militar:

a) La planificación estratégica: Realizadas por la Comisión de Trabajo y el Estado Mayor Conjunto (Párrafos 209) sobre la "alternativa militar", que, al no haberse advertido el error de análisis estratégico, mostraba la aptitud, factibilidad y aceptabilidad solamente de la Operación Azul, desde el punto de vista táctico, y no proveía el caso ante una reacción británica.

b) Las decisiones ya tomadas de una posición de firmeza argentina: Ante Gran Bretaña y el mundo respecto a no retirar los obreros de Leith y a aproximar buques Argentinos para su defensa.

c) El atentado: Sufrido por las oficinas de LADE en Stanley.

d) La información: (no confirmada operativamente, puesto que se refería a declaraciones de parlamentarios y trascendidos publicados por las agencias noticiosas y prensa británicas) de que naves de guerra de ese país (fragatas y submarinos nucleares) se dirigían a reforzar el área de las Islas Malvinas.

3) La acción sicológica enemiga: De la cual los ingleses son maestros, y que, evidentemente ya estaba en plena ejecu-

ción, afectando las mentes y dirigiendo sutilmente las decisiones de los tres miembros de nuestra Junta Militar. A fin de abortar las previsiones, es decir:

- Se puede suponer con fundamentos, que si Londres hubiera conocido en esos momentos las intenciones de nuestra Junta Militar, lo que posteriormente se confirmó un modo de acción británico, hubiera sido: "presionar, con hechos de AP a dicha Junta Militar, para que se viera forzada a adelantar sus previsiones (o planes) a fin de debilitar las operaciones previstas". Lo que sin dudas logró, ya que nuestro adelanto del día "D" (previsto para el 15may82) al 01/02abr (45 días antes) fué la causa de muchas falencias operativas que posteriormente se produjeron durante las operaciones militares reales.

4) Los intereses reales británicos: La Operación "Corporate" que estaba como vimos planificada desde mucho tiempo atrás. Esta Task Force, proxima a iniciar su navegación no constituye una reacción británica, sino el complemento a nivel militar de lo ya efectuado por vía diplomática y medios de difusión mundial. No iba a defender a los isleños o a principios o ideales, zarpará para defender intereses concretos y reales, tales son:

   a) Intereses economicos en el área Malvinas y Antártica (Petroleo - Pesca - Minerales).

   b) Intereses electorales del Partido Conservador británico (A pesar de la grave situación económica vigente en gran bretaña en 1982, la guerra revirtió totalmente su posibilidad electoral.

   c) Intereses estratégicos. El establecimiento de la Fortaleza Falklands como polo de poder en el Atlántico Sur, y la posibilidad de controlar la OTAS (Organización del Tratado para el Atlantico Sur). La proyección estratégica de Gran Bretaña hacia la Antártida que la deja en buena posición frente al vencimiento del tratado antártico en 1991.

   d) Congelar el tratamiento diplomático de las negociaciones de la soberania.

   e) Otros intereses (factores de poder) la Royal Navy, la Falklands Island Co.

Las razones y objetivos de la Junta Militar para la decisión de ocupar las Islas

215. En su informe "S", que los tres ex-Comandantes en Jefe (Tte.Gen. (R) GALTIERI, Alte. (R) ANAYA y Brig.Gen. (R) LAMI DOZO, producen el 3ene83, al entonces COMIL, integrado por el Tte.Gen. NICOLAIDES, Alte. FRANCO y Brig.Gen. HUGHES, en su

Capítulo I, Página 63 a 90, exponen sus razones para la toma de esta decisión, y dicen textualmente (Anexo PLANVII al):

> "La decisión de ocupar las Islas (Malvinas) tendría por objeto afirmar y defender la posición argentina en Georgias; impedir que Gran Bretaña militarizara las islas y estableciera un sistema de defensa naval y aéreo en ellas; impedir el refuerzo de la posición británica en la zona ya que ello incidiría en forma negativa sobre los derechos, estratégia, posiciones y objetivos de la Argentina en el Atlático Sur y en la Antártida. También activaría la negociación y mejoraría la posición negociadora argentina.
> La ocupación de las islas no tenía como propósito iniciar una escalada bélica ni dar por terminadas las negociaciones o sustituirse a ellas, ya que tampoco era esa la medida mas aceptable para el logro del objetivo político. Bien por el contrario se intentaba conseguir el inicio de una negociación seria y de fondo, no obstante la decisión tomada y se adoptaron las previsiones para suspender la ocupación de haber signos positivos al respecto. Por lo mismo se enfatizó que la operación sería incruenta".

216. Esta real y honesta intención refleja cierta candidez por parte de la Junta Militar, ahora que se conocen los hechos y que se tiene la prueba de la información que poseía el gobierno inglés y las decisiones progresivas que iba tomando desde 1976 (Thule) para provocar y controlar este conflicto y por ende obtener sus mayores ventajas.
No hay duda que la nuestra fué una reacción digna tendiente a defender el honor nacional, pero adoleció, sin embargo, de una ignorancia total respecto a los antecedentes históricos a la inteligencia británica que una vez más nos sorprendio por su agudeza intelectual y por su falta de escrúpulos en el accionar geopolítico.

De la decisión a la ejecución

217. Una vez adoptada la decisión por parte del COMIL de ocupar las islas, el mayor peso de las actividades y atención por parte de la Junta Militar se volcó al aspecto diplomático, como veremos al final del capítulo, sin dejar de completarse la planificación estratégica militar y sus contribuyentes en los comandos superiores dependientes.

El completamiento de la planificación estratégica militar

218. El Estado Mayor Conjunto (aparte de su rol coordinador entre lo militar y nacional) continuó elaborando los planes impuestos. Así completó:

1) Directiva Estratégica Militar 1/82 (DEMIL 1/82): Basada en la DENAC 1/82 (CT) y su complementaria, la DENAC 2/82 (EMC) y que fue aprobada por el COMIL el 30 mar 82, cuyos aspec

tos salientes son: (Anexo P1-VII-3).

a) Resolución estratégica militar: "Emplear parte del Poder Militar para conquistar, consolidar y asegurar el objetivo estratégico militar, en el momento y circunstancias más favorables, previa resolución del COMIL y mantener simultáneamente las previsiones del caso Chile, a fin del logro de los objetivos políticos.

b) Concepto estratégico militar: En general, similar a lo expresado en las DENAC emitidas, con las siguientes particularidades:

- De producirse una reacción armada por parte de Gran Bretaña, asumir una actitud estratégica militar defensiva con la Reserva Estratégica Militar de acuerdo con las circunstancias, interdictando, disuadiendo y/o apoyando al TO Malvinas.

- Preveer los apoyos estratégicos de las fuerzas empeñadas y los que requiera el gobierno militar.

c) Fases de la Estratégia Militar: En la fase 4 "Mantenimiento del Objetivo y Gobierno Militar" aparece el siguiente inciso:

- "b) Concretar desafectación del TO Malvinas" y asumida la responsabilidad de la defensiva estratégica por parte del TO "Atlántico Sur" se constituirá simultáneamente, una nueva REM sobre la base de la Br. I Aerot IV, la que se mantendrá alistada y en condición de empleo inmediato a órdenas del COMIL".

d) Tareas particulares para:

- Los Comandos en Jefe de EA. ARA y FAA.

- Los Comandos Estratégicos Operacionales:

  . TOM hasta D+5, luego TOAS.

  . CON.

  . Br. I Aerot IV.

  . CAE (Incluido en este orden) ordenando sólo y expresamente: "(1) Alistará sus medios para su empleo a órdenes del Comité Militar. (2) Los requerimientos que formulen los Comandantes Estratégicos Operacionales, que están autorizados previos contactos horizontales, serán coordinaldos por el Estado Mayor Conjunto".

  . Resto de los Comandos Estratélgicos Operacionales.

. EMC.

2) Directiva del COMIL 1/82: Confeccionada por el Estado Mayor Conjunto. Preveè las medidas de Gobierno, a partir del dìa "D" en las Islas Malvinas. Esta Directiva fuè elaborada bajo la direcciòn del Segundo Jefe del Estado Mayor Conjunto Br. Josè Marìa INSUA.

3) El 28-mar el COMIL impartiò instrucciones al Gen. MENENDEZ como futuro Gobernador Militar de las Islas Malvinas.

4) El dìa 30-mar el COMIL designa al Gen. GARCIA como Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas hasta el dìa D+5 aproximadamente y luego al Valte. LOMBARDO como Comandante del Teatro Operaciones Atlàntico Sur. En esta misma reuniòn el EMC informò que el Gen. GARCIA habìa demorado el dìa "D" para el 020000-abr por factores meteorològicos en alta mar.

El Accionar diplomàtico previo al dìa "D"

219. Las primeras instrucciones al Canciller -luego de adoptada la resoluciòn de ocupar las Islas- por parte de la Junta Militar fueron de demorar las contestaciones a Gran Bretaña y mantenerse en dilaciones hasta el 01/03-abr-82.

220. El dìa 28-mar se le entregò al Embajador WILLIAMS una nota protesta (Anexo) por el envìo del Endurance a Georgias presionando ademàs para que Gran Bretaña mostrara "su voluntad polìtica de negociar no sòlo el problema circunstancial que hoy nos preocupa, sino tambièn la disputa de sobaranìa teniendo presente que mientras ella subsista nuestras relaciones estaràn expuestas a perturbaciones y crisis similares". Ademàs en la conversaciòn nuestro Canciller le aclarò el Embajador britànico que estàbamos proponiendo realizar una negociaciòn para que se estudiara seriamente y sin demora el reconocimniento de la soberanìa argentina sobre los archipièlagos en disputa.

221. Ese mismo dìa la Cancillerìa enviò cables con instrucciones e informaciòn a las misiones argentinas en Londres y en las restantes naciones.

222. El dìa 29 se continuò recibiendo informaciones de todo el mundo que reflejaban la repercusiòn cada vez mayor del incidente en el extranjero.

223. El dìa 30-mar, en la reuniòn del COMIL, en el Edificio Libertador, el Sr. Canciller aclarò que nuestro Embajador en Estados Unidos, TAKACS informò de la disposiciòn del Secretario de Estado Americano Gen. HAIG, para intervenir -exclusivamente- en la negociaciòn del caso Georgias, lo que tambièn confirmò, ese dìa, el Embajador americano SCHLAUDEMANN.
Asimismo nuestra Cancillerìa reiterò y ampliò informaciones e instrucciones del caso a todas nuestras misiones en el exterior.

En Gran Bretaña

224. Mientras tanto, ese dìa Lord CARRINGTON -el Ministro de Relaciones Exteriores britànico- regresaba (desde Chipre) imprevista y urgentemente a Londres parà formular declaraciones ante el Parlamento (Càmara de los Lores) y que en coincidencia con las del Subsecretario LUCE (en los Comunes) expresaba:

- "No tenemos dudas sobre la soberanìa britànica sobre las Islas Malvinas y la dependencia de las Georgias. Mantenemos la posiciòn de que la presencia de ciudadanos argentinos en las Georgias sin autorizaciòn no es aceptable... Mientras tanto, la cuestiòn de la seguridad del àrea de Malvinas està siendo revisada, aunque la Càmara comprenderà que no podemos decir nada en pùblico acerca de medidas preventivas... "Endurance" permanecerà en el àrea por el tiempo que sea necesario".

225. Al mismo tiempo la Junta Militar comienza a recibir informaciòn de nuestra misiòn en Londres (Sr. MOLTENI) de la casi confirmada partida, desde Gibraltar de 2 submarinos nucleares y un buque tanque rumbo al Atlàntico Sur. Se confirman ademàs sondeos diplomàticos, por parte de Gran Bretaña, en la Repùblica Oriental del Uruguay, que dicho pais rechaza.

226. El dìa 31 de marzo se recibe la respuesta de Lord Carrington a nuestra nota del 28, en la que calificaba a la situaciòn de "potencialmente peligrosa" proponiendo el enviò de un funcionario de alta jerarquìa para negociar el arreglo del caso Georgias. Aumentaban, ese dìa en Londres, los trascendidos de movimientos de buques, sumergibles y hasta Royal Marines, lo que llevò a apreciar a la Junta Militar que "cabìa pensar que Gran Bretaña tratarìa de ampararse en una negociaciòn dilatoria para posibilitar que su flota llegara al Atlàntico Sur. La renuncia a negociar la globalidad del tema en cuanto a la cuestiòn soberanìa diò razones para creer que ello era asì". (Anexo Informes ex-Comandantes en Jefe - Pàg. 82-90).

227. Se resolviò, por lo tanto someter el caso al Consejo de Seguridad y se lo instruyò al Embajador ROCA en tal aspecto. Simultàneamente se instruyò a nuestras misiones en PEKIN y MOSCU (informativo a DELARGENU) preparatorias de gestiones ante dichos paìses y sus respectivas delagaciones en ONU para que opongan el voto a "cualquier reolsuciòn contraria a nuestro paìs". Pero, dado el secreto de la alternativa militar que se avecinaba, nuestra diplomacia tuvo coartada su libertad de acciòn hasta las 18:00 del 01-abr-82.

<u>Los ùltimos minutos</u>

228. El dìa 01 de abril fuè intenso en hechos històricos al nivel superior del gobierno nacional -Junta Militar-. Se comenzò por no aceptar la propuesta CARRINGTON (Enviado alta Jerarquìa) puesto que no atendìa el reclamo argentino de tratar el tema globalmente. Al mismo tiempo la delegaciòn argentina presentaba

una nota circular al Consejo de Selguridad por lo de Georgias, llamando la atenciòn por la amanaza del uso de la fuerza por parte de Gran Bretaña. Tres horas mas tarde Gran Bretaña convocaba al Consejo de Seguridad ante "evidencias de una inminente invasiòn argentina a las Islas Malvinas" y el Consejo se reuniò ese mismo dia; en dicha reuniòn la Argentina expresò su posiciòn:

- "El envio de buques de guerra pertrechados y transportando tropas de desembarco y misiles en cumplimiento de objetivos debatidos en el Parlamento Britànico y sificientemente publicitados por la prensa de ese paìs, constituye no sòlo una medida intimidatoria sino el inicio activo de una agresiòn, cumplida cuando mi paìs no habìa realizado apresto bèlico alguno "anexo 241 Inf. Cte. Jefe)".

229. En Buenos Aires, mientras tanto, el Embajador Sr. SCHLAUDEMANN se reunìa apresuradamente con nuestro Canciller, y luego (14:30 hs) con el Presidente de la Naciòn. En el interìn se habìa reunido el COMIL en el edificio Còndor resolviendo que la posiciòn argentina ante Estados Unidos y Gran Bretaña serìa que "el Gobierno estaba dispuesto a negociar sobre la base del reconocimiento explicito y oficial, por parte de Gran Bretaña, de la soberanìa Argentina en Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur".

230. En la reuniòn del Presidente GALTIERI con SCHLAUDEMANN, èste le manifestò la preocupaciòn del Secretario de Estado HAIG por lo que estaba ocurriendo en el Atlàntico Sur, y la posibilidad que -si se produjeran acciones militares por parte de Argentina- se deteriorasen las excelentes relaciones con los Estados Unidos. Que Gran Bretaña habìa asegurado que no escalarìa la disputa pero serìa ùtil asegurarle que la Argentina no desembarcarìa en las Islas. "El Presidente respondiò (Anexo P1-VII-1) que hacìa 149 años que, por despojo Gran Bretaña ocupaba las islas, que en los ùltimos 17 años habìan sido màltiples las negociaciones sin resultado serios ni positivos. El tiempo transcurrido ha llevado a la Argentina a una situaciòn insorpotable para el orgullo nacional. Que no podìa suponer que Estados Unidos apoyara una situaciòn colonial. Que si Estados Unidos intervenìa para que Gran Bretaña accediera a conversar sobre el tema de fondo, la Argentina se obstendrìa de recurrir a otros medios". Eran alrrededor de las 15:00 hs de ese 01-abr-82 y la Operaciòn Azul, podìa ser suspendida todavìa hasta las 18:00 hs. Habiendo superado largamente ese límite, a las 22:10 hora local, el Presidente Galtieri recibiò el llamado telefònico del Presidente RONALD REAGAN de los Estados Unidos (Anexo) donde èste lo tratò de persuadir para que detenga la invasiòn pero "ya es tarde, los hechos estàn lanzados" le contestò el Teniente General GALTIERI.

231. Finalizaba aqui un capìtulo de la estratègia argentina (ocupar para negociar) que habìa sido planificado prolijamente hasta el dìa "D" pero que no tenìa previsiones posteriores. Al mismo tiempo Gran Bretaña ponìa en ejecuciòn su propia alternativa militar: reaccionar militarmente para recuperar el archipièlago a fin de impedir las negociaciones diplomàticas impuestas

por ONU y poder fortificar el àrea. Su única salida ante estas largas negociaciones diplomàticas que, cada vez màs, favorecían a la Argentina.

PARTE II

LA RECUPERACION DE LAS ISLAS

CAPITULO I – La recuperación de Nuestras Islas Malvinas.

CAPITULO II – La recuperación de Nustras Islas Georgias.

CAPITULO III – Planificación Contribuyente de las Fuerzas Armadas y en especial de la F.A.A.

CAPITULO I

LA OPERACION AZUL

La Fuerza de Tareas Anfibia Nùmero 40

232. Cumplimentando la planificaciòn anterior, y en base a la resoluciòn de la Junta Militar (26-MAR-82) de adelantar el dìa "D" para 1/3 de abril, zarpò desde Puerto Belgrano, el 28-MAR-82, la Fuerza de Tareas Anfibia Nro. 40 al mando del Contraalmirante D. Walter O. ALLARA. Ella estaba compuesta por:

1) La Fuerza de desembarco, comandada por el CAlte. Carlos A. BUSSER e integrada por:

   - BIM 2.
   - Agrupaciòn Comandos Anfibios.
   - Secciòn Tiradores de Ejèrcito.
   - Grupo Buzos Tàcticos.
   - Reserva.
   - En total 542 hombres.

2) El Grupo de Transporte, con el buque de desembarco de tropas ARA "Cabo San Antonio", el rompehielos ARA "Alte. Irizar" y el transporte "Isla de los Estados".

3) El Grupo de Apoyo, Escoltas y Desembarco, integrado por las fragatas tipo 42 ARA "Hercules". ARA "Santìsima Trinidad" y las corbetas ARA "Drumond" y ARA "Granville".

4) Un grupo de Tareas Especiales, constituìdo por el submarino clase "Guppy" ARA "Santa fè".

   - En el ARA "Santìsima Trinidad" viajaba el designado Comandante del TOM (Teatro de Operaciones Malvinas) General de Divisiòn D. Osvaldo J. GARCIA.

233. La Fuerza Nùmero 40 navegò rumbo a nuestras Islas, soportò mares bravìos, y el 01-ABR a ùltima hora informò que se encontraba lista para el asalto final. En el buque ARA "Cabo San Antonio", el Contraalmirante BUSSER difundiò entonces a la Fuerza de desembarco, su històrica proclama rebautizando la operaciòn con el còdigo de Rosario (Anexo). La misiòn consistìa en: la reducciòn de Puerto Stanley, la toma del Aeròdromo y la instalaciòn de un gobierno militar argentino. Las previsiones del plan alcanzaban hasta el dìa D+5.

La Situaciòn en las Islas Malvinas

234. El Gobernador britànico de las Islas, Rex Hunt, contaba

en esos momentos, con los siguientes efectivos:

1) 40 Infantes de Marina, recièn arribados, al mando del My. (IM) Mike NORMAN.

2) 40 Infantes de Marina, pròximos al relevo, al mando del My. Gary NOOT. De estos, 22 Infantes de Marina estaban embarcados en el HMS "Endurance", rumbo a las Islas Georgias.

3) Una Fuerza Territorial, compuesta (teoricamente) por 120 ciudadanos, de los cuales, en esos momentos, solo contaba con 23, sin entrenamiento.

235. El Gobernador habìa sido alertado, por Londres, el 31-MAR de que un submarino argentino habìa dejado su apostadero con rumbo probable a las Islas Malvinas. Al dìa siguiente, a la tarde, el Foreing Office le informò concretamente que una considerable Fuerza de Desembarco argentina se dirigìa a Puerto Stanley, con la evidente intenciòn de invadir las Islas. Esto lo obligò a tomar medidas militares de defensa y preparar a la poblaciòn para los sucesos previsibles.

236. Respecto a las medidas militares y apreciando que los lugares probables de desembarco serìan Punta York (Al Norte Penìnsula Fresynet) y el Aeropuerto (helidesembarco):

1) Desplegò sus 67 Infantes de Marina, al mando del My. NORMAN, de la siguiente forma:

   a) 2 secciones escalonadas al S del Aeropuero.

   b) 1 secciòn en el Aeròdromo viejo.

   c) 1 secciòn en el camino de acceso del aeropuerto a la ciudad.

   d) 1 secciòn a la entrada de la Bahìa de Stanley, en el NARROW.

   e) El resto en las proximidades de la Casa de Gobierno, elevaciones del Sur.

2) Elaborò un plan consistente en hostilizar el desembarco y avance argentino, replegàndose hacia la Casa de Gobierno. Posteriomente realizar una evasiòn, con el gobernador, hacia el interior de la isla a efectos de mantener su autoridad en un lugar de alternativa.

   - Y preparò a la poblaciòn mediante mensajes radiales-iniciados a las 2015-01 ABR - alertando sobre la inminencia de la invasiòn y dando consejos respecto al comportamiento de los civiles, que culminaron con la declaraciòn de emergencia a las 0425 02 ABR 82.

Nùestro Desembarco

237. A las 01:30 hs del 02-ABR, el Puesto Comando de nuestra Armada informa que desde las 2200-01 ABR, hay un grupo de marinos argentinos en las Islas Malvinas.

238. A las 0030, los helicòpteros de la "Santìsima Trinidad" y el "Almirante Irizar" comienzan el helidesembarco de la Agrupaciòn de Comando Anfibios en Puerto Enriqueta (4 Km al S de Stanley) con el objetivo principal de MOODY BROOK (barraca de los marines ingleses).

239. Los buzos tàcticos - a los que se referìa la informaciòn de la Armada - lanzados desde el Submarino Santa Fè para tomar el faro de San Felipe, en realidad se encontraron con fuertes mareas que impedìan su avance naùtico; emplearon entonces tablas de "surf" y demoraron casi 6 hs. en llegar a la playa, en agotadora lucha contra los elementos naturales. Lograron su objetivo a las 03:30 hs. y desde allì apoyaron el desembarco del BIM 2 y tropas del RI 25, provenientes del Transporte "San Antonio" en la Playa York. Desde allì iniciaron la marcha hacia el aeropuerto, que encontraron obstaculizado y saboteado su radiofaro, demoràndose en su habilitaciòn una hora màs de lo previsto, pero logrado lo cual, convergieron desde el este sobre la casa de gobierno, mientras los Comandos Anfibios lo haciàn desde MOODY BROOK - desde el oeste -.

240. Las fuerzas defensoras britànicas se replegaban sobre la casa de gobierno, lo que delineaba las acciones finales.

241. A partir de las 07:30 hs del 02-ABR, la Fuerza Aèrea Argentina en una operaciòn aerotransportada lanzada desde CRV, integrada por 2 aviones C-130) inicia el desembarco del resto del RIM 25 en el Aeropuerto Malvinas.

242. En los jardines de la Casa de Gobierno, al amanecer, se habìan concentrado las fuerzas y allì se dirimirìan las acciones finales. Se estableciò un combate en el que, al CC.(IM) Pedro Eduardo GUIACHINO al frente de los Comandos Anfibios y al intentar tomar apresuradamente dichas instalaciones, fuè heriro gravemente en un patio del lugar. Dos subordinados, el Tte. F. Diego GARCIA QUIROGA y el Cabo 2 Ernesto URBINA, que intentaron auxiliarlo fueron tambièn heridos. Cuando finalmente GIACHINO fuè recuperado ya era tarde para salvarle la vida.

243. Poco màs tarde llegaron los vehìculos blindados LVT P7 del BIM 2 lo que obligò al Gobernador tomar su decisiòn e parlamentar. Cesò el fuego y HUNT se rindiò a las 09:15 al Comandante del TOM General de Divisiòn GARCIA. Despuès de 149 años flameaba nuevamente, a las 11:20, nuestro pabellòn en las Islas Malvinas.

CAPITULO II

LA RECUPERACION DE NUESTRAS ISLAS GEORGIAS

LA TOMA DE GRYTVIKEN

Situaciòn

244. Como hemos visto en el Capítulo V, la situaciòn en Georgias - el 26-MAR-82 presentaba los siguientes factores bàsicos:

1) El Endurance operando desde Grytviken y 22 Royal Marines desembarcados en dicho puerto màs el personal BAS (20 hombres).

2) En Leith los obreros de Davidoff (41 hombres) dedicados a sus tareas comerciales. Mimetizados con ellos, el Grupo Alfa (Ten Astiz y diez IM).

3) El ARA Bahía Paraíso, al mando del Comandante ANA, (CN TROMBETA) patrullando en aguas de la Bahía Stromness, pròximo a Puerto Leith. Llevaba a bordo 2 helicòpteros: un Alouette de su dotaciòn normal y un Puma del Ejèrcito Argentino.

4) La Corbeta ARA Guerrico alistàndose en Puerto Belgrano, para zarpar de inmediato al àrea Georgias con 40 hombres de Infantería de Marina equipados al completo. Ademàs portaba equipo y municiòn para 50 hombres (IM) màs.

5) La Junta Militar Argentina tomaba la decisiòn de "ocupar las Islas".

Los Movimientos Previos

245. Entre el 27/29-MAR-82 el Bahía Paraíso, con el Comandante ANA (CN TROMBETA) a bordo, continùa a la expectativa en aguas de la Bahía Stromness y en comunicaciòn (estaciòn radioaficionados) con el equipo Davidoff en Leith. El día 28, al no salir al aire esta estaciòn, destaca un helicòptero (alouette) del buque, que va a Puerto Leith y vuelve informando que no hay novedades y que no se observa personal inglès en las zonas aledañas.

246. El 29-MAR-82 24:00 hs. zarpa el ARA Guerrico dirigièndose, en sigilosa, a Georgias. Navega con temporal y vientos muy fuertes durante màs de tres días.

247. El 01-ABR ambos buques argentinos reciben la Orden de Operaciones (1 S/82) que prevee la ocupaciòn de Grytviken y mantener Leith.

248. El 02-ABR-82 el Comandante ANA recibe la orden de ejecutar la operaciòn prevista. El retraso de la Corbeta Guerrico

que recièn arribò a las 17:00 hs. obliga a demorar la operaciòn hasta el dìa 03-ABR en las primeras horas.

249. Este mismo dìa el Comandante ANA se comunica por radio -canal 16- con el Jefe del BAS (Britisk Antarctic Survey) en Grytviken anunciàndole que debìa estar atento al mensaje que le transmitirìa el dìa 03 ABR en las primeras horas. Esa noche los buques fondean en Bahìa Cumberland (la Guerrico) y en Bahìa Stromness (el Bahìa Paraìso) el Grupo Alfa (de Leith) reembarca en la madrugada en el Bahìa Paraìso y queda como reserva a bordo.

250. A la maÑana siguiente la Corbeta Guerrico atraca al Bahìa Paraìso (en Stromness), es reabastecida de combustible al tiempo que entrega las armas y equipos y transborda a la Secciòn de Infanterìa de Marina al mando del TN (IM) LUNA.

251. Se realiza entonces una reuniòn - en el Bahìa Paraìso - presidida por el Comandante ANA, e integrada por los Jefes de las distintas Unidades, donde èste dà las òrdenes finales. El concepto de la Operaciòn es: desde aguas de la Bahìa Cumberland (prox. Pto. Grytviken) ambos buques se separaràn, la Guerrico entrarà en la Bahìa Guardia Nacional y desde el Bahìa Paraìso se lanzaràn, en los dos helicòpteros disponibles, tres oleadas de helidesembarco a las proximidades de Grytviken; en la primera el Jefe Secc. IM y 14 hombres; en la segunda el Segundo Jefe (TC IM Giusti) y otros 14 infantes de marina y en la tercera a un grupo de morteros de 10 hombres.

252. A partir de las 11:00 hs. se inicia la acciòn (Anexo PII-II-1):

- Ingresa la Guerrico a la Bahìa Cumberland y enfila lentamente a la Bahìa Guardia Nacional, la precede el Bahìa Paraìso. Desde - èste se establece (11:10) enlace con el Jefe de la Ba. Grytviken (civil del BAS) y por canal 16 le intima rendiciòn. Este contesta - por otro canal (11255Khz) donde se encontraban en escucha todas las estaciones inglesas de la red antàrtica y el Endurance- que esperen, puès tiene òrdenes contradictorias... Entra en la misma frecuencia el Endurance y le ordena "proceder de acuerdo a lo acordado". Posteriormente - a travès de las declaraciones de los prisioneros ingleses - se supo que las instrucciones acordadas eran ofrecer resistencia a efectos de obligar a las unidades argentinas a emplear la fuerza militar, lo que serìa explotado despuès por Londres, en otros campos.

- Se lanza desde el Bahìa Paraìso al helicòptero Puma con la primera oleada de IM prevista. Este Grupo desembarca en las proximidades del muelle sin oposiciòn, mientras la Guerrico se internaba en la Bahìa Guardia Nacional. Los Infantes de Marina helidesembarcados inician el avance hacia el Hospital (Shackleton House) y entonces reciben - desde allì - nutrido fuego

de armas automàticas. Sus comunicaciones con los buques - en ese momento vital - no funcionan.

- Se lanza la segunda oleada - mismo helicòptero- pero èste no realiza idèntico recorrido, sino que se adelanta al muelle y sobrevuela el Hospital (justo en las posiciones del enemigo). Allì recibe 11 impactos de armas automàticas que lo averìan seriamente, matan a dos conscriptos de su pasaje (ALMONACID y AGUILA) y hieren seriamente a otros dos. El piloto vira alejàndose dentro de la Caleta Capitàn Vago que alcanza a cruzar y aterriza (de emergencia) en la costa (sur) opuesta. Desde allì el TC GIUSTI y sus restantes infantes helicesembarcados abren fuego - a travès de la Caleta- contra el Hospital, pero èste estaba fuera del alcance de sus armas livianas. Este PUMA de nuestro Ejèrcito quedarà para siempre en esa costa. Sus tripulantes (del Ejèrcito Argentino) y pasajeros inician la marcha, bordeando la Caleta hacia la factorìa Grytviken (al fondo de la Caleta).

- La Corbeta Guerrico - internada ahora en la Caleta - abre fuego sobre el Hospital; sus armas a poco se traban recibiendo en cambio màs de 200 impactos de fuego terrestre. Vira y se aleja tirando por la otra banda. Lleva un muerto y cinco heridos de su tripulaciòn.

- El otro helicòptero (el Allouette) que hasta aquì realizaba principalmente tareas de observaciòn y enlace, pasa ahora a reemplazar al PUMA e inicia el desembarco (en proximidades de la factorìa de Grytviken) de la tercera ola (ahora a 3 hombres por vez). Previamente habìa trasladado a bordo del Bahìa Paraìso, a los dos heridos del helicòptero siniestrado.

- La Guerrico - ahora màs alejada (en la boca de la caleta)- reinicia el fuego sobre el Hospital, que se ha evidenciado como el ùnico punto de resistencia militar (allì se encontraban 16 Royal Marines) mientras los dos grupos IM desembarcados en la Costa Sur comienzan a reunirse en proximidades de la factoria; a su vez èl primer grupo IM (posicionado en proximidades del muelle) avanza bajo el fuego hacia el Hospital.

- Ha transcurrido una hora y media desde que se inicià el ataque cuando la Corbeta Guerrico divisa que el enemigo enarbola paños blancos y otros grupos agitan paùuelos (tambièn blancos). Se le ordena acercarse nuevamente y confirmar. Evidentemente la guarniciòn militar inglesa se rinde. Son casi las 13:00 hs.

- Se helidesembarca - en el Allouette- al Jefe del Grupo Alfa quièn - con el Jefe del Grupo de Royal Marines - se dirige a la Iglesia de Grytviken (detràs de la

factoría) donde se rinde el personal civil del BAS. El allouette comienza ahora a trasladar hombres del Grupo 2 IM al muelle, en la orilla opuesta, a fin de reforzar al primer grupo que está haciéndose cargo de los Royal Marines prisioneros. Hay un herido, el CPL (Marines) Peter Nogel ANDREW.

- Comienza entonces el traslado por lanchas de los prisioneros a bordo del Bahía Paraíso (22 marines y 13 civiles).

- A las 20:00 hs. se han terminado las tareas de embarque y desembarque. El Grupo Alfa ha reembarcado en el Bahía Paraíso. Queda en Grytviken el Jefe Secc. IM TN LUNA con su pequeña tropa 30 hombres y personal técnico para la operación de comunicaciones, sanitaria, mantenimiento de instalaciones y el control de aproximadamente 15 civiles ingleses que - por hallarse dispersos- no han sido embarcados.

253. Los buques se dirigen ahora a la Bahía Stromness donde, en Puerto Leith, desembarcarán nuevamente al TN Astiz y su Grupo Alfa quienes quedarán a cargo de esa guarnición.

254. Siendo las 03:00 de esa noche en que comenzaba el día 04-ABR-82, se retiran nuestras unidades de superficie (el Bahía Paraíso navegando a popa de la Guerrico) con rumbo a Río Grande. En sus bodegas hacían su última navegación tres gloriosos muertos.

CAPITULO III

PLANIFICACION CONTRIBUYENTE DE LAS FF.AA. Y EN ESPECIAL DE LA F.A.A.

Antes del dia "D"

255. La DEMIL 1/82 (Directiva Estratègica Militar) (Anexo P1-III-3) fuè adelantada por el Comitè Militar (EMC), el 15 de marzo de 1982; y posteriormente aprobado por el COMIL el dìa 30 de marzo, su objetivo politico era: "Consolidar la soberanìa Argentina en las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur y contribuir a afirmar su pleno ejercicio en el Atlàntico Sur". Establecìa en la Ejecuciòn (Tareas particulares) para cada Fuerza Armada, la responsabilidad de satisfacer los requerimientos correspondientes de las fuerzas conjuntas de los Teatros de Operaciones "Malvinas", "Atlàntico Sur" y de la Reserva Estratègica Militar y especìficamente ordenaba al Comando Aèreo Estratègico alistar los medios para su empleo, a òrdenes del Comitè Militar, y coordinar a travès del Estado Mayor Conjunto, los requerimientos que formularan los Comandos Estratègicos Operacionales. Asimismo establecìa, para dichos Comandos las tareas especificadas para el caso Chile en las DEMIL 2/79 y 1/81, fundamentalmente en cuanto a previsiones, ante una eventual acciòn ofensiva por parte del vecino Pais.

256. Esta Directiva Estratègica Militar, si bien creaba el Comando Aèreo Estratègico (FAA) no le asignaba misiòn al mismo, pero diò origen al planeamiento contribuyente de la Fuerza Aèrea Argentina.

Plan de Operaciones 1/82 "Azul y Blanco"

257. Este Plan (Anexo PII-III-1) fuè elaborado por el Comando Aèreo Estratègico para prever la participaciòn de la Fuerza Aèrea en la ocupaciòn de las Islas Malvinas y fuè emitido el 29 de marzo de 1982.

258. La misiòn era: "Organizar y Operar una Fuerza Aèrea de Tareas, dependiente de un Comando Conjunto", en capacidad de: crear el Grupo Comando LADE, aprestar medios de transporte operativo y ordinario e integrar un aeròdromo y en forma progresiva cubrir las otras etapas: ocupar el aeròdromo con sus correspondientes medios de seguridad y defensa y servicios, ejecutar una operaciòn aerotransportada, satisfacer requerimientos de transporte aèreo, realizar operaciones aèreas de exploraciòn y reconocimiento lejano, de reconocimiento ofensivo, de bùsqueda y salvamento y evacuaciòn sanitaria, detectar e identificar aeronaves en alcance radar y mantener en funcionamiento "H-24:00" el aeròdromo, a fin de contribuir a la ocupaciòn y mantenimiento del objetivo y el ejercicio simultàneo del Gobierno Militar".

Plan de Operaciones "Caburè Azul y Blanco"

259. Paralelamente, el 29 de marzo/82, el Comando de Defensa

Aèrea emitiò el Plan "Caburè Azul y Blanco" (Anexo PII-III-2), en conformidad con lo establecido en la DEMIL 1/82.

- La tarea de su misiòn era: "Proveer los medios que requiera el componente aèreo del Teatro de Operaciones "Malvinas" y preveer, coordinar y ejecutar la defensa aeroespacial directa, activa y pasiva, en todo el territorio nacional y aguas jurisdiccionales".

Despues del Dia "D"

260. Posteriormente, el 4 de abril de 1982, en una reuniòn efectuada en el Edificio Libertad en la que intervinieron el Comandante del Teatro de Operaciones el Atlàntico Sur, el Gobernador de las Islas Malvinas y el Comandante Aèreo Estratègico, se expuso la actualizaciòn de la situaciòn y se solicitò a Fuerza Aèrea la realizaciòn de las siguientes tareas: (Anexo PII-III-9).

1) Mantener el puente aèreo, aùn en caso de concretarse el bloqueo naval.

2) Realizar tareas de Exploraciòn y Reconocimiento lejano con aviones KC-130 al Este de las Islas, en coordinaciòn con los medios aeronavales.

3) Realizar Operaciones Aèreas Estratègicas (Interdicciòn) a los buques enemigos.

4) Realizar Operaciones Aèreas Tàcticas (Apoyo de Fuego Cercano, Exploraciòn y Reconocimiento, Bùsqueda y Salvamento, Defensa Aèrea Indirecta y Directa en las Islas Malvinas y los asignados a la Fuerza Aèrea Sur.

261. Como consecuencia de esta reuniòn, el Comando Aèreo Estratègico, el 5 de abril de 1982, creò el Comando de la Fuerza Aèrea Sur, y el 6 de abril de 1982 se constituyò el Comando Aèreo de Transporte.

El Plan de Operaciones 2/82 del C.A.E.

262. El 7 de abril de 1982, el Comando Aèreo Estratègico, emitiò el Plan de Operaciones 2/82 "Mantenimiento de la Soberanía (Anexo PII-III-3). Este Plan tenía como misiòn: realizar tareas de Exploraciòn y Reconocimiento en coordinaciòn con el Comando del Teatro de Operaciones del Atlàntico Sur, en las àreas adyacentes a las Islas Malvinas (500 millas naùticas); realizar la interdicciòn estratègica posible a la flota inglesa; realizr en las Islas Malvinas operaciones aèreas tàcticas mediante tareas de exploraciòn y reconocimiento, reconocimiento ofensivo, apoyo de fuego cercano y defensa aèrea directa; prever la defensa aèrea de "Rìo Grande", "Rìo Gallegos", "San Julian", "Santa Cruz" y "Comodoro Rivadavìa" y realizar operaciones de diversiòn a las fuerzas enemigas. Este Plan creaba y asignaba tareas especìficas a la Fuerza Aèrea Sur (F.A.S.), y establecìa las medidas de coordinaciòn de èsta con el TOAS.

La Fuerza Aèrea Sur (F.A.S.) - Su Plan de Operaciones

263. La Fuerza Aèrea Sur, el 16 de abril de 1982 emitiò su Plan de Operaciones Esquemàtico 1/82 (Anexo PII-III-4), cuya misiòn era: "Neutralizar la posible acciòn de la Fuerza de Tareas Naval Inglesa, realizando operaciones aèreas y terrestres y prevenir una acciòn sorpresiva por parte de la FACH, a partir de la fecha y hasta la finalizaciòn de las hostilidades, a fin de contribuir al ejercicio pleno de la soberanía en las islas del Atlàntico Sur y disuadir a Chile del empleo de la fuerza y, eventualmente, contrarrestarla".
Ademàs este plan efectuaba consideraciones tàcticas respecto a las finalidades del apoyo aèreo (tanto directo como indirecto), a las prioridades para el uso de los aviones de combate respecto de los OM, etc.
Posterior a la elaboraciòn de los planes, se emitieron actualizaciones y Ordenes de Operaciones.
Así, el Comando de Defensa Aèrea reemplazò el Plan de Operaciones del 29 de marzo de 1982 por otro de fecha 19 de abril de 1982 (Anexo PII-III-5).

264. El Comando Aèreo Estratègico, confeccionò las Ordenes de Operaciones 3/82 (6-abr-82) (Anexo PII-III-6), y 4/82 (14-may-82) (Anexo PII-III-7), que eran complementarias entre sí, relacionadas a tareas de Exploraciòn y Reconocimiento.

El Plan de Operaciones "Pampero"

265. El Comando de Defensa Aèrea, el 20 de mayo de 1982, elaborò el Plan de Operaciones 2/82 "Pampero" (Anexo PII-III-8), con el fin de: "detectar, interceptar y destruir material aèreo de bombardeo, reabastecimiento, y/o reconocimiento britànico", como consecuencia de la capacidad detectada al enemigo de poder actuar con material Avro "Vulcan".

Los Planes Contribuyentes de la Armada

266. El Comil, resolviò el 30-mar-82 (Anexo PII-III-10) considerar la Operaciòn Azul como "conjunta" designando:

1) Al Gen.Div. Osvaldo Jorge GARCIA, como Comandante del TOM (Teatro de Operaciones Malvinas) hasta el dia D+5.

2) Al ViceAlte. Juan Josè LOMBARDO, como Comandante del TOAS (Teatro Operaciones Atlàntico Sur) que reemplazaría al TOM a partir de D+5.

267. De acuerdo a lo previsto el TOAS entrò en funciones el 7-abr-82 y su Comandante emitiò con fecha 12-abr-82 el Plan Esquemàtico 1/82 del TOAS, (Anexo PII-III-11) cuya misiòn explicitaba "Consolidar la zona insular reconquistada, impedir su recuperaciòn por el oponente, apoyar las acciones del gobierno militar, a fin de ejercer la soberanía argentina en las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur". Ademàs calificaba a las

operaciones de naturaleza "conjunta" y alertaba a extremar las medidas para una adecuada defensa TERRESTRE de las Islas puesto que -el Comandante apreciaba- "la baja probabilidad de producir daños al enemigo con submarinos y con aviones desde tierra" (!). Asimismo asignaba a la Agrupación Fuerza Aérea Malvinas, sólo la tarea "Ejercer vigilancia sobre las posibles playas, zonas de lanzamiento y defensa aérea local". (Este hecho motivó que el CAE observara (Anexo PII-III-12) la no inclusión, en dicho plan, de operaciones aéreas tácticas entre las tareas asignadas a dicha Agrupación).

El Plan de la Flota

268. Como contribuyente a este Plan Esquemático 1/82 -TOAS-, el Comandante de la Flota emitió el mismo 122300-abr el Plan de Operaciones 02"S" Fuerza de Tareas 79 (Anexo PI-III-13). Su misión era: Desgastar, neutralizar o destruir, en oportunidad favorable, unidades del enemigo a fin de contribuir a consolidar la zona insular reconquistada, impedir su recuperación por el oponente y apoyar las acciones del gobierno militar". Su concepto de la operación" implicaba el despliegue de la Fuerza dividida en tres Grupos de Tareas, fuera de la Zona de Exclusión, en actitud de espera.

El Plan de la Aviación Naval

269. Asimismo, la Fuerza de Tareas Aeronaval, emitió (1517:00-abr-82) el Plan de Operaciones de la Fuerza de Tarea Aeronaval 02/82 contribuyente al Plan Esquemático 01/82"S" -COATLANSUR- (Anexo PII-III-14).

- Este voluminoso Plan de Operaciones prevee:

1) Organización: FT 80 - Fuerza Tarea Aeronaval - CL A. GARCIA BOLL, integrada por los siguientes Grupos de Tarea:

   a) GT 80.1 - CN MARTINI - agrupa a aviones menores (MC 32/33; T 34 C, BE 200 de la ARA; los SA 330 y Skyvan de la PNA, y un helicóptero.

   b) GT 80,2 - CF VAZQUEZ - agrupa a aviones de exploración (P-2; BE 200; S 2E y EMB 111).

   c) GT 80,3 - CF CZAR - agrupa los aviones de ataque:

      - 5 SUE (CF Colombo).

      - 8 A-4Q (CC Castro Fox).

      - 4 AI/3 (CC Rivolta) helicópteros.

   d) GT 80,4 - CN VOLDOZA - agrupa a los aviones de transporte (L 188, F 28 y Be 200).

2) En las restantes previsiones surgen las siguientes origina-

lidades:

a) No hace mención al portaaviones ARA 25 de Mayo, ni al resto de nuestra Flota de Mar. Solamente, al respecto, en una parte de fu misión dice "Y apoyar los requerimientos de SLM propios" (?).

b) En la "Ejecución" prevee el despliegue en las "bases y Estaciones Aeronavales seleccionadas al efecto a fin de ocupar posiciones favorables, desgastando, neutralizando o destruyendo desde ellas, previa orden, las Unidades del ENO y apoyando las propias". Es decir similar a la de una Fuerza Aérea Táctica.

c) En "Fuerzas Amigas", además de incluir a la FAA y el EA, cita a varios buques tanques, de transporte, de rescate etc. y a la Fuerza de Submarinos que dice: "desplegados en lugar y oportunidad conveniente", pero de la Flota de Mar nada, ni en este ni en el resto del Plan.

d) En "Unidades agregadas" menciona 1/2 KC 130 sin citar su origen "que se incorporarán al GT exploración pero que producida la detección de la disposición enemiga se destacarán a subordinarse al Comando de la Fuerza Aérea Sur".

e) En "Instrucciones de Coordinación", entre otras cita: "Las coordinaciones con otras Fuerzas se realizarán a través de este Comando". Dicho Comando tenía su sede en la Base Aeronaval Comandante Espora.

LOS PLANES CONTRIBUYENTES DEL EJERCITO

270. El Ejército Argentino emitió previsiones de Operaciones una vez que su Comando Operacional estuvo instalado en las Islas Malvinas y dependiendo del Comando del TOAS, que como vimos emitió el 12-abr su Plan Esquemático 1/82.

271. Este Comando, llamado Guarnición Militar Malvinas estaba al mando del Gen.Brig. D. MARIO B. MENENDEZ y de el dependian 3 Agrupaciones:

a) Agrupación Ejército Malvinas: Cte. Grl. Brig. D. Américo DAHER (posteriormente fué reemplazado por el Gen. Brig. D. Oscar Luis JOFRE) el Grl. DAHER pasó a desempeñarse como JEM del Cte. GMM.

b) Agrupación Fuerza Aérea Malvinas: Cte. Brig. D. Luis G. CASTELLANOS.

c) Agrupación Armada Malvinas: Cte. C.Alte. D. Edgardo A. OTERO.

272. La Agrupación Ejército Malvinas - y no la GMM - emite el 15-abr-82 una Orden de Operaciones contribuyente al Plan del

TOAS, llamada Orden de Operaciones número 1/82 (Defensa).

273. Esta Orden de Operaciones (Anexo PII-III-15) tiene como misión: "La Agrupación Ejército Malvinas defenderá a partir que el enemigo inicie las operaciones, los sectores de Puerto de las Islas Malvinas, Darwin, Goose Green y Bahía Fox, para contener, desarticular, rechazar y aniquilar cualquier forma de ataque terrestre a fin de impedir la recuperación de las Islas por parte de Gran Bretaña y apoyar las acciones del Gobierno Militar".

274. Su concepto de maniobra consiste en una defensa de zona con puntos fuertes apoyados entre sí, con reservas locales.

275. De las tres fases (preparación de la defensa - ejecución de la defensa - operaciones futuras), solo contiene previsiones para las dos primeras.

PARTE III

EL DESPLIEGUE DE LOS BELIGERANTES

CAPITULO I - La Fuerza Enemiga.

CAPITULO II - Las Fuerzas Propias.

CAPITULO III - El Despliegue.

CAPITULO IV - La ROA.

CAPITULO V - La Sanidad militar de la F.A.A.

CAPITULO VI - Las Operaciones militares de Abril (caída de Georgias).

CAPITULO I

LA FUERZA ENEMIGA

Los objetivos del Almirantazgo

276. Si bien las Fuerzas Armadas britànicas no habian sido empleadas independientemente desde la crisis de Suez, en el año 1956, se encontraban preparadas debido a sus obligaciones en la Alianza Atlàntica y a su propio conflicto en Irlanda del Norte. Sin embargo, el rol que la Royal Navy tenìa en la OTAN, habìa ido en detrimento de las aspiraciones del Almirantazgo. Como bien es sabido, la concepciòn estratègica de las fuerzas de Europa Occidental es defensiva y a Gran Bretaña se le ha asignado la responsabilidad de la disuasiòn estratègica, con los sistemas de armas Polaris y Trident, idea en la cual, los portaviones, no tienen mucho sentido.

277. Pese a todo, la Royal Navy, defendiò la existencia de los portaviones, justificàndolos en la guerra antisubmarina en su empleo como portahelicòpteros, hasta que, tanto el avance de la tècnica, como las limitaciones presupuestarias, dieron auge como arma màs disuasiva, al submarino nuclear de ataque. Por esta razòn, el portaviones HMS Invencible estaba pròximo a ser vendido a Australia; el HMS Hermes tenìa previsto su desguace y dos naves gemelas se desprogramaban en los astilleros britànicos. Junto con los portaviones, un nùmero significativo de buques de superficie serìan alcanzados por la reducciòn, pasando de 66 buques a mediados de 1981, a 44 en 1985.

278. El primer buque afectado por esta politica era el "Endurance" (nave patrulla polar afectado al servicio de los mares antàrticos y archipièlagos del Atlàntico Sur), cuyo retiro habìa sido confirmado por el Parlamento, el 30 de junio de 1981.

279. En estas condiciones, este conflicto "irrumpiò" en el "momento ideal" para las aspiraciones institucionales del Almirantazgo britànico. Ante un problema militar operativo de este tipo, necesariamente se debìa contar con los portaviones y los buques desprogramados si se deseaba tener alguna esperanza de èxito al enfrentarse a una fuerza aèrea basada en tierra.

280. Asimismo, cuando Argentina recuperaba sus islas, parte de la flota se encontraba en maniobras anuales en el Mar Mediterraneo (Ejercicio Springtrain), significando esta posiciòn no sòlo 1.200 millas menos de travesìa, sino que tales unidades (buques y submarinos) se hallaban disponibles, entrenadas y en servicio para su empleo inmediato. Esto no era casualidad.

El preaviso

281. Para analizar el grado de preaviso con que contaba el Reino Unido para prepararse, es necesario diferenciar, dentro de sus esferas oficiales, dos entes bien separados: el Gobierno y el Almirantazgo. Los informes de inteligencia disponibles en el

gobierno, apreciaban que la acciòn militar argentina no serìa aplicada en un futuro inmediato (Informe Franks, pàrrafo 149) aunque el dìa 10 de marzo (pàrrafo 151 mismo informe) un funcionario de inteligencia de defensa informaba al Foerign Office que los recientes comentarios agresivos publicados en la prensa de Buenos Aires se hallaban inspirados por la Armada Argentina, la cual presionaba para lanzar una ofensiva diplomàtica: "romper relaciones diplomàticas con Gran Bretaña y emprender una acciòn militar contra las Islas", aunque finalizaba concluyendo que otras esferas del gobierno de Buenos Aires eran proclives a una soluciòn negociada y que la alternativa militar estaba siendo considerada.

El alerta

282. Respecto al preaviso de la Armada Britànica, las fuentes disponibles indicaban que era mayor que el de su gobierno.
El periodista chileno Raùl Sohn, radicado en Gran Bretaña, ha publicado trabajos en los cuales expresò que la Armada Real era la mejor informada sobre el tema, al tiempo que desarrollaba su propia batalla contra el gobierno debido a que la reducciòn del gasto pùblico exigìa desprenderse de 20 buques y reducir los efectivos en 50.000 hombres, dejando sòlo un portaviones.

283. Todo, en oposiciòn a la opiniòn de muchos almirantes que pensaban que sòlo un conflicto en mares lejanos podrìa restablecer la importancia de la vieja armada britànica.
Resulta interesante ademàs, la afirmaciòn de la señorita Virginia Gamba, licenciada en asuntos Latinoamericanos y "master" de estudios estratègicos (tìtulos obtenidos en Universidades britànicas), quien expresaba que la Royal Navy siempre supo defenderse convenientemente cuando sufriò alguna amenaza a su razòn de ser, protegiendo la supuesta utilidad de sus portaviones. Asì fueron defendidos como fuerza de choque en 1957, como antisubmarino en 1966 y finalmente como medio de llevar el viejo brazo armado imperial al rescate de una colonia en 1982.

El alistamiento

284. El grado de alistamiento de la Royal Navy, ha sido expresado por el Comandante Nick Kerr, de la Central de Operaciones del Ministerio de Defensa Britànico (Naval War College Review de Nov-Dic 1982, pàg. 14/15, USA) en los siguientes tèrminos:

- "...Sòlo por casualidad los dos portaviones livianos estaban disponibles. El HMS "Hermes" y el HMS "Invencible" justo habìan concluìdo ejercitaciones y estaban por dar licencia a sus tripulaciones en sus apostaderos navales. Un grupo de buques, tambièn luego de completar un ejercicio en la OTAN, estaban a punto de abandonar Gibraltar. Otros buques se habìan dirigido a sus apostaderos normales para comenzar el perìodo de licencia de Pascuas. Veinticuatro horas màs tarde esos tripulantes se habrìan dispersado a travès de todo el

Reino Unido y muchos de ellos al exterior para ese perìodo de licencia".

"Pero la formaciòn de las Fuerzas de Tareas en el jueves y viernes de esa semana (1 y 2 de abril), los tomò antes de iniciar su licencia, como fue el caso de la Brigada 3 de Comandos de Infanterìa de Marina Real, quienes fueron reunidos en su base de asiento en Plymouth".

"...Todos los rècords (de alistamiento) fueron superados, se colaron los aviones, se completaron los depòsitos y los hombres fueron enviados a sus buques en tiempo rècord...".
Refirièndose al mismo tema, en el libro "One Mans Falkland" el parlamento britànico Tam Dalyell escribiò textualmente: "...la marina queria ir al Atlàntico Sur, entre otras cosas, para justificar su creencia de que habìa un futuro para barcos de importancia capital como el "Invencible", que el gobierno deseaba vender...".

285. Tambièn, el almirante britànico Sir Terence Lewin declarò en un discurso en la Royal United Services Institution, en junio de 1982, que la Armada habìa considerado pagar un precio elevado por esta guerra: "...cinco navìos mayores, varios seriamente daÑados, incluyendo la posible pèrdida de un portaviones...".

286. Lo que los hechos prueban de la reacciòn britànica, es que el dìa 3 de abril el gobierno decidiò el envìo de una gran fuerza de tareas la cual el dìa 5, zarpò de Portsmouth para operar a 8.000 millas de distancia, liderada por un portaviones que se encontraba pròximo a su desguace. En realidad. una celeridad sorprendente para un preaviso tan corto.

Los medios disponibles

287. Al iniciarse el conflicto, la Royal Navy contaba con un total de dos portaviones antisubmarinos, 16 destructores, 44 fragatas y 31 submarinos, de los cuales aproximadamente una docena de fragatas y otro tanto submarinos se hallaban en diques secos en reparaciones o modificaciones.

288. La flota de asalto anfibio contaba con 2 buques de asalto, 6 buques de desembarco logìstico y unas 60 lanchas de desembarco pesqueras.

289. Los primeros buques desplazados fueron aquellos afectados por el incidente de las Islas Georgias del Sur: el "Endurance" que zarpò de Puerto Stanley el 21 de marzo a las 08:30 horas, con 22 "marines" a bordo, con la misiòn de evacuar a los obreros argentinos de Puerto Leith y que no pudo concretar por habèrsele adelantado el ARA "Bahìa Paraìso". Luego, el 24 de marzo, el RRS (Royal Research Service) "John Briscoe", que se hallaba en Monte-

video con el relevo del destacamento de Infanterìa de Marina 8902, partiò hacia las Islas Malvinas, al igual que el RRS "Brasfield", que zarpò de Punta Arenas el 25 de marzo. Tambièn en esta fecha se anunciò el enviò de un submarino nuclear (el Superb) desde Gibraltar, aunque posteriomente informes indicaban que dìas màs tarde se lo viò navegando en las costas de Escocia.
Poco despuès, el 30 de marzo, ITV Thames de Londres anunciò el envìo de dos submarinos nucleares al Atlàntico Sur, sin especificar sus nombres y uno de los cuales habrìa partido desde Gibraltar el 25 de marzo. Tambièn por esos dìas (30 de marzo), se anunciò el desplazamiento de la fragata tipo 42 "Exeter" desde Belice y al dìa siguiente, el envìo de un buque auxiliar de la flota.
El 31 de marzo, antes del desembarco argentino, el gobierno britànico ya habìa decidido el envìo de una fuerza naval considerable: se dieron orden de alistar los dos portaviones y se adoptaron medidas para la requisiciòn de barcos mercantes.

1) La Task Force: La movilizaciòn se completarìa luego, el 01 de mayo, al comprobar el Reino Unido que el esfuerzo bèlico serìa mucho mayor que lo previsto inicialmente. El portaviones Invencible llegò al Teatro de Operaciones el 25 de abril y el Hermes el 29 del mismo mes.

2) Destructores: La Fuerza de Destructores estuvo constituìda por el "Antrim" y el "Glamorgan" de la clase tipo "County". El primero llegò al T.O. el 17 de abril y el segundo el 25 de abril (ver cuadro de arribos al T.O. - Anexo PIII-I-1). Ademàs, el destructor tipo 82 "Bristol", que llegò al T.O. el 23 de mayo y los destructores livianos tipo 42 (la Royal Navy designa a los buques tipo 42 como destructores livianos mientras que nuestra Armada los designa como Fragatas) "Sheffield", "Glasgow", "Exeter", "Cardiff" y "Coventry". Los destructores "Coventry", "Exeter" (Sheffield -?-) y Glasgow" llegaron a la zona de exclusiòn total el 20 de abril, el "Exeter" el 18 de mayo y el "Cardiff" el 23 de mayo.

3) Fragatas: La Fuerza de Fragatas se constituyò con las tipo 22 "Brillant", que llegò el 20 de abril y la "Broadsword" que llegò el 25 de abril.
Las tipo 21, clase "Amazon" que participaron en el conflicto fueron la "Antelope" y la "Ambruscade", que llegaron al T.O. el 18 de mayo, la "Arrow", que llegò el 20 de abril, la "Active" y "Arenger", llegadas el 23 de mayo, la "Alacrity", llegada el 25 de abril y la "Ardent", arribada el 13 de mayo.

290. Las Fragatas tipo Leander fueron la "Andròmeda" y "Argonaut". Existen dudas respecto a la participaciòn de la fragata "Bacchante".

291. Tambien integraron esta fuerza las fragatas clase Leander modificadas "Minerva" y "Penèlope", que llegaron al T.O. el 23 de mayo.

292. Finalmente se sumaron dos fragatas clase "Rothesay", la "Plymouth" y la "Yarmouth", las cuales arribaron a la ZET el 17 y 24 de abril, respectivamente.

Submarinos Ingleses

293. La fuerza de submarinos estuvo constituìda por dos clase "Churchill": el "Conqueror" y el "Courageouns" que arribaron el 16 de abril y 30 de mayo respectivamente. Ademàs, 3 submarinos clase "Swifture": "Spartan", "Splendid" y "Valiant". El "Spartan" llegò a la ZET el 12 de abril, el "Valiant" el 19 de abril y el "Splendid" el 16 de mayo. Si bien se mencionò en aquella oportunidad al "Superb", perteneciente a la clase Churchill, como integrante de esta fuerza, luego se comprobò lo contrario. Estos submarinos estàn propulsados por energìa nuclear. Finalmente, se agregò un submarino clase "Obegon" propulsado por motores diesel, el "Onix", que arribò a la ZET el 28 de mayo.

Fuerza Tareas Anfibia Inglesa

294. La Fuerza de Tareas Anfibia se constituyò inicialmente con los buques de Asalto "Fearless" e "Intrepid"; los buques logìsticos de desembarco "Sir Beadivere" y "Sir Galahad", "Sir Lancelot", "Sir Percivale" y "Sir Tristan", que llegaron al T.O. el 8 de mayo a excepciòn del "Sir Bedivere" que arribò el 18 de mayo.

Otras naves de apoyo

295. Se sumaron a la Task Force otras naves para la realizaciòn de tareas especìficas, entre ellas: los barreminas clase "Hunt", "Brecon" y "Ladbury", patrulleros "Leeds Castle" y "Dumbaston Castle". Patrullero Polar "Endurance" y buques hospitales "Herald", "Hecla" e "Hydra".

297. Buques tanques (Royal Fleet Auxiliary) "Olmeda", "Olna", "Tidespring", "Tidepool" y "Blue Rover". Buques tanques de apoyo "Appleleaf", "Bayleaf", "Branbleleaf", "Parleaf" y "Plumleaf". Buques de reaprovisionamiento de flota "Fort Austin",, "Ford Grange", "Resource" y "Regent". buque frigorifico "Stromnese". Buque de mantenimiento de Helicòpteros "Engadine" ò "Engrandine". Buque de amarre y salvataje "Goosender y remolcador "Typhoon".

Naves Requisadas

298. Asimismo, se alistaron las siguientes naves que fueron requisadas:

- Trasatlànticos SS (Steam Ship) "Camberra" y RMS "Qeen Elizabeth", como transporte de tropas y SS "Uganda" como hospital.

- Ferry de pasajeros y carga general MV (Motonave) "Nor-

land", "Rangatira" y "Saint Edmund".

- Barco de pasajeros y carga RMS "Saint Helena".
- Portacontenedores SS "Atlantic Conveyor" y "Atlantic Causeway".
- Cargueros "Baltic Ferry", "Nordic Ferry", "Contender Bezant" "Elk" y "Tor Caladonia".
- Barco de pasajeros y carga "Europic Ferry".
- Portacontenedores "Astronomer".
- Buque de carga general "Avelona Star", "Geestport", "Leartes", "Lycaon", "Saxonia" y "Strathwe".
- Buques tanques "British Avon", "British Dart", "Britsh Esk", "British Tamar", British Tay", "British Test", "British Trent", "British WYE", "Alvega", "Anco Charger", "Balder London", "Fort Toronto", "Scottish Eagle", "Shell Edurna" y "G.A. Walker".
- Bueques "Offshore" de apoyo "British Enterprise III", "Stena Inspector", "Stena Seaspread" y "Wimpey Sea Horse".
- Remolcadores MT (Motortug) "Irishman", "Salvagman" y "Yorkshireman".
- Buque de tendido de cables "Iris".
- Pesqueros "Cordella", "Fernella", "Yunella", "Northella" y "Piet", empleados como barradores de minas.

298. Además, existen evidencias del buque de apoyo a submarinos "British Enterprise III" si bien no figura en el informe del Ministerio de Defensa Británico como los anteriores.

299. La mayoría de estas naves comenzaron a desplegar a partir del 5 de abril, desde Gran Bretaña y al llegar a Gibraltar se unieron los buques que estaban afectados a las maniobras navales en el Mediterráneo.

A posteriori

300. Posteriormente y después de las graves pérdidas sufridas el 1 de mayo a causa de los ataques de la Fuerza Aérea Argentina, se sumaron a la Task Force 10 buques de guerra.

301. También se sumaron buques de los EEUU que transportaron combustible y pertrechos hasta la Isla Ascención y la cesión por parte de EEUU de la Estación Aérea de Wideawake en Ascención a partir del 4 de abril.

302. Durante las operaciones en el Atlántico Sur, la flota Inglesa desguarneció casi totalmente su frente normal determinado por la OTAN.

El total naval

303. En total, incluyendo las tres naves que se hallaban en la zona de operaciones al iniciarse el conflicto, se movilizaron 121 buques como mínimo.

El Arma Aérea de la Flota

304. En lo referente al arma aérea de la Task Force, el Avión Sea Harrier se constituyó no sólo en el avión ideal sino en el único disponible para operar desde los portaviones livianos de la Royal Navy. Así fueron asignados al Hermes los Escuadrones 800 y 899, con seis aviones cada uno. y al Invencible los Escuadrones 801 y 899, con cinco aviones cada uno.

305. Durante las operaciones y debido a las pérdidas sufridas, el Escuadrón 800 del Hermes fué reforzado por el Escuadrón 899, de reciente creación y por el Escuadrón 1 (F) de Harrier GR 35 de la Real Fuerza Aérea (RAF).

306. Por su parte, el 801 del Invencible tambien se vió reforzado por el Escuadrón 809.

307. Considerando que cada Escuadrón tiene 12 aviones, entre los 5 Escuadrones totalizaban 60 aviones Harrier y Sea Harriers.

308. En envió de los Harriers fué completado con una partida importante de misiles Aire/Aire Sidewinder AIM 9L, desde la Base Aeronaval de Yeovilton para ser colocados en pilones externos bajo las alas. Esta arma fue, sin dudas, la mayor sorpresa técnica ocurrida en el conflicto. Se trata de un misil eficientisimo, que hasta esa oportunidad era un secreto militar NATO.

La Fuerza de Helicópteros

309. La Fuerza de Helicópteros de la Royal Navy estuvo constituida por "Sea King", "Wessex", "Linx", "Wasp", "Scout" y "Gazalle" y la RAF movilizó también "Sea King" pertenecientes al Escuadrón de Búsqueda y Salvamento y los "Chinook" del Escuadrón 18.

310. El detalle de los Helicópteros por Escuadrones es el siguiente:

- RN Esc. 737,2 Wessex MK 3 (uno en el Antrim y uno en el Glamorgan).
- RN Esc. 815, 22 Linx MK 2 (distribuidos en Destructores tipo 42, Fragatas tipo 21 clase Leander, excepto en la Active, Fragatas tipo 22 y en los 2 portaviones.

- RN Esc. 820, 9 Sea King MK 5 en el Hermes.

- RN Esc. 824, 5 Sea King MK 2 en el Olmeda y Fort Grande.

- RN Esc. 825, 10 Sea King MK 2 en el Atlantic Causeway y Queen Elizabeth II.

- RN Esc. 826, 12 Sea King MK 5 en el Hermes y Fort Austin. Posteriormente se enciaron 3 más para reemplazar pérdidas en el Atlantic, Causeway y Contender Bezant.

- RN Esc. 829, 11 Wasp en el Active, Endurance, Plymouth, Yarmouth y Contender Bezant.

- RN Esc. 845, 10 Wessex MK 5 en Ascención, Invencible, Intrepid, Fort Austin, Resource, Tidepool y Tidespring.

- RN Esc. 846, 14 Sea King MK 4 en el Hermes, Fearless, Intrepid, Camberra y Elk.

- RN Esc. 847, 16 Wessex MK 5 en el Engradin y Atlantic Causaway.

- RN Esc. 848, 12 Wessex MK 5 en el Olna, Regent y Atlantic Conveyor.

- RN Esc. Aéreo de la V Brigada de Comandos 3, 6 Scout y 9 Gazalle de la Royal Army.

- RA Esc. 656 del Cuerpo Aéreo, 6 Gazelle y 6 Scout.

- RAF Esc. 202 de Búsqueda y Salvamento, 12 Sea King (cantidad no confirmada).

311. Un total de 165 helicópteros fueron utilizados en tareas de ataque a buques, antisubmarino, búsqueda y salvamento, apoyo logístico, transporte de tropas, reglaje de tiro de artillería, operaciones comandos, sanitarios, apoyo terrestre, etc. y para la operación en los buques requisados, 19 de ellos fueron reformados con plataformas especiales.

<u>La Fuerza Aérea Británica (RAF)</u>

312. Por su parte, la RAF, desarrolló una significativa actividad y además de los Escuadrones 1 de Harriers GR 3 y 202 de Búsqueda y Rescate ya mencionados movilizó las siguientes unidades:

- Esc. 10 de aviones VC 10 MK 1, de transporte.

- Esc. 24, 30, 47 y 70 de C-130 C MK 1 de transporte.

- Esc. 29 de Phantom FG R 2 de caza-bombardeo, desplegados a Wideawake.

- Esc. 42 de Nimrod MK 1 de reconocimiento.

- Esc. 44, 50 y 101 de Vulcan B 2 de bombardeo.

- Esc. 55 y 57 de Victor K 2 de reaprovisionamiento en vuelo.

- Esc. 102, 201 y 206 de Nimrod MK 2 de reconocimiento.

313. Si bien no existe certeza de la cantidad total de aviones utilizados por la RAF, se estima que fueron empleados entre 90 y 120 aviones en el conflicto en forma directa e indirecta.

314. El puente aéreo entre Gran Bretaña y Ascención permitió trasladar 5.537 hombres.

315. Además de los Escuadrones mencionados, también intervinieron las siguientes unidades de la RAF:

- Regimiento 3, Ala de Comando.

- Regimiento 15, Destacamento del Esc. de Campo.

- Regimiento 63, Esc. de misiles S/A "Rapier".

- Ala de Comunicaciones Tácticas.

- Ala de Apoyo Táctico.

- Equipo de Armeros y Munición explosiva.

316. Para solucionar diversos problemas técnicos y operativos, la RAF encaró con celeridad las siguientes modificaciones:

- En helicópteros Gazelle: instalación de coheteras Matra de 69mm para cortinas de humo, blindajes, instalación de radioaltímetros y equipos IFF y rotores plegables. Se modificaron 16 helicópteros y algunos se les agregó una ametralladora de propósitos generales.

- En aviones Sea Harrier: puesta a punto de misiles Sidwinder modelos G, H y L, adaptación de nuevo computador a la mira de tiro, instalación de tanques de combustibles de 1.500 litros, tomas para las bombas Beluga BL 755 (prohibidas por la Convención de Ginebra) y lanzadores de cohetes de 5cm. Además un avión fué homologado para un mayor peso de despeque y un sistema de contramedidas de origen norteamericano.

- En los Harrier GR 3: modificaciones para el rol Aire/Aire y operación en portaviones. Tomas para bom-

bas de 1000 libras y reemplazo del sistema de navegación Ferranti por otra de alineado rápido FINRAE para operar desde portaviones.

- En los Vulcans: 6 fueron convertidos en aviones tanques y uno (matrícula XM597) reformado para portar el misil antirradiación estadounidense "Shrike".

- En los Nimrod: 13 fueron preparados para ser reaprovisionados en vuelo y varios de ellos para lanzar el misil Sidewinder.

- En los C-130: 7 con tanques de combustible adicionales y mangueras de reaprovisionamiento y 4 convertidos en avión tanque.

- En los Victor: además de reaprovisionadores fueron convertidos en aviones de reconocimiento marítimo con un nuevo radar, cámaras fotográficas y sistemas de navegación Omega.

Las Fuerzas Terrestres enemigas

317. En lo referente a las fuerzas terrestres, estas estuvieron integradas por la Real Infantería de Marina (Royal Marines) y el Ejército (British Army).

318. La Infantería de Marina estuvo representada por la 3a. Brigada de Comandos, al mando del Brig. THOMPSON, con las siguientes unidades:

- Batallones de Comandos 40, 42 y 45.

- Escuadrón Aéreo de Comandos, ya mencionado.

- Regimiento Logístico.

- Escuadrón Anfibio Especial (Special Boat Squadron, SBS).

- Destacamentos de embarcaciones de desembarco.

- Unidades de Defensa Aérea.

- 1er. Escuadrón de Ataque.

- Unidad de guerra en montaña y zona ártica.

- Escuadrón de Comunicaciones y Comando.

- Tropas de Comunicaciones "Y" y Destacamento de Comunicaciones Satelitarias.

- Bandas de los Marines de su Majestad y de la 3a. Flotilla.

319. El Ejército participó con las siguientes unidades:

- 3er. Batallón del Regimiento de Paracaidistas (agregado a la 3a. Brigada de Infantería de Marina).
- Tropas de Exploración del Escuadrón B de los "Blues and Royals" (agregados a la 3a. Brigada de Infantería de Marina).
- Regimiento 12 de Defensa Aérea (disminuido en 1 batería y agregado a la 3a. Brigada de Infantería de Marina).
- Regimiento 4 de Artillería de Campaña (reducido en una batería y agregado a la 3a. Brigada de Infantería de Marina).
- Elementos del Regimiento 30 de Comunicaciones (agregados a la 3a. Brigada de Infantería de Marina).
- Elementos de 19 Cuerpo Médico de Ambulancias de Campaña (agregado a la 3a. Brigada de Infantería de Marina).
- 5a. Brigada de Infantería, al mando del Gen. Antony WILSON, con su Escuadrón Comando y Comunicaciones.
- Regimiento 29 de Artillería de Comando.
- Elementos de la Batería de Defensa Aérea 43 (Regimiento 32 de Artillería Real con armas guiadas).
- Elementos del Regimiento de Artillería 49.
- Elementos del Regimiento Escuela de Apoyo de Artillería.
- Elementos del Regimiento 33 de Ingenieros.
- Regimiento 36 de Ingenieros (disminuido en un Escuadrón).
- Elementos del Regimiento 38 de Ingenieros.
- Escuadrón 59 de Comandos independientes de Ingenieros.
- Elementos del Regimiento 14 de Comunicaciones.
- Elementos de Tropas de Comunicaciones 602.
- Segundo Batallón de Guardias Escoceses.
- Primer Batallón de Guardias Escoceses.

- Primer Batallón de Fusileros Gurkhas del Duque de Edimburgo.
- 2do. Batallón del Regimiento de Paracaidistas.
- Elementos del Regimiento 22 de Servicios Aéreos Especiales.
- Escuadrón 656 del Cuerpo Aéreo del Ejército (ya mencionado) y elementos de mantenimiento.
- Elementos de los Regimientos 17, 29 y 47 del Cuerpo de Transportes.
- Tropas del Cuerpo de Transporte 407.
- Equipo de Control de Combate (Controladores Aéreos Adelantados) de las Unidades 601, 602 y 603.
- Elementos varios de mantenimiento, Correos, Servicio Médico, Polvorines, Policía Militar, Lavandería y Administrativos.
- En la Isla Ascención: Elementos de los Regimientos de Ingenieros 22 y 28, destacamentos de mantenimiento, Paracaidistas, Comunicaciones, Escuadrón 47 de Terminal de Carga Aérea y otros servicios varios.

320. La tarea de disponer de una fuerza tan numerosa, no fué sencilla ya que el primer inconveniente fué suspender las licencias acordadas y a amedida que se iba reuniendo al personal, se lo alistaba y enviaba a la zona de operaciones, en naves militares o requisadas o bien vía aérea hasta Ascención, donde eran transportados a sus buques de destino.

LAS FUERZAS PROPIAS

El Orden de Batalla se remonta

321. Luego del 2 de abril y advertida la Junta Militar de la decisiòn britànica de romper relaciones diplomàticas y enviar una fuerza naval, resolviò suspender la evacuaciòn de tropas y alistar unidades para ser enviadas al T.O.

322. Esta decisiòn, diferente a los planes originales, indicaba el cambio del objetivo estratègico inicial de "ocupar para negociar" por el de "reforzar para disuadir a Gran Bretàna" de su intenciòn, pero para este objetivo no se habian adoptado las previsiones necesarias en el òrden diplomàtico y militar.

323. Por Decreto 681, el PEN constituyò la Gobernaciòn Militar de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, designando Gobernador al General Mario Benjamin MENENDEZ, quièn a su vez detentaria el cargo de Comandante Militar de la Guarniciòn Malvinas.

324. El dìa 3 de abril de 1.982, a las 10:00 horas una Compañia del Regimiento de Infanteria nùmero 25 al mando del Tte. 1ro. ESTEBAN tomò posiciones en Darwin y Pradera del Ganso y, al dìa siguiente, la Fuerza Aèrea Argentina desplegò seis (6) aviones PUCARA IA-58 a las Islas y la Aviaciòn Naval cuatro (4) aviones Macchi MB-339.

325. El puente aèreo que habìa comenzado a funcionar desde las 08:45 horas del dìa 2 de abril, transportando elementos para una reducida guarniciòn, viò bruscamente incrementada su misiòn. Durante los dias 2, 3 y 4 las salidas fueron predispuestas, es decir se hallaban planificadas con la debida anticipaciòn, pero a partir de esa fecha dejaron de serlo.

326. En el Aeropuerto se creò la Base Aèrea Militar Malvinas, que comenzò a brindar seguridad y los servicios esenciales para apoyo a las aeronaves que comenzaron a llegar ininterrumpidamente, a partir de la decisiòn de reforzar las Islas.

327. Para aumentar las dimensiones de la reducida plataforma existente para carga y descarga de los aviones, se agregaron planchas de aluminio, aumentando la capacidad de estacionamiento a tres (3) aeronaves trabajando en forma simultànea, habilitàndose ademàs una Terminal de Carga Aèrea para entregar los pertrechos que en forma continuada llegaban a las Islas.

328. Se utilizaron aviones C-130 y F-28 de la F.A.A. y tambièn Boeing 737 de Aerolìneas Argentinas y BAC-111 de Austral. Se sumò ademàs a la tarea la Aviaciòn Naval, transportando sus fuerzas en aviones Electra y F-28. Durante el perìodo comprendido entre el 2 de abril y el 30 de abril se transportaron 7.989 pasajeros (6.712 de Ejèrcito, 414 de Armada y 863 de Fuerza Aèrea) y 5.037,5 toneladas de carga (3.665,8 de Ejèrcito, 200,1 de Armada y 1.171,6 de Fuerza Aèrea).

329. El esfuerzo del transporte aéreo no sólo se centró en las Malvinas, sino que fué requerido en el continente también. Había que desplegar Unidades íntegras desde sus asientos de tiempo de paz. Brigadas completas del Ejército fueron trasladadas al Sur, igual que Bases Aéreas con todos sus medios, para comenzar a operar a la mayor brevedad.

330. Esto originó, el 6 de abril, la creación del Comando Aéreo de Transporte, el cual ante el anuncio de que Gran Bretaña implantaría el bloqueo naval a las Islas a partir del día 12 de abril, adquirió importancia vital.

331. En total, durante el conflicto fueron transportados 49.165 pasajeros y 9.799,7 toneladas de carga, que insumieron 7.718,50 horas de vuelo.

La movilización imprevista

332. El día 7 de abril, mientras el General MENENDEZ asumía la gobernación de las Islas Malvinas y el Comité Militar desactivaba el Teatro de Operaciones Malvinas y creaba el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, el Poder Ejecutivo, mediante el Decreto 688, convocaba al personal de la reserva de las FF.AA. pertenecientes a la Clase 1.962.

333. El 8 de abril el ARA "Bahía Buen Suceso", zarpó transportando tropas y pertrechods, mientras que al día siguiente la Brigada de Infantería Mecanizada recibió la órden de alistarse para trasladarse a las Islas.

El Refuerzo del personal en tierra

334. Por entonces se completaron 2.600 efectivos en Malvinas, con la llegada del Batallón de Infantería de Marina 5 y el regimiento de Infantería 25, desplegados en las proximidades del Aeropuerto, el RI 8, la compañía de ingenieros 9 en Bahía Zorro (Fox Bay) y la Compañía "C" del RI 25 en Pradera del ganso.

335. La Brigada de Infantería X comenzó a llegar a la BAM Malvinas el 11 de abril, al mando del General de Brigada Oscar Luis JOFRE y al día siguiente, a las 04:40 horas, comenzó a hacerse efectivo el bloqueo británico.

336. También el día 12 de abril el buque de ELMA "Córdoba", que debía trasladar desde Puerto Deseado una valiosa carga militar, en una mala maniobra de atraque embistió el muelle de dicho Puerto, sufriendo algunos daños que le impidieron momentáneamente cumplir con su tarea.

El Bloqueo británico

337. Dado que los submarinos podían hallarse en aguas del Mar argentino y que las bodegas alojaban unas 2.000 toneladas de elementos entre munición, Artillería de Defensa y planchas de

aluminio para prolongar la pista de Malvinas, el Comité Militar, con el asesoramiento del T.O.A.S., resolvió que el buque ELMA "Córdoba" no cruzara hasta las Islas debido al valor tactico de su cargamento.

338. En lo sucesivo, sólo se autorizaría el cruce de buques con carga reemplazable, tales como víveres, vestuario, combustible, etc.

339. Pero la primera hazaña de burlar el bloqueo marítimo inglés estuvo a cargo de dos embarcaciones de la Prefectura Naval Argentina, los Guardacostas GC 82 "Islas Malvinas" y GC 83 "Río Iguazú", que llegaron el 13 de mayo. Estas embarcaciones tendrían durante el conflicto una importancia singular ante la ausencia total de buques armados propios, aunque su único armamento, una ametralladora 12,7 mm, no era de significación, teniendo en cuenta la envergadura de sus rivales.

340. Es conveniente aclarar además, que los Guardacostas están diseñados para operar en aguas protegidas y uno de ellos llegó a remØolque de otro por falta de combustible, luego de una durísima travesía en mar abierto.

341. Pero los Guardacostas no fueron los únicos en burlar el bloqueo naval. El 2Ø de abril, nuestra Marina Mercante se hacía presente en Malvinas con el ELMA "FORMOSA" y el 26 del mismo mes llegaba el "CARCARAÑA", con tripulación militar.

342. Finalmente, el 1 de mayo llegaba desde Usuhaia el remolcador Bridas "Yahuin", a las 19:2Ø horas.

343. Cambiada la decisión estratégica militar al reforzar las Islas, el Comité Militar resolvió la creación de varios Comandos Operaciopnales.

344. De esta forma se estableció el Comando del teatro de Operaciones del Atlántico sur, del cuál dependía la Guarnición Militar malvinas, la Flota de Mar y la Fuerza de Submarinos.

345. Simultaneamente se había creado el Comando Aéreo Estratégico, con medios exclusivos de la FAA, fué su Comandante el Brig May Helmut Conrado WEBER.

346. El CAE a su vez creó la Fuerza Aérea Sur, que debería ejecutar aquellas misiones de órden táctico que fuesen necesarias. Fué designado Comandante el brig D. Ernesto Horacio CRESPO.

347. El CAE dispondría de medios de ataque de la Fuerza, que serían asignados a la FAS según sus necesidades. Fundamentalmente los medios pertenecían a la VI Brigada Aérea (M♯5), V Brigada Aérea (A♯4B), IV Brigada Aérea (A♯4C), III Brigada Aérea (IA♯58), II Brigada Aérea (MK♯62) y (LJ♯35A); además de los KC♯13Ø y Boeing 7Ø7 de la I Brigada Aérea para trasporte aéreo, reabastecimiento en vuelo y Exploración y Reconocimiento.

348. Como se mencionó anteriormente, también se constituyó el Comando Aéreo de transporte, cuyo comandante fué el brigadier Enrique Ramón VALENZUELA, contando con aviones B▮707, C▮130, F▮28, F▮27 y G▮2.

349. La defensa aérea continental fué responsabilidad del Comando Aéreo de defensa, cuyo titular fué el Brigadier Mayor Augusto Jorge HUGHES, cargo que ya tenía desde la paz. los medios asignados eran aviones M▮III de la VIII Brigada Aérea, radares de GIVA 1 y 2 y Artillería Antiaérea de la BAM Mar del Plata.

350. La Guarnición Militar Malvinas formó un Comando Conjunto, integrado por tres componentes, uno por cada FF.AA.. El más significativo era el componente terrestre que disponía de tres Brigadas de Infantería: La III al mando del General Omar Edgardo PARADA, la IX con el general Américo DAHER y la X con el General Oscar Luis JOFRE.

351. El componente naval fue comandado por el Contralmirante Edgardo Aroldo OTERO y el áereo por el Brigadier Luis Guillermo CASTELLANOS.

352. La FAS estableció su Puesto de Comando en Comodoro Rivadavia y distribuyó sus medios asignados con celeridad y eficacia.

353. Para actuar en el continente en caso de ser necesario se constituyó el T.O. Sur, al Comando del General de División Osvaldo Jorge GARCIA, quien se Había desempeñado como titular del T.O. Malvinas hasta el 7 de abril.

El desafío a la Fuerza Aérea Argentina. El poder relativo

354. Para la Fuerza Aérea Argentina, la posibilidad de un enfrentamiento era un tremendo desafío, teniendo en cuenta, no sólo que sería su bautismo de fuego, sino que no se hallaba preparada específicamente para ese particular Teatro de Operaciones eminentemente naval; por lo tanto, ni los sistemas de armas de que disponía, ni el adiestramiento de su personal estaban previstos para un conflicto de la naturaleza que se avecinaba.

355. Se había realizado una práctica de ataque a una fragata tipo 42 de nuestra Armada, similar a las de la Armada Inglesa, másØ pocas fueron la conclusiones positivas que se extrajeron: para una formación las posibilidades de sobrevivir eran del 25 por ciento, con hasta un 90 por ciento de posibilidades de derribo por parte de las defensas antiaéreas del buque.

356. Además, las 400 millas náuticas que separaban a los Aeródromos más próximos de las Islas Malvinas traían consigo una seria penalización: para los aviones Dagger M▮5 significaba que escasamente podrían permanecer entre dos (2) y tres (3) minutos en la zona del blanco, y para los M▮III significaba que sólo podrían llegar a la vertical de Malvinas sin poder descender.

Ninguno de estos dos sistemas permitía su reaprovisionamiento en vuelo para aumentar su autonomía y carga útil.

357. Por su parte los "Skyhawk", debían casi necesariamente ser reaprovisionados en vuelo para tener mayores posibilidades de llegar al blanco, atacar y regresar. El problema consistía en que sólo se contaba con dos (2) aviones reabastecedores y, además, ante cualquier inconveniente en el mismo debían, en el mejor de los casos abortar la misión, y en el peor, que si en un regreso con problemas no podían reabastecer, deberían eyectarse sobre el mar al quedarse sin combustible.

358. El sistema de armas Super Etendart# Exocet, de la Armada Argentina, había comenzado a llegar a nuestro País, pero el embargo impuesto por Francia sorprendió al sesenta por ciento del material encajonado en el puerto de Marsella, y de los doce (12) aviones comprados sólo habían llegado cinco (5), con cinco (5) misiles Exocet tipo M#39, restando además calibrarlos.

359. Planteada así la situación, la principal ventaja ar# gentina era la de operar desde bases en tierra, pero lo que prima para establecer una superioridad aérea son las armas que pueden ser colocadas sobre los objetivos militares y estas son afectadas en función del tiempo de permanencia sobre los mismos. A su vez, esta premisa depende básicamente de tres parámetros fundamen# tales: cantidad de aviones, autonomía de vuelo y número de sali# das que puede realizar cada avión por día, además de la carga bélica portante.

360. Comparativamente, los aviones de la Flota inglesa dis# ponían de una apreciable ventaja: la menor distancia desde sus Bases (los portaviones) a la zona de blancos.

361. Estacionados los portaviones entre 90 y 120 millas, los Harriers estaban en aptitud de realizar, no sólo una mayor canti# dad de salidas, sino también de permanecer un mayor tiempo sobre los objetivos (entre 10 y 20 minutos).

362. Sin embargo, respecto de la situación táctica, nuestra FAA poseía la ventaja, al atacar, de elegir el lugar, momento y procedimiento que más le convinieran para obtener sorpresa y el máximo de efectividad. Quién se defiende debe montar guardia, lo que en términos aéreos es sumemente desgastador y llegó a consti# tuir, en la Fuerza de Tareas inglesa, una deficiencia, ya que los aviones de alerta temprana no podían ser alojados en los porta# aviones y por eso no contaban con ellos en forma permanente. Esta deficiencia fué de trascendental importancia para la suerte de numerosos buques de superficie de la Armada inglesa.

363. De cualquier forma, los pilotos de la FAA sabían que se hallaban ante la más crucial alternativa de la historia. Infor# malmente, entre los aviadores, existía la presunción de que nuestro poder aéreo podría realizar hasta dos (2) misiones con todos sus aviones. En la primera se perdería la mitad de la Fuerza y en la segunda, el resto.

364. Ya no habría posibilidades de volver a salir, pero si en una de estas dos salidas, se llegase a hundir una sola Fragata, con ello se habría de tener suficiente recompensa. Y no se trataba de un cálculo exagerado o tremendista; nunca antes había existido un enfrentamiento aeronaval como el que se planteaba en nuestros mares. Al fin y al cabo, el grueso de nuestra aviación, los "Skyhawk", databan de 1.962, de diseño obsoleto, para enfrentar a una flota cuya unidad más vieja era más joven que nuestros "Halcones" y dotada de los más recientes adelantos de la técnica aeronaval.

365. Así, con humildad y respeto por el enemigo, pero con enorme sentido de responsabilidad para con el cumplimiento de su deber, y sabiendo que se aprestaba a escribir su historia en la memoria de la Patria la FUERZA AEREA ARGENTINA desplegaba sus Comandos y Unidades para combatir.

CAPITULO III

EL DESPLIEGUE

El despliegue enemigo

366. Los primeros movimientos de efectivos británicos fueron realizados por la RAF el 3 de abril, cuando despegó de la Base de Brise Norton un VC 10 del Escuadrón 10 de Transporte Aéreo, para dirigirse a Montevideo a replegar al Gobernador despuesto Rex HUNT y sus acompañantes, mientras los 8 primeros C-130 despegaron con destino a la Isla Ascención, practicamente antes de haber solicitado autorización para ello a EE.UU., transportando elementos esenciales para preparar el Aeropuerto de Wideawake.

367. En estos primeros vuelos se trasladó un sistema de alarma "Wartello", para prevenir algún supuesto ataque argentino y también facilidades para los servicios de comunicaciones y meteorología, provistos por el ala de comunicaciones tácticas y medios del Regimiento 30 de Comunicaciones y por la Unidad Meteorológica móvil del Grupo 38.

368. Los primeros buques en zarpar fueron los portaviones y varias naves de escolta, el 5 de abril. Les siguió el SS "Cambe-rra" con el Batallón de Comandos 42 y el 3er. Batallón de Paracaidistas. Posteriormente lo hizo el Batallón 45 en RFA "Strom-ness", al cual le siguieron otras naves de la flota auxiliar y requizadas. El 2do. Batallón de Paracaidistas lo hizo en el "Europic Ferry" y en la motonave "Norland", mientras los "Blues y Royals" lo hacían en el "Elk", junto con los dos tanques livianos "Scorpión" y los cuatro vehículos blindados "Scimitar" y el resto de su armamento los trasatlántico "Camberra" y "Uganda" recibie-ron la orden de dar por terminados sus viajes, regresando el primero a Gran Bretaña y el segundo a Gibraltar.

369. Varios trasbordadores de línea utilizados en el canal de la Mancha fueron también requisados e inmediatamente puestos en operación, ya que en sus especificaciones de diseño se habían considerado requerimiento técnico militares.

370. El 1 de mayo fué requisado el "Queen Elizabeth II" y una vez modificado para trasporte de tropas y agregada una plataforma para helicópteros, zarpó el 12 de mayo con la 5a. Brigada de Infantería, en la que se incluían los Guardias Galeses, Escoceses y los Fusileros Gurkhas.

371. La Task Force se dividió en dos grupos, dirigiéndose el primero y más adelantado hacia las Islas Georgias, donde ya se encontraba de patrulla el submarino "Onix". El 20 de abril un avión "Victor" de reconocimiento sobrevoló la Isla San Pedro en misión fotográfica, ya que los planes preveían en primer término recuperar Grytviken, a efectos de levantar la moral propia y disponer de un apostadero natural para los buques, en caso de ser necesario.

372. El día 23 de abril, el portacontenedores "Atlantic Conveyor" zarpó con una valiosa carga. Entre los elementos que llevaba se encontraba un Escuadrón completo de helicópteros Wessex y 3 Helicópteros pesados Chinook, además de repuestos y pertrechos de todo tipo.

373. El día 24 de abril, el segundo grupo de naves de la Task Force se hallaba listo para zarpar de la Isla Ascención y ese mismo día aviones "Nimrod" comenzaron a realizar tareas de reconocimiento para ubicar los buques de la Armada Argentina.

374. Las Fuerzas de desembarco británico que se dirigían a Grytviken estaban constituídas por 180 expertos pertenecientes a los marines, al SAS y al SBS; transportados en el "Endurance", 22 Infantes de marina del destacamento NP 8901; en el "Antrim", el Escuadrón D del SAS y en el "Tidespring" la Compañía "M" del Escuadrón de Comandos 42.

375. Además, de los buques mencionados, la flotilla estaba integrada por la Fragata "Plymouth" y la Fragata tipo 22 "Brillant", que se unió el 24 de abril.

376. El 25 de abril el Reino Unido continuaba trasladando personal y material a la Isla Ascención, con 4 aviones Jumbo requisados y aviones de la RAF.

377. El 29 de abril, cinco "Avro Vulcan" aterrizaron en Ascención en lo que sería la avanzada de la operación "Black Buck", planificada para destruir la pista de Puerto Argentino.

El despliegue Argentino

378. Podría decirse que las fuerzas argentinas tuvieron dos despliegues: el primero, más reducido, para lograr la recuperación de las Islas el 2 de abril y a partir de este, una vez conocida la intención de gran bretaña de enviar la flota, el segundo despliegue, para enfrentar las fuerzas británicas y mantener la soberanía sobre las islas.

379. Así, el despliegue para la defensa quedó dispuesto de la siguiente manera:

En Puerto Argentino (Componente Terretre)

1) Comandante Conjunto Malvinas: (ó Guarnición Militar Malvinas #GMM#) General de Brigada Mario Benjamín MENENDEZ.

2) Comandante del Componente Terretre: General de Brigada Oscar L. JOFFRE.

3) Comandante de la B.I. MEC: General de Brigada Américo DAHER.

4) Comandante de la BI. III: General de Brigada Omar E. PARADA.

5) Regimiento de Infanteria Mecanizada 3, 6, 7 y de Infanteria 4 reducido y 25 reforzado con una Sección de la Compañia de Ingenieros de Combate de I.M.

6) Grupo de Artilleria 3 reforzado, Grupo de Artilleria Aerotransportada 4 y una Bateria de Campaña de la I.M.

7) Batallón de Infanteria de Marina 5, reforzado con una Sección de Ingenieros de Combate de I.M. bajo control operacional del Comandante del Componente Terretre.

8) Grupo de Artilleria de Defensa Aérea 601, reforzado con elementos del Grupo de Artilleria de Defensa Aérea 602.

9) Escuadrón de Exploradores de Caballeria Blindado 10, reforzado con dos Secciones del Destacamento de Caballeria 181 y 12 vehiculos "Panhard".

10) Compañia de Comunicaciones Macanizada 10.

11) Agrupación de Ingenieros de Puerto Argentino, Compañia de Ingenieros Mecanizados 10, reducida, Compañia de Ingenieros de Comabate 601 y Compañia de Ingenieros de Ingenieros de Combate de Infanteria de Marina.

12) Batallón de Aviación de Ejército 601, con 19 helicópteros Bell UH-1H, 3 Augusta, 5 Puma SA-330 y 2 Chinook.

13) Compañia "B" del Grupo de Artilleria de Defensa Aérea 601.

14) Compañia de Comando 601 y 602.

15) Elementos de la Compañia de Abastecimiento y Mantenimiento de Aeronaves 601.

16) Escalón "B" de Comunicaciones 181.

17) Compañias de Comando y Servicios 10 y 3 reducida.

18) Elementos de la Compañia de Policia Militar 181.

19) Sección de Inteligencia Malvinas.

20) Hospital Quirúrgico Movil.

21) Centro de Operaciones Logisticas Malvinas.

22) Comando de Escuadrón y Sección de Empleos Especiales del Escuadrón de Tropas Especiales 601 de Gendarmeria Nalcional.

- Componente Naval

1) Comandante del Componente Naval: Contralmirante Edgardo A.

OTERO.

2) Apostadero Naval Puerto Argentino: Naves GC 82 y GC 83 de PNA, Remolcador Yehuin y cargueros Monsunen, Forrest, Penèlope (requisado) y ARA Isla de los Estados.

3) Estaciòn Aeronaval Malvinas: (en BAM Malvinas) 3 Aeromacchi MB-326, 2 Helicòpteros Puma SA-330 y 2 Skyvan de PNA.

- Componente Aèreo

1) Comandante del Componente Aèreo: Brigadier D. Luis G. CASTELLANO. El A-3 era el Vcom. ALEGRIA, que se turnaba en ese cargo con el Vcom. GILOBERT; como Auxiliares de Operaciones estaban el My. CATALA, el My. FERNANDEZ y el My. OLIVA; el Jefe del CIC era el Vcom. ARANDA y se desempeñaron como auxiliares el My. KAJIHARA y el My. PERGOLINI; a cargo del Radar estaba el My. SILVA y de las Comunicaciones el My. GONZALEZ ITURBE.

2) Base Aèrea Militar Malvinas: Jefe Comodoro DESTRI (Anexo PIII-III-2). Escuadròn Helicòpteros (2 CH-47 y 2 UH-1H): Jefe Mayor POSSE, posteriomente redesplegado a BAM "Còndor" (Anexo PIII-III-1)

3) Escuadròn del Grupo 2 de Vigilancia y Control Aèreo con el Radar Westinghuose AN/TPS-43F. Jefe Mayor SILVA (Anexo PIII-III-3).

4) Centro de informaciòn y control (CIC). Jefe Vcom. ARANDA.

5) Compañia de Seguridad de la B.A.M. Malvinas. Jefe (Anexo PIII-III-4).

6) Escuadròn de Artillería Antiaèrea Malvinas: Jefe My. SAVOIA (Anexo PIII-III-5).

7) Grupo de Tareas Especiales: Jefe Vcom. CORREA (Anexo P-III-III-6).

8) Central de Comunicaciones de la F.A. Jefe Mayor GONZALEZ ITURBE (Anexo PIII-III-7).

9) Escuadròn Sanidad en BAM MLV y Hospital Puerto Argentino (Anexo PIII-III-8).

10) Red de Observadores del Aire (Anexo PIII-III-9).

En Darwin - Pradera del Ganso

- Componente Terrestre: Teniente Coronel Italo A. PIAGGI

1) Regimiento de Infantería 12.

2) Compañia "C" del Regimiento de Infantería 25.

3) Elementos del Grupo de Artillería Aerotransportada 4.

4) Elementos de la Compañía de Ingenieros Mecanizada 10.

Componente Aéreo: Vcom. Wilson R. PEDROZZO

1) Base Aérea Militar Cóndor (Anexo PIII#III#10).

2) Escuadrón de Aviones IA#58 "Pucará: 12 aviones. Jefe Mayor NAVARRO. Posteriormente redesplegado a BAM MLV (Anexo PIII# III#11).

3) Batería de Artillería Antiaérea, reforzada con elementos del GADA 601 (Anexo PIII#III#12).

En Isla Gran Malvinas

Componente Terretre

1) Bahía Fox: Teniente Coronel Ernesto REPOSSI

a) Regimiento de Infantería.

b) Compañía de Ingenieros 9, disminuida.

2) Puerto Howard: Teniente Coronel Juan R. MABRAGAÑA

a) Regimiento de Infantería reforzada con 2 Secciones de la Compañía de Ingenieros de Combate 3.

Componente Naval:

1) Estación Aeronaval Calderón.

2) Compañía del Batallón de Infantería de Marina 3 reducida.

3) Escuadrilla de 4 aviones Turbo Mentor T#34C.

Los efectivos totales comprometidos en las Islas fueron:

1) Ejército: 9.804 hombres.

2) Armada: 1.987 hombres.

3) Fuerza Aérea: 402 hombres.

380. Además en el Continente el despliegue por fuerzas fué el siguiente:

Fuerza Aérea Sur: Su Comando (Anexo PIII#III#13) instalado en CRV, comandaba las siguientes Unidades Operativas:

1) B.A.M. Trelew: Escuadrón MK 62 Camberra. (Anexo PIII¢III¢ 14).

2) IX Br. Aé. Comodoro Rivadavia: Escuadrón C¢130, Escuadrón Feñix y Escuadrón de aviones M¢III. (Anexo PIII¢III¢15).

3) B.A.M. San Julian: Escuadrón de aviones A¢4B Skyward y Escuadrón de M¢V Dagger. (Anexo PIII¢ III¢16).

4) B.A.M. San Cruz: Escuadrón de IA¢58 Pucará. (Anexo PIII¢ III¢17).

5) B.A.M. Rio Gallegos: Escuadrón de A¢4B y Escuadrón de M¢ III. (Anexo PIII¢III¢18).

6) B.A.M. Rio Grande: Escuadrón de M¢V Dagger. (Anexo PIII¢ III¢19).

¢ Este despliegue significaba un total de 84 aviones de combate.

ARMADA:

¢ La Armada se organizó en una Fuerza de Tareas, número 79, cuya misión era la de hostigar al enemigo mediante acciones de desgaste o atacando en oportunidades favo¢ rables.

¢ El concepto de la operación establecia que las naves propias no deberían entrar en la zona de exclusión, fijada por gran bretaña, ni emplear el armamento sin autorización, ya que se esperaba un resultado positivo de las acciones diplomáticas.

¢ Inicialmente para cumplir con su misión la Fuerza de Tareas se dividió en tres Grupos: el primero consti¢ tuido con el Portaviones 25 de Mayo y la División Corbetas. el segundo con la División Destructores y el tercero con el Crucero General Belgrano.

¢ Posteriormente, al hacerse inminente el inicio de las acciones bélicas, se dispuso una nueva distribución de los Grupos de tareas, quedando de la siguiente manera:

1) GT 79.1: Portaviones 25 de Mayo y Destructores Santisima Trinidad, Hércules, Comodoro Py y Segui.

2) GT 79.3: Crucero General Belgrano y Destructores Bouchard y Piedrabuena.

3) GT 79.4: Corbetas Drumond, Guerrico y Granville.

¢ La dotación se completó con los buques de apoyo Punta

Medanos, Puerto Rosales y Campo Durand.

La posición de los Grupos de Tareas al 30 de abril era:

1) GT 79.1 al Este de Puerto Deseado.

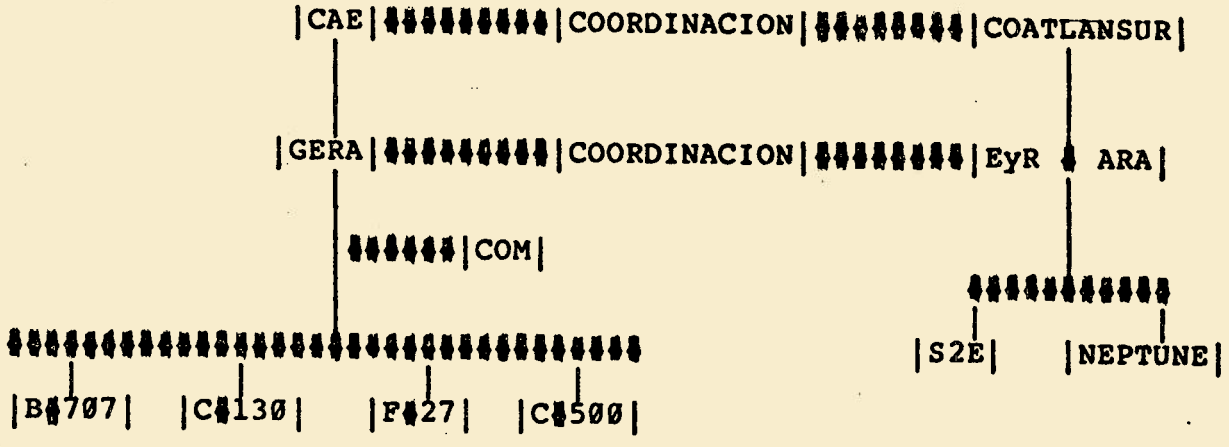
2) GT 79.4 al Este de Comodoro Rivadavia.

3) Al Norte de la Isla de los Estados.

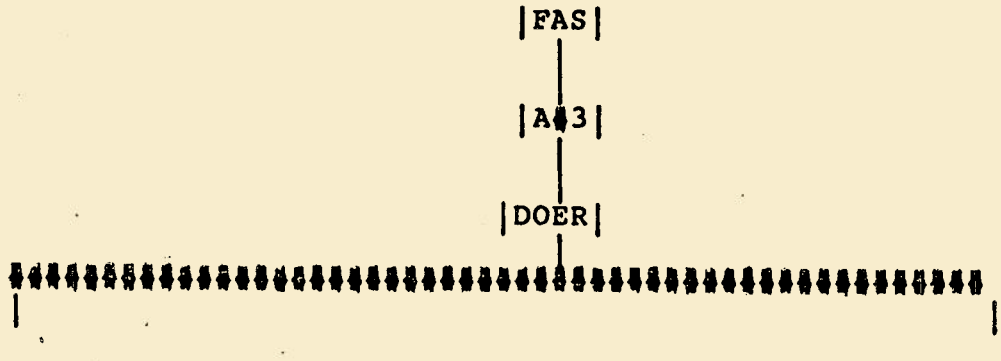
382. El Ejército mantuvo el resto de sus unidades en los asientos de paz, excepto las desplegadas a Malvinas o al T.O. Sur, que fueron mencionadas y alistó la IV Brigada Aerotransportada como reserva Estratégica Militar.

El Despliegue de los medios de la F.A.A.

382. Ante la situación, habiendo recibido el CAE su misión del Comité Militar, creó el día 5 abr 82 la Fuerza Aérea Sur (FAS), con la responsabilidad de cumplir operaciones aéreas estratégicas, defensivas, tácticas y de transporte sobre el Teatro de Operaciones Sur (TOS) y el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS); mientras que las tareas de exploración quedarían inicialmente bajo la responsabilidad del CAE y del Comandante del TOAS, de acuerdo a la siguiente organización (Anexo PIII III 20):



383. Esta organización, creada el 13 abr 82 fue modificada el 30 abr en que el Jefe del GERA (Com. FERRI), quedó afectado a la FAS con la siguiente organización:



|SOER|

|GERA|

CRV ♦ 1 F♦27
EPO ♦ 1 F♦27
TRE ♦ 1 F♦27

|SOAE|

|ESCUADRON "FENIX"|

CRV ♦ LR♦34/35 ♦ HS ♦ AC690
SJU ♦ 2 LR♦35
SCZ ♦ 2 TS♦60
GAL ♦ 3 TS♦60
GRA ♦ 3 LR♦35

♦ El Escuadrón Boeing 707, siguió operando desde PAL, a ordenes del CAE para EyR Lejana.

Despliegue de las Unidades de combate en el Continente

384. A la Base Aérea Militar Trelew (Chubut) se trasladaron 7 aviones MK♦62 "CANBERRA", provenientes de la II Brigada Aérea, de la Ciudad de Paraná, Capital de la Provincia de Entre Rios. En la IX Brigada Aérea, ubicada en la Ciudad de Comodoro Rivadavia en la Provincia de Chubut, se concentraron el Escuadrón de Trans♦ porte integrado por 7 aviones C♦130H y 2 KC♦130, el "Escuadrón Fenix", con 5 aviones LEAR JET LR♦35; el "Escuadrón de Busqueda y Salvamento" con aviones FK♦27, DLC♦6 y Helicópteros y un "Escua♦ drón de Caza Interceptora, compuesto por 8 aviones MIRAGE M♦IIIE (4 desplegados en la Ciudad de Rio Gallegos). (Anexo personal integrante).

385. En la B.A.M. San Julian, Provincia de Santa Cruz, un "Escuadrón de Caza y Bombardeo, formado por 9 aviones A♦4C "SKY♦ HAWK", provenientes de la IV Brigada Aérea, con asiento en la Ciudad de Mendoza y un "Escuadrón de Caza Bombardeo" de 10 avio♦ nes MIRAGE V♦DAGGER, de la VI Brigada Aérea de Tandil, A la B.A.M. "Santa Cruz", junto a la Ciudad que lleva ese nombre, fué trasladado un "Escuadrón de Ataque", con 8 aviones IA♦58 "PUCA♦ RA", proveniente de la III Brigada Aérea (Ciudad de Reconquista en el norte de la Provincia de Santa Fé).

386. En la B.A.M. Rio Gallegos, junto a la Ciudad de ese nombre en la Provincia de Santa Cruz, se concentraron dos Escua♦ drones de Caza y Bombardeo, conformada por 22 aviones A♦4B "SKY♦ HAWK".

387. A la B.A.M. Rio Grande en Tierra del Fuego, fueron trasladados 9 aviones Mirage V "DAGGER" del "II Escuadrón de Caza y Bombardeo, con asiento en la VI Brigada Aérea, de la Ciudad de Tandil.

Despliegue en las Islas Malvinas

388. En la B.A.M. Malvinas, junto a la Ciudad de Puerto Argentino, se desplegó un "Escuadrón de Artilleria Antiaérea, El TMA, una "Compañia de Seguridad y Defensa, el Grupo de Opera♦ ciones Especiales, Personal de Control de Aeródromos, 2 Helicóp♦

teros BELL 212 y 2 CH◆47.

389. En la B.A.M. Cóndor, ubicada en "Prado del Ganso" junto al itsmo de Darwin, se instalaron 12 aviones IA◆58 Pucará, perte◆ neciente a un "Escuadrón de Ataque"; un "Escuadrón Helicópteros", compuesto por dos Helicópteros CHINOOK (CH◆47) y dos BELL 212; una Batería Antiaérea reforzada, parte de la R.O.A. y una Compa◆ ñia de Seguridad y Defensa.

Desde el Norte

390. Operando en la Base Aeroparque y en la Base Ezeiza, aviones de Aerolineas Argentinas B◆707, participaron del puente aéreo a Malvinas hasta el 1◆mayo como asistencia; aviones B◆707 en vuelos de cabotaje al TOS. Aviones BAC 111 de la Empresa Austral, operando desde aeroparque, participaron en el puente aéreo hasta el 1◆mayo. Tambien contribuyeron aviones civiles, ofrecidos por empresas partilculares, tripulados por pilotos tambien civiles en diversas tareas (Diversión, traslado, comuni◆ caciones, transporte) que permitieron cumplir una misión más que destacable.

391. El Personal que participó en la Campaña, perteneciente a la Fuerza Aérea Argentina, por jerarquia, sistema de armas, etc.) es el que se detalla en los Anexos PIII◆III◆1 al 21.

CAPITULO IV

LA R.O.A.

Historia y Origen de sus recursos humanos

392. El agravamiento de la situación limitrofe con Chile, movió durante el año 1978 a la Fuerza Aérea a estudiar la posibilidad de complementar sus sistemas de detección por radar con personal dedicado a la observación visual el cual colocado a convenientes distancias de los OM a defender, pudiera detectar por medios visuales la presencia de aeronaves enemigas que eventualmente escaparan a la detección radar.

393. Este Personal debia estar provisto de un eficiente sistema de telecomunicaciones y de medios de movilidad. Esta necesidad encontraba una severa limitación de orden presupuestario, pués la Fuerza Aérea no se hallaba en condiciones económicas de proveer el material necesario en cantidad suficiente.

394. Otra grave dificultad, la constituia el tiempo que podia insumir la instrucción del personal en el uso de los equipos de comunicaciones y su eventual instalación en cualquier terreno y reparación en caso de emergencia.

395. Teniendo en cuenta la gravedad de la situación y las limitaciones expuestas, la Fuerza Aérea resolvió requerir la colaboración de los radioaficionados, valiéndose de las disposiciones relativas al Servicio de la Defensa Civil.

396. Los hechos posteriores demostraron acabadamente el acierto de esta medida ya que la respuesta de los radioaficionados fué masiva y entusiasta: ya sea en la frontera Patagónica o en las Islas Malvinas, el personal de la R.O.A. cumplió su misión con valor y desinterés.

397. Al calor de la lucha o de la inminente espectativa bélica, se forjó el espiritu de cuerpo que hizo nacer entre los radioaficionados y la Fuerza Aérea un vinculo que el tiempo no habrá de disolver.

398. La R.O.A. es un cuerpo de caracteristicas especiales y hasta podria decirse atipicas, las razones que abonan esta afirmación son varias a saber:

1) Su fuente de reclutamiento.

2) Las especiales caracteristicas psico-sociales de sus integrantes.

3) Su origen.

4) La provisión de sus elementos de trabajo.

5) Su estructura operativa en tiempo de paz y de guerra.

6) La índole de las misiones a cumplir.

399. Del estudio de todas estas razones, se desprenderá que es probable que en algunos aspectos la operativa R.O.A. no se ajusta exactamente a los cánones de la clásica ortodoxia militar, pero el análisis de la práxis bélica contemporánea muestra cuantos conceptos de pura escencia estratégica han variado desde las esclarecedoras obras de Clausewitz hasta nuestros días.

400. La fuente de reclutamiento del personal R.O.A. son los radioaficionados; en los primeros momentos no se hicieron discriminaciones por aptitud física ni de edad. Así mismo se faculto a los radioaficionados a designar por sí y bajo responsabilidad a los auxiliares necesarios para el desempeño de sus tareas.

401. La opinión generalizada tiende a identificar a la Radioafición como un pasatiempo extraño y poco comprendible para el común de la gente, comparable a la Filatelia, incluso personas poco informadas han expresado dudas sobre su utilidad. El Sociólogo que se tome el trabajo de investigar a fondo esta actividad descubrirá en la mayoría de los radioaficionados una acendrada vocación de servicio y profundo sentido de la solidaridad; estos dos componentes psiquicos llevan al radioaficionado a posponer la tensión de su actividad laboral a veces familiar cuando una causa solidaria los convoca. Es también la Radioafición un factor de enrriquecimiento natural y de nivelación social, ya que a través del éter se encuentran e igualan Jefes de Estado, Profesionales y modestos obreros que se conocen y se tratan por sus prefijos radiales y nombres de pila.

402. Este factor puede taner desde el punto de vista de la estricta disciplina militar alguna dificultad, la cual se resuelve por el hecho de que el personal superior R.O.A. está compuesto también por radioaficionados (este personal actua cumpliendo directivas del C.O.A.). Así a los lazos que imponen el estado militar, se unen aquellos de orden afectivo que son características entre los componentes de una actividad de esta naturaleza. Si se considera que toda acción militar es una empresa en la cual la adhesión del personal subalterno y tropa, al personal superior, es un factor de éxito; en el caso de la R.O.A. el factor "Afectio societatis" se halla duplicado por las razones expuestas, y el presunto inconveniente deviene en un hecho positivo.

403. La R.O.A. fué y es un cuerpo al cual el radioaficionado ingresa por un acto de libre voluntad, por ello es perfectamente válido caracterizarlo como una entidad militar de origen espontáneo a los cuerpos que se forman para repeler las primeras invasiones Británicas.

404. Tanto en 1978, como en los ejercicios posteriores y finalmente en la batalla por nuestras Islas Malvinas, los radioaficionados aportaron a la R.O.A. no sólo sus personas, sino sus equipos y hasta sus propios vehiculos, este hecho se mantiene aún

en la actualidad con el consiguiente ahorro para la Fuerza en dinero y material.

Su estructura operativa en tiempo de paz y de guerra

405. En 1978 se hablaba de periodos de R.O.A. normal (tiempo de paz) y de R.O.A. intensificada (tiempo de guerra o movilización). En aquel esquema, el miembro de la R.O.A. no perteneció formalmente a la Fuerza, careciendo de estado militar, vistiendo ropas civiles y desempeñando actividades no amparadas por la convenciones que protegen a los combatientes en tiempo de guerra.

406. Al culminar la batalla de Malvinas, varios mienbros de la R.O.A. salvaron su vida merced a la palabra de Oficiales que declararon que se trataba de personal militar.

407. En la actualidad con la creación de la división R.O.A. el personal de la misma recibe una credencial que lo acredita como integrante de la Fuerza Aérea sin conferirle estado militar, ni tiene las obligaciones del personal civil de las Fuerzas Armadas, está si obligado a realizar encuentros radiales en frecuencia, hora y con prefijo especial, así como mantener informada a la superioridad sobre su domicilio y aptitud, lo que no lo coloca en situaciòin absoluta y total de reserva fuera de servicio, ni permite considerarlo expresamente como reserva incorporada; podriamos decir de la existencia de "un estado militar latente"; para concretar, podria denominarse a este personal como en servicio restringido o situación de disponibilidad relativa. En esta situación, el miembro de la R.O.A. no sufre las limitaciones que impone a la activfidad civil el estado militar, ni tiene los derechos, así como carece del goce de sus beneficios, su situación es pués la de un ciudadano común vinculado con las Fuerzas Armadas.

La índole de las misiones a cumplir

408. Luego de las pasadas experiencias, puede decirse que existen dos clases de funciones R.O.A.:

1) La observación de móviles aéreos.

2) La observación aérea.

- Obervación de móviles aéreos: Consiste en la detección visual de la presencia y movimiento de aeronaves y objetos aeronáuticos enemigos y la información por medio radial de los mismos a sus correspondientes CIC. Esta misión se cumple generalmente en los teatros de operaciones ó lugares próximos, y debe ser desempeñadas con las necesarias aptitudes físicas, particularmente en el aspecto visual.

- Observación aérea: Consiste en el rastreo permanente del espectro radioeléctrico de misiones enemigas, localización radial de las mismas y su interpretación

cuando resulte posible, la realización de emisiones de interferencia, radioengaño psicólogica radial. Para el desempeño de estas tareas no es imprescindible la misma aptitud física que exige el observador R.O.A.; en este deben tenerse en cuenta aptitudes intelectuales, conocimientos de idiomas y de ser posible la existencia de instrucción de nivel terciario o superior. Estas tareas podrán ser desempeñadas en los teatros de operaciones o fuera de ellos según las necesidades lo requieran. Son complementarias de la tareas de inteligencia y tienen por objeto aliviar al personal del Cuadro Permanente afectado a ellas, reforzando su trabajo así como restringir la actividad del observador aeronáutico aumentando su eficiencia.

409. En conclusión, la R.O.A. es una división de la Fuerza Aérea Argentina constituida por personal de la Reserva Incorporada Individual y voluntaria, que se halla permanentemente vinculado a la misma en situación de servicio efectivo, reserva incorporada, o en situación de "servicio latente", cuando se encuentra en la condición anterior. Es autoequipada y técnicamente autoabastecida, requiere conocimientos y aptitudes especiales. Desempeña tareas de apoyo de combate que son afines con la actividad civil que desarrollan sus miembros.

410. Al iniciarse, el 2 de abril de 1982, el conflicto Malvinas, la Fuerza Aérea convocó a los radioaficionados que habían integrado la R.O.A. durante los hechos de 1978 con el objetivo de prestar apoyo a los grupos combatientes.

411. Desde 1978 hasta 1982, algunos de los entonces llamados a las filas, habían continuado trabajando, ya sea capacitándose en ejercicios, ya sea preparando proyectos referidos al planeamiento y organización.

412. De estos trabajos previos resultó la estructura operativa que actuó en el Teatro de Operaciones, en la Vigilancia Costera y en el apoyo a las tareas de Inteligencia Radial efectuadas desde el Continente.

413. El conflicto en sí obligó a realizar, sobre la marcha numerosos cambios de orden táctico, pues toda la actividad se había desarrollado sobre la base de un eventual enfrentamiento con Chile, vale decir que los puestos previstos como de avanzada se convirtieron en retaguardia y viceversa. Merced a la capacitación obtenida, las nuevas disposiciones se cumplieron con suma rapidez y elevada eficacia.

414. Se procedió a formar grupos:

1) R.O.A. Malvinas: actuó en las Islas, en los P.O.A. y estuvo compuesto, en su mayoría, por miembros del Grupo Córdoba, que se desempeñaron con notable valor y fueron factor fundamental en los éxitos obtenidos por el personal combatiente. Todos los autores que han escrito sobre las hosti-

lidades son unánimes en destacar el coraje y la abnegación de los componentes de este grupo (Anexo PIII‡III‡9).

2) Grupo R.O.A. Costera: Esta sección cubrió una zona de territorio que va desde las costas de la Plata hasta el extremo Sur de Santa Cruz. Al igual que todos los miembros de la R.O.A., estos se presentaron a sus destinos con sus propios equipos de comunicaciones y medios de movilidad; su labor permanente, sin pausas, permitió prevenir, desalentar, y frustrar los propósitos enemigos de ataque e infiltración (Anexo PIII‡III‡21).

3) Grupo R.O.A. Continental: su tarea especifica consistió en cubrir desde sus lugares de origen las frecuencias utilizadas por el enemigo, interceptando sus mensajes. y suministrando información de vital importancia sin la cual el nivel de eficiencia combativa habria sido considerablemente menor. Los asientos principales de este grupo fueron: San Carlos de Bolivar, Comodoro Rivadavia, Dolores, GlVA. Se trabajó con un sistema de guardias rotativas que aseguró la cobertura H 24 del espectro radioeléctrico, debiendo, en muchos casos, los miembros del grupo, desatender sus trabajos personales para cubrir el servicio. Sus componentes fueron:

415. El balance general de tareas realizadas deja como saldo positivo el testimonio de valor y sacrificio de un conjunto de argentinos que sigue sirviendo a la Patria, unido a la Fuerza Aérea por lazos afectivos que el tiempo no quebrantará.

PARTE IV

LAS OPERACIONES MILITARES DE LA F.A.A.

Cap: I - LA BATALLA DEL PRIMERO DE MAYO - Fs. - 120

Cap. II - LA VIGILIA ARMADA..... Fs. 141
El día 02 mayo..... Fs. 145
El día 03 mayo..... Fs. 146
El día 04 mayo..... Fs. 153
El día 05 mayo..... Fs. 162
El día 06 mayo..... Fs. 166
El día 07 mayo..... Fs. 171
El día 08 mayo..... Fs. 175
El día 09 mayo..... Fs. 178
El día 10 mayo..... Fs. 187
El día 11 mayo..... Fs. 190
El día 12 mayo..... Fs. 193
El día 13 mayo..... Fs. 201
El día 14 mayo..... Fs. 205
El día 15 mayo..... Fs. 208
El día 16 mayo..... Fs. 213
El día 17 mayo..... Fs. 217
El día 18 mayo..... Fs. 220
El día 19 mayo..... Fs. 223
El día 20 mayo..... Fs. 227

Cap. III - LA BATALLA DE SAN CARLOS
El día 21 mayo..... Fs. 232
El día 22 mayo..... Fs. 252
El día 23 mayo..... Fs. 261
El día 24 mayo..... Fs. 273
El día 25 mayo..... Fs. 283
El día 26 mayo..... Fs. 292
El día 27 mayo..... Fs. 298

Cap. IV - LA F.A.A. EN LA BATALLA TERRESTRE DE MALVINAS
El día 28 mayo..... Fs. 309
El día 29 mayo..... Fs. 321

Cap. V - LOS ESFUERZOS DE LA DIGNIDAD
El día 30 mayo..... Fs. 333
Ataque al HMS INVINCILBE..... Fs. 336
El día 31 mayo..... Fs. 342
El día 01 junio..... Fs. 348
El día 02 junio..... Fs. 356
El día 03 junio..... Fs. 358
El día 04 junio..... Fs. 360
El día 05 junio..... Fs. 365
El día 06 junio..... Fs. 371
El día 07 junio..... Fs. 374

Cap. VI - EL ATAQUE A BAHIA AGRADABLE
El día 08 junio..... Fs. - 379

Cap. VII LOS ULTIMOS ATAQUES DE LA F.A.A.

El día 09 junio.....	Fs.	391
El día 10 junio.....	Fs.	395
El día 11 junio.....	Fs.	399
El día 12 junio.....	Fs.	403
El día 13 junio.....	Fs.	410
El día 14 junio.....	Fs.	420

PARTE IV

LAS OPERACIONES MILITARES DE LA F.A.A.

LECTOR:

LAS PAGINAS QUE SIGUEN LE EXPLICARAN AL DETALLE COMO LA FUERZA AEREA ARGENTINA SE CUBRIO DE GLORIA EN AQUELLOS MESES DE MAYO Y JUNIO DEL 82. MODESTAMENTE PODEMOS DECIR QUE TODOS Y CADA UNO DE SUS HOMBRES ESTUVIERON AL NIVEL QUE LA PATRIA ESPERABA Y QUE DESDE GENERACIONES ANTERIORES LA INSTITUCION SE HABIA AFANADO EN CAPACITAR PARA TAN DIGNA PRUEBA.

Con la transcripción del siguiente informe de un aviador militar, creemos interpretar el sentimiento de todos los hombres (de cualquier escalafón, especialidad o jerarquía) de la F.A.A., que fueron a la Guerra con la misma convicción (Anexo PIV-I-1). Dice así:

Estoy convencido que mi experiencia vivida durante la epopeya MALVINAS, aportará su cuota de esclarecimiento con respecto, no a mi modesto desempeño durante las alternativas de una lucha reivindicadora de nuestra Soberanía, sino sobre el valor, la fortaleza y el temple demostrados ante el mundo por nuestros combatientes.

Es bueno que la ciudadanía conozca con claridad la intensa y perentoria vocación de nuestros pilotos de ofrendar su vida en defensa de la Patria, ya que estos hombres, a poco de ingresar a la Escuela de Aviación Militar, se substancian con esa filolsofía y se sienten dispuestos hasta el heroísmo cuando la Nación los llama.

De mi feliz infancia abracé esta profesión con amor, SI!, elegí la Aviación Militar. Visto su uniforme con orgullo y tengo grabado en mi memoria los relatos de gloriosas epopeyas. En mi hogar y en la escuela se me enseño la grandeza de mi país; a través de sus batallas, sus próceres y sus héroes, aprendí a amar a mi Nación.

Inocentemente creí que mi Patria necesitaba de hombres como yo para mentener su soberaía. Aún lo creo. Sin embargo, finalizado el conflicto, no advertí la postura altiva y orgullosa que esperaba de mi país, que aún en la derrota, debiera haber estado a la altura de aquellos Argentinos que con su sangre regaron nuestras Islas.

Pienso que no todos los Argentinos entendieron esta epopeya, yo, pretendí entenderla, acepté el oficio de las armas y he tratado de ejercerlo lo mejor posible. Como Soldado, no he buscado ni pretendido esta guerra,

#*# pero llegado el caso, cumplí con mi deber. Soy un profe- #*#
#*# sional, no un mercenario, elegí con libertad la disci- #*#
#*# plina militar porque creo honestamente que las institu- #*#
#*# ciones armadas, en cierta medida, limitan el horror en #*#
#*# el empleo de la violencia. #*#

#*# Acepté libremente respetar la Ley y el Honor #*#
#*# de Oficial, también acepté libremente luchar, nadie me #*#
#*# obligó a ello. Soy conciente que al final de la guerra #*#
#*# está la paz, combato para ganar y mi deber es alcanzar #*#
#*# ese objetivo lo antes posible. #*#

#*# No soy un hombre cuya profesión le impide #*#
#*# tener la misma sensibilidad que cualquier ser humano; #*#
#*# odio la guerra más de lo que ustedes creen, "la guerra #*#
#*# es algo noble sólo en el espíritu de aquellos que no la #*#
#*# conocen", es en el fin donde se encuentra su nobleza. #*#
#*# Desgraciadamente los hombres solo han encontrado la #*#
#*# guerra como solución de la búsqueda de la paz. #*#

#*# En lo personal, elegí esta vocación porque la #*#
#*# Nación, a través de sus Instituciones, mo dió la oportu- #*#
#*# nidad de ingresar a las Fuerzas Armadas; les toca a los #*#
#*# demás poner su talento al servicio de la paz, yo debo #*#
#*# prepararme para la guerra; mi Patria y mis conciudadanos #*#
#*# mo lo exigen. #*#

#*# En cuanto a mi carrera, cimenté mi experiencia #*#
#*# en las Unidades de Caza y mi vida profesional se fué #*#
#*# enriqueciendo con el alma de la especialidad. A medida #*#
#*# que fue transcurriendo el tiempo comencé a embuirme con #*#
#*# el espíritu del Piloto de Caza, a tal punto que se ha de #*#
#*# mantener hasta el último día de mmi existencia; porque #*#
#*# en definitiva es lo que alimentó mis sueños, mis ilu- #*#
#*# siones y marcó decididamente durante la guerra, el por- #*#
#*# qué de mi existancia y mi destino. #*#

#*# Pero también, soy conciente que, el hombre de #*#
#*# armas en tiempo de paz, es un ciudadano común. Con sus #*#
#*# afanes, sus ilusiones, sus esperanzas, sus afectos, sus #*#
#*# amores; en fin con todo lo contingente de una vida #*#
#*# plena. #*#

#*# Ello es así, hasta la hora del combate. Es en #*#
#*# ese entonces que debe prepararse para un total renuncia- #*#
#*# miento. Ya no es él. Ya no es el hermano, el hijo, el #*#
#*# padre, el esposo, el amigo. Su vida no le pertenece. #*#
#*# Queda esculpida en la gran hipótesis de la guerra, es #*#
#*# una total abstracción de lo terrenal y efímero, y sien- #*#
#*# te, en la tremenda soledad de su alma el acicate de la #*#
#*# gloria. No de su gloria, la de su Patria. #*#

#*# Así fuí a pelear, convencido que era mi deber, #*#
#*# a pesar de lo mucho que tenía que perder; mujer, hijos, #*#
#*# amigos... Era conciente que estaba viviendo una situa- #*#

#*# ción límite; de mi decisión dependía mi vida o mi muer# #*#
#*# te, difícil compromiso de conciencia. En mis pensamien# #*#
#*# tos estaba Dios, la Patria y mis convicciones, en perma# #*#
#*# nente conflicto con mi familia, mis hijos, aún pequeños #*#
#*# e indefensos, que necesitaban la guía de su padre. No #*#
#*# estaba muy seguro de estar preparado para morir. Inmerso #*#
#*# en esa marea de contradicciones que convulsionaban mi #*#
#*# espíritu, me encuentra el 21 de mayo de 1982, día de mi #*#
#*# derribo. #*#

FIRMADO: Mayor D. GUSTAVO A. PIUMA JUSTO

CAPITULO I

LA BATALLA DEL 01 DE MAYO/82 (SABADO)

LA SITUACION Y EL ACCIONAR ENEMIGO

La situación de la Fuerza de Tareas Inglesa (TASK FORCE)

416. El 30-abr-82 el grueso de la Fuerza de Tareas Inglesa se habia reunido en la zona TRALA de retaguardia (Area de remolque y reparaciones situada a unos 400 kilómetros al NE de Puerto Argentino) (Anexo PIV-I-2) y el Comandante del Grupo de Batalla (Carrier Battle Group), el Vice Almirante WOODWARD, recién arribado a la misma en su buque insignia (el PAL HMS Hermes), tenia órdenes de iniciar el ataque al territorio de nuestras Islas Malvinas al dia siguiente, a fin de cumplir la operación "Corporate", que consistia en la recuperación del archipiélago. Entre los factores principales que influian en su apreciación figuraban:

1) Las órdenes recibidas de su Comando en NORTHWOOD (Comando de la Task Force), el cual habia concebido una operación estratégica conjunta (con la Real Fuerza Aérea - RAF - Whitehall) consistente por un lado en la operación Carnero Negro (Black Buck) (un VULCAN - del Escuadrón 101 - operando desde Ascensión, que inutilizaria la pista de nuestra BAM Malvinas), haciendo un recorrido de 6810 milllas, con 6 reabastecimientos, lanzando 21 bombas de 500 kg. y por otro, el ataque masivo de la Task Force (Carrier Battle Group) sobre el archipiélago, este último con los siguientes objetivos:

   a) Completar la destrucción de los aerodrómos argentinos en las Islas (BAM Malvinas en la Península de Fresynet BAM Cóndor, en el Istmo de Darwin).

   b) Impedir todos los probables ataques de la aviación argentina (FAA y CANA embarcada) y lograr asi - mediante la obtención de estos dos objetivos - la superioridad aérea local.

   c) Consolidar una pequeña cabecera de playa en las proximidades de Puerto Argentino, mediante desembarcos anfibios y/o helidesembarcos.

   d) Infiltrar elementos del SAS y SBS en distintos puntos costeros o isleños del archipiélago, a efectos de obtener información táctica del despliegue argentino, lo cual se venia realizando desde, al menos, las 18:00 horas previas.

2) La experiencia, obtenida en la operación anterior por algunas de sus unidades en GEORGIAS que, (Ver Cap.) habian logrado cumplir su misión (la recuperación de la Isla) al mínimo costo, sin otra oposición que la de los elementos naturales.

3) La amenaza de la Flota de Mar Argentina cuyo dispositivo e intenciones no era conocido al detalle, y los submarinos argentinos que se suponia que debian hallarse en el área.

4) La posibilidad de que, ante el despliegue de fuerzas y contundencia de los ataques, el Comandante de la guarnición argentina en el archipiélago (General Mario Benjamin MENENDEZ - Comandante del TOM) aceptara, ante su ofrecimiento, la rendición inmediata.

5) Las previsiones meteorológicas (sobre todo en el continente) donde existirian techos -bajo minimo- (lo que se cumplió) en los AADD de despliegue de la FAS (Anexo PIV-I-3) que dificultaria la operación de los aviones de combate argentinos.

417. Fue asi que emitió sus órdenes de operaciones para el dia 01-may, cuyos lineamientos generales eran:

1) Accionar con 3 (TRES) Grupos Aeronavales (Grupos de Tareas) con las siguientes tareas:

a) -Gpo 1= Compuesto por HMS Invencible (PAL) 8SH Sqdn 801, con escolta para misiones defensa aérea (PAC).

b) -Gpo 2= Compuesto por HMS Hermes (PAL) Buque Insignia y escolta (12 aviones Sea Harrier del Sqdn 800) para ataque aéreo a OM en tierra (en especial aeródromos) y posterior reconocimiento; además, la flotilla de ataque (compuesta por el D42 y 2 Fragatas) para bombardeo naval a AD Puerto Argentino, BAM Malvinas y posiciones terrestres defensivas costeras.

c) -Gpo 3= Transporte y helidesembarco anfibio.

2) Desde las siguientes posiciones/áreas marítimas:

a) Para el Gpo 1 - 100 millas al NE/N de Puerto Argentino.

b) Para el Gpo 2 - 95 millas al E-NE de Puerto Argentino.

c) Para el Gpo 3 - en zona TRALA, en espera confirmación avance, helidesembarco y posterior asalto anfibio, en base a órdenes del Comando (Flag Ship) Hermes.

La Operación Black Buck (Carnero Negro)

418. El Comando Aéreo Estratégico de la RAF (MOD WHITEHALL) JEMG AIR CHIEF MARSHALL M. BENTHAN, puso en ejecución la operación Black Buck, cuando -19:30 hora argentina del 30-abr-82 despegaron del AD WIDEAWAKE (Isla de Ascensión) dos Vulcan - los Matr. XM 598 (My Reeve) y XM 607 (Cap Withers) - cargados c/u con 21 bombas de 1.000 lbs., que debian reabastecerse 5 veces (Mini-mo) en el vuelo de ida, de los Victor Tankers desplegados a lo

largo de su ruta al OM: nuestra BAM Malvinas. A las 19:50 despegaron 11 aviones " Victor " (cisternas) de los Escuadrones 57 y 58, un " Vulcan " y un " Victor " eran reservas. A poco de navegar se volvió el XM 598, asumiendo la ejecución de la misión el avión reserva: XM 607. 243 millas antes de Puerto Argentino WITHERS inició el descenso, alcanzando 2000 pies de altura (700 metros) a 193 millas de Malvinas, y luego fueron descendiendo paulatinamente hasta 300 pies (100 metros) de altura. Encendieron el radar de bombardeo 50 millas antes. Cada 10 segundos sonaba la alerta temprana (Radar Warning) indicando que había sido captado por el radar TPS-43 argentino. Ascendieron 40 millas antes a 10.000 pies (3300 metros) El plan previsto se cumplió bien y el XM 607, piloteado por el Cap. MARTIN WITHERS alcanzó su OM a las 04:40 hs. de la madrugada. Su corrida final fue Ro 235 fue realizada a baja altitud y solo una de las bombas impactó al borde de la pista (a 400 mts. cabecera 08) sin neutralizar nuestro aeródromo. La tripulación completa de este vuelo era: piloto: Cap. Martin WITHERS; Copiloto: Cap. Peter TAYLOR; Navegador: Cap. Gordon GRAHAM; Experto en reabastecimiento aéreo: Cap. Dick RUSSELL, Operador de Radar: Cap. Bob WRIGHT y Oficial de Electrónica Aérea: Cap. Hug PRIOR. (Anexo PIV-I-4).
Esta operación fué apoyada aparentemente desde tierra, en Malvinas, por Comandos ingleses (SBS/SAS); el ataque contó con la ayuda de luces rojas (Podrían ser guiado laser) que brindaron a los pilotos la dirección exacta de ataque y/o el punto de lanzamiento.
Para contrarrestar esto, el May Gilberto OLIVA propuso que si esto se repetía, se hicieran señales con luces rojas que confundieran a los atacantes.

419. Siendo las 04:43 la FAS, en el continente, impartió la orden de máxima alerta a sus unidades de combate desplegadas.

Las previsiones de la FAS

420. El día 01-may-82 los aviones en servicio que disponia la FAS (en el continente) eran:

1) Aviones de combate:

a) Cazas: 10 MIII (Mirage) desplegados en el AD Grande (GRA) y BAM Gallegos (GAL).

b) Cazas bombarderos: - 16 M-5 (Dagger) desplegados en los ADs San Julian y GRA (6 COA Capac. A-A). - 13 A-4B "SKYHAWK" desplegados en la BAM Río Gallegos. - 11 A-4C "SKYHAWK" desplegados en la BAM San Julian. - TOTAL: 40 aviones CB.

c) Bombarderos livianos:

- 7 MK-62 (CANBERRA) desplegados en el AD de Trelew.

d) De ataque:

- 18 IA-58 (Pucarà) desplegados en el AD Santa Cruz.

2) Aviones tanques (Tankers) para reabast. en vuelo.

- 2 KC 130 usados normalmente en BAM Comodoro Rivadavia.

3) Aviones para bùsqueda y salvamento.

- 5 aviones de diversos tipos.

4) Otros aviones serian desplegados a las Bases del sur con posterioridad.

La apreciaciòn Operativa de la FAS

422. El Comando de la FAS - informado del ataque inicial enemigo a las 04:43 - apreciaba correctamente que se producirían nuevas incursiones aèreas sobre nuestros objetivos terrestres en Malvinas (especialmente la BAM MLV, radares y otras posiciones defensivas en Pto. Argentino) por parte de los medios aèreos de la Task Force, o sea los Sea Harriers y algunos helicòpteros de ataque, pero siempre lanzados desde una distancia lo suficientemente al Este, como para que los buques no entraran dentro del radio de acciòn de nuestros cazabombarderos. Por ello el Cdo. FAS había concebido el empleo inicial de nuestros interceptores (los Mirage M-III/5) que darían cobertura a nuestros objetivos, mediante el combate aèreo con las aeronaves incursoras. Es asi que en los Aèrodromos de Rio Gallegos, Rio Grande y San Julian, las secciones interceptoras, en distintos grados de apresto, armadas con misiles AA MAGIC/MATRA/SHAFRIR y cañones, esperaban las òrdenes para entrar en acciòn.

La primer OF real

422. La primer orden fragmentaria que se transmitiò fue la OF 1090 (MIII - FIERA - Cobertura Pto. Argentino - 2 MAGIC - GAL - MLV - GAL). Esta Ella despegò, GAL a las 06:40 (sus tripulantes eran: My. SANCHEZ, Cap. CZERWINSKI) preludiando nuestro bautismo de fuego, en un largo y glorioso dìa.Pasadas las 07:30 hs. sobrevolaban Pto. Argentino sin encontrar actividad aèrea enemiga. En realidad habìa 2 PAC del Invincible en el aire (E y NE de Pto. Argentino) pero no se advirtieron mutuamente. Sus posibilidades de mantenerse en la zona no eran superiores a 8/10 minutos puesto que este sistema no posee la capacidad de reabastecimiento en vuelo, y esa posibilidad se veria aùn reducida en caso de combate aire-aire. Aterrizaron en GAL a las 08:38 S/N.

El Requerimiento a ARA/SUE

423. El Comando de Operciones de la FAA emitiò el mensaje JB-4854 GHO 302017 a COATLANSUR info FAS, solicitando que aviones Super Etendard operen bajo control operacional de la FAS a partir del 1 MAY 82 (Anexo PIV-I-5).

Opera la Task Force

424. Contrariamente a lo supuesto por la FAS, el CALTE WOODWARD había dispuesto avanzar algunos de sus buques a posiciones muy próximas a las Islas; a fin de efectuar cañoneo naval sobre área de desembarco. Por otro lado desde sus PAL operó la Aviación Naval (Fleet Air Arm), de la siguiente manera:

1) Grupo 2 (Hermes) en área centrada 95 NM (NE) Puerto Argentino. Lanza (07:50) 3 Ellas Sea Harriers (12 aviones - 800 Naval Squadron) que atacaron:

a) 08:30 Puerto Argentino (BAM MLV)

- La primera Ella (4 aviones) (LtCdr OGILVY - LtCdr BATT - LtCdr THOMAS - Lt MORREL) (Red Section) atacó desde el NW en "Toss - bombing" (aproximación razante - brusco ascenso 30 Grados, lanzamiento - alejamiento en media vuelta, hacia el Sudeste) lanzando a nuestras posiciones Artillería Antiaérea 3 bombas de 1.000 Lbs C/U y otras de explosión Aérea/espoleta radar.

- La segunda Ella (4 aviones) 1ra. Ella. (Black) compuesta por (Lt ANDY AULD, LtCdr Mike BLISSET, FltLt -RAF- Dave MORGAN, FltLt -RAF- BALL y FltLt PENFOLD (Notese tres aviadores -RAF- de numerales en una Ella. RN), dividida en dos secciones atacó razante desde el N y NW (respectivamente) las instalaciones del AD y la pista con bombas Beluga y de 1.000 Lbs (retardadas con paracaidas) la A Aé propia derribó UN (1) SH y averió a otro SH, el cual aparentemente no alcanzó al PAL.

b) 08:31 a BAM Condor (Goose Green) la tercera Ella (3 aviones) TARTAN (LtCdr Frederiksen, Lt HALE y Lt Mc HARS) atacó (un solo pasaje, en razante con bombas 1.000 Lbs (BRP) y "Beluga" (Bomba racimo)la pista y aviones en tierra, en el aeródromo. Como consecuencia de este eficaz ataque un IA 58 fué destruido y en su interior murió el Ten. D. Daniel JUKIC.Fueron alcanzados por una explosión y murieron los siguientes Suboficiales: CP Juan RODRIGUEZ, CP Mario DUARTE, Clro José MALDONADO, Clro Agustín MONTAÑO, Clro Andrés BRASHICH, Clro. Miguel CARRIZO y Clro. José Luis PERALTA.

c) Posteriormente - hacia las 09:50 hs. reemplearon sus aviones, ahora en PAC (Patrullas Aéreas de combate) e incursiones de Expl. y Rto. Fotográfico.

2) El Grupo 2 (Invencible)

a) Tomó posición con su escolta y 8 Sea Harrier a bordo del PAL en el area centrada 100 NM al NE de Pto Argentino.

b) Destacó una flotilla naval de ataque a tierra (Bombardeo naval) compuesta por (D▮42) y segun versiones inglesas las fragatas F▮21 HMS ARROW ▮ HMS GLAMORGAN.Que se ubi▮caron a 1Ø/2Ø NM al SE de Pto. Argentino) para bombar▮dear el aeródromo (BAM Malvinas). Este bombardeo comenzó a las 13:ØØ hs.

c) A partir de las Ø6:ØØ el HMS Invincible comenzó a lanzar PAC que interceptarían a los cazas argentinos que arri▮baran al área.

EL BAUTISMO DE FUEGO DE LA F.A.A.

Entra en acción la FAS

425. A medida que el Cdo. de la FAS iba recibiendo informa▮ción de los ataques inicialmente aeronavales en el archipiélago y detectaba (o deducía) la presencia de PALs, en aguas adyacentes, confirmaba su apreciación inicial respecto a que el combate se entablaría en el aire.

426. Por ello lanzó GRA (Ø7:45) una nueva sección de inter▮ceptores (OF 1Ø91 ▮ TORO) ahora de DAGGER (M▮5) armados con misiles A▮A SHAFFRIR, (Tripulantes Cap. MORENO ▮ Ten. VOLPONI) que esta vez hicieron contacto con 2 SH del Invincible (Lt Cdr ▮ RN ROBIN KENT y LT BRIAN HAIGH) pero sin entrar en combate (a pesar de avistarse) pues los SH rehuían la altura de combate (3Ø.ØØØ ft) que ofrecían los M▮5, mientras que éstos no podían descender debido a dos causas principales (que resultaron una constante para el combate aéreo en todo el conflicto):

1) El Sea Harrier tenía ventaja por su mayor maniobrabilidad a bajas cotas, mayor performance de su armamento misilístico, el AIM 9L (Sidewinder) y mayor tiempo de permamencia en la zona de objetivos.

2) El combate a bajas cotas aumentaba considerablemente el consumo de combustible del M▮III/ M▮5, quienes al no tener capacidad para el REV/ hubiesen quedado sin la posibilidad de regresar el continente (caso Cap. GARCIA CUERVA). Algo semejante ocurría con el M▮5, si bien su mayor cantidad de combustible en los tanques le permitía descender y combatir durante escasos minutos. Otra; escasez (en FAA) de tanques exteriores lanzables.

427. Los SH estaban a no más de 17.ØØØ ft), maniobraron ambas secciones en sus respectivas alturas y luego de algunos minutos rompieron cada una hacia su Base.

Salidas prematuras

428. El ataque SH sobre BAM MLV y Cóndor y las primeras detecciones electrónicas y visuales de buques y helicópteros, en distintos lugares del archipiélago (especialmente en las áreas Goose Green y Pto. Argentino) produjeron la emisión (Componente

Aéreo MLV/FAS) de informes apresurados y sin mayor confirmación. Esto, sumado al grado máximo de alerta y tensión del comando y unidades de la FAS, provocó el lanzamiento prematuro de algunas Ellas de ataque y seccs de interceptores, desde el continente, sin objetivos (OM) bien claros. Así salieron:

1) OF 1092, 4A♦4B♦TOPO ♦ GAL 08:30 ♦ GAL♦REV♦MLV♦CÑ y 3 BRP♦ AON (tripulantes Cap. PALAVER C♦244 ♦ Ten. GALVEZ C♦206 ♦ 1er.Ten. GUADAGNINI C♦221 ♦ Alf. GOMEZ C♦ 225). Esta Ella de cazabombarderos fué confundida por el CIC MLV con inter♦ ceptores propios y fue enviada a interceptar a una PAC Británica, indicándole rumbo y distancia al objetivo; cuan♦ do les dieron el parámetro altura descubrieron el error, debiendo regresar a su base, perseguidos por los Harrier, de los que fueron salvados por la oportuna intervención de los Mirage del Cap. GARCIA CUERVA y el 1er.Ten. PERONA, arribando a GAL a las 12:00 hs.

2) OF 1098 ♦ 2 M♦III ♦ FOCO ♦ DEP:10:12 ♦ GAL♦MAGIC ♦ Cobertu♦ ra ♦ MLV ♦ Tripulación 1er.Ten. YEBRA ♦ 1er.Ten. PUIG (In♦ forme misión falta).

3) OF 1095 ♦ 4 A4C ♦ OSO ♦ BRP DEP:10:52 ♦ SJU♦REV♦MLV♦ AON ♦ no encuentra ON ♦ (Tripulantes Cap. CASTELLANO ♦ Ten. PAREDI ♦ Cap. CAFFARATTI ♦ Ten. LUCERO) Arr. SJU 13:40.

4) OF 1099 ♦ LIMON. 2 M♦5 ♦ Shaffrir ♦ Gra 10:26 ♦ GRA♦MLV♦ GRA♦ cobertura MLV ♦ Tripulación: My. MARTINEZ ♦ 1er.Ten. LUNA ♦ Arr. GRA 12:00 hs.(Falta informe misión)

5) OF ♦ "PACO" ♦ 2 M♦5 ♦ Shaffrir ♦ Gal ♦ cobertura aérea en Malvinas ♦ Tripulación: Cap GARCIA CUERVA y 1er Ten PERONA. Resultado de la misión: con su oportuna intervención se interponen entre una PAC de aviones Harrier y la Escuadri♦ lla "TOPO", haciendo regresar a los primeros y salvando la vida de los pilotos de A♦4B, aterizando en Río Gallegos a las 12:00 horas en su primera salida de ese día.

429. Debido a los sucesos en el archipiélago llegaba un gran cúmulo de información al Cdo. de la FAS, destacándose a esta hora los siguientes:

1) 09:40 MLV informó que el Cdte Británico de la Task Force había pedido la rendición al Cte. T.O.M. (Enérgicamente rechazado).

2) Hubo imnumerables avistajes de helicópteros que se acerca♦ ban a la Isla Soledad (lo que fue confirmado por el radar).

3) Las PACs británicas sobrevolaron las Islas Malvinas fuera del alcance de la A Aé. propia.

4) Se comenzó a perfilar el dispositivo naval enemigo con sus buques dentro del radio de acción argentino, esto ocurrió al mediodía.

430. A partir de entonces la FAS comenzó a mostrar sus garras para asombro y respeto del enemigo naval que, había subestimado sus capacidades reales por dos razones principales:

1) Porque era una Fuerza Aérea a quien se le había negado oficialmente su capacitación para la guerra aeromarítima.

2) Porque pertenecía a la Argentina, considerando un país subdesarrollado.

431. Aparte de las acciones de nuestros aviones tácticos basados en el archipiélago y que habían soportado el ataque a sus aeródromos en Goose Green (BAM Cóndor), desde el continente comenzaron a partir oleadas de aviones (interceptores y cazabombarderos) en la siguiente sucesión.

1) 2 M5 (OF 1100 CICLON) Shaffrir GRA 12:18 MLV GRA cobertura (trip. Cap. MIR GONZALEZ Ten. BERNHARDT) Informe misión incluir. (Hora Arr.).

2) 2 A4C (OF 1103 PAMPA) Shaffrir SJU 13:35 REV MLV SJU cobertura (trip. 1er.Ten. VAZQUEZ Ten. ZATARA) (Informe misión incluir). (Hora Arr.).

3) OF 1101 FIERRO 1 M5 Cobertura Dep. SJU 13:01, Arr. SJU 14:57 Originalmente esta OF fué ordenada para una sección, constituida por el Cap DIAZ y el Ten AGUIRRE FAGET, pero falló la puesta en marcha del numeral pese a que hizo varios intentos. Luego pudo poner en marcha pero con mucho fuego en la zona del tubo de chorro. Mientras se solucionaba esta novedad, el Cap DIAZ recibió directamente del Comando de la FAS la órden de cumplir esta misión de cobertura solo, siendo así el primer piloto que despega, por órden, sólo para cumplir una misión de combate, con una aeronave de características propias de "Caza Bombardero", que no contaba con radar de adquisición.

Relato Capitán DIAZ:

"El Orden de Batalla de la FAA presentaba, en las primeras horas del 01 de mayo, una leve diferencia de lo previsto inicialmente. La variación: Uno de los Escuadrones Aeromóviles M5 Dagger todavía se encontraba en Tandil, no había podido retornar a la BAM San Julian por meteorología. Había salido de allí la oscura noche del 29 de abril ante la suposición del Cdo. FAS, que el enemigo incursionaría con un grupo de comandos contra nuestras bases continentales, con la finalidad de destruir los aviones en tierra".

"El regreso del Escuadrón a su asiento de operaciones (San Julian), en la memorable mañana del 01 de mayo, se efectuó en condiciones

meteorológicas marginales en toda la ruta y principalmente en el AD. de destino".

"Llegamos, estando el Aeródromo bajo una capa de nubes compactas y muy bajas con lluvia moderada, aún asi el Escuadrón aterrizó sin problemas".

"Por supuesto estaban esperándonos las primeras Ordenes Fragmentarias, tendientes a rechazar el ataque inglés a Puerto Argentino".

"Como oficial de operaciones, responsable de la confección del Plan de Vuelo, cumplí la primera misión, la OF Nro. 1001 con el indicativo "FIERRO", se ordenaba una sección con 2 misiles SHAFRIR y 250 proyectiles de 30mm por avión. Mi numeral sería el Ten. Aguirre FAGET".

"Nos preparamos para esta tarea en escaso tiempo y fuimos a los aviones, todavía sin asumir cabalmente lo que estaba ocurriendo, era difícil entender que estábamos por cumplir nuestra primera misión de combate real. Puse en marcha mi avión y cuando debía hacerlo el Ten. AGUIRRE, tuvo fallas en su avión imposible de solucionar en poco tiempo".

"Mo sentía tranquilo, para evaluar que las posibilidades de éxito se habían reducido, rodé hasta la cabecera de pista y en la misma pregunté a "Operaciones" si podía ir solo para cumplir la misión, me respondieron con firmeza que si".

"Eso ayudó, pero no dejaba de pensar que ante cualquier falla del avión o entrada en combate; me encontraría imposibilidado de contar con el necesario apoyo del numeral. Despegué a las 13:10 hs. aproximadamente".

"En el vuelo hacia las islas traté de ir repasando cada uno de los procedimientos del combate aéreo. También estuve atento a cada indicación y alteración del sonido del motor, porque el volar solo y sobre el agua hace que la concentración se duplique".

"El estado meteorológico se presentaba con nubes bajas y medias, dificultando a veces, visualizar la encrespada superficie marítima".

"Próximo a las islas tomé contacto con el Centro de Información y Control

(CIC) de Puerto Argentino, quién me dirigió hacia un incursor a 60 millas náuticas al este de las islas".

"Armé el panel de misiles y cañones, giré al rumbo de intercepción ordenado (090 grados) y seguí automáticamente las indicaciones del CIC. Me informó que el incursor se encontraba a unos 6.000 pies más abajo, el controlador del radar seguía indicando el rumbo de intercepción y la distancia, nos acercábamos de frente. Cuando nos separaba una distancia de 12 millas, el incursor descendió bruscamente y lo suficiente para que nuestro radar lo perdiera totalmente.
Esto me animó a pensar que el oponente no quería presentar combate aéreo".

"El operador me hizo colocar rumbo al oeste para regresar sobre las islas de las cuales me estaba alejando unas millas al este. Había una capa de nubes que dificualtaba la visualización de navíos enemigos. En un momento determinado el controlador reportó que estaba sobrevolando un eco naval que podría ser una fragata misilística, sugiriéndome que extremara la vigilancia ante la posibilidad de ser atacado por misiles superficie-aire, ello no ocurrió".

"Cuando me encontraba nuevamente sobre las islas, las cuales pude distinguir a través de un orificio en las nubes, (ví el Canal San Carlos y la zona de Darwin) el operador me informó de un ataque aéreo qaue estaban realizando aviones SH sobre las instalaciones de Puerto Argentino".

"Le pregunté si me dirigía hacia allí, respondiendo negativamente porque los incursores se encoantraban dentro del sector de nuestra defensa antiaérea".

"Seguidamente me alertó sobre la presencia de un eco que se dirigía hacia mí desde el sureste a gran velocidad y tomando altura. El mismo fue detectado cuando se encontraba a 18 millas, giré hacia el sur para adoptar un rumbo de colisión y mantuve una altitud de 26.000 pies, acelerando para 450 KTS, me dedique a observar los instrumentos por última vez antes del cruce y con aprehensión descubrí que no me quedaban más de 5 minutos de combustible para llegar al mínimo nivel requerido para el largo regreso.
Cuando me separaba con el incursor o los incursores unas 8 millas y estando unos 3.000 pies más arriba que él, éste decidió abandonar la entrada en combate, probablemente porque no tenía una posición ventajosa, lo cierto es que descendió rápidamente

hasta que nuestro radar perdió su eco. Me esforcé en tratar de visualizarlo, sin perder mi ventajosa altura, pero no lo logré, en ésto escuché la voz del controlador que me preguntaba cuanto tiempo más podría permanecer sobre las islas, contestándole que había llegado el momento de regresar por falta de combustible".

"Me deseó buena suerte y me dió el rumbo a "casa", ascendí hasta el nivel óptimo para el regreso y concebí durante el largo retorno esta equivocada idea: "los ingleses reulan el combate aéreo", algunos días más adelante sufriría la propia experiencia de ser derribado junto a toda mi Ella. por 2 aviones SH cuando estaba por atacar la cabeza de playa a Puerto San Carlos".

432. Estas misiones interceptoras (y las que se intercalarán más adelante) tenían por objeto atraer las PAC Británicas para poder infiltrar nuestras misiones de ataque a objetivos navales.

Las misiones de ataque

1) 3 M 5 (OF 1105 TORNO) BRP Cñ 15:15 SJU MLV SJU AON (trip. Cap. DIMEGLIO Ten. AGUIRRE ler.Ten. ROMAN). Atacaron 1 D42 y 2 F21 (ver anexo relato misión y comentarios) Cap. DIMEGLIO confeccionar. Esta salida fue la de mayor rédito de toda esta batalla pues atacó y averió seriamente un D 42 clase Sheffield. Este hecho contundente (primer caso del ataque por parte de aviones base en tierra a un navió de ultramoderna tecnología), no ha sido reconocido por UK pero la FAA no tiene dudas y posee pruebas del suceso y sus consecuencias (ver Bibliografía MORO GUERRA INAUDITA) que se aprecia que cambió el curso de la guerra. El informe de esta misión dice:" Observan 3 buques que cambian constantemente de rumbo, formando un triángulo, se disparó dos bombas sobre el de la derecha y cañones sobre el del centro y la izquierda, lográndose comprobar impactos unicamente sobre el barco del centro. Se apreció intención de encerrarse en un circulo con grandes cambios de rumbo, distancias entre 1000 y 3000 mts. Unicamente se recibió intenso fuego (de A Aé) lo que un numeral logró evitar disminuyendo el nivel de vuelo. (Debe ampliarse con más detalles este informe por parte de sus tres protagonistas). arr sju ?
De acuerdo a las publicaciones Inglesas, los buques que atacaron Puerto Argentino eran el Destructor "Glamorgan" y las Fragatas "Arrow" y "Alacrity", reconociendo los siguientes daños.

- GLAMORGAN (Destructor Clase County): Daños menores a causa de la batalla.

- ALACRITY (Fragata tipo 21 Clase Amazón) Rumbo abierto por una bomba que estalló muy cerca, el que pudo

ser raparado.

- ARROW (Fragata tipo 21 Clase Amazón): 8 impactos de cañón de 30 milímetros, y un hombre herido.

De acuerdo a lo visto por muchos Argentinos desde la costa, la verdad fué otra, ya que del buque de mayor tamaño salía mucho humo, y durante la noche se vió una gran explosión hacia el rumbo en que se había alejado y por la mañana se encontraron botes de goma en la playa. Pero la diferencia más notable fué que todos coincidían en que el buque más grande era un destructor CL 42 del tipo "SHEFIELD", con sus domos (Cubiertas protectoras del radar) Característicos.

2) 2 A4c (OF 1106 PAMPA) Shaffrir SJU 15:23 ISLA BORBON SJU Cobertura (Trip. Cap. ALMOÑO Alf. CODRINGTON). El guía con fallas VHF y trasvase drop izquierdo fué informado presencia y persecución PAC, abortó y regresó. Arr SJU 16:00 hs.

3) 2 M5 (OF 1107 FORTIN) Shaffrir SJU 15:45 MLV SJU Cobertura (Trip. Cap. DONADILLE ler.Ten. SENN) La tarea consistió en efectuar una cobertura del escape de l;a Escuadrilla "TORNO", luego que ésta atacase a los buques británicos que amenazaban a la BAM "Malvinas". El despegue se ejecutó normalmente, sobre el mar y con rumbo hacia las Islas, el Jefe de Sección (Cap DONADILLE) ordenó efectuar el control de los cañones mediante una breve ráfaga, no funcionando los del guía.. Evaluada la situación se decidió continuar con el vuelo, efectuándose la navegación normalmente y arribando a la zona asignada por el control Radar Malvinas (haciendo espera sobre la Gran Malvina a nivel 300). Mientras esperaban escucharon en la frecuencia las comunicacioones de la Sección "DARDO" (Cap GARCIA CUERVA y ler Ten PERONA); luego de unos quince (15) minutos escucharon en frecuencia a los "TORNO" regresando en forma individual, el numeral Torno dos comenzó a tener problemas de recepción, por lo que no pudo saber que dos PACs inglesas se dirigían a interceptarlos. Mientras sus compañeros buscaban el rasante, él continuó alejándose con nivel 250. El operador argentino mandó a esta sección "FORTIN" a interponerse entre los "Dagger" y los Harriers; por lo que los Fortín eyectaron los tanques suplementarios de 1.300 litros y aceleraron a 1.4 de mach. Así se formó una columna en donde el primero era el "TORNO" dos, tres millas detrás venía una sección de Harriers y a dos millas los "FORTIN". El ultimo rumbo de interceptación que recordó el Cap DONADILLE fué 320 grados, lo que los ubicaba con el sol totalmente de frente, razón por la cual sus misiles "Shafrir" quedaron enganchados en él, lo que se agregó a la preocupación del "FORTIN 1" por no tener los cañones en servicio. Sin embargo todos estos inconvenientes no lo sabían los británicos, quienes abandonaron la persecución, advertidos seguramente de la presencia de interceptores argentinos a través del radar que guiaba su interceptación. Una acción

de guerra aérea para la historia !.

4) 2 M◆III (OF 1108 ◆ BUITRE) MAGIC ◆ GAL 15:53 ◆ MLV◆GAL ◆ Cobertura (Trip. Cap. GAMBANDE ◆ ler.Ten. YEBRA) (Incluir info. Mis.).

5) 2 M◆III (OF 1109 ◆ DARDO) MAGIC ◆ GAL 15:42 MLV ◆ Cobertura (Trip. Cap. GARCIA CUERVA ◆ ler.Ten. PERONA.)

◆ Esta tripulación cumplía la segunda salida de ese día y fué la que por primera vez logró combatir A◆A con una PAC británica. Ambos aviones eyectaron tan◆ ques y se trabaron en combate sobre la isla de Borbón. El Cap. GARCIA CUERVA, vió el misil arrojado sobre su numeral (PERONA) y le gritó, "le lanzaron un misil, cierre, cierre", pero el misil alcanzó al Nro 2 y éste se eyectó, posteriormente fué recupera◆ do. El Cap. GARCIA CUERVA, sin combustible para regresar al continente tenía dos alternativas: o eyectarse sobre el archipiélago y perder al avión o intentar el aterrizaje en la pista de BAM Malvinas y salvar su máquina;ésto último suponía una excelente coordinación con el comando de la defensa aérea de Malvinas (CIC AAé).
Pero esta coordinación lamentablemente todavía no ocurría puesto que, en tierra, aún no se había alcanzado ese nivel de afiatamiento de la defensa y para peor, subsistía el grado de desorganización producido por los ataques aéreos y fuego naval ene◆ migo sobre la zona. Garcia Cuerva decidió aterrizar (y lo comunicó por VHF) pero el CIC no logró preve◆ nir a las distintas unidades de fuego antiaéreo pro◆ pias y cuando, ya en final, el M◆III se dirigía al aterrizaje en Malvinas, fué derribado por Artillería Antiaérea propia, falleciendo su tripulante. Cuando Garcia Cuerva eyectó sus cargas externas para ate◆ rrizar, confundió a la defensa y ésta habrió el fuego. El piloto inglés que derribó al ler Ten. PERONA fué el FltLt ◆RAF◆ Paul BARTON y el que combatió contra el Cap. GARCIA CUERVA, era el Lt ◆ RN◆ Steve THOMAS.
Respecto al accionar del Cap. GARCIA CUERVA, durante los 15'transcurridos entre el combate A◆A relatado y su solicitud de aterrizaje en BAM Malvinas, existen versiones serias (Pierre CLOSTERMANN) que afirman lo siguiente: GARCIA CUERVA avistó al PAL "HERMES" en el momento que un avión Sea Harrier estaba proximo al aterrizaje, se lanzó sobre el mismo y lo ametra◆ lló, haciendo que luego de rebotar dos veces sobre la pista del portaaviones, rompiendo el elevador, cayera al mar; luego ametralló el puente causando averías menores.("Le grand Cirque des Malouines"◆ Document Paris Match).

6) MV (OF 1113◆RUBIO) 2 M◆5, Armamento: cañón de 30 mm y dos

(2) misiles "SHAFFRIR". GRA 15:54 ▮ MLV Buques Ba Anuncia▮ ciación (Trip. ler.Ten. ARDILES), despegaba con el Cap. RODHE, como Jefe de Sección, este se quedó por fallas y Ardiles continuó solo hacia Malvinas. Al llegar al área ordenada, efectuó ataques a una fragata que se dirigía a atacar Darwin (de lo que fueron testigos oculares los Cap GRUNERT y VILA y el ler Ten FASANI, tripulantes de "Pucará" en la BAM Cóndor), desbaratando la misión de la misma y posteriormente estableció enlace con el CIC MLV y fué vectoreado para interceptar un eco (Harrier); pero el eco se transformó en dos aviones, una PAC británica integrada por el Fl Lt (RAF) Tony PENFOLD y Lt Cdr (RN) Martin HALE, siendo derribado por un misil Sidewinder AIM▮9L del prime▮ ro. Era el cuarto héroe caído ese día, bautismo de fuego de la FAA.

▮ Veamos el relato británico (Libro FAW▮RN):

"Aproximadamente a las 16:30 hs. Bestre PENFOLD (X2455) y Martin HALE fuelron lanza▮ dos desde el "Hermes" para interceptar dos ecos (nivel alto) rumbo E▮NE sobre Isla Soledad y sin dudas fueron detectados ▮(los Harriers)▮ por el radar de Puerto Argentino. Ambos pares (la verdad es que el argentino era uno solo) fueron vectoreados por sus respectivos radares para interceptarse mu▮ tuamente. Unos pocos minutos después los Sea Harri▮ ers se trabaron en combate con los Dagger (NR: era un Dagger) que incluía al C▮433 piloteado por el ler.Ten. José ARDILES (Primo del famoso futbolis▮ ta)".

"Hale y Penfold estaban a 20.000 piés con "los Daggers alrededor de 13.000 piés arri▮ ba y a 5 millas de distancia cuando un misil A▮A (seguramente un Shafrir) fue disparado de uno de los aviones Argentino (se cree que era el de Ardiles). El misil estaba dirigido al avión de Hale y éste lo evadió maniobrando y lanzando Chaff y picando hacia las nubes a un nivel de 5.000 piés. Afortunadamente, justo antes que entrara en la nube el misil se desvió, talvez porque perdió potencia o fue engañado por el chaff. Había errado su blanco, pero no por mucho. Y fue ciertamente una emocionante experiencia para Hale. Mientras tanto (alrededor de las 16:41) Penfold se le había colocado a la cola del avión enemigo y a una distancia de cerca de 3 millas disparó el AIM▮9L el cual impactó en el Dagger de Ardiles. El caza explotó matando a su piloto, no se vió que Ardiles se eyectara, pero posteriormente se encontraron partes de su avión ▮aunque no el piloto▮ en Isla Lively una posición no esperada, a 30 millas al Sudoeste de Puerto Argentino y bien distante de la zona del combate".

Con todo

433. alrededor de las 15 hs. la FAS habia clarificado su carta de situación respecto a la ubicación del enemigo (con unidades dentro de su radio de acción) y de sus ambiciosas intenciones (desembarco y fuego de ablande sobre nuestras fuerzas terrestres). Entonces lanzó todos sus aviones disponibles, incluyendo sus bombarderos livianos Canberra MK 62 desde el AD Trelew.

1) 3 MK62 (OF 1111 RUTA) MK17 TRE 16:05 MLV Buques Bahia Anunciación Fueron interceptados próximos a su objetivo naval (avistaron Invincible) por 2 SH. Escaparon y regresaron (Anexo) (uno a Deseado 17:30 con averias y dos restantes a TRE 18:57. Trip. Cap. NOGUEIRA (P) Cap. SANCHEZ (N); Cap. RODINO (P) ler.Ten. DUBROCA (N); ler.Ten. LOZANO (P) Ten. COOKE (N) (Ampliar este informe).

2) 3 MK62 (OF 1117 RIFLE) 4 x 1.000 lbs. TRE 16:05 Buques Bahia Anunciación. Tripulación: Nro. 1 Cap. BAIGORRI (P), My. RODEYRO (N); NRO. 2 ler.Ten. M. GONZALEZ (P), ler.Ten. E.J.R. de IBAÑEZ (P); Nro. 3 Cap. GARCIA PUEBLA (N), Ten. SEGAT (N).

   Esta escuadrilla que seguia inmediatamente a la anterior tambien fue interceptada por los S. Harriers (CC BROADWATER y TN CURTISS) que impactaron (este último) con un AIM9L (sidewnider) en el nro. 2 (Ten. DE IBAÑEZ ler.Ten. GONZALEZ) El Canberra se estrelló en el océano. Sus gloriosos tripulantes se eyectaron pero nunca fueron rescatados. Los dos aviones restantes escaparon (dada su imposibilidad técnica de combatir en el aire) y regresaron. Aterrizando en GAL hora (?).

3) 4 A4B (OF 1110 TRUENO) 3 BRP 16:00 GAL REV MLV GAL AON (Trip. Cap. CARBALLO C215, Ten. RINKE C212, ler.Ten. CACHON C225 y Alf. CARMONA C240).

   Esta escuadrilla después de reabastecerse en vuelo, siguió rasante a MLV, en donde atacó un buque al sur de bahia Enrriqueta, entre Pto, Argentino y la Isla de Bouganville, con bombas y cañones, sin reparar que se trataba del ELMA "FORMOSA".Aterrizaje en GAL 19:30 hs. (Afortunadamente esta bomba no explotó)

4) 2 A4B (OF 1112 FOCO) 3 BRP 16:29 GAL REV MLV GAL AON (Trip. Cap. VARELA Ten. ROCA), regresaron al ser interceptados por una PAC Británica, pues no iban con armamento apto para el combate Aire Aire.

5) 4 A4C (OF 1114 LANA) 2 BRP 16:32 SJU REV MLV Buques Bahia Anunciación (Trip. Cap. GARCIA Ten. CASCO Alf. ISAAC) Idem a la anterior (OF 1112). Aterrizaron en SJU.(hs. ?)

Otros medios aéreos empleados por la FAS

Los reabastecedores

434. Se utilizaron dos KC♦130: (TC♦69 y TC♦70)

1) O.F. S/N ♦ PERRO ♦ KC♦130 ♦ Dep. Gal. 08:43 ♦ Arr. Gal. 12:29 (Agregar tripulación, PCRV ♦ y que ELLAS. reabasteció.)

2) O.F. 1092 ♦ LOCO ♦ KC♦130 ♦ Dep. Gal. 15:35 ♦ Arr. Gal. 18:58 (Agregar misma información que al anterior)

Escuadrón Fénix

435. La idea de la creación de este Escuadrón nació en Abril, mientras la FAS se preparaba para entrar en combate. Las misiones que cumpliría el Escuadrón eran las de: "guiado de Escuadrillas", "retrasmisores", "diversión", "desgaste", exploración y reconocimiento" y "fotografía aérea", lo que obligó a los ingleses a vivir en un estado de permanente tensión.

436. El 1♦5♦82 por la Orden Fragmentaria 1096 entró en acción y recibió su bautismo de fuego el Escuadrón Fénix: a las 11:03 despegó de CRV el MU2 "Indicativo Verso" con la misión de retransmisor, en un OM de 100 NM de la costa entre CRV y MLV (Trip. AlF. MAYOR ♦ Alf. ORTEGA).Con la misma OF (1096): a las 11:15 DEP de CRV la primera escuadrilla de aviones civiles y militares, con el indicativo PUA, con la misión de diversión, posición OM 70 NM al NO del Estrecho San Carlos, aterrizando a las 13:55 hs. (PUA 2 ♦ HS♦125 ♦ 750 B ♦ Ten. POGGI A./Alf. MARIANI/S.P. ACOSTA M.; PUA 3 Alf. HAVERY/Alf. QUARLERI (Diversión al Grupo de Tarea 3).

437. 15:48 HS. 1♦5♦82 ♦ Dep. el MU 2 indicativo BRAVO I con la misión de Búsqueda y Salvamento en CRV♦Bha. NAZARENO♦CRV (Trip. Alf. GONZALO GIL) Arr. S/N ♦ 17:00.

438. 15:58 hs. 1♦5♦82 ♦ Dep. de CRV el CARDO OF/SN Misión Diversión ♦ 70 NM ♦ Pto. Argentino Ruta ♦ CRV♦MLV♦CRV. Avión LEAR JET ♦ 35 (Trip. Cap. BUIRA / Cap. PANE) Arr. S/N en CRV a las 18:03 hs.

Nuestros Helicópteros en Malvinas

439. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

♦ Un (1) Chinook CH♦47, matrícula H♦91, Trip. 1er.Ten. BROUWER, 1er.Ten. GIAIGISCHIA, S.Aux. RUIZ, C.P. FERNANDEZ, S.A. CANTON y C.1ro. VILLAREAL; despegó desde Pradera del Ganso para evacuar heridos a Puerto Argentino, alcanzados por las bombas en racimo lanzadas por los Harriers. De los trece (13) heridos uno falleció durante el vuelo (Los helicópteros que

hasta ese día habían operado desde la pista, minutos antes del primer ataque inglés, se habían ubicado entre las casas del pueblito.

440. # Misión: Traslado de un cañon Oerlikon de 35 mm perte# neciente al GADA 601 de Mar del Plata. De acuerdo al relato del S.A. José Antonio ALVAREZ, perteneciente a la tripulación de un CH#47 "CHINOOK", quién esta vez cumplió funciones de tractorista: "A las 21:30 horas del día 1 de mayo de 1982, recibimos la órden del My POSE de trasladar un cañon desde el extremo sureste de la pista de Pradera del Ganso hasta las afueras del pequeño poblado que había en las proximidades. Para hacerlo iban a emplear un tractor de los Kelpers de doble rueda trasera, el que no podía ser puesto en marcha por personal del Ejército, que luego de algunos intentos lo logró, con la ayuda del Cap Manuel FERNAN# DEZ, de la FAA, Quien luego hizo las veces de guía, ante la imposibilidad de encender las luces, parado en la parte trasera del vehículo.. Cruzamos la pista de aterrizaje en toda su exten# sión, tratando de evitar los restos de aviones, bombas cohetes y demás elementos diseminados a sus costados, como consecuencia de los ataques ingleses efectuados esa mañana. Luego de embestir involuntariamente un alambrado, un centenar de metros más adelan# te se localizó al cañon y su personal, procediendo a trasladarlo hacia la pista, sorteando nuevamente los obstáculos anteriores. Al comentárselo a algunos hombres pertenecientes al grupo de demoliciones de Infantería de Marina, dos días despues, me pal# mearon la espalda y comenzaron a reir estruendosamente; al pre# guntarles cual era el motivo del festejo, me contestaron que al día siguiente al que trasladamos el cañon, ellos habían desacti# vado en ese lugar cerca de ciento cincuenta (150) bombas "Belu# ga", que estaban sin explotar.

Balance Operativo de la FAS

441. Del Material de vuelo (párrafo 419); que la FAS tenía disponible para este día y de las tripulaciones disponibles se planificaron 60 (Sesenta) salidas de combate, de las cuales, solamente, en este día:

- 5 salidas regresan por problemas técnicos (9 %)
- 8 salidas son regresadas por orden superior (14,3 %)
- 10 salidas no llegan al OM por ser interceptadas (18,5 %) (3 derribadas)
- 35 salidas llegan al OM (58 %), al bautismo de fuego de la F.A.A.

442. Como hemos expresado el componente aéreo del Comando Conjunto Malvinas (Al mando del Brig. CASTELLANO) había sobre# llevado tambien un intenso día de operaciones, participando así del bautismo de fuego de la Fuerza Aérea Argentina.

ANALISIS DE LAS OPERACIONES

Respecto al accionar enemigo

443. Si observamos los objetivos operacionales que el alto mando británico se había fijado para esta batalla (párrafos 416) y analizamos los que realmente se alcanzaron, podemos afirmar que:

1) El Comando Aéreo Estratégico (RAF Whitehall) no logró la inutiización del AD BAM MALVINAS (ataque Vulcan - Black Buck) - aunque sí afectó el adificio del aeropuerto y destruyó un galpón de la aviación naval, además de afectar la pista con los impactos de dos bombas MK 17 que produjo un orificio de 15 m. de diámetro en el borde Sur.

2) El Cdo. Operacional de la Task Force (Commander Carrier Battle Group): CAlte. WOODWARD:

   a) No pudo inutilizar nuestros aeródromos, aunque sí destruyó algunos aviones en tierra (1 IA 58 - 1 MB 33 - 1 Skyvan).

   b) No pudo repeler todos los ataques de la aviación argentina; 58 % de nuestros ataques alcanzaron su OM, si bien logró derribar 3 aviones propios mediante el misil AIM 9L.

   c) Por lo tanto (a + b) no logró la superioridad aérea local.

   d) Fue disuadido de intentar un desembarco anfibio o helitransportado. Solamente logró infiltrar elementos del SAS y SBS en el archipiélago. Lo que le sería de invaluorable utilidad para el planeamiento de las futuras operaciones de desembarco y posteriores movimientos terrestres.

Pérdidas sufridas por el enemigo:

444. En contrapartida, en este largo e intenso día, la Task Force sufrió las siguientes pérdidas:

1) 1 Buque clase Sheffield (D 42) (HMS Exeter ó HMS Sheffield) seriamente dañado (probablemente hundido en la noche).

2) 2 Fragatas clase AMAZON (tipo 21) HMS Arrow y HMS Glamorgan dañadas.

3) 1 Sea Harrier derribado (probablemente LtCdr G.W.J. BATT) y otro averiado.

Decisión emergente del enemigo

445. Las acciones que el Carrier Battle Group (CALte. Woodward) había desarrollado ese día contra nuestras posiciones en

Malvinas, habían demostrado a su conducción los siguientes hechos principales:

1) Que las Fuerzas del TOM (en el archipiélago) y la FAS (desde el Continente) estaban decididas a luchar enérgicamente, para defender el objetivo político militar argentino.

2) Que las defensas argentinas (especialmente en Pto. Argentino (BAM MALVINAS) eran poderosas, sobre todo la artillería antiaérea y la aviación táctica (IA 58 Pucará y MB 339), con bases en las Islas.

3) Que las unidades aéreas interceptoras/cazabombarderos de la FAS, habían penetrado desde el continente su sofisticado y confiable sistema antiaéreo defensivo, en un porcentaje muy alto, no previsto por su comando. Dice "El Economista" ("The Economist" Londres) (16/03/84) quien publica expresiones del Clte. WOODWARTH: "El Almirante WOODWARTH reconoció estar arrepentido de haber subestimado al enemigo, al rememorar acontecimientos de la guerra...", "Lo que pasó dijo es que desconocía el potencial de la FAA; mejor dicho, jamás pensé que sus pilotos hicieran lo que hicieron. No fué un error mio; cualquiera en mi lugar hubiera actuado como yo! ?Acaso alguien podía imaginar que nuestra flota iba a aparecer tán desprotegida?. Siempre tuvimos cobertura aérea para nuestros buques, pero nada se pudo hacer contra la persistencia de los pilotos argentinos. Fué algo realmente extraordinario, aparecían por todas partes y aprendimos a respetarlos...".

446. Y como actuó entonces el CAlte Británico ?... tomó las siguientes resoluciones:

1) Retirar su Grupo de Batalla y demás buques principales de la Flota auxiliar, hacia el Este, a una distancia tal que le asegurara estar fuera del alcance diurno de nuestros CB.

2) Aproximar en horas de la noche (cuando la FAS no podía atacar objetivos navales) buques de ataque para hostigar nuestras defensas con fuego naval. En realidad, hasta el día 12 de mayo aproximaba de día una flotilla para cañoneo naval. Pero la lección de ese día 12 (GLASGOW) lo decidió a solo acercar de noche a sus buques cañoneros

3) Permitir a los elementos SBS/SAS infiltrados, reunir vital información del dispositivo defensivo argentino para la planificación de futuras operaciones.

4) Requerir refuerzos de unidades navales, aeronavales (incluídas las unidades de la RAF) y terrestres a su Cdo. Superior (NORTHWOOD), cuya satisfacción era requisito prioritario para la ejecución de futuras operaciones de envergadura.

447. A su vez el Cte. de la Brigada III de Infanteria de Marina Real Brigadier Julián THOMPSON, como así también el Cte. de la Fuerza Anfibia (Commander Anphioious Task Group) Comodoro Michael CLAPP (Libro NO PICNIC) tomaron debida nota de los sucesos para sus planes.

Respecto al accionar de la F.A.A.

Sus bondades (Logros de la FAA en su Bautismo de Fuego)

448. Las unidades de la FAA, la artillería antiaérea en la BAM "Malvinas" y todos sus sistemas integrantes habían logrado:

1) Persuadir al enemigo a retirar la masa de la flota de las inmediaciones del archipiélago, fuera del alcance de las unidades aéreas de combate, de la Fuerza Aérea Argntina.

2) Obligarlo a prever refuerzos para futuras operaciones de ataque (navales y aeronavales), anfibias y de desembarco, y demorar hasta tanto lograran reunirlos, cualquier otro intento de invasión.Asimismo el ENO tomó conciencia de su irreparable deficiencia de detección para su alerta temprana.

3) Destruir un D#42, averiar 2 fragatas y derribar 2 SH.

449. Es decir, en su bautismo de fuego, la F.A.A., pese a operar al límite de su radio de acción y con pésima meteorología en sus bases continentales, había negado al enemigo su objetivo de lograr la superioridad aérea local y había efectuado interdicción táctica aeromarítima real en nuestras Malvinas, sobre una poderosa flota naval poseedora de la elevada tecnología militar de la OTAN. Por otro lado había detectado #agudamente# las debilidades del enemigo, especialmente su deficiente alerta temprana, que aprovecharía en futuras batallas.

Sus deficiencias

450. Pero asimismo, la F.A.A., cobraba conciencia de sus deficiencias operativas #lo cual también es un factor positivo#, (Se incluyen en documento aparte).

Sus pérdidas

4 Pilotos fallecidos (1 en tierra).

1 Navegador fallecido.

8 suboficiales fallecidos.

4 aviones derribados.

2 aviónes de combate destruidos en tierra (DWN).

Su gloria

451. Y asi fue cómo aquel 01$mayo$82, la F.A.A. hizo retroce$der a la flota mas poderosa que jámas haya existido $hasta ahora$ en la historia militar de la humanidad.

CAPITULO II

LA VIGILIA ARMADA (02/20 mayo 82)

El Dia 02 MAYO 82 (DOMINGO)

La decisión del CTOAS

452. La actitud de la flota enemiga al finalizar el dia anterior (01 may 82) de evidente abandono del objetivo desembarco hacia suponer (al CTOAS de ARA) una mayor libertad de movimientos por parte de las unidades aeronavales británicas (no aferradas a un desembarco) y por lo tanto la posibilidad cierta (dentro de la estrategia naval) de usar esos medios para el ataque a nuestra flota de mar (dividida en tres Grupos de Tareas (Parte III, Párrafo 380) que se encontraba avanzando hacia la ZET. Esto hizo apreciar al CTOAS una situación táctica desventajosa para nuestra flota y por lo tanto le ordenó la suspensión del avance y retirada a posiciones defensivas mas cercanas al continente. Fue asi que, a partir de las 012300, los 3 Gpos. de Tareas (por orden del Cte. de la Flota de Mar Argentina), invirtieron su rumbo y comenzaron a navegar hacia las nuevas posiciones ordenadas.

El Ataque al ARA Gen. Belgrano

453. En ésta tarea se encontraba la FT 79.3 integrada por el Crucero Gral. Belgrano y los Destructores Bouchard y Piedrabuena, (Pos: 55 grados 18 minutos S. 61 grados 47 minutos W.) (Anexo PIV II 1), cuando, a las 16:24 del dia 02 may, fueron atacados, fuera de la ZET, por el submarino nuclear HMS Cónqueror que impactó dos torpedos MK 8 en el crucero argentino causándole bajas y averías de gran magnitud las cuales provocaron su hundimiento.

Apreciación de la F.A.A. respecto al ARA Gral. Belgrano

454. La FAA mantiene su convicción de que esta operación militar enemiga (fuera de toda justificación honorable de las leyes y costumbres de la guerra) obedeció a una decisión eminentemente política (del más alto nivel del gobierno británico) cuyas causas pueden encontrarse en los siguientes factores:

1) El interés político estratégico del gobierno británico de entorpecer las negociaciones de paz que en esos momentos llevaba (con grandes posibilidades de éxito) el Pte. del Perú (Arq. Belaúnde Terry) con el auspicio oficial (aunque tácticamente encubierto) del gobierno de los EEUU.

2) La necesidad de provocar un hecho militar psicológicamente auspicioso, ante la opinión pública internacional y especialmente británica, antes que las noticias del revés militar de las Fuerzas británicas en el Atlántico Sur el dia 01 may, desencadenaran actitudes políticas (oficiales y privadas) en el Reino Unido, desfavorables a la conducción política, a cargo de la Primer Ministro. En realidad, la

acción psicológica del gobierno británico presentando al hundimiento del Belgrano sin relacionarlo con las acciones inmediatamente anteriores fue mantenida por mucho tiempo después. como un objetivo permanente tendiente a ocultar una verdad histórica que, analizada serenamente, demuestra la importancia decisoria que en todo el conflicto tuvo la batalla del primero de Mayo, donde afirmamos Gran Bretaña perdió un destructor D42 clase Sheffield; dos fragatas tipo F21 averiadas, dos Sea Harrier fueron derribados, dos intentos de desembarco rechazados, y casi ningún objetivo operacional fijado a la Task Force, fue alcanzado. En síntesis: el ataque a nuestro crucero era una consecuencia del revés operativo que sufrió la Task Force el 01may82. Este es el factor que a su juicio la FAA le asigna mayor porcentaje de peso para que se haya adoptado esta resolución hundir al Belgrano por parte del gobierno británico.

El ataque de nuestro submarino ARA San Luis

455. Este submarino ARA efectuó un ataque con torpedos SST4, en contacto con el ENO sin producir impacto, el día 01may, (Informe EMC del 02may.)

Las actividades aéreas

456. Durante la noche 1/2 de mayo el Cdo.de la FAS trabajó febrilmente para alistar las unidades para lo que preveía sería una nueva e intensa jornada; puesto que aún estimaba o al menos debía preverlo que el enemigo podía intentar los objetivos que no había alcanzado el día anterior. Asimismo se suponía que el enemigo podría haber desembarcado incluso en esa noche mayor cantidad de efectivos y estar consolidando una cabecera de playa.

457. Por ello al amanecer, las unidades de la FAS habían recibido las órdenes preparatorias para las siguientes operaciones predispuestas, que se pondrían en ejecución al confirmarse la información sobre los blancos del ENO (Anexo PIV II 2):

- BAM GAL. 4 Ellas (12 avs A4B) para AON/T en MLV con REV y 3 BRP/Cñ c/avión.
  4 Ellas (12 avs A4B) para Ataque cabecera de playa en MLV; REV y Cñ 3 BRP.
  4 Seccs (8 Avs A4C) para AON/T en MLV con REV y Cñ 3 BRP.

- BAM SJU. 2 Ellas (5 Avs M5) para AON/T en MLV con Cñ 2 BRP. (El escuadrón Dagger M5 recibió dos (2) órdenes fragmentarias con OM asignado, números 1129 y 1130, las que fueron aprestadas; para ser finalmente anuladas. La Escuadrilla estaba constituida por el My SAPOLSKI, el 1er Ten SENN, el Cap DIAZ y el 1er Ten CALLEJO.

- BAM GRA. 3 Ellas (7 avs M5) para AON/T en MLV con

Cñ 2 BRP.

- BAM TRE. 2 Seccs (4 avs MK462) para AON/T en MLV con cñ 4 BRP.

- BAM SCZ. 2 Seccs (6 avs IA458) para AON/T en MLV con Cñ Nap.

458. Pero el enemigo no se acercó al archipiélago interesado ahora en los movimientos de n/flota de mar , y favorecido además por la situación meteorológica (en todo el TOAS y nuestro continente) que dificultaria todo movimiento aéreo de nuestra parte en ese dia.

El Escuadrón Fenix

459. Sin embargo, el Escuadrón Fenix cumplió dos salidas desde la Base Aérea Militar San Julián y Comodoro Rivadavia.
O.F. S/N 2 Lear jet 35 SANTO Diversión y Exploración y Reconocimiento.
Tripulación: 1: My GONZALEZ/ Cap CEAGLIO.
2: Cap ARQUES/ Ten CABALLERO.

Esta sección despegó de San Julián a las 18:40 hs. y se dirigió (FL 300) a un punto ubicado 70 millas náuticas antes de Puerto Argentino, luego regresó rasante a San Julián y desde allí a zona R y Rio Grande, para despues dirigirse finalmente a Comodoro Rivadavia, en donde aterrizó a las 20:00 Hs.

El parte meteorológico

460. Hasta las 09:00 Hs. las condiciones del tiempo fueron similares a las del dia precedente (centro de alta presión próximo a las Islas) (1026 mb) con nubosidad de stratus y SC quebrados, de acuerdo a la foto del satélite. A partir de esa hora comenzó a aumentar la nubosidad media y alta por la entrada de otro sistema que se encontraba entre el continente y las Islas, aunque manteniéndose la circulación anticiclónica con vientos leves del sector norte.
Hacia el fin del dia se observaba nubosidad en varias capas.

Despliegue de A4B

461. Este dia, el Comando de Operaciones de la FAA ordenó el despliegue de RYD al TOS (BAM Rio Gallegos), de un Escuadrón de A4B que se ejecutó:

1) 1a Ella LV ERA Dep. RYD 17:42 Tripulación: Vcom. DUBOURG Vcom. MARIEL.

2) 2a Ella LV CMU Dep. RYD 17:55 Tripulación Cap. VARELA Alf. MORONI ler.Ten. MAYOR Ten. ROCA.

3) 3a Ella LV AFZ Dep. RYD 18:05 Tripulación Cap. ZELAYA Ten. ARRARAS.

Las actividades del CATOM

462. En Malvinas, los hombres del Componente Aéreo, distribuidos en Puerto Argentino, BAM MLV, BAM Cóndor, Sistema VYCA, restañaban las heridas, analizando y poniendo en práctica las lecciones del día anterior. Así en (Anexo PIV/III/3):

1) BAM MLV:

a) 16:07/16:17 el AD estaba bajo alarma roja, por aproximación de aviones detectada por el Radar Malvinas. El ataque no se produjo.

b) 14:43 se detectó aproximación (parte N de la Isla Soledad, Pen. San Luis) de helicópteros británicos que luego se retiraron, aparentemente sin aterrizar.

c) 21:00/00:30 (3 May) el AD sufrió bombardeo naval.

d) Se comprobó la destrucción de un ECA, en Sapper Hill por fuego naval. Operaciones S/N. (OCAA: Cap. EDUARDO GONZALEZ dice: "Ese mismo día (01/may) por la noche sufrí, a causa del bombardeo naval, la pérdida total del equipo (ECA) (el camión ardió durante cuatro horas). A partir de allí pasé a hacer relevos en el terreno con el Cap. LOPEZ (Unos días cada uno con el Reg. 7 de La Plata) hasta el 30/may, que nos replegaron al continente para reforzar las tripulaciones de combate".

2) BAM Cóndor:

a) Regresó a esta Base, desde Ba. Elefante (BAM Calderón) el 1er.Ten. FURIOS, en un IA/58 "Pucará" para recabar órdenes.

b) Se modificó la posición del PC y de la defensa antiaérea (A Ae y radar).

c) Por orden del Cte. CATOM se enterró a los muertos gloriosos de BAM Cóndor, en el Hipódromo de DWN.

d) Se comenzó a reparar el A/502 (a cargo del My. TOMBA) la cabina se emparchó con plexiglass de otra cabina y con tornillos, se arreglaron las perforaciones de chapas con parches y remaches.

Nuestros Helicópteros

463. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

1) Un (1) Bell 212 / Matr. H/83 / Trip. Ten. PINTO, Ten. LUDUEÑA, C.P. LOPEZ y C.1ro. MONTALDO / Decola de la B.A.M. Cóndor a las 11:00 hs, con destino a Puerto Argentino trasladando personal material, realiza apoyo a la R.O.A.

MLV y regresa a la B.A.M. Cóndor a las 14:00 hs.

2) Un (1) Bell 212 # Matr. H#85 # Trip. Ten. LONGAR, Ten. VERGARA, C.1ro. PALACIOS, C.1ro. QUIÑONES y C.1ro. VEGA # Decola de la B.A.M. Cóndor a las 08:15, con la tarea de efectuar Exploración y Reconocimiento, remontando hacia el mar al canal que entra hasta Darwin para determinar si en el mismo se encontraban naves enemigas, arribo a la B.A.M. Cóndor a las 09:15 hs. sin novedad.

3) Un (1) Bell 212 # Matr. H#85 # Trip. Ten. SANCHEZ, Ten. LONGAR, C.1ro. PALACIOS, C.1ro. QUIÑONES y C.1ro. VEGA # Decola de la B.A.M. Cóndor a las 10:30 hs. con la tarea de realizar Exploración y Reconocimiento en los alrrededores de la B.A.M. Cóndor, Arribando a la misma a las 11:30 hs.

4) Un (1) Chinook CH#47 # Matr. H#91 # Trip. 1er.Ten. GRITOL, 1er.Ten. FERNANDEZ, S.A. WHITE, S.Aux. RUIZ, C.P. HERRERA y C.1ro. LAVORATO # Decolan de la B.A.M. Cóndor a las 14:30 hs. con destino a la B.A.M. Calderón, transportando equipos y personal (5 PAX y combustible # 5.000 kgs.) para permitir la operación del Escuadrón Pucará en ese AA.DD. Arribando a la B.A.M. Cóndor a las 17:40 hs.

5) Un (1) Chinook CH#47 # Matr. H#93 # Trip. 1er.Ten. FERNAN# DEZ, 1er.Ten. GRIFOL, S.A. PRATS, S.Aux. ALVAREZ, C.P. PISTONI y C.1ro. VERA # Decola de la B.A.M. Cóndor a las 10:00 hs., realizando Exploración y Reconocimiento en las proximidades, regresando a las 10:20 hs.

6) Un (1) Chinook CH#47 # Matr. H#93 # Trip. My. POSE, 1er.# Ten. BELTRAME, S.A. PRATS, S.Aux. ALVAREZ, C.P. PISTONI y C.1ro. VERA # Decola de la B.A.M. Cóndor a las 16:50 hs. hacia Puerto Argentino, para continuar el puente aéreo entre ambos lugares, transportando 5.000 kgs de carga para Pucará y Cóndor, más Tropas del RI#12. Arribando a B.A.M. Cóndor a las 17:50 hs.

El día 03 MAY 82 (LUNES)

El ataque al Sobral

464. Este buque de n/ARA había sido destacado, el 02 may hora 07:15 desde el continente, para que explorara la zona marítima (49 grados 30 minutos S/59 grados 35 minutos W) a fin de localizar los posibles sobrevivientes del B 110 (MK 62) derribado el día 1 may (1er.Ten. GONZALEZ y Ten. De IBAÑEZ). Se encontraba en ésta tarea, navegando en posición 49 grados 50 minutos S/58 grados 37 minutos W, (Anexo PIV II 1) a las 00:26 del 03 may, cuando fue atacado por helicópteros británicos del Coventry y Glasgow (Sea King/Sea Lynx) que impactaron sus misiles Sea Skuas (BAeD Sea Skua ASHM) al tiempo que el Sobral se defendía con sus cañones y ametralladoras de abordo, quedando severamente averiado su Capitán y 7 tripulantes fallecidos, así dañado, quedó navegando dificultosamente y sin comunicaciones con rumbo al Continente hasta que un helicóptero de la FAA, al mando del 1er.Ten. Miguel LUCERO lo encontró, a la altura de Puerto Deseado, posibilitando el rescate de muertos y heridos y su traslado a puerto. Los tripulantes del Canberra nunca fueron hallados.
Veamos el relato británico (Libro FAW/RN): "Alrededor de las 04:00 Z (del 03 may), cerca de 70 millas al N de Malvinas, una tripulación del Escdrn 826, en el Sea King HAS.5 ZA 129 estaba tratando de identificar un buque pequeño, cuando éste les abrió fuego. Era obviamente argentino. El Sea King se retiró a una distancia segura y pidió ayuda. Dos helicópteros Sea Linx (del Coventry y Glasgow) con un par de misiles Sea Skua c/u fueron despachados al lugar. El helicóptero de Glasgow sufrió falla de UHF y se mantuvo en espera, mientras que el Linx del Coventry fue guiado por el Sea King. Habiendo enganchado al blanco, se acercó a 8 millas y disparó sus dos misiles en rápida sucesión. Ambos misiles impactaron en el buque y detonaron. Se vieron las explosiones y la nave pareció desaparecer sin dejar rastros. Aparentemente se hundió".

Nuestros Helicópteros

465. Cumplieron ese día las siguientes misiones:

- Un (1) CH 47 Chinook matrícula H 93 Trip. My. POSE, 1er.Ten. BELTRAME, S.A. PRATS, S.Aux. CAPRA y C.1ro. VERA luego de una búsqueda de 30 minutos, localizó el avión del 1er ten ARDILES, en las coordenadas S 52 grados 04 minutos 9 segundos y oeste 58 grados, 26 minutos 1 segundo. Se revisaron los restos empleando picos y palas, pero no se encontraron evidencias del piloto, asiento o cabina.

- Un (1) CH 47 Chinook matrícula H 91 Trip. 1er.Ten. FERNANDEZ, 1er.Ten. GRIFOL, C.P. FERNANDEZ, C.P. HERRERA, C.1ro. LAVORATO y C.1ro. VILLAREAL Se continúa con el puente MLV Darwin, transportando tropas RI 12 y 5.200 kgs de carga. (Desp. 15:55 hs. Arr. 17:35 hs)

Un (1) Bell 212 # Matrícula H#83 # Trip. Ten. PINTO, Ten. SANCHEZ, C.P. LOPEZ, C.1ro. MONTALDO y C.1ro. LOPEZ # Se realiza Exploración y Reconocimiento sobre Darwin. (Desp. 16:ØØ hs. # Arr. 17:ØØ hs.).

La situación meteorológica

466. El día comenzó con el retiro del centro anticiclónico y el pasaje de un frente caliente aprox. Ø6:ØØ Z, con cielo cubier# to con SC y ASt y probables precipitaciones aisladas con mejora# miento temporario y luego empeoramiento, entre las 15:ØØ Z y 18:ØØ Z por pasaje de frente frío, con probables precipitaciones y reducción de visibilidad. Cielo cubierto con SC, ASt y Nb St, vientos del sector sudoeste, moderados con ráfagas; visibilidad buena, ocasional regular, con precipitaciones.

La F.A.S.

467. La FAS, atesorando su experiencia de guerra, había detectado algunas vulnerabilidades del enemigo aeronaval. Así en éstos momentos comprendía, respecto al enemigo que:

1) Este no poseía un sistema de alerta temprana eficiente. Nuestros aviones eran detectados a pocas millas náuticas de los destructores, fragatas o PALs y siempre que volaran a más de 5Ø m de altura sobre el nivel del agua. Por lo tanto su arma aérea (las PAC) se dirigirían normalmente a inter# ceptar escuadrillas que volaran a más de dicha altura. Consecuentemente solo podrían interceptar a nuestros a# viones de ataque volando razante, por observación visual, no electónica.

2) Su armamento misilístico naval (excepto el Sea Wolf, que equipaba sólo a las fragatas de 2a. generación), no era muy eficiente ante ataques aéreos a baja altura (ver "Malvinas, su advertencia termonuclear"#Portela#Pag. 113 a 117).

3) Evitaría acercar (dentro de nuestro alcance) en horas diur# nas a sus buques en general (y sus PAL y escoltas en parti# cular). Lo que dificultaría la detección oportuna y reac# ción inmediata por parte de las Fuerzas Argentinas.

468. Por lo tanto el mayor interés de la FAA en ese momento se volcaba en:

1) La detección cierta y oportuna de blancos navales reditua# bles (PAL y buques de batalla) mediante la exploración aérea, visual y electrónica.

2) La distracción de las PAC defensivas británicas mediante operaciones aéreas de diversión, efectuadas principalmente con aviones del Escuadrón Fénix, a fin de degastarlas y alejarlas de las verdaderas misiones de ataque a objetivos navales, que realizarían nuestros CB (A#4 o Dagger M#5) y

bombarderos Livianos (MK#62).

3) Una vez ubicados los blancos con seguridad, el lanzamiento masivo de oleadas de aviones (de diversión y ataque) a fin de saturar las defensas aéreas y antiaéreas del enemigo.

Ejecución

469. Así, la FAS tenía previstas para éste día (y las ejecutó en los horarios que en cada caso se indica), (ante la información del CATOM de que se acercaban buques ingleses al archipiélago) las siguientes salidas (Anexo PIV#II#4):

1) OF 1150 # 4 A4B # FIERA # Cñ 3BRP # AON # 15:53 GAL # MLV # GAL 17:33 (Cap. CARBALLO # 1er.Ten. VELAZCO # Ten. MAYOR # Alf. VAZQUEZ).

2) OF 1151 # 4 A4B # TRUENO # Cñ 3BRP # AON # 16:08 GAL # MLV # GAL 17:24 (Cap. PALAVER # 1er.Ten. CACHON # Ten RINKE # Alf. GOMEZ)

3) OF 1152 # 4 A4C # OSO # Cñ 3BRP # AON # 16:07 SJU # MLV # SJU 17:18 (Cap. CASTELLANO # Ten. PAREDI # Cp. CAFFARATTI # Ten. LUCERO

4) OF 1153 # 3 A4C # DOGO # Cñ 3BRP # AON # 16:22 SJU # MLV # SJU 17:17 (Ten. CASCO # 1er.Ten. URETA # Alf. MARTINEZ).

5) OF 1154 # 2 M5 # DARDO # Cñ 2 Shafrir # Cobertura sobre MLV # 16:49 GRA # MLV # GRA 17:57 (Cap. MIR GONZALEZ # 1er.Ten. LUNA.

6) OF 1159 # 2 MK 62 # LINCE # 4 x 1.000 Lbs # Diversión # 15:40 TRE # MLV # TRE 17:47.

7) OF 1160 # 2 MK 62 # ORO # 4 x 1.000 Lbs # Diversión # TRE # MLV # TRE # Cancelada por técnica.

470. Asimismo, y para reabastecer en vuelo a los A4, salieron nuestros dos KC 130, desde GAL y CRV en el siguiente orden:

1) 1 KC 130 # KIKO # REC # PCRA (5100S # 6500W) 14:17 GAL # PCRA GAL 17:54 (Com. BELTRAMONE # Cap. DISTEFFANIS # My. MENSI).

2) 1 KC 130 # MAIO # REV # PCRA (5100S # 6500W) 14:39 CRV # PCRA CRV 18:58 (Cap. SENN # My. BRIEND).

471. Es decir que, entre las 15:40 y las 16:22 (42 minutos) salieron:

1) 8 A4#B

2) 8 A4#C

3) 2 M#5

4) 2 MK#62

Total: 20 aviones de combate y 2 aviones reabastecedores (KC# 130), que reabastecieron a algunos de los 16 A#4 en su ruta de ida.

472. Pero antes de que esta oleada alcanzara las costas de nuestras Islas Malvinas, el Comando de la FAS fué informado, por el CATOM, de que se habiá comprobado que los buques avistados eran propios (Río Carcarañá, Bahía Buen Suceso, Genoyne y Monsu# men), por lo que debió ordenar el regreso inmediato de los a# viones atacantes. Si bien se había frustrado una operación (por falta de blancos) se demostraba el estado de apresto y agresivi# dad que poseía la FAS én ésos días.
De las salidas ordenadas habían decolado y llegado a las proximi# dades de Malvinas:

1) El 100 % de los A4#B

2) El 87,5 de los A4#C (uno no decoló por TEC).

3) El 100 % de los M#5

4) El 50 % de los MK#62 (dos no decolaron por TEC).

5) El 100 % de los KC#130

Búsqueda y Rescate

473. Este día también, en otro tipo de operación, la Fuerza Aérea buscaba ahora al Aviso Sobral con un F#27 (Sierra), un DHC# 6 y un helicóptero Bell 212 (Anexo 7) y continuaba sus opera# ciones de exploración y reconocimiento sobre el TOAS con los medios que poseía (T#43; LV#ALF; LV#OMN) mientras que CANA mante# nía un Neptune en la misma tarea.

El EscuaHrón FENIX

474. También el Escuadrón Fénix estuvo activo este día. Cumplió las siguientes salidas:

1) 1 LR 35 # LINCE # Diversión # 15:47 GRA# 5330 S # 5400 W # 17:47 GRA (OF 1136) (Cap. JURI / Ten. FELICE).

2) 1 LR 35 # GANSO # Diversión # 15:34 SJU # 5130 S # 6330 W # 17:13 SJU (OF 1137) (My. GONZALEZ / Cap. CEAGLIO).

3) 2 LR 35 # PERRO # Diversión # 16:07 CRV # 5000 S # 6440 W # 18:01 CRV (OF 1138) (Nro. 1 Cap. ARQUES / Ten. CERCEDO) (Nro. 2 My. FALCONIER / Alf. HARVEY).

4) 1 HS 125 # VERSO # Retransmisor # 15:52 CRV # 5200 S # 05500 W 17:09 CRV (OF 1139) (Ten. POGGI / Alf. MARINI /

S.P. ACOSTA M.)

Los IA 58 Continentales

475. Finalmente, entre las 10:00 y las 14:30, 6 aviones IA 58, con base en SCZ patrullaron nuestras costas continentales sureñas.

Exploración y Reconocimiento lejano

476. Se cumplieron las siguientes tareas:

1) A las 01:30 dep el TC 91 de PAL a EPO para realizar tareas E y R Dep Epo 07:50 para E y R. (ampliar)

Comienza el Puente Aéreo de Guerra

477. Hércules C 130, indicativo "PATO", misión: ruptura del bloqueo británico, despegó de Río Grande, tripulado por el Com MARTINEZ, el Vcom CANO, el Cap HRUBIK, el My TORIELLI, el S.M. (R) GILIBERTO, el S.M. (R) AGUIRRE, s.Aux FATTORE, S.A. MOLINA, quienes aterrizaron posteriormente en Río Gallegos. Desde el 1 de mayo el "PATO" estaba tratando infructuosamente de llegar a las islas, habiéndosele ordenado regresar en dos oportunidades por situación táctica; finalmente el 3 de mayo pudo entrar hacia Puerto Argentino por la ruta Sur, las condiciones de vuelo a 100 pies de altura eran de visibilidad parcial en la vertical y nula al frente por niebla, la que se fué disipando gradualmente a medida que se aproximaban al destino final; de pronto vieron a aproximadamente 6 millas de distancia, al frente, un buque logístico y dos fragatas enemigas, lo que provocó un rápido retorno a Río Gallegos. Una vez dada la alarma, el Comando FAS ordenó el despegue de aviones de combate, (referidos en los párrafos 469/72) los cuales debieron regresar al informarse que los buques eran propios.

Super Etendard: ARA

478. 3 SUE (VINCHA) con 2 SUE (LITORAL) entrenan. REV de un KC 130 "RATA" (matrícula y tripulación) entre 09:30 y 09:45 . Esta operación era preparatoria de la que se desarrolló el día siguiente (04 may 82).
El My Gilberto OLIVA comenzó a anotar la posición y la hora en que aparecían el o los ecos y también lo mismo cuando desaparecían; así sabían con bastante precisión la posición probable de los Portaviones "HERMES" e "INVINCIBLE"; en esto colaboró el Cap de Corbeta Silva, de la ARA.

El Grupo de Batalla ("Carrier Battle Group")

479. Sin embargo el "Carrier Battle Group" intentó este día una incursión fugaz de acercamiento a nuestras costas malvinenses "desde el SE" que fue detectada y seguida por nuestro COE y que estaba integrada por un portaviones (estimado el HMS Invincible) 3 fragatas y 4 destructores y que "sin entrar en nuestra radio de

acción se acercó hasta unas 90 NM de Pto. Argentino (52 Gdos. 50'S / 58 Gdos. 00'W), desde allí en alejamiento hacia el NE (51 Gdos. 40'S / 55 Gdos. 25'W) sin lanzar ningún ataque (Anexo PIV III 5).

480. A las 22:48 aprovechando la cobertura que le proporcionaba la noche el enemigo acerca sus fragatas misilísticas a Pto. Argentino y comienza un bombardeo naval esporádico, sobre nuestro aeródromo.

El Escuadrón PUCARA

481. Desde BAM Cóndor:

1) Dos IA58 (Cap. VILA y Ten. RUSSO) ejecutan una salida ROF sobre Ba. Elefante con muy mala meteorología.

2) Se envía a BAN Calderón un helicóptero con personal y material para reparar el A 529 con rueda nariz torcida y enterrada en la pista.

3) Dos IA 58 (1er Ten FASANI y Ten GIMENEZ) Misión: salida de reconocimiento y patrulla sobre el mar, despegando desde la BAM "CONDOR", por el Seno Choiseul, luego isla de Bougainville, isla de Los Leones Marinos, isla Jorge y regreso por la misma ruta a la B.A.M. de despegue. El vuelo se efectuó con la novedad de que en una de las islas del Seno Choiseul se vió un paño de señales y un bote salvavidas individual, por lo que hicieron un nuevo pasaje sobre el lugar. Habiéndolo avistado los dos pilotos, trataron de informar a su Base, pero debido a asu poca altura no lo lograron, por lo que se quedó el numeral orbitando sobre el bote, mientras el guía tomaba altura para hacer el enlace; una vez logrado esto retornaron al aterrizaje. Allí fueron interrogados por el 1er Ten BASILIO de inteligencia y por el Jefe de la BAM Vcom PEDROZO, quién ordenó el inmediato despegue de un Helicóptero Bell 212, llevando a bordo al 1er Ten BASILIO y personal de tropa, los que regresaron sin haber encontrado nada. Los pilotos de Pucará fueron interrogados nuevamente para precisar mejor el lugar, ofreciéndose el 1er Ten FASANI para ir en el Helicóptero, pero nuevamente no encontraron nada. Frente a la Isla hay un poblado Kelper llamado Walker Creek; al verlo perdieron las esperanzas de que pudiera ser el 1er ten ARDILES, que había sido derribado el día 1 de mayo en ese lugar. (Partes de su avión habían sido llevados a la BAM "CONDOR"). Probablemente era un paño de señales para los pilotos ingleses tendido por los Kelpers.

Accidente de un MB 339 en Malvinas

482. A las 15:06, despegan de BAM MLV dos MB 339A piloteados por C/C MOLTENI y TF Carlos BENITEZ por orden del CNTOM (Valte OTERO) en ROF sobre un aparente Blanco Naval (Cñ y cohetes) a 60 NM SE de Pto. Argentino. La mala meteorología (o la susencia del

blanco) hizo que los aviones retornaran a la BAM. En la aproximación final (a muy baja altura) MOLTENI aterrizó sin novedad, pero BENITEZ rozó un médano perdiendo el control de su avión con impacto posterior e incendio, muriendo su piloto.

483. Esta operación no estaba en previo conocimiento de los organismos VYCA del archipiélago. Solo en el momento del despegue se enteró y acentó en su informe: "Despegan Los Maquis avisan que tienen misión. El helicóptero CARBON sale y luego al regreso informa que están bombardeando el aeropuerto, luego confirma que los Maquis han llegado de vuelta y uno se estrella contra un médano, no viendo el piloto en las proximidades y solicitando una ambulancia."

El día 04 MAY 82 (MARTES)

La situación meteorológica

484. Una vaguada, con un centro de baja presión al norte de Malvinas, con cielo nublado, con Cu Y Sc, con claros, corriente del sudoeste buena visibilidad, ocasional regular con precipitaciones aisladas, zona de alta presión entre las 0600 Z y 0900 Z; a las 1200 Z frente caliente que se proxima al N de las Islas produce nubosidad de St. Sc. Frente caliente en 48 Gdos. S, próximo a las Islas, afecta a las mismas con nubosidad stratiforme, con techos de 900 mts. Buena visibilidad.
Ocasionlmente regular por precipitaciones aisladas. Vientos leves (10 Kt) de sector oeste.

La situación táctica

485. La flota enemiga, alejada siempre prudentemente de nuestro alcance, intentó este día una nueva incursión con sus portaaviones (el HMS Invincible y el HMS Hermes) y sus correspondientes escoltas (HMS Sheftield, Hms Arrow, HMS Yarmouth, HMS Glasgow, HMS Coventry) con la finalidad de atacar nuestro ADs en especial BAM CONDOR, (Ganso Verde) y destruir sus aviones PUCARA (que habían retornado de su despliegue en Base Calderon Simultaneamente (05:40) se estaba realizando la operación Carnero Negro II (Black Buck II) (Vulcan desde Ascensión a BAM MLV), la cual pese al tremendo esfuerzo requerido para su ejecución (2 Vulcans y 16 Victor tankers) tampoco logró hacer blanco en la pista de BAM Malvinas.

486. Es decir, el enemigo pretendía repetir casi idénticamente los ataques del 01 may, pero ahora con objetivos menos ambiciosos; sólo ataque de desgaste a nuestros aeródromos en el archipiélago.

487. Pero para nuestra desventaja, sus elementos (SAS/SBS) infiltrados ya en la población Kelper u operando independientemente, comenzaban a remitir a sus respectivos comandos datos valiosísimos respecto a nuestra defensa y despliegues, tanto aéreos como terrestres y navales, en el archipiélago y sus alrededores.

La Batalla por la información

488. Sin duda, a esta altura del conflicto, comenzaba a materializarse la batalla por la información (target information), en la que ambas partes comprendían que su obtención oportuna, era vital para la planificación y ejecución de las operaciones militares consecuentes. La Task Force era ahora consciente de sus grandes deficiencias para la obtención de este vital factor: la información oportuna. Al no disponer de la información satelitaria y/o electrónica (Big Bird y otros) sobre nuestro continente marítimo (y aún sobre el archipiélago) complementadas por nuestras acciones de desinformación y contrainformación (COE) sólo podían confirmar en la búsqueda (relativamente primitiva)

por parte de observadores visuales (en tierra, en submarinos, etc.) y los elementos electrónicos embarcados de poco alcance, éstos últimos a costa de arriesgar valiosos buques en posiciones de piquete radar, ante nuestros ataques aéreos. A esto se debió que debieran comprometer acciones peligrosísimas (desde el punto de vista político-estratégico y militar) como fue la de helitransportar elementos SAS a Punta Arenas (Chile) para infiltrarlos en nuestro territorio a fin de lograr información relativa a nuestro despliegue y movimientos aéreos.

La información propia

489. Por su parte, la FAA que como hemos dicho no estaba preparada para operar en un TO marítimo (Anexo PIV-II-6) de tan grandes proporciones ni contra objetivos navales en constante y veloz desplazamiento- también sufría fundamentalmente de esta deficiencia. Pese a ello puso su mayor esfuerzo y, sobre todo, imaginación, para resolver este problema vital.

490. Desde el comienzo del conflicto la F.A.A. instaló el Centro de Operaciones Electrónicas (COE) (Cap.) el cual comenzó a crecer rápidamente, (en equipamiento, organización y funcionamiento) y ya, a esta altura del conflicto, proporcionaba (al Comando y al Control) información segura aunque con alguna demora.

491. Se recurrió a disímiles medios aéreos (desde aviones Comerciales argentinos de largo alcance, Privados de gran velocidad y techo y sus propios de Transporte aéreo, Helicópteros, etc.) a los cuales reforzó electrónicamente y los empleó intensamente para buscar y producir la información.

492. Asimismo, organizó (principalmente en el archipiélago y también en nuestro litoral continental austral) una efectiva Red de Observadores del Aire (ROA), bien enlazada y centralizada, que se destacó no sólo en la observación aérea, sino que fue valiosísima para obtener precisa información naval, preferentemente costera. y aún de movimientos y acciones terrestres del enemigo, cuando se desarrolló esta batalla. En el archipielago la ROA estuvo conformada por dos redes que operaron en forma independiente, la Norte, instalada en esa zona de la Isla Soledad, constituida casi en su totalidad por radioaficionados civiles de la Provincia de Córdoba y dependientes de Puerto Argentino, y la red Darwin, constituida por Personal militar Superior de la Fuerza Aérea dependiente de la BAM "Cóndor". La red Darwin fué organizada, definida e instalada por el servicio de Comunicaciones de la BAM Cóndor, cuyo Jefe fué el Cap Héctor Eduardo RE. Fué conformada por cuatro POA cuyo cubrimiento se realizó con cinco oficiales (uno por puesto y uno en cabecerta) y cuatro conscriptos no permanentes. Los cinco oficiales eran Alféreces Rómulo SASSONE, Jorge BLAZQUEZ, Mario Eduardo EGURZA, Andrés GAZZO y Eduardo DAGHERO.

493. Se disponia tambien de nuestro Sistema VYCA en MLV que centralizada la ROA en el archipiélago; poseia el radar Wes-

tinghouse TPS 43 de FAA y 1 Radar Cardión del EA, que le proporcionaba datos electrónicos (navales y aéreos). Toda esta información centralizada y depurada en su organismo madre, el Radar de la FAA en MLV servía fundamentalmente para guiar y actualizar la situación a nuestras tripulaciones de combate procedentes del continente e informar constantemente a su Comando el CATOM, quien, a su vez, le remitía colateralmente al Cdo. FAS., poseyendo información veráz y actualizada, además de eficaces y seguras, las que fueron utilizadas también por el Ejército y la Armada. Aún luego de haber caido prisioneros lugo de la rendición, personal de la FAA logró hacer comunicaciones clandestinas con el continente, merced principalmente a la capacidad del Vcom Gonzalez Iturbe. El Radar estuvo fuera de servicio por un día completo solo una vez, para reparar daños provocados por un misil inglés que cayó muy cerca.

494. Por su parte, nuestra ARA, poseía dos aviones Neptune, equipados rezonablemente y con tripulaciones eficientes para la exploración marítima, que volaron intensamente en estos días y produjeron la información de mayor confiabilidad respecto a la detección de buques enemigos relativamente próximos a nuestro archipiélago, hasta que agotados materialmente dejaron de volar a partir del 15 may. Uno de estos aviones fue el que este día a las 09:30 hs. ubicó las formaciones navales enemigas en las siguientes posiciones:

1) Un grupo en las 52 Grados, 33 minutos, S / 57 Grados, 40 minutos W.

2) Otro grupo en los 52 Grados, 48 minutos, 05 segundos, S / 57 Grados, 31 minutos, 05 segundos, W.

<u>El ataque a un "Blanco Grande"</u>

495. Esta operación aérea (Anexo PIV II 7), planificada y ejecutada por la Aviación Naval, mediante el equipo avión explorador (El Neptuno que detectó y guió la aproximación a la zona del Blanco a los aviones misilísticos SUE) y 2 aviones SUE portador cada uno un misil A S EXOCET AM3 Que decolaron a las 09:44 desde GRA, contó con el siguiente apoyo de la FAA:

1) A las 09:50 Dep. de GRA un LEAR JET 35, 1er.Ten. BIANCO Ten. HERRERA, Misión Diversión Ruta GRA MLV GRA, Arr. 11:00 S/N.

2) 1 KC 130 RATA (Vcom. PESSANA My. GOMEZ Cap. VACCARO) que esperó en PCRA 50 grados 30 minutos S / 65 grados 30 minutos W a nivel FL 100 y reabasteció en su vuelo de ida a los 2 SUE (VINCHA) (C/C BEDACARRATZ T/N MAYORA) Dep. GAL 08:40 Arr GRA 13:38 por met. luego GAL Arr. 18:17.

3) 2 M5 (OF 1161) POLLO Cñ 2 Shafrir 3 x 1.300 lts. 1028 GRA Cobertura KC 130 y SUE GRA 11:53 (Cap. CIMATTI Cap. ROBLES) Radial GRA 071 a 100/115 NM FL 20.000/22.000 ft.

4) 2 M5 (OF 1163) ♦TRIGO♦ Cñ 2 Shafrir ♦ 3 x 1.3ØØ lts. ♦ 16:Ø8 GRA ♦ Cobertura avión Neptune ♦ GRA 17:Ø6 (Cap. MORE♦ NO ♦ Ten. VOLPONI).

496. Luego del reabastecimiento en vuelo los dos SUE siguie♦ ron razante a MLV, engancharon el objetivo de mayor tamaño y lanzaron los dos Exocets (hora 11:Ø4). regresando inmediatamente a GRA.

El resultado de este ataque

497. Esta importantisima operación aérea, fué ejecutada y planificada con absoluta idoneidad en todos sus aspectos, aunque por las caracteristicas del ataque no se pudieron comprobar en el momento, los daños ocasionados en el ataque y el objetivo naval preciso que se batió. Esto es explicable puesto que, en este conflicto, la mayoria de los objetivos materiales eran buques, desplegados en un área marítima muy alejada, sin testigos vi♦ suales o electrónicos confiables (o de información parcial), en cantidades abundantes (más de 1ØØ buques), de gran movilidad y versatilidad etc. Todo esto, impedia, al atacante, comprobar con certeza los daños causados y a cual unidad naval correspondia exactamente. Esta desventaja, para la aviación argentina, se transformaba en una gran ventaja para el enemigo ♦reconocido maestro en las técnicas de la acción psicológica♦ quien por lo tanto sacó el máximo provecho de esta posibilidad.
Una de las cosas que se pudieron detectar ese dia fué que la actividad aérea cesó por completo desde uno de los dos lugares desde donde venian normalmente, notándose luego que operaban de un solo lugar en el mar, en la cantidad y frecuencia que solo un portaviones les permitia, y desde el Atlantic Conveyor en menor frecuencia.

498. Para el aviador de combate de la FAA, que debia pene♦ trar una intrincada red defensiva del Carrier Battle Group y llegar ♦a máxima velocidad y minima altura♦ hasta las proximi♦ dades de los buques mayores (de mayor rentabilidad) y lanzar su armamento ♦de caida libre♦ a solo decenas de metros del objetivo naval, y, luego sobrepasar razante al mismo y efectuar el escape, también a máxima velocidad, existia al menos la posibilidad posterior de evaluar la información fílmica (que producian algu♦ nos tipos de aviones) y la impresión visual de los pilotos (ya sea el que atacaba o los que los seguian en ataques inmediatos posteriores)
Información que, si bien afectada por factores psiquicos y emo♦ cionales del piloto, permitian al Comando evaluar los daños e identificar con bastante precisión el tipo ♦al menos♦ del buque impactado.

499. En cambio el moderno sistema de armas que poseia nues♦ tra Aviación Naval (Super Etendard/Exocet AM 3) no exigia el contacto visual (o fílmico) con el objetivo; solo mediante medios electrónicos (un radar de tiro que permitia ♦a 5Ø kms.♦ seleccio♦ nar, por tamañio, al blanco y registrar los mismos en la inteli♦

gencia del misil); la tripulación decidía su lanzamiento a aproximadamente 35 kms. e inmediatamente escapaban del área. Dicho misil "inteligente" continuaba su vuelo razante evitando algunas de las contramedidas del defensor; sin embargo podía ser engañado y desviado del objetivo seleccionado originalmente e impactar en otro buque o señuelo. Este ataque "del 04 11:04 may 82" se produjo en estas condiciones, lo que dio lugar a distintas interpretaciones que cada protagonista elaboró y usufructuó "como es lógico" para su empleo más reditivo. Analizaremos entonces este importante ataque en sus distintas versiones:

1) Del punto de vista oficial británico:

"Un misil argentino impactó en el HMS Sheffield (destructor tipo 42); se inició un incendio que luego escapó al control de la tripulación. Cuando no había ya esperanzas de salvar la nave, la tripulación la abandonó. Todos quienes la abandonaron fueron rescatados. (Información dada el 4 may 82 por el portavoz del MOD Británico).

2) Del punto de vista "extraoficial" británico: (Anexo)

Simultáneamente a este anuncio oficial la prensa oral y escrita británica abundó en detalles (sorpresivamente hasta esta fecha los medios periodísticos se quejaban de que la información era escamoteada por el MOD) (Libro Gotcha) con profusión de fotos y relatos que confirmaban la tragedia del Sheffield. Posteriormente mucho se ha escrito "por autores ingleses" sobre este ataque y todos confirman, sin asomo de dudas, que fué el HMS Sheffield el que recibió el impacto de nuestro Exocet AM3 y este único impacto inició un incendio desvastador que obligó a su abandono y su consecuente hundimiento varios días después.

3) Del punto de vista naval Argentino:

La información producida por los aviadores navales que efectuaron el ataque, a su regreso a la BAM aeronaval de Río Grande, puede sintetizarse así:

a) Ambos aviones SUE tuvieron ecos claros, en su radar de tiro, de un buque grande y uno chico.

b) Ambos engancharon, en su selector, al grande y dispararon simultáneamente su respectivo misil.

c) No fueron interceptados y regresaron con normalidad a su Base.

d) No confirmaron el impacto.

Posteriormente, ante el anuncio de la BBC y ausen

cia de ataques por parte de la FAA ese día en el archipiélago (ver meteorología), se asumió que uno de los dos misiles lanzados había impactado al HMS Sheffield.

4) Del punto de vista del EM Conjunto Argentino:

Este organismo, portavoz oficial del Gobierno Argentino, informó ese día:

"Comunicado Nro. 23: El EMC comunica que habiendo sido atacado Puerto Argentino por medios aéreos a las 05:30 hs y en uso del derecho de ligítima defensa, ordenó una incursión aérea sobre la Fuerza de Tareas Inglesa. Ubicada a 60 NM al SE de Malvinas. Dicha incursión se concretó a las 10:50 hs., por medio de una Fuerza Aeronaval que operó con cobertura de aviones de la FAA, con resultados que aún se desconocen".

5) Del punto de vista histórico de la FAA:

Si bien al principio la FAA recibió entusiasmada la versión británica respecto al objetivo naval batido este día (el HMS Sheffield), a poco fue sospechando el sutil engaño británico y hoy al redactar este libro histórico en forma oficial por las razones y pruebas analizadas, concluye en lo siguiente:

a) El Carrier Battle Group al mando del CAlte Woodward repitió este día la misma maniobra del día anterior, con la diferencia que ahora navegaba en rumbos contrarios a la incursión anterior-o sea NE a SW (Anexo PIV-II-7) y con dos PAL y sus respectivas escoltas, además, esta vez lanzó sus medios aeronavales sobre el archipiélago.

b) Los SUE de nuestra aviación naval dispararon sus dos misiles contra esta formación que navagaba, en mar 4, en posición 52 Gdos. 35'S / 57 Gdos. 33'W.

c) Un PAL (HMS HERMES) habría recibido un impacto de Exocet, con daños. Fue auxiliado por las Fragatas HMS YARMOUTH y HMS ARROW y retirado hacia el Este, rumbo a Georgias.

d) El Exocet AM3 restante, afectado por contramedidas electrónicas, chaff y señuelos de infrarrojos de la HMS YARMOUTH, podría haberse dirigido hacia la HMS ARROW, la cual viró habilmente y esquivó la trayectoria del misil; el misil finalmente se pierde en el mar.

Dice el My. OLIVA G. H.

500. El 4 de mayo los portaviones estaban uno al ENE y el otro al ESE, a una distancia de entre 90 y 120 millas náuticas de

Puerto Argentino. En el continente se esperó este momento para lanzar el ataque. De acuerdo al relato del mismo My OLIVA: "luego del mismo, sin necesidad de confirmación, tuvimos la certeza del éxito de la misión porque cesó la actividad aérea (ecos) desde ese punto. Solo les quedaba un portaviones.
El 30 de mayo les sucedió lo mismo luego del ataque al "Invencible", pero el caos fué más evidente". Se veía como reagrupaban a sus aviones Harrier, mandándolos en breves vuelos de una fragata a la otra, de acuerdo a como habían sido recuperados en el desbande provocado por el ataque. Durante unos días prácticamente no hubo ataques aéreos, pero luego se fueron recuperando.
También se estima que comenzaron a operar desde tierra, en la zona de la Bahía de San Carlos desde antes de la caída de Darwin (29 de mayo).

a) Finalmente la FAA está convencida de que el Gobierno británico, mediante un hábil y envidiable manejo de la información, usufructuó este eficientísimo ataque de nuestra Aviación naval para:

- Velar el ataque sufrido el 01 may (párrafo 432, inc. 1).

- Demostrar que Argentina reaccionaba por el hundimiento de nuestro Crucero ARA Gral. Belgrano ocultando así la verdad histórica que es exactamente lo contrario: nuestro Crucero fue hundido por reacción del Gobierno Británico a nuestro ataque al D 42 clase Sheffield el 01 may 82.

- Promocionar con sensacionalismo las virtudes del misil de la empresa Aeroespatiale asocia del Gobierno británico a un nivel de eficiencia y letalidad que no es tal. (En los años siguientes esta Empresa vendió muchos misiles de este tipo, a un precio 10 veces superior al originalmente cobrado a Argentina). Asimismo en la guerra del Golfo Persico sucedida posteriormente ambos bandos lanzaron misiles similares y nunca hundieron a un buque.

- Desalentar los ataques de la FAA con sus antiguas bombas de hierro, no guiadas y de caída libre; pero que tal vez eran ya, las armas más temibles para la Task Force.

Los ataques de la Task Force

501. Aprovechando el mal tiempo reinante ese día en el continente (ver meteo párrafo 483) el Carrier Battle Group, en la forma ya explicada, se aproximó al archipiélago y operó, solo con sus medios aéreos, de la siguiente forma:

1) 08:00 hs. Aproximó a BAM Malvinas (previamente atacada por Vulcan 05:33), a 2 Sea Harriers que solo se acercaron al AD sin entrar a distancia de tiro de nuestra Artillería

Antiaérea.(Posiblemente misión E y R para verificar daños del ataque del Vulcan).

2) 13:10 hs. ♦ Ataque de 3 Harriers FRS, a BAM Cóndor, con los siguientes resultados:

3) 1 FRS (XZ♦450) fué derribado antes de lanzamiento por la Ba 35 mm. Ea.
Piloto fallecido (Lt N. TAYLOR).

4) 1 FRS (XZ♦452) seriamente averiado (Pieza Nro. 5♦20 mm FAA) viró antes de atacar y eyectó bombas sobre zona Darwin (no explotaron). Se alejó humeando. Se precipitó posteriormente al mar (38 km al SE) y el piloto fué rescatado.

5) 1 FRS tampoco efectuó el ataque y se alejó, desprendiéndose de las bombas sobre el campo próximo. Dice el diario de guerra del Gpo. 1 Art. AAe ♦ Darwin:

> "DIA 04: ♦"Cerca del mediodía atacan tres (3) Ha♦ rriers desde el Este, el primero es derribado por una ráfaga de 35 mm. de Ejército, cayendo a un costado de la pista. El avión lleva la matrícula XZ♦ 450 y su piloto es Nick TAYLOR quién muere en la acción. El segundo avión es alcanzado por el fuego de la pieza Nro. 5 de 20 mm., se aleja humeando y larga sus bombas de 500 libras sobre la zona Darwin, que no explotan. El tercero, ante el fuego de 20 mm. , gira hacia el Sur largando su carga a un campo vacío.
> Este fué un día de festejo, pues se había rechazado por primera vez un ataque aéreo con saldo netamente favorable, no pudieron tirar sus bombas en los blan♦ cos y no hubo bajas propias."

La Operación Black Buck II

502. Esta misión se concretó a las 05:33 sobre muestra BAM Malvinas, sobrevolándola con rumbo NNE y lanzando 17 bombas con retardo (de hasta 02:00 hs.) que impactaron a 45 Gdos. de la cabecera 08, pero sin afectar la pista, aunque hiriendo levemente a dos conscriptos del EA.

503. Esta noche fué tranquila para los defensores de Puerto Argentino; la Task Force no atacó en horas nocturnas.

Nuestros Helicópteros en Malvinas

504. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

♦ Un (1) Bell 212, matrícula H♦83, indicativo "HAL♦ CON", armado con cuatro (4) amatralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 08:40 horas para hacer un traslado de personal, aterrizando nuevamente a las 10:00 horas en Darwin. Tripulación:

Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), C lero LOPEZ A. (M), C lero LOPEZ R. (OP) y C lero MONTALDO (A).

- Un (1) Bell 212, matrícula H▮85, indicativo "CON▮ DOR", armado igual que el anterior, que despegó de Darwin hacia Puerto Argentino a las ▯9:▯▯ horas, para una evacuación sanitaria y reabastecimiento de la ROA, aterrizando nuevamente en Darwin a las 16:2▯ horas.

- Un (1) Bell 212, matrícula H▮83, indicativo "TORDO", que despegó de Darwin a las 15:2▯ horas para hacer un relevo de personal de la ROA, aterrizando nueva▮ mente allí a las 17:2▯ horas.

- Un (1) Helicóptero Chinook CH▮47, matrícula H▮93 realizó un vuelo de Exploración y Reconocimiento sobre el mar, en procura de localizar el núcleo de la flota enemiga. Ese vuelo despegó de Darwin a Puerto Argentino, y de allí se internó en el mar por el radial 1▯5y a una distancia de entre 3▯ y 35 mnillas ascendió y efectuó un barrido de radar sin obtener ecos. El Helicóptero fué detectado por el enemigo, pues inmediatamente apareció una PAC en la zona, la que no logró localizarlo porque el mismo colocó durante quince (15 minutos un rumbo paralelo a la costa, para luego dirigirse a Puerto Argentino.

El Aviso Sobral

5▯5. Lenta y dificultosamente el glorioso Aviso Sobral ▮con sus muertos a bordo▮ navegaba (en posición desconocida dado que no emitía mensajes) hacia nuestro continente. Su acción (busqueda y rescate de 2 tripulantes Canberra eyectados) será eternamente reconocida por la F.A.A.

El día 05 May 82 (MIERCOLES)

La situación meteorológica

506. El día comenzó con la formación de una onda frontal sobre GAL con cielos quebrados, con Cu y Sc sobre las Islas; esta onda frontal con un frente frío, se desplazaba hacia el Este, encontrándose a mitad de camino, entre el continente y las Islas a las 06:00Z, compactándose la nubosidad sobre las mismas; a partir de las 12:00Z, cielo cubierto con probables precipitaciones, disminución de techo y visibilidad, con pasaje del frente frío sobre MLV a las 15:00Z, aproximadamente.

507. A las 18:00Z se observó el frente frío sobre la parte Este de las Islas que son afectadas con nubosidad de Cu y Sc, quebrándose hacia las 21:00Z, con vientos leves del sector oeste; SC con techo 250 m. y buena visibilidad.

Avistaje del Sobral

508. Desde las 08:14 (OF 2503) un F-27 (SIERRA) FAA (decolado de CRV) (tripulación) patrullaba nuestra plataforma atlántica en busqueda del Aviso Sobral. El avistaje por parte del SIERRA se produjo a las 09:45 a 30 NM al SSE de Pto. Deseado. Inmediatamente partió un Helicóptero ByS (H-212 - Piloto Ten. LUCERO) desde CRV que se aproximó al buque rescató a un herido a quién trasladó al Hospital de Pto. Deseado. El F-27 continuó sobrevolando al Sobral, hasta que éste amarró en Pto. Deseado a las 15:25. Aterrizó en ADO por si era necesario algún traslado urgente, pero al ser internados los heridos en el hospital del lugar, se dirigió a su Base, CRV.

- Relato del Ten. Miguel Angel LUCERO: "El día 4 de mayo de 1982 nos encontrábamos de turno la siguiente tripulación: Ten. Miguel Angel LUCERO, Ten. Jorge BACHIDDU, C.1ro. Alejandro BUFFARINI y S.Aux. Horacio DEZETA; durante el transcurso de la mañana fuimos comunicados que el Buque "Alférez Sobral" que había sido atacado por fuerzas enemigas, en la cercanía de las Islas Mal Malvinas por dos helicópteros (Sea King), se encontraba navegando a la deriva mar adentro; razón por la cual había que estar alerta para salir en cualquier momento.
  A las 12 hs. del mismo día recibimos la orden de despegar con destino a Puerto Deseado para comenzar el rescate del mismo.
  Después de dos horas de vuelo arribamos al citado lugar donde recibimos la búsqueda. Llegamos hasta el Cabo Tres Puntas y de allí. El clima era terrible, había una furte tormenta y las nubs demasiado bajas que hacía imposible la visibilidad.
  El "Alférez Sobral" no aparecía por ningún lado. Se efectuaron maniobras hasta tres metros sobre el nivel del mar. Lo buscamos durante toda la tarde hasta aproximadamente las 19:00 hs., luego de haber

volado cuatro horas continuamente de búsqueda sin resultado positivo. Al día siguiente nos dirigimos hacia l sur nuevamente donde nos cruzamos con varios buques de nuestra Armada y Prefectura y algunos pesqueros que realizaban la misma tarea.
Luego de dos horas aproximadamente de búsqueda, observamos en el horizonte un pequeño punto. El mismo se fue convirtiendo poco en algo que navegaba a la deriva, llegando a constatar que se trataba del buque Alférez Sobral, del cual lanzaron dos bengalas en el momento en que nos aproximábamos al mismo, pudiendo reconocer inmediatamente, el estado crítico en que se encontraba el buque y su tripulación.
Luego de verificar que se trataba del Sobral, comuniqué a las autoridades correspondientes su stado de material y personal y su posición geográfica para su inmediato auxilio. La más próxima embarcación tardaba varias horas en llegar a dicho punto, porque encontrábamos a más de 70 millas del continente.
Procedí a bajar el pararrescate pidiendo qu me informaran el estado real de la máquina y sus ocupantes, comunicándose que se encontraban 8 muertos y 52 personas vivas, de las cuales 9 eran heridos graves.
En cuanto a la parte material se encontraba destruído l sector antenas que recibió el primero de los impactos, siendo el segundo el que destruyó el puente d comando, ocasionando consecuentemente su pérdida de control.
Si bien el rescate de las personas muertas no fue posible en ese momento, debido al estado en que se encontraban, pudo realizarse el de tres heridos graves que fueron trasladados a Puerto Deseado para su asistencia médica, uno de los cuales fue el C.lro. Enrique HERNANDEZ (Prefectura). Más tarde el buque fue remolcado hasta el mismo lugar por el buque "Cabo San Antonio" donde fue asistido el resto de la tripulación.
Regresamos esa misma tarde a Comodoro Rivadavia dando por finalizada la tarea asignada.

Nuestros Helicópteros en el archipielago

509. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrícula H83, indicativo "HALCON", armado con cuatro (4) amatralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 09:00 horas para hacer un traslado de personal, aterrizando nuevamente a las 09:40 horas en Darwin. Tripulación: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), C lero LOPEZ A. (M) y C lero LOPEZ R. (OP)

- Un (1) Bell 212, matrícula H83, indicativo "CONDOR", armado igual que el anterior, que despegó de Darwin hacia Puerto Argentino a las 14:30 horas,

aterrizando nuevamente a las 15:ØØ horas. Tripulantes: Ten VERGARA (P), Ten SANCHEZ (CP), C lero LOPEZ A. (M), C lero LOPEZ R. (OP) y C lero MONTALDO (A).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", que despegó de Darwin a las 16:ØØ horas para hacer una misiPHon de exploración y reconocimiento, aterrizando en Puerto Argentino a las 16:3Ø horas. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C lero QUIÑONES (OP).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", que despegó de Darwin a las 17:ØØ horas para hacer una misón de exploración y reconocimiento y traslado de personal de la ROA, aterrizando en Darwin a las 18:ØØ horas.Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C lero QUIÑONES (OP).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", que despegó de Darwin a las 18:3Ø horas para hacer un traslado de periodistas a Bahía Elefante para llevar el video casette del sepelio del piloto inglés muerto el día 4 de mayo (Nicolas TAYLOR). El mismo debía ser enviado en un B-2ØØ de la ARA hacia el continente. El Helicóptero no llegó a destino debido a que se formó niebla y además se hizo de noche, debiendo pernoctar en Paso Tamar, aterrizando allí a las 19:15 horas sin novedad. Como cena la tripulación compartió con los periodistas un pedazo de queso y una botella de coca-cola de dos litros. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C lero QUIÑONES (OP).

La situación de la Task Force

51Ø. Según la detección de nuestro COE, el grueso del Carrier Battle Group navegaba (con sus dos PAL y escoltas) en la zona E. SE, a 195 km de Pto. Argentino. Pero había destacado una Fragata y un Destructor (con 3 helicópteros EAW) en proximadades de la Isla Salvaje del Este (61 grados Ø5 minutos - 51 grados Ø1 minutos S / 61 grados Ø5 minutos W) (observación de las 13:48) (Anexo PIV-II-8), seguramente como piquete radar. Además se recibieron noticias -sin confirmar- que el Pal Hermes, se encontraba averiado y con el ascensor de aviones trabado.

El apresto de la FAS

511. Pese al mal tiempo el Cdo. de la FAS había planificado, por si mejoraba ésta situación meteorológica, varias salidas predispuestas. La mayoría tendientes a atacar los objetivos navales detectados en las proximidades de las Islas Salvajes.

Ellas eran (Anexo PIV-II-9):

1) Desde BAM GAL:

a) OF 1164 (LENTE) 4 A4B para ataque a piquete radar en 52 Grados, 37 minutos, S / 61 Grados, 15 minutos, W; con REV y Cñ 3BRP.

b) OF 1165 (CANA) 4 A4B para idem # REV # idem.

2) Desde BAM SJU:

a) OF 1166 (TACA) 4 A4C idem # idem # idem

b) OF 1167 (AJI) 4 A4C idem # idem # idem

c) OF S/N (POLLO) 4 M5 objetivo a confirmar con Cñ y 2 BRP

d) OF S/N (CLAVO) idem # idem

3) Desde BAM GRA:

a) OF 1163 (TRIGO) 2 M5 para cobertura avión E y R Neptuno (ARA) en radial GRA 080 y 300 NM con 2 Shaffrir

b) OF S/N (PUA) 2 Lear Jet 35 DIVERSION GRA#MLV#GRA

4) Desde BAM GAL: en alistamiento,

a) 8 A4B (FIBRA/TRUENO) con Cñ 3BRP para reconocimiento ofensivo desde 50 Grados, 30 minutos, S / 63 Grados, 00 minutos, W; hasta 49 Gdos. 30'S / 60 Grados, 00 minutos, W.

512. Pero la meteorología no permitió que se ejecutaran estas acciones en éste día. Solamente la misiion de DIVERSION (PUA número 1 Cap. MARTINEZ / 1er.Ten. RONCONI # Nro. 2 1er.Ten. BIANCO / 1er.Ten. HERRERA (Dep GRA 14:10/15:35 GRA), se concretó.

1) Desde BAM SCZ:

a) OF 101 # GATO # 21A58 # E y R Dep SCZ 12:30 Arr SCZ 14:30

b) OF 102 # GAUCHO # 21A58 # E y R Dep SCZ 15:30 Arr 17:30

El Grupo de EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO

513. 051315 el B 707 "Carbón" avistaje 1380 NM lateral MDP de dos cargueros y un fragata. Posteriormente (14:15) rectifica. Se trata de un petrolero, 1 fragata y un posible submarino en superficie.

El Día 06#May#82 (JUEVES)

Apreciación sobre el enemigo

514. A esta altura de las operaciones y ante la aparente inactividad bélica del enemigo, nuestro Estado Mayor Conjunto apreciaba, con justeza:

> "El enemigo trata de recomponer el poder aéreo de su fuerza de ataque (en realidad 4 Harriers habían sido derribados por nuestra A Ae. y varios más seriamente averiados).
> La llegada de un mercante y un buque de asalto anfibio con tropas permite suponer la intención de ejecutar un asalto masivo, en el que se debe incluir la participación de los buques tipo SIR inicialmente.
> Reunión de medios de Ascención confirman capacidad de Gran Bretaña de operar ofensivamente entre 08/15 May sobre Malvinas".

515. El COMIL ordenaba ejecutar exploración aérea lejana sobre ruta aproximación Ascensión y también sobre proximidades de Georgias.

La situación meteorológica

516. Sigue una capa nubosa extensa asentada sobre la superficie que mantiene condiciones IFR en el TOAS. QAM INO 18:00 330/12 3 km 8 St 300 1008. 5/4.

Las actividades de Transporte Aéreo de la FAS

517. El puente aéreo CRV#MLV se había interrumpido a partir del 1ro. de mayo por las siguientes razones principales:

1) La actividad ofensiva enemiga en las proximidades de MLV con ataques aéreos y fuego naval al Aeropuerto e intercepciones aéreas por parte de la PAC británicas.

2) La situación meteorológica reinante desde dicha fecha.

Nota: En realidad existieron dos (2) puentes aéreos en esta Batalla, aunque de diferentes magnitudes, uno desde el continente a Malvinas y el otro entre Puerto Argentino y la BAM "Cóndor" en Darwin. Este último se realizó con helicópteros.

518. Pero #a esta altura de los acontecimientos# los heróicos defensores del archipiélago urgían al CTOAS la satisfacción de sus necesidades operativas meldiante el puente aéreo. En especial:

1) Recuperación de heridos

2) Refuerzos críticos para la defensa

3) Apoyo moral

519. Por ello la F.A.A. debía esforzarse ahora en reiniciar sus vuelos de transporte aéreo al archipiélago único medio de comunicación remanente y hacerlo en las condiciones más críticas (con oposición anti y contra aérea enemiga, en un aeródromo discapacitado y con mal tiempo). Esta fue una tarea más que se agregó al EM de la FAS, bajo cuyo comando operacional (provenientes del CAT) se asignaron los Hércules C130 que cumplirían estas misiones.

520. Así fue que, este día, la FAS previó el envió de 2 C130 (TIGRE Y PATO) que decolarían desde CRV, escalonadamente arribarían a BAM MLV y en ése orden regresarían. Para su protección la FAS concibió:

1) Dos operaciones de diversión con aviones LR35A del Escuadrón Fénix.

   - OF 2020/1 PARDO 1 13:23 CRV ascenso a FL 300 hasta 54 grados S/61 grados W, descenso con R 070 grados a FL 50, luego R 180 grados 10 minutos, luego R 270 grados a 63 grados W y ascenso a FL 200 hasta 70 NM GRA descenso FL 60 y Arr 15:07 S/N. Cap. BUIRA / Cap. PANE.

   - OF 2020/2 PARDO 2 15:34 CRV ascenso a FL 250 hasta 52 grados 45 minutos S/ 61 grados 00 minutos W, descenso con R 09 grados a FL 50, luego R 000 grados durante 05 minutos, luego R 270 a posición 63 grados 00 minutos W, ascendiendo a FL 200 hasta 90 NM GRA, luego descenso FL 60 y Arr GRA 17:21. 1er.Ten. BIANCO / Ten. HERRERA.

   - OF 2020/3 PARDO 3 16:15 CRV, Arr. CRV 18:25 Cap. ARQUES / Ten..CERCEDO.

2) Una operación de E y R con avión Neptune L 188 (RUSSO) de ARA que realizó búsqueda electrónica de buques en superficie sobre la ruta de los C130.

La ejecución

521. El C130 (TIGRE) TC65 (Com. MARTINEZ Vcom. VIANNA Cap. VALLE Cap. CERRUTI S.P. RAZZINI C.1ro. ORTIZ S.Aux. NAZZARI S.Aux. MARNONI) decoló de CRV 12:00 y navegó hasta lateral SCZ desde donde efectuó el cruce a MLV, aterrizando en BAM MLV a las 15:50, descargó abastecimientos (Anexo PIV II 10), cargó 8 heridos y decoló de MLV a las 16:25 arribando S/N a CRV a las 18:35. El otro C130 (PATO) TC68 despegó a 17:40 de CRV (cuando ya volvía el TIGRE) pero le fué ordenado regresar por el Cdo. FAS debido a condiciones meteorológicas adversas.

La exploración lejana

- 060940 confirmó avistaje un petrolero, una fragata T 21, un submarino .

Los ecos falsos de MLV

- Incluir narración Vcom ARANDA (en Anexo fantasmas en MLV)

Los Pucará en el Archipiélago

522. Una de las preocupaciones del EM del TOM, era la sospecha de que el enemigo había desembarcado Grupos SAS/SBS en la Isla de los Leones Marinos. Entre las operaciones aéreas que, normalmente en ROF, se realizaron este día, cabe destacarse:

- a partir 08:00; 3 helicópteros PUMA (BOBINA) de MLV

  1 T 34 (ARTICO) de MLV (ARA)

  2 IA 58 de DRW (PATRIA)

  3 IA 58 de DRW (GAUCHO)

(Ampliar detalles - horarios, tripulación, objetivo, informe misión de los IA 58).

La planificación de combate de la FAS

523. Pero a medida que el tiempo transcurría y exprimiendo una y mil veces la reducida experiencia de guerra obtenida el 1ro. de mayo y, por que no decirlo, sintiéndose a cada instante con mayor capacidad de enfrentar al enemigo, la FAS ampliaba su esfuerzo potencial día a día. Esto lo demuestran los documentos de previsión (Anexo PIV-II-11) que elaboró en cada oportunidad. Solo necesitaba:

1) Mejor meteorología.

2) Precisa información de los objetivos navales a batir.

524. Así, las previsiones para este día (Anexo PIV-II-11) eran de 69 salidas, coordinadas con mayor precisión ya que serían controladas por un OCAT (Oficial Control Aéreo Táctico) en vuelo:

1) Para apoyo de fuego cercano (había indicios de helidesembarco británico en la Isla de los Leones Marinos) estaban previstas las siguientes salidas, en horarios a confirmar; con alistamiento a 5 minutos a partir 060815 may 82:

   a) OF 1166/7 (FIERRO/TUCAN) 8 M5 Cñ y 2 BRP 500 lbs desde SJU.

   b) OF 1168/9 (FIERA/TRUENO) 8 A4B cñ y 3 BRP con REV desde GAL.

2) Para ataque a objetivo naval #AON (Buque estimado en 51 Grados, 08 minutos, S / 62 Grados, 27 minutos, W):

a) OF 1170/2 (TEJO#BARON#CHANGO) 12 aviones (A4C/A4B/M5) atacando con intervalos de 2'entre escuadrillas a partir 16:45.

3) Para cobertura aérea y diversión:

a) OF 1173 (AGUILA) 2 M5 con 2 Shaffrir para sobrevuelo Pto. Argentino FL 300 en enlace CIC MLV

4) Para reconocimiento ofensivo y AON en probables buques 5/8 NM al Sur BAM MLV:

a) OF 1175 (PUMA) 4 M5 con Cñ 2 BRP con horario previsto sobre el OM 14:00/14:05 a confirmar antes puesta en marcha.

5) Para ejecutar una oleada de ataque masivo a buques (en caso de que el Carrier Battle Group entrara nuevamente dentro de nuestro radio de acción):

a) 2 Ellas (OF 1181/2) #COBRA/PITON compuestas por 5 M5 con 1 bomba lbs. y cañones que atacarían al objetivo naval (a confirmar) a la hora H.# operando desde la BAM GRA.

b) 5 Ellas (OF 1183/7) TORO#GLOSTER#PALO#POKER#CORAL#, compuestas de 8 A4C con 1 bomba de 1000 lbs. c/u y cañones y 6 M5 con 2 bombas BRP y cañones c/u, atacando al ON a designar a la hora H+5'los A4C-y H+10' los M5 operando todos desde la BAM SJU.

c) 4 Ellas (OF 1188/90) 8 A4B (TEJO#MORRO#MATE) con Cñ y 1 bomba 1000 lbs.c/u, atacando a la hora H+30'y operando desde BAM GAL.

d) 3 Ellas (OF 1191/3) (NENE#OSO#PUMA) con Cñ 1 bomba 1000 lbs. c/u atacando a la hora H+01:00.

525. Pero el hecho de que el enemigo permaneciera fuera de nuestro alcance y de que continuara el mal tiempo, impidió la ejecución de lo planificado. De cualquier manera esta gimnasia del Comando (en cuanto a sus tareas de información, inteligencia, control, planificación y comunicaciones) y de las unidades aéreas y logísticas dependientes (que entraban y salían de estados de aprestos y alistamiento continuamente) permitía a la FAS ir elevando su nivel de capacidad operativa y mantenía muy alta la moral de su valioso personal. Esto se demostraría #para asombro del mundo# varios días más adelante, cuando el enmigo #ya refor# zado y presionado políticamente desde su metrópoli# tuviera que intentar el desembarco.

Isla Ascensión

526. Ese Dia arribaron a esta Isla, en vuelo directo desde el Reino Unido, 8 aviones Sea Harriers y 3 Harriers FRS 1, requeridos por la Task Force para recomponer su arma aérea en el Atlántico Sur. Tambien ese dia zarpó desde Ascensión el buque Atlantic Conveyor con importantes refuerzos materiales.

Nuestros Helicópteros

527. Cumplieron ese dia las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matricula H▮85, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Paso Tamar con periodistas (entre ellos estaba Nicolás Kasanzew) a las 08:30 horas, aterrizando en Bahia Elefante y retornando luego a Darwin, en donde aterrizó a las 09:30 horas. Tripulación: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), S.A. MRATINEZ (M) y C lero QUIÑONES (OP).

- Un (1) Bell 212, matricula H▮83, indicativo "PATO", armado igual que el anterior, que despegó de Puerto Argentino a las 09:30 horas, para hacer un reabastecimiento de la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 11:30 horas. ripulantes: Ten SANCHEZ (P), Ten LUDUEÑA (CP), C lero LOPEZ A. (M).

- Un (1) Bell 212, matricula H▮83, indicativo "PATO", armado igual que el anterior, que despegó de Puerto Argentino a las 12:30 horas, para hacer un reabastecimiento de la ROA, aterrizando en Darwin a las 14:30 horas. Tripulantes: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), C lero LOPEZ A. (M).

- Un (1) Bell 212, matricula H▮85, indicativo "HALCON", armado igual que el anterior, que despegó de Puerto Argentino a las 13:00 horas, para hacer un reabastecimiento de la ROA, aterrizando en Puerto Argentino a las 15:10. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C lero QUIÑONES (OP).

- Un (1) Bell 212, matricula H▮83, indicativo "PATO", armado igual que el anterior, que despegó de Puerto Argentino a las 15:00 horas, para hacer un traslado de personal y material, aterrizando en Darwin a las 17:40 horas. Tripulantes: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), C lero LOPEZ A. (M).

- Un (1) Bell 212, matricula H▮83, indicativo "HALCON", armado igual que el anterior, que despegó de Darwin a las 16:00 horas, para hacer un traslado de personal,aterrizando en Darwin a las 17:40 horas. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP) y C lero MONTALDO (A)

El Dia 07 May 82 (VIERNES)

Los refuerzos de la Task Force

528. El enemigo aumentó el flujo de aprovisionamiento a su flota en el Atlántico Sur. Los refuerzos no solo salían de Ascensión sino que tambien eran canalizados en navegaciones paralelas, a las costas sudamericanas del Pacífico e ingresaron a través del Cabo de Hornos. Este día se detectaron, entre otros, parte de una fuerza anfibia y logística que a las 20:45 se encontraba en 35 grados 40 minutos S / 30 grados 30 minutos W con R 210 grados y 12 Kt de velocidad. Asimismo, se detectaron formaciones navales en proximidades de Islas de los Estados. También se comprobó que aviones C-130 de la RAF llegaban al sur de Chile por la ruta Islas Fidji, Isla de Pascua, con la colaboración y apoyo del gobierno trasandino.

La actividad aérea Argentina

529. La FAA, con sus distintos comandos operativos y demás organismos de apoyo dependientes, tanto en nuestro continente como en el Archipiélago, permanecía en la más tensa expectativa respecto al accionar del enemigo. Las apreciaciones de inteligencia del más alto nivel confirmaban la capacidad de la Task Force (veloz y profusamente reforzada) de iniciar un desembarco en fuerza, en cualquier momento sobre nuestras Islas Malvinas. Y la meteorología, en esos días, favorecía esa capacidad inglesa, negándo o dificultando grandemente las posibilidades aéreas de repeler el mismo.

530. Por ello, la FAA ese día, intensificaba sus esfuerzos tendientes a conocer los movimientos británicos dentro y fuera del TOAS. El grueso de su atención se volcaba en las actividades de E y R que cumplía con sus B 707 (en alta mar) y los Lear Jet (del Escuadrón Fénix) en el litoral marítimo más cercano. Lo mismo sucedía en nuestra Armada que poseía aviones Electra y Neptune en patrullaje marítimo.. Respecto al E y R lejanos un B-707 cumplió este día un vuelo al Este (Matr. y trip.) de EPO hasta los 40 grados S 34 grados W (donde habían sido avistados buques los días anteriores) y desde allí a Georgias (50 NM antes) y regresó, sin obtener datos significativos.

Avistaje

531. El día 6 de mayo a las 13:30 horas, despegó (EPO) un avión Foker F-27 (TC-43 Pil. Vcom. ANDELIQUE - CPil. My. SALAS) de la FAA, cumpliendo la tarea de exploración y reconocimiento aéreo para dar protección al Portaaviones que navegaba hacia Puerto Belgrano, escoltado por las Fragatas "Hercules y "Santísima Trinidad", aproximadamente 150 millas antes del destino mencionado, fué avistado 30 millas atrás del Portaaviones y casi a ras del agua un submarino cuyas caracteristicas y dimensiones eran similares a las de los submarinos enemigos. Luego de trasmitida la novedad y al no ver despegar a los aviones de la ARA se consultó la causa, y la respuesta fué que tal submarino era

propio, a lo que se respondiò que ese submarino el propio ya habìa sido avistado a 20 millas de Puerto Belgrano y que navegaba sobre la superficie Arr. CRV 16:10.

532. Sin embargo un aviòn Electra de ARA avistò visualmente, alrededor de las 15 hs, a 5 unidades navales de superficie a aproximadamente 80 NM al SE de la Isla de los Estados. La FAS, previamente, habìa realizado algunas operaciones de diversiòn sobre las proximidades de MLV; a saber (Anexo PIV-II-12):

1) OF 2034 (PUA) 1 LR35 desde CRV en vuelo ABA hasta 53 grados 12 minutos S / 60 grados 10 minutos W y regreso a GRA. Dep. 10:22 - Arr 12:15 - Cap. ARQUES / Ten. CERCEDO.

2) OF 2035 (TORO) 1 LR35 desde SJU en vuelo -alto-bajo-alto hasta 53 grados 45 minutos S / 60 grados 10 minutos W y regreso a GRA. Dep. 10:09 - Arr 12:17 (My. GONZALEZ / Cap. CEAGLIO).

534. Ademàs, vuelos de Exploraciòn cercanos (Zona R y Zona V) a efectos de confirmar el avistaje del Electra.

1) OF 2037 (LEON) 1 LR35 desde GRA - zona R-SJU. Dep. 14:47 - Arr. 17:00 - 1er.Ten. ACOSTA / Alf. REDONDA.

2) OF 2038 (RUSO) 1 LR35 desde GRA - zona V-SJU. Dep. 14:47 Arr. 17:10 - My. GONZALEZ / Cap. CEAGLIO

535. Pero el avistaje no fuè confirmado pese a haberse previsto el ataque a los mismos por aviones SUE (ARA) para lo cual la FAA puso en el aire (19:08), al SE de Cabo Vìrgenes (FL 200) bajo control del CIC GAL, un KC-130 (KIKO) a efectos de REV a los SUE. Ademàs 4 M-III permanecìan en alerta a 3 minutos en la BAM GAL bajo control de dicho CIC. Asimismo la FAS ordenò una nueva salida de diversiòn de 2 LR35 que se realizò -ya de noche- desde GRA (20:14) y se dirigiò a la zona de los presuntos buques (5400S 6630) regresando posteriormente a CRV (22:10) Cap. BUIRA / Cap. PANE / 1er.Ten. BIANCO / Ten. HERRERA.

Defensa en el Continente

536. Esta informaciòn de los 5 buques, produjo ademàs una serie de medidas defensivas respecto al despliegue de la FAS en el continente.

- Se ordenò la dispersiòn y refugio de los aviones en las distintas Bases.

- Se alertò a la artillerìa antiaèrea.

- Se replegaron (nocturno) 3 M5 de GRA a CRV.

533. Finalmente el KC 130 (KIKO) que se mantenìa en el Punto de reabastecimiento ordenado y que tambièn efectuaba exploraciòn electrònica sobre el mar, confirmò , a las 00:10 del dìa siguien-

te los siguientes ecos:

1) 50 grados, 25 minutos, S - 68 grados, 00 minutos, W.

2) 49 grados, 00 minutos, S - 66 grados, 30 minutos, W.

3) 48 grados, 40 minutos, S - 66 grados, 35 minutos, W. (dos ecos).

534. Pero los ecos se dirigían a NE, seguramente a la zona TRALA, donde permanecía el grueso de la Task Force.

El puente aèreo

535. Este día de sobresaltos finalizaba sin haber podido concretarse ninguna operación ofensiva. El saldo positivo, sin embargo, lo representaban los tres C-130 (TC-65-68 y 63) que, mientras tanto, habían roto una vez más el bloqueo inglès sobre Malvinas, llevando y trayendo -en puente aèreo- preciosa carga y demostrando nuevamente el alto grado profesional militar de los aviadores de transporte de la FAA.

- C-130 - TC 65 (TIGRE) Dep. CRV 10:40 Arr. MLV 13:45 Dep. 14:17 Arr. CRV 16:45 - Tripulación My. DOMINGUEZ / Vcom. REGUEIRO / My. BAGNASCO/ S.P. (R) BILL / S.Aux. GODOY / C.P. CARDENAL / S.Aux. DE ROBLES. (Anexo detalle carga - 14.500 kg.)

- C-130 - TC 68 (PATO) Dep. CRV 09:30 Arr. MLV 12:15 Dep. 12:45 Arr. CRV 15:15 - Tripulación: Vcom. DEMARCO / My. MACLAY / Vcom. SPERANZA / Cap. MARTEARENA / S.Aux. FARINA / C.P. RULLI / S.M. CASTILLO / S.Aux. CORTES (Anexo detalle carga - 14.500 kg.).

- C-130 - Comandante de aeronave: Vcom. Oscar DOMINGUEZ, 1er Piloto My. Enrique BERNARDI, Navegador: Cap Miguel Angel SISCO, Mecánico: S.Aux. LOZANO y OSEA: C.P. GONZALEZ, C. PAOLONI.

  "Relato del entonces Cap Miguel Angel SISCO (navegador de Hèrcules): "El día 7 de mayo de 1982, despegamos de la Base Aèrea Militar Río Gallegos en horas de la mañana (12:40, efectuando una navegación tàctica a baja altura GAL-SCZ-Puerto Argentino, burlando los sistemas de radar del enemigo. Aterrizamos en Puerto Argentino con condiciones meteorológicas totalmente marginales y guiados desde tierra por personal de la BAM Malvinas (15:30), en virtud de que teníamos dificultades para visualizar la pista. Luego de aterrizar, y mientras manteníamos los motores en marcha, tuvimos que abandonar el avión como consecuencia de una "Alerta Roja" porque se aproximaban dos (2) aviones Harrier. Finalizada la Alerta regresamos (16:05) a Comodoro Rivadavia, efectuando nuevamente una navegación rasante para evitar ser

detectados por el enemigo, aterrizando en nuestro destino con la satisfacciòn de haber cumplido la misiòn sin novedad. Arr. 18:35".

Nota: En uno de los vuelos de C-130 arribaron a Puerto Argentino artilleros antiaèreos con misiles SAM-7. El màs antiguo del contingente era el 1er Tèn UGARTE (EAM), acompañado por el Ten GARAY (MDP) y numerosos suboficiales.

Nuestros Helicòpteros

536. Cumplieron ese dia las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrìcula H-83, indicativo "ZEBRA", armado con cuatro (4) amatralladoras Browning 7,62 mm, que despegò de Darwin a las 08:00 horas para hacer un vuelo de exploraciòn y Reconocimiento visual, aterrizando a las 09:00 horas en Puerto Argentino. Tripulaciòn: Ten LUDUENA (P), Ten PINTO (CP), S.A.MARTINEZ (M) y C 1ero LOPEZ R. (OP).

- Un (1) Bell 212, matrìcula H-85, indicativo "TORDO", armado igual que el anterior, que despegò de Darwin a las 09:00 horas, para cumplir una misiòn de Exploraciòn y Reconocimiento visual, aterrizando nuevamente a las 11:10 horas en Darwin. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), C.P.CARMONA (M), C.P. GOMEZ (OP) y C. VEGA (A).

- Un (1) Bell 212, matrìcula H-83, indicativo "HALCON", que despegò de Puerto Argentino a las 14:00 horas para cumplir una misiòn de traslado de personal, aterrizando en Darwin a las 16:20 horas.Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUENA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C 1ero LOPEZ (OP).

El QAM de Pto. Argentino

- 07:00 visibilidad 5 km, 8 Scu; Temp. 5 pto. rocìo 4 Viento 33 Gdos. 05 KT. A medida que avanzò el dia, se produjo niebla y 8 St 150 m. Luego, a partir de 16:00 hs. aumentò el plafond hasta 350 m. (17 hs.). A partir de esta hora comenzò a reducirse la visibilidad y los techos.

Las actividades en el TOM

- Arriba a BAM Còndor procedente de BAM Calderon un IA-58 piloteado por el Cap. GRUNERT, para recabar instrucciones.

- Entre 11:00 y 12:00, el A-509 - Pil. Ten. CRUZADO, realiza ROF en Malvinas.

El Día 08#MAY#82 (SABADO)

Los movimientos de la Fuerza de Tareas (Task Force)

537. El grueso del Grupo de Batalla (Carrier Battle Group) maniobró en la zona TRALA, sin acercarse mayormente a nuestro archipiélago y mantuvo adelantados al Norte de la Isla Soledad al Destructor Clase 42 HMS Coventry y la Fragata Clase 22 HMS Broadsword, como en días anteriores.

538. Pero, al comando argentino le seguían preocupando, los movimientos navales enemigos que se realizaban al SW de Malvinas, entre éstas e Islas de los Estados. Hubo indicios ciertos este día (16:00 hs) de la aproximación de un PAL en ésta zona.

539. Asimismo, el otro portaviones, al E MLV (radial 090) y a más de 100 NM lanzó algunas PAC (a partir 08:35) a niveles altos (FL 100/300).

La meteorología

#En Malvinas#

540. Al amanecer había llovizna y baja visibilidad (400 mts). En la mañana nublado (6STC y AC). Al mediodía mejoró la visibili# dad y el cielo estaba parcialmente nublado despejándose en la tarde. Al anochecer volvió la neblina.

#En el Continente#

541. (elaborar)

Las Actividades de la FAS

541. Con la situación del enemigo descripta y la planifica# ción que su EM perfeccionaba y completaba desde hacía 3 días, la FAS esperaba su oportunidad. Este día tampoco le fué propicio; el enemigo permanecía alejado y solo incursionaba #dentro de nuestro radio de acción# en forma esporádica y en puntos distantes entre sí, la meteorología (como se vio) tampoco le permitía libertad de acción. Así la situación, la FAS ejecutó este día (Anexo PIV# II#13:

1) 2 salidas de M5 (AGUILA) # Tripulación: Cap Amilcar CIMATTI y Cap Higinio ROBLES, con Cñ y Shaffir desde BAM GRA # Dep. 11:45 # Tarea: volar sobre las Islas Malvinas bajo control radar, a efectos de obligar el despegue de las PACs enemigas, desgastándolas. # Versión: Tres (3) tanques de 1.300 litros cada uno. La navegación de ida se realizó sin novedad, arribando a las mismas con nivel 270 y sin contac# to con el radar Malvinas en VHF. Tal situación obligó a que el radar trasmitiera a TWR Malvinas la posición de las PAC y esta les retrasmitía los datos requeridos. Se informó que una de ellas se dirigía hacia la sección, por lo que se comenzó a maniobrar para quedar a la cola de la misma, a

una distancia de 7 millas y con rumbo general oeste. El Jefe de Sección ordenó probar cãnones a su numeral, el que le informó que se le había quedado conectado el empobreced- dor de tiro y en consecuencia comenzó a perder altura por la falta de potencia. El guía se limitó a girar en círculos para no perder de vista al 2 y darle protección, ordenándo- dole que eyecte el tanque ventral, el cual se encontraba ya vacio. A los 15000 pies de altura informó que se había restituido la potencia y comenzó nuevamente el ascenso, proa a Río Grande. A medida que pasaba el tiempo el guía iba comprobando que tenía problemas de trasvase de combus- tible, lo que le obligó a eyectar los tres (3) tanques externos y declarar su emergencia a la Torre de vuelo de la Base GRA, por tener mínimo combustible, a los efectos de alertar al Helicóptero de la Prefectura Naval para que despegara a su encuentro. Cuando faltaban 75 millas pregun- tó las condiciones meteorológicas, informándosele que el Aeródromo se encontraba con 8/8 de status a 50 metros, y además que el ILS se encontraba fuera de servicio; en ese instante se le prendió la luz de 600 litros (mínimo combus- tible) y a su vez el numeral notificó que tenía su central giroscópica fuera de servicio (sin datos de horizonte arti- ficial), por lo que el Cap CIMATTI le ordenó formar en "ciega". Realizaron la penetración con VOR e hicieron con- tacto visualcon el eje de pista, pero muy pasada la cabece- ra, por lo que tuvieron que dar motor y volver a final para el aterrizaje. Sobrevolaron las Islas desde las 12:13, arribaron a la vertical de Pto. Argentino a las 12:29 a FL 270 y regresaron a GRA 13:34 Arr. Su objetivo era de diver- sión (Provocar despegues de PAC).

2) Simultáneamente el Escuadrón Fénix ejecutaba aproximaciones a las Islas con los Lear Jet, teniendo asignado el mismo objetivo:

- OF S/N - 2 LR-35 -NACAR- Diversión. Tripulación (1) Cap. BUIRA / Cap. PANE, (2) Ter.Ten. BIANCO / Ten. HERRERA. Desp. CRV 10:15 a vertical Pto. Argentino y regreso a GRA - Arr. 13:25.

- OF 2034 - 2 LR-35 -PUA- Diversión. Tripulación (1) Cap. ARQUES / Ten. CERCEDO, (2) Cap. JURI / Ten. CABALLERO. Desp. CRV 14:37 a vertical Pto. Argentino y regreso a CRV - Arr. 17:35.

- OF S/N - 2 LR-35 -NACAR- Exploración y Reconocimien- to. Tripulación (1) Cap. BUIRA / Cap. PANE, (2) Ter.Ten. BIANCO / Ten. HERRERA. Desp. GRA 15:55 a zona "R" y regreso a GRA - Arr. 18:15.

542. Sin embargo no se observó reación operativa del enemi- go, por el momento.

Otras acciones

543. Al filo de la medianoche (01:00) Malvinas informó que dos buques grandes (desde el radial 200 Gdos. a 12 Km.), efectuaron cañoneo naval sobre el Sector Plata (Radar FAA y alojamiento Moody Brook).

544. El CAE recibió un Mje. de CFT 5050 (ARA) informando que ARA SOMELLERA y ARA BAHIA PARAISO, se dirigían a USU, por lo que no habría estación B y R de superficie por 48 horas.

Arribo de la FAS

545. La FAS (ante el cañoneo naval nocturno) intentó un arribo operativo: lanzó desde CRV (OF 2045) 2 Learj Jet LR 35 (NACAR) N°. 1 My. CARDOZO / Cap. GONZALEZ - N°. 2 Cap. JURI / 1er.Ten. WILLIAMS/ Cap GLOGGER (observador aerofotográfico), rumbo a MLV. Despegaron 01:06 CRV y arribaron a las proximidades de la Isla Soledad a las 02:36, simulando ser aviones de combate, observaron los fogonazos y regresaron posteriormente a CRV. Aparentemente consiguieron su objetivo disuasivo pues a las 02:48 cesó el cañoneo naval y nuestro CIC detectó el despegue, a la misma hora de una PAC británica que se dirigió a Malvinas (lanzó una bengala amarilla y regresó al PAL). Esta operación propia de diversión (ahora PICO) se repitió a las 06:00 Hs (día 04may). desde Río Grande, OF 2047 N°. 1 1er.Ten. BIANCO / Ten. HERRERA - N°. 2 Cap. BUIRA / Cap. PANE, y sobrevoló MLV a las 07:15, pero fueron perseguidos por PAC (80 NM de MLV) y regresaron a GRA 07:30.

Otros Acontecimientos

546. Se incorporaron al Grupo de Exploración y Reconocimiento dos nuevos aviones TS 60 (Aero Star 600):

- En Ad. Santa Cruz - Platino.
- En Ad. Río Gallegos - Langosta.

En el Archipiélago

547. Entre 09:30/10:30 - 2 IA-58 «ZORRO», de BAM Cóndor efectuaron ROF al Sur BAM MLV (A-502 1er.Ten. FASSANI - A-509 Ten. SASSONE). Alt. S/N.

Dos Cruces

548. Nuevamente dos C-130 realizan un crucero riesgoso:

1) TC 65 «LANA» Trip. My. VELIZ / Cap. VILLEGAS / My. VALDEZ CANTOS / C.P. SEGOVIA / C.P. CONTIGLIANI / S.A. TULIANI / S.Aux. PUIG. Dep. CRV 18:30 - Arr. MLV 2137 - Dep. MLV 2151 - Arr CRV 00:15. Carga 13.750 kgs. Pax 20.

2) TC 68 «PICO» Trip My. PALAZZI / Vcom. SANCHOTENA / S.Aux. ROMERO / C.P. TORRES / S.P. AREVALO / S.P. SANCHEZ. Dep. CRV 18:00 - Arr. MLV 20:50 - Dep MLV 21:10 - Arr. CRV 23:40. Carga 14.400 kgs. Pax 16.

El Día 09/MAY/82 (DOMINGO)

549. Amanecía un día Domingo, de incógnitas respecto al accionar enemigo y sin variantes positivas en la meteorología; en las proximidades occidentales de nuestro archipiélago y cubriéndolo hasta su límite Este, existía una gruesa capa de NS y ST bajos, sin claros y con precipitaciones aisladas aunque intensas, que reducían la visibilidad con techos de 10/20 mts. sobre las olas.

En los aeródromos del Continente

550. La situación meteorológica era similar a la descripta en el párrafo anterior, aeródromos en IFR (ver párrafo 559).

La situación en la madrugada

551. La información obtenida durante las últimas horas del día anterior (párrafo 548) y los sucesos nocturnos (cañoneo/PAC) inducían a apreciar al EM de la FAS, que este día la Task Force, se lanzaría sobre el archipiélago. Además se tuvieron noticias de un ataque nocturno de helicópteros a Darwin, y de avistajes (radar MLV) (04:40 hs.) de ecos en el canal Fitz Roy (aparentemente lanchones desembarco). Posteriormente (06:00) se detectaron dos ecos grandes en radial 170 Gdos. de MLV y a 15 NM de distancia.

Alerta de la FAS

552. A las 02:35 el Cdo. de la FAS ordenó el alerta para partir 07:30/ a 30 minutos de 12 aviones A4B de BAM GAL y 8 aviones A4C de BAM SJU, mientras pulía la planificación detallada de sus salidas predispuestas. Había previsto también la operación de un OCAT en vuelo que dirigiría las operaciones aéreas sobrevolando (HS 125 CHITRO) las inmediaciones occidentales de Malvinas y que tenía autoridad para modificar los objetivos (u horarios) de las misiones lanzadas desde el Cdo. FAS.

553. A las 05:10 informó MLV que había un buque entre los radiales 080/090, otro entre 190/200 y muchas barcazas a unos 10/15 kms al sur de la costa a la altura de Pto. Fitz Roy. Se alertó entonces a un KC 130 a partir de las 06:30 y se planificó el punto de reabastecimiento aéreo (50 grados 00 minutos S / 65 grados 00 minutos W) para las Ellas alertadas.

554. Se dió la orden de alerta para los M/III en CRV a 15 minutos a partir de 07:30. A las 05:55 MLV nuevamente informó que los ecos anteriores habían desaparecido pero confirmó 2 ecos seguros en radial 170 grados acercándose aparentemente para un nuevo cañoneo naval sobre Puerto Argentino.El Enemigo, sin dudas, estaba efectuando engaño electrónico sobre el radar Malvinas y además serias interferencias sobre el mismo, que por momentos cegaban ("empaste") sus pantallas.

La FAS tantea (Anexo PIV/III/14)

555. A las 06:45 despegò de GRA la primera misiòn diurna de diversiòn (y exploraciòn) con aviones LR35 que tenìan por objetivo hostigar (con su presencia y accionar electrònico) al enemigo y detectar su ubicaciòn y reacciòn. Era la misiòn 2047, dos (2) LR35 - PICO Nro. 1 Cap. BUIRA, Cap. PANE - PICO Nro. 2 1er.Ten. BIANCO, Ten. HERRERA - que desp. GRA 06:25 y se dirigiò al archipièlago hasta 80 NM de Pto. Argentino. En esta posiciòn el CIC MLV les ordenò regresar pues tenìan en pantalla una Ella de Harrier que se dirigìan a interceptarlos. Asì lo hicieron; los Harriers los persiguieron por 30 NM y abandonaron. Los picos ascendieron a FL 400 y regresaron a GRA aterrizando 08:10.

561. A las 10:06 Dep. SJU la misiòn -PEPE-OF 2049 (2 LR 35 PEPE) Nro. 1 My. GONZALEZ / Cap. CEAGLIO - Nro. 2 1er.Ten. ACOSTA / Alf. REDONDO, con el mismo objetivo con ruta GAL-MLV. A las 10:30 FL 350 hizo contacto con Radar MLV, en posiciòn 51 grados 30 minutos S / 58 grados 30 minutos W. En esta posiciòn el numeral 2 alertò sobre la presencia de una estela. Se abriò la formaciòn (iniciando un descenso) y observaron el pasaje de 2 misiles con una trayectoria casi horizontal. El CIC MLV no tenìa en pantalla ningùn mòvil aèreo por lo que se estima fue un misil antiaèreo lanzado desde algùn buque (Coventry / Broadswoord). Descendieron bruscamente y regresaron a GAL donde arribaron S/N, ambos aviones, a las 12:57.

556. Posteriormente, a las 11:45 ingresò al àrea MLV la misiòn OF 2044 indicativo: "LITRO 1". Tripulaciòn: Cap ARQUES/Ten CERCEDO. Indicativo "LITRO 2" Cap. MARTINEZ VILLADA/ Ten. CASADO / (Fot.) Ten. DOMINGUEZ. Habìa desp. CRV 10:10 hs. meteorologìa: Bajo mìnimos (aeròdromo cerrado). Se realizò un despegue por instrumentos (sòlo se veìa la linea central de la pista). Alcanzaron tope y le informaron al 2 para que despegue. Finalizado el mismo, el "LITRO 2" entrò en emergencia de tren de aterrizaje; todos los aeròdromos estaban cerrados, excepto Rìo Gallegos que estaba habilitado sòlo para vuelo por instrumentos. Le formaron para verificar la falla y luego èl 2 se dirigiò al aterrizaje. El 1 siguiò hacia Malvinas. Bloquearon la antena de Puerto argentino con nivel 400, bajo control de radar, poniendo luego rumbo 90 grados, alejàndose aproximadamente 30 millas, cuando de pronto el radar les ordenò regresar lo màs ràpido posible; iniciaron un viraje por derecha, cuando el operador les urgiò que aceleren el viraje, cerrando todo lo que les fuera posible. En ese momento el 1er. Ten DOMINGUEZ que iba como observador, viò pasar un misil antiaèreo muy cerca de la punta del plano. Perdieron altura y regresaron rasante a Rìo Gallegos, puès Comodoro Rivadavia estaba todavìa cerrado para toda operaciòn. Durante el viraje escarpado habìan colocado màs de sesenta (60) grados de inclinaciòn y perdieron 4.000 pies. El aviòn regresò a SJU y aterrizò S/N a las 12:10.

557. Los Fènix de GRA cumplirìan una nueva misiòn (mismo objetivo) la 2050 (PUA) Nro. 1 Cap. BUIRA / Cap. PANE - Nro. 2 1er.Ten. BIANCO / Ten. HERRERA, despegando 10:28 e ingresando a MLV (11:35) a FL 400 el Nro. 2 se vuelve por Tècnica, el Nro. 1

sigue a MLV y es perseguido por PAC la cual se acerca hasta 30 NM, regresando a GRA S/N a las 12:14 hs.

558. Del anàlisis de estos vuelos el Cdo. de la FAS apreciò:

1) Que existían buques misilísticos / piquete radar en:

   a) Radial 330 Gdos. a 30/40 NM Pto. Argentino

   b) Radial 215 Gdos. a 20 NM Pto. Argentino

2) Que la meteorolôgia en MLV (Pto. Argentino) mejoraba significativamente; a las 12:45 se veía el sol y existía bruma sobre Pto. Argentino.

La FAS intenta golpear

559. Sin embargo, el Cdo. FAS no sabía que esta mejoría se daba solo en las inmediaciones de Pto. Argentino; el resto del TO permanecía en realidad en condiciones bajo mínimo. Pero era tanto su celo que alrededor de las 12:00 decidiò efectuar un ataque a estos objetivos navales detectados, aunque sin mayor precisiòn de blanco y así: (Anexo Mapa)

1) 12:48 decolò HS-125 -J50B- OCAT (CHITRO) HS 125 - Ten. POGGI / Alf. MARIANI / S.P. ACOSTA - OCAT - Vcom. QUIROGA (Anexo) que controlaría la operaciòn OF/2501.

2) 13:25 decolò de SJU (OF 1174) la Ella TRUENO, 4 A-4C con una bomba de 1000 lbs. cada uno (Cap. GARCIA / Ten. FARIAS / Ten. CASCO / Ten. ISAAC).

3) 13:43 decolò de SJU (OF 1175) la Ella PUMA 4 M5 CM y 2 BRP 500 lbs. (My. SAPOLSKY / 1er.Ten. SENN / Cap. DIAZ / Ten. CALLEJO).

4) 13:45 decolò de GRA (OF 2053) dos LR35 (PUA) diversiòn y apoyo navegaciòn M5. (OF 1175) Arr. GRA 15:21 - Nro. 1 Cap. BUIRA / Cap. PANE - Nro. 2 1er.Ten. BIANCO / Ten. HERRERA.

5) 14:35 decolò de SJU (OF 1177) la Ella CONDOR 3 A4C CM 1 x 1000 lbs (Cap. CAFFARATTI / 1er.Ten. VAZQUEZ / Ten. LUCERO).

6) 14:50 decolò de SJU (OF 1178) la Ella FORTIN, 2 A4C CM 1 x 1000 lbs (1er.Ten. URETA / Ten. PAREDI).

7) 15:10 decolò de SJU (OF 1176) la Ella JAGUAR 4 M5 y 2 BRP (Vcom. VILLAR / 1er.Ten. ROMAN / Cap. DIMEGLIO / Ten. AGUIRRE).

560. Además desde las 11:25/55 estuvieron en el aire los dos KC 130 (reabastecedores) en espera de los A4C y en tareas secundarias de E y R (NATO y MARTE) hasta las 18:15 . NATO Arr. GAL y su tripulaciòn estaba compuesta por: Comandante de Aeronave: My

BOLZI, 2do Piloto: Cap SAMPIETRO, Navegador: My Oreste VILA, 1er Mecànico: C.P. CAMINO, 2do Mecànico: C.P. Fraire, 1er OSEA: S. Aux. OVEJERO y 2do OSEA: S.Aux SALZANO. Arr. MARTE en CRV a las 18:30 horas.

561. Pero el rèdito de este digno esfuerzo fue nulo, incluso desventajoso, pues:

1) La Ella TRUENO: (A4C) Tuvo problemas (1 y 4) en el trasvase de combustible. Por lo tanto reabastecieron el 2 y el 3 que continuaron su ruta al objetivo fijado. El 1 y 4 regresaron y Arr. SJU 15:08. En proximidades del archipièlago, la secciòn remanente formada por los numerales 2 y 3, volaba sobre la inmensa capa de nubes de SC cuyo techo inferior no era superior a 10/20 mts. y con bancos de niebla. Estos dos hèroes, ejemplo del exceso de celo en el cumplimiento de su misiòn (Nro. 3 Ten. CASCO - Nro. 2 Ten. FARIAS) iniciaron el descenso, en formaciòn cerrada, e hicieron contacto con las olas del acèano solo a 10/15 mts. de altura (techo de las nubes) y siguieron su rumbo en esas condiciones, con lloviznas aisladas y bancos de nieblas que los obligaban a aferrarse mutuamente en busca de su presa, que no encontraban; preguntaron al OCAT (14:40 hs) mayores datos sobre la posiciòn del buque, no veìan las islas, no tenìan enlace (ni estaban en pantalla) con el radar MLV. El OCAT les informò que estimaba el objetivo se encontraba màs al Este. Y allì siguieron, razante... hasta que se estrellaron en las estribaciones de las Islas Salvajes, no muy lejanas del lugar donde operaba su OM, el D-42 HMS "COVENTRY".

2) La Ella PUMA: (M5) - Tripulaciòn:Myt SAPOLSKI, 1er Ten SENN, Cap DIAZ y el 1er Ten CALLEJO. Blanco asignado: objetivo naval. Despegò de San Julièn con condiciones meteorològicas adversas, lo cual le obligò a atravesar la capa de nubes apenas despegò y reunirse sobre tope en ruta. En Malvinas encontrò las mismas condiciones meteorològicas e inicià el descenso entre nubes (los 4 avs. en formaciòn cerrada) y al no hacer contacto visual, lo suspendieron a los 800 ft (270 mts) sobre QNH MLV, la secciòn numeral perdiò de vista a la Secciòn guìa debido a la densidad de las nubes. Se mantuvieron en este nivel desgastante, tratando de hacer enlace en dos (2) oportunidades con el CIC Malvinas, sin lograrlo. Estimando 15 NM pasando Islas Salvajes, el Jefe de Escuadrilla decidiò regresar.
Al hacer enlace con el OCAT este les impone de la situaciòn y escuchan las comunicaciones de la Secciòn "TRUENO", a la que trataban de asignarle un nuevo OM. Tambièn escucharon la salida de la Escuadrilla "JAGUAR". En SJU la secciòn numeral realizò entrada por instrumentos en formaciòn cerrada, aterrizando primero el numeral y luego el guìa, mientras la Secciòn guìa esperaba para hacer idèntico procedimiento, Arribando a SJU 15:25.

3) La Ella CONDOR: (A4C) Tambièn esta Ella, a 40 NM de Cabo Belgrano y volando entre nubes a 500 ft, con lluvia torren-

cial y visibilidad cero; en formación ciega (3 aviones), su Jefe decidió regresar y lo comunicó al OCAT (15:26), Arribando a SJU a las 16:45.

4) La Ella JAGUAR: (M5) En las mismas condiciones meteorológicas, ésta que volaba a FL 240 sobre tope, hizo enlace con Cadar MLV pidiéndole estado meteorológico (debía atacar objetivo naval al SE de Pto. Argentino, junto a las Ellas Cóndor y Fortín) e instrucciones para el descenso. Pero el CIC fuertemente interferido y sufriendo aún los resultados del cañoneo naval matutino, no consiguió ubicar a esta escuadrilla en su pantalla por lo cual su jefe, estimando estar ya sobre el archipiélago (15:50), decidió no descender y regresar a su base, SJU, donde aterrizó a las 16:15.

5) La Ella FORTIN: (A4C): A esta Ella "mismas condiciones" ya sobre el archipiélago, le fué ordenado regresar por orden del Comando de la FAS, retransmitida por el OCAT. Aterrizó en SJU a las 17:00 hs.

Nuestros Helicópteros en Malvinas

562. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrícula H485, indicativo ""CONDOR", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 08:10 horas para hacer un vuelo de exploración y Reconocimiento visual, aterrizando a las 10:00 horas en Darwin. Tripulación: Ten VERGARA (P), Ten SANCHEZ (CP), C.P. CARMONA (M), C.P. GOMEZ (OP) y C·VEGA (A).

- Un (1) Bell 212, matrícula H483, indicativo "HALCON", armado igual que el anterior, que despegó de Darwin a las 15:00 horas, para hacer un reabastecimiento de la ROA, aterrizando en Puerto Argentino a las 15:50 horas. Tripulaciuón: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), C.leo LOPEZ (M) y C.leo LOPEZ (OP).

- Un (1) Bell 212, matrícula H485 indicativo "TORDO", que despegó de Darwin a las 16:00 horas para cumplir una misón de traslado de personal y material, aterrizando en Darwin a las 17:30 horas.Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten VERGARA (CP), C.P. CARMONA (M), C.P. GOMEZ (OP) y C. VEGA (A).

- Un (1) Bell212, matrícula H483, indicativo "HALCON", armado igual que los anteriores, que despegó de Puerto Argentino a las 16:20 horas, aterrizando nuevamente allí a las 17:00 horas. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C. leo LOPEZ R. (OP).

Balance del día

563. Al finalizar este frustrante domingo en que la FAS no logró afectar la capacidad enemiga, aunque sí demostró su enorme voluntad de lucha, el esfuerzo realizado era:

1) 7 salidas de diversión

2) 2 salidas KC 130

3) 1 salida OCAT HS 125 # 700 B

4) 8 salidas M5

5) 9 salidas A4C

#

27 salidas total (de las cuales había perdido por accidente: 2 A4C y sus respectivos pilotos).

OTROS SUCESOS

El Narwal

564. Cuando nuestro pesquero NARWAL se encontraba navegando en 52 grados 45 minutos S / 58 grados 02 minutos W, fue atacado por dos aviones Sea Harriers (Flt LT MORGAN y 1t Cdr BATT) con bombas y cañones y luego, cuando parte de su tripulación había abandonado el buque, fue abordado por un helicóptero (Lt Cdr POLLOK del 846 Sqdn # HERMES) y capturado por personal SBS. El Narwal se hundió el día siguiente mientras se lo remolcaba. Entre los prisioneros (25 en total), uno había fallecido y doce estaban heridos.
Veamos el relato de su maquinista el Sr. Feliciano MIÑO:

> # "En el Mar del Plata subió un oficial de la Armada, creo que de inteligencia, nosotros no lo supimos hasta que comenzó el ataque, allí recién se identificó. Nosotros íbamos en apoyo de algún eventual salvamento, o simplemente, (estimo) para observar los desplazamientos bélicos en la zona, éramos un total de 24 hombres plenamente consustanciados en la tarea de hacer algo por nuestra tierra queríamos que nuestros hijos estuvieran al margen del yugo impuesto por los piratas ingleses. Todos sabíamos que nos jugabamos la vida en la empresa, lamentablemente se perdió una vida y muchos heridos. A nadie escapa que durante la guerra cayeron muchos de nuestros soldados, pero tambien hubo bajas entre la población civil, que de una manera u otra hacia lo suyo contra el enemigo. De los nuestros cayó Osmar Rupp, el contramaestre, que murió sin conocer su hijo, ya que su mujer tuvo familia cuando navegábamos. Llevaba un triciclo a bordo como regalo para el pequeño, y al momento de morir nos pidió que cuidáramos de su familia. Murió en la cubierta con la pierna izquierda destrozada por la metralla de los aviones".
> "El oficial de marina se identificó como Juan Carlos

GONZALEZ y gracias a èl pudimos salvar la vida. Esa mañana estàbamos navegando y si se podìa pescàbamos algo, estàbamos cerca de la flota inglesa, escuchàbamos los cañonazos. Ese domingo 9 de mayo, eran aproximadamente las 09:00 hs. estaba lluvioso y frìo, con mar 6 ò 7, medio agitado, y descansàbamos mientras navegàbamos pero siempre alertas, de pronto se sintiò un impacto en la popa, que atravezò varios compartimientos y en el camino hiriò gravemente a Osmar que se hallaba en el taller de electricidad".

"El Narwal era un buque de 350 tn. de 60 metros de eslora y 17 de manga, un barco chico, yo estaba en la cucheta cuando nos impactaron creo que fue un misil, enseguida comenzò el griterio, y despuès de un instante de zozobra lo vimos a Tupp gritando, con una pierna menos. El enfermero Gòmez hizo las primeras curaciones, pero era imposible de hacerle un torniquete para parar la hemorragia, dado que la pierna habìa sido arrancada casi desde la ingle. Le dieron morfina para atenuar el sufrimiento y alguna bebida, pero debìa de ser insoportable.

Estubo unos 40 minutos en cubierta, a pesar de que los aviones ingleses continuaban pasando y tirando. Nosotros no tenìamos ningùn arma para defendernos, era tanto nuestro miedo que algunos nos metimos en la cocina y cubrimos nuestras cabezas con las ollas. Una cosa es contarla, y otra vivirla.

Yo me quedè sin aceite para la màquina, pero seguiamos igual, quedè a cargo de la màquina y parè el generador cuando comenzò a entrar el agua, estaba con Wens y era lo ùnico que se podìa hacer. De mis compañeros del Narwal, recuerdo a Busseti, Carballo, Domìnguez, Esquivel, Fabiano, Lòpez, Lucaiolo, Ferrero, Fulgenzi, Garcia, Solca, Gòmez (Juan y Norberto), Merino, Reinoso, Rodriguez, zaragoza, Zelasco, los uruguayos Chandot y Jesùs Morales, y el paraguayo Wagatta. Tratàbamos de tapar los orificios màs grandes con lo que podìamos, era imposible achicar normalmente, las balas seguìan atravesando el barco, pero flotàbamos".

"Ya se habìa dado la orden de abandonar el barco, èramos un blanco fijo y los aviones no cesaban en su afàn de destrozarnos, aùn a sabiendas que no tenìamos con què responderles, me acuerdo que me lancè a una balsa con otros compañeros y allì apareciò ese maldito aviòn, nos ametrallò impiadosamente, de milagro no nos matò a todos, pero la balsa (de caucho) se hundiò en segundos. Algunos trataban de desermar las puertas para usarlas como flotantes, habìa peligro de tiburones ya que es una zona donde habitualmente se pueden encontrar. Eramos una docena de heridos, yo sufrì el impacto de las esquirlas de la metralla en el ojo y la mano izquierda, a Zaragoza lo hirieron en la columna y aùn tiene la esquir-

la".
"Minutos más tarde aparecieron aviones y helicópteros Sea King. Pero ya no nos atacaron, los primeros aviones, luego del ataque inicial nos ordenaron por radio variar el rumbo, pero no les hicimos caso estábamos en aguas argentinas y nadie nos podia hacer cambiar el curso, después de varios ataques quedamos al garete, ya no podiamos hacer más nada. estábamos sin timón, sin radio y con peligro de hundirnos en cualquier momento ante un nuevo ataque".
NOS TRATARON BIEN: Después nos rescataron previamente ametrallaron un generador auxiliar que pusimos en cubierta para tener luz y atender a los heridos, ya no habia nada que hacer. Los ingleses nos rescataron luego de estar unos 20 minutos en el agua, tratando de mantenernos a flote en medio del agua que estaba muy fria, con una llavia que nos calaba hasta los huesos. Yo fui el segundo que rescataron los helicópteros, yo vi que en un costado decia USA, yo tenia poca visión por las heridas, nos llevaron a un barco y posteriormente al Invencible.
Allí nos atendieron muy bien, la enfermeria era de primera, allí estuvimos 4 compañeros, parecia otro mundo, nos dieron cigarrillos, buena comida y excelente atención médica, inclusive vimos algo de TV.
Los ingleses se asombraron cuando pedimos elementos para higienizarnos, cepillo de dientes y maquinitas de afeitar, igual pasó con el tema de los cubiertos, pensaban que éramos indios, después nos trataron con mayor deferencia. Diez días más tarde (luego que me operaran la mano izquierda), nos trasladaron al buque hospital UGANDA, y de allí a Montevideo, en el barco HECLA, de allí a Buenos Aires en el aviso Piloto Alsina el 3 de junio".

Helicóptero derribado

565. Un Sea Dart del HMS COVENTRY derribó a un PUMA (HELO) de nuestro Ejército, al Norte de Puerto Argentino, que se dirigia en ByS del Narwal .

Los Neptune (ARA) Fuera de Servicio

566. La FT 80 informó que sus aviones Neptune estaban fuera de servicio y por lo tanto no ejecutarían más operaciones E y R.

Los Pucará de BAM CONDOR

567. Dos IA 58 (Cap. VILA / Ten. GIMENEZ) (A-502 y A-509) despegaron de BAM Cóndor en ROF (Reconocimiento Ofensivo) sobre Pto. Howard (horario 08:00 a 10:00 hs) y, a pesar del mal tiempo (50 mts. de techo y muy baja visibilidad) recorrieron la zona sin encontrar objetivos durante 0130 hs, regresando a su base S/N. Uno de estos IA-58 el A-502, aterrizó en Base Calderón con

inconvenientes en el aterrizaje (hundió rueda de nariz en el barro).

568. Este día BAM Cóndor recibió los misiles SAM 7 que reforzarían su defensa antiaérea.

Fuego naval sobre Puerto Argentino

569. A las 22:10 dos buques británicos efectuaron fuego naval sobre zona AD MLV. Efectuaron 4 salvas y se alejaron.

El Día 10#MAY#82 (LUNES)

La situación # La ap#eciación

570. El enemigo naval #ealizó el día 10#may#82 las siguien# tes actividades:

1) Sus #efue#zos te##estr#es (anfibios), navales (especialmente ae#onaval) y logísticos seguían a##ibando al TOAS ya sea desde la Isla Ascensión (los p#incipales) o po# la #uta del Pacífico # Cabo Ho#nos (especialmente combustible).

2) Cañoneo naval (#educido) al a#chipiélago. Ent#e 0230/0330 dos buques bomba#dea#on posiciones en M. B#ook sin conse# cuencias.

3) G#ueso de la Task Fo#ce se mantenía en la zona TRALA, fue#a del #adio de acción p#opio, adelantando algunas f#agatas espo#ádicamente dent#o de la ZET (Anexo PIV#II#15).

571. La meteo#ología seguía adve#sa a las ope#aciones aé#eas.

QAM Día 10 Mayo:

0900 MLV 330/5 120 mts niebla 8.4/8 QNH 997.0

1500 MLV 030/18 100 mts. c/u Nb1 8/7 550.0

572. La FAA, a t#avés de su Comando Aé#eo Est#atégico (CAE), planificó y ejecutó misiones de explo#ación ce#cana y lejana, a ca#go de su G#upo E y R. Tales fue#on (Anexo):

1) F#27 #TITAN 1 # ZONA BRAVO # Dep.TRE 08:28 A##.CRV 12:03. (DRIGATTI, Vcom. BENAVENTE, C.1#o. SIMÓN, HERGER) TC#73.

2) F#27 #BOLSA 2 # ZONA DELTA # Dep.CRV 08:34 A##.CRV 11:30. (My. NÚÑEZ, My. DIAZ, C.1#o. MUÑOZ, C. HEREDIA) T#44.

3) F#707 #CARBON# MONO 45 g#ados 12 minutos S / 29 g#ados 48 minutos W.

TEPE 42 g#ados 17 minutos S / 37 g#ados 28 minutos W
Dep. Epo 06:50 10#may (Vcom. GENOLET, Cap. BUIRA, LUCION, OVIEDO, DIAZ).
LIMA 41 g#ados 43 minutos S / 38 g#ados 38 minutos W
A##. Epo 10#may.
RETO 40 g#ados 40 minutos S / 41 g#ados 00 minutos W.
LATA 45 Gdos. 43'S / 38 Gdos. 37'W.
BONO 42 Gdos. 42'S / 36 Gdos. 17'W.
PIPA 40 Gdos. 00'S / 36 Gdos. 00'W.

4) C 500 # CASERO 4 # ZONA ALFA # Dep.EPO 0850 A##.EPO 1320.

5) C 500 # CASERO 2 # ZONA ALFA # Dep.EPO 1351 A##.EPO.

573. Para las 14:20 la información "COE" que poseía nuestro Comando respecto a la Task Force era (Anexo PIV"II"15).

1) Invincible + 1 F 21 en 51 grados 00 minutos S 55 grados 30 minutos W.

2) 2 Fragatas o similar en 52 grados 00 minutos S 55 grados 00 minutos W.

3) 3 Fragatas o similar en 55 grados 30 minutos S 61 grados 00 minutos W.

4) 4 Fragatas o similar en 54 grados. 30 minutos S 56 grados 00 minutos W.

5) 5 Fragatas + 5 LCU en 50 grados 00 minutosS, 58 grados 00 minutos W.

6) Hermes 52 grados 00 minutos S, 52 grados 00 minutos W Rumbo 90 grados en marcha muy lenta remolcado y/o acompañado por 5/6 buques.

7) Un buque petrolero tipo PLUMLEAF en 32 grados 00 minutos S / 36 grados 00 minutos W

Otros Sucesos

El ARA Isla de los Estados

574. Este buque que llevaba armamento, municiones y combustible a la guarnición DARWIN (desde Pto. Argentino) y se encontraba en tareas de transporte entre Caleta KING (Isla Soledad) y Pto. HOWARD (Gran Malvina) al mando del T/N PAYAROLA, perdió contacto radial con MLV a las 22:30 hs. del 10"may"82. Fue hundido (según el Reino Unido) por fuego naval (Cñ 4.5 segundos) de HMS Alacrity que patrullaba el Estrecho en rastrillaje antiminado. Aunque el buque FORREST informó que el buque hundido aparecía haber sido atacado desde tierra por efectivos en proximidades de SHAG COVE (10 Km al Sur de HOWARD"Gran Malvina).

Helicópteros de F.A.A.

575. Un (1) Bell 212, matrícula H"85, indicativo "PATO, armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 09:50 horas para traslado de material y reabastecimiento de la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 11:30 horas. Tripulación: Ten SANCHEZ (P), Ten BREA (CP), C lero PALACIOS (M) y QUIÑONES (OP)

El Submarino ARA SALTA

576. El Cdo. del TOAS informó que el Submarino ARA SALTA entró en dique seco (MDP) por cuarta vez consecutivas por fallas técnicas.

Apreciación de la FAS

577. La FAS apreció al final de este día (10 may) que el dispositivo enemigo (para. 579) obedecía a un esquema netamente defensivo por parte de la Task Force, con sus PAL alejados y sus piquetes radar adelantados en tareas de alerta temprana. Con respecto al petrolero grande se estudió un ataque a llevar a cabo oportunamente con aviones MK62 y C130. Poco a poco se fué confirmando el tránsito naval enemigo (de refuerzo) entre Islas Ascensión y el T.O. Ya el día 11 de mayo se poseía información confirmada sobre la posición (Anexo) del Buque Hospital HMS UGANDA en 48 grados 35 minutos S, 48 grados 58 minutos W y probablemente el HMS ATLANTIC CONVEYOR en 39 grados 53 minutos S, 35 grados 44 minutos W. Nuevamente la FAA no encontró blancos dentro de su radio de acción excepto para sus MK 62 y transportes de largo alcance, a los cuales la FAS en enlace con el CAE volcaba ahora su interés para tareas de interdicción. Además, en la ZET continuaba el mal tiempo (techos bajos y escasa visibilidad).

578. Este día el Com. MENDIBERRY (A2 del CATOM) escribía en su diario de guerra textual:

> "Indicios de desembarco en área de Puerto SAN CARLOS y ESTABLECIMIENTO SAN CARLOS. No se confirman".

El Dia 11-MAY-82 (MARTES)

Las actividades en el TOAS

579. A las 05:25 dos unidades de superficie britànicas ejecutaron cañoneo naval sobre Pto. Argentino.

580. Posteriormente el CTOAS informò que el submarino ARA SAN LUIS que operaba en la zona de exclusiòn total, lanzò torpedo sobre linea de Destructores e informò falla por el sistema de guiado de los mismos. Asimismo el CTOAS informò que "por fallas sistema de armas" de dicho submarino "se ordenò su repliegue" a Puerto Belgrano.

Harriers sobre Darwin

581. Por otro lado, a pesar de la mala meteorologia en la Isla Soledad (QAM 110700 may 02010 1,5 Km 8 St 200 8/6 niebla) a las 09:30 el radar de DARWIN detectò dos Harriers que se acercaban desde el SE. Nuestra A.Ae abriò fuego sobre los mismos, los cuales abortaron su ataque, lanzando sus bombas fuera del objetivo y se alejaron.

Nuestros vuelos de E y R

582. El Grupo de Exploraciòn y Reconocimiento habia planificado para este dia (11-may-82), las siguientes salidas de exploraciòn lejana:

- CASERO 3 - ZONA ALFA - Dep. EPO 110700 - Arr. EPO 111300 Tipo avion
- CASERO 5 - ZONA ALFA - Dep. EPO 111330 - Arr. EPO 111915
- TITAN - ZONA BRAVO - Dep. 110900 - Arr. EPO 111700
- CARBON - ZONA DETECCION - Dep. EPO 110530

583. Ademàs, existian en apresto para tareas de Busqueda y Salvamento desplegados donde se indica, los siguientes medios de Busqueda y rescate permanentes:

- Centro CRV - 2 F-27
  - 1 TWIN OTTER
  - 1 B-212 (Helic.)
- Centro TRE - 1 H-500
- Centro SCZ - 1 H-500
- Centro SJU - 1 B-212 (Helic.)
  - 1 H-500

Centro ADO 2 S-61 (Helic.)
3 MB

Centro GAL 1 B-212 (Helic.)
2 S-500

Centro GRA 1 Puma (PNA) (Helic.)
SKYVAN (PNA)

Centro MLV 2 CH-47
2 Bell 212 IFR

Intento de interdicción

584. En base a la información obtenida de los vuelos E y R en desarrollo el Cdo. de la FAS en estrecho enlace con el CAE no descartaba la posibilidad de ubicar en el TOAS (dirigiéndose a la ZET) a algún blanco meditivo para la interdicción, por ello se planificaron operaciones de distinta índole que dtectaron algún tráfico marítimo, pero sin ubicar blancos aceptables (Anexo PIV-II-16).

Ataques de diversión con REV simulado

585. También este día (11-may) la FAS ejecutó una operación de diversión (simulando REV) con 2 aviones LJ 35 A (CONDE) No. 1 Cap. BUIRA / Cap. PANE - No. 2 Ten. BIANCO / Ten. HERRERA y un KC 130 (ÑATO), Desp. GRA 07:50, Arr. GRA 10:35; con el objetivo de: (OF 2058) (Anexo PIV-II-17).

1) Hacer reaccionar al enemigo aeronaval (PAC)

2) Efectuar exploración y reconocimiento sobre el área LJ-35 A (LEON) Ten. BIANCO / Ten. HERRERA; que Desp. GRA 11:30, Arr. GRA 13:40.

3) El KC 130 permaneció a disposición de ARA (durante 3 hs) para una posible operación con SUE.

586. El KC 130 (ÑATO) (Vcom. CANO, Vcom. TORIELLI, My. HRU-BIK), Dep. GAL 07:06 y se dirigió a PCRA en 54 grados 45 minutos S / 64 grados 00 minutos W. Posteriormente (07:50) Dep. de GRA los CONDE y simulan REV -FL 300- con el ÑATO y posterior descenso para 55 grados 30 minutos S / 61 grados 00 minutos W (30 NM) en dicha posición viraron a Rumbo 270 grados hasta 65 grados 00 minutos W y luego a GRA donde arribaron a las 10:36. El KC orbitó y exploró (sin que se produjera la operación SUE) por lo que retornó a GAL, donde aterrizó a las 10:56 hs.

587. Estas salidas no produjeron resultado alguno pues no despegó ninguna PAC en el TOAS ni se avistó ningún buque enemigo.

588. Los SUE (VINCHA 10:38/10:48 y LITORAL 12:25) efectuaron vuelo local no produciéndose el encuentro con el KC probablemente por fallas de coordinación de ambos Comandos.

Nueva Bomba para los Halcones

589. Este día el Cdo. FAS decidió equipar a los aviones A4 con la bomba MK 17 de 1000 lbs, que usaban los aviones Canberra MK 62 (a la que los pilotos apodaron la "Bombola"). Ya se habían realizado los estudios de factibilidad técnica y ahora se comprobaba su efectividad mediante un vuelo y lanzamiento que realizó el Tte.Ten. GAVAZZI en el C-206 en GAL, entre las 13:15 y 14:00 hs. El experimento funcionó y la FAS decidió su empleo para la primera oportunidad que se presentara (Que se dió al día siguiente).

Del Diario de Guerra del Comando del TOAS

590. Dice el Diario de Guerra del CTOAS: (11-May-82)

- "Medidas adoptadas control Estrecho SAN CARLOS":
- "Exploración terrestre margen norte bahía Ruiz Puente".
- "Ocupación Punto Apoyo frente Establecimiento SAN CARLOS".
- "Exploración margen norte bahía FOX".
- "Establecimiento Punto Apoyo sobre costa frente isla Oeste".
- "Efectivos bahía HOWARD castillarán dos peninsulas que cierran acceso dicha bahía y establecerán puesto alarma".
- "Previsto operar con medios aéreos zona si condiciones meteorológicas lo permiten".

Vuelo local

591. El escuadrón Dagger basado en San Julián realizó vuelo local familiarizándose con la zona y los procedimientos de ingreso, realizando luego una reunión para estandarizar procedimientos.

El Dia 12 May 82 (MIERCOLES)

La Situación

592. Se iniciaba un nuevo dia y con él la esperanza de que mejoraran las condiciones climáticas (aunque todo el TO continuaba dentro de una masa de aire cálido, estática, que producia techos minimos con nieblas, lloviznas y brumas). El Cdo. de la FAS estaba listo para reaccionar apenas el enemigo aeronaval fuera detectado con precisión y oportunidad. Los vuelos de Exploración y Reconocimiento (lejanos y cercanos) estaban previstos con este fin, lo mismo que los ataques de diversión, los cuales, en forma intensa se ejecutaron al comienzo de este dia.

El Escuadrón "Fenix"

593. El Escuadrón "Fenix", desde hora temprana, comenzó a ejecutar, con 10 (Diez) aviones LR 35A, las siguientes operaciones. (Anexo PIV II 18):

1) OF 2062 / 2 LR 35 / BAGRE / Dep. CRV 07:07 a 48 grados 45 minutos S, 61 grados 58 minutos W, con FL 300 ("A) posterior descenso a FL 20 retorno a bajo nivel hasta 30 minutos y ascenso FL 200 a GRA. Arr. 09:45. Nro. 1 Cap. ARQUES / Alf. MIRANDA / Nro. 2 Cap. MARTINEZ / Cap. DESPIERRE.

2) OF 2063 / 2 LR 35 / CARDO / Nro. 1 Cap. GONZALEZ / 1er. Ten. RONCONI / Nro. 2 Cap. JURI / 1er. Ten. WILLIAM / Dep/ CRV 07:31 a 49 grados 00 minutos S, 67 grados 30 minutos W, con FL 300 hasta "B" (50 grados 18 minutos S / 62 grados 40 minutos W) posterior descenso a FL 20 y r retorno por 20 minutos con Rumbo 280 grados; luego ascenso y aterrizaron en CRV a las 09:50.

3) OF 2064 / 1 LR 35 / LEON / Vcom. DE LA COLINA / My. FALCONIER / Dep. CRV 07:09 con FL 300 a 51 grados 12 minutos S / 67 grados 12 minutosW, posterior "C" (51 grados 20 minutos S / 63 grados 00 minutos W), viraje descenso a FL 20 y aterrizaron en CRV a las 10:17 horas.

4) OF 2065 / 2 LR 35 / CONDE / Nro. 1 Cap. GONZALEZ / Cap. CEAGLIO / Nro. 2 1er.Ten. ACOSTA / Alf. REDONDA / SJU 07:45 a 52 grados 15 minutos S / 67 grados 40 minutos W con FL 300 posterior "D" (52 grados 14 minutos S / 62 grados 55 minutos W) descenso y retorno a FL 20 a SJU en donde aterrizaron a las 09:35 horas.

5) OF 2066 / 2 LR 35 / FUEGO / Nro. 1 Cap. BUIRA / Cap. PANE / Nro. 2 1er.Ten. BIANCO / Ten. HERRERA / despegaron de GRA 07:56 a 55 grados 00 minutos S / 64 grados 50 minutos W con FL 150 hasta 54 grados 50 minutos S / 61 grados 10 minutos W y ascenso FL 300 a "E" (54 grados 40 minutos S / 60 grados 35 minutos W) luego descenso a FL 20 y regreso a GRA Arr. 09:43.

6) Un avión ARA Neptune despegó a las 08:00 de GRA en misión de Exploración y Reconocimiento hacia A (52 grados 25 minutos S / 58 grados 20 minutos W) luego a B (54 grados 35 minutos S / 58 grados 20 minutos W) posterior GRA.

7) 1 KC 130 # DURO # Dep. GAL 08:15 ascenso a FL 160 luego en 53 grados 00 minutos S / 64 grados 30 minutos W desciende y permanece a FL 80 hasta 10:45 hs. que regresa a GAL.(Tripulación en párrafo 175).

594. Todas estas salidas no produjeron el efecto deseado, ya que no se detectó reacción contra aérea del enemigo. Por lo tanto se decidió repetir la operación pero ahora penetrando más profundamente en el TOAS y así, cuando ya se estaban concluyendo las salidas de combate (párr. 168), los Lear Jet del Escdn. Fénix cumplían la nueva oleada. (Anexo PIV#II#19):

1) OF 2070 # 1 HS 125.700 B RAYO Despegó de CRV # 12:09 a 52 grados 00 minutos S/63 grados 00 minutos W OCAT / E y R ELLAS LUNA # FORTIN # FIERRO # ORO KC 130 DURO OM 130 NM Desc hasta PI AOT de ELLAS (W. Isla SOLEDAD) Ten. POGGI # Vcom. TORRES # S.P. ACOSTA # Vcom. MEDINA.

2) OF 2071 # 2 LR 35 # BAGRE # Despegaron de CRV 14:45 a 61 grados 00 minutos S / 49 grados 30 minutos W con FL 380 posterior descenso a FL 20 regreso CRV con FL 300 Arr. 16:45 Nro. 1 Cap. MARTINEZ / Cap. DESPIERRE # Nro. 2 ler. Ten. WILLIAMS / Cap. JURI. Esta salida y las dos siguientes provocan despegues de PAC que se dirigen a interceptarlos, acercándose hasta 17 NM.

3) OF 2072 # 2 LR 35 # CARDO # Despegaron de CRV 14:06 a 50 grados 30 minutos S / 16 grados 40 minutos W con FL 300 posterior descenso a FL 20 y regreso a CRV 16:39 Nro. 1 Cap. GONZALEZ / ler.Ten. RONCONI # Nro. 2 Cap. ARQUES / Ten. CERCEDO.

4) OF 2073 # 1 LR 35 # LEON # Despegó de GRA 14:01 a 52 grados 14 minutos S / 62 grados 55 minutos W con FL 300 posterior descenso a FL 20 y regreso a CRV 17:23 Cap. BUIRA # Ten. HERRERA.

Las Operaciones de Combate

#La Información#

595. A partir de las 06:00 el Cdo. de la FAS comenzó a recibir (de MLV#CIC) importante información respecto a 2/3 buques que navegaban en el Este a 17/20 NM, en dirección N/S en los siguientes radiales/horas/distancias:

05:48 # radial 068 # distancia 21 NM

06:48 # " 108 # " 21 NM

07:30	"	134/143	"	17 NM
08:05	"	158/169	"	17 NM
08:30	"	172	"	9 NM (uno se retiró)
10:00	"	202	"	14 NM
11:00	"	110/120	"	30 NM (7 buques avistados por helicóptero del Ejército).

A las 11:42 MLV informó que había comenzado el cañoneo naval al Este de Pto. Argentino.

La Ejecución (Anexo PIV°II°20)

596. Mientras procesaba la información anterior y la que provenía de las misiones de Diversión y de Exploración y Reconocimiento, la FAS, al tiempo que esperaba mejor meteorología en MLV, planificaba su respuesta operativa. Esta consistía en un ataque con 8 A°4B (dos Ellas) de GAL y 6 M°5 (dos Ellas de 3 aviones c/u) de GRA todos con una bomba MK 17 (de 1000 lbs ° 500 kgs) y 25/30 segundos de retardo. Estas Ellas deberían atacar (a los ON detectados) con un intervalo de 5 minutos entre ellas. Además serían apoyadas por dos reabastecedores KC 130 (DURO) (TC 70 y TC 68) que reabastecerían, volando en formación, a los 8 A° 4B simultáneamente. Toda la operación dirigida por un OCAT en vuelo (RAYO)(Vcom. TORRES), HS°125°700 B.La BAM GRA que debería cumplimentar las OF 1178/9 con 2 Ellas de 3 avs. c/u interpretó erroneamente dichas órdenes y sólo alistó 2 secciones de 2 aviones c/u. De éstos 4 aviones, al momento de la puesta en marcha fallaron tres, por lo cual el Jefe de Base suspendió la salida del restante. Fue así que los M°5 no participaron en esta operación.

597. La ejecutaron solamente las dos Ellas de A°4B (CUÑA y ORO), dos reabastecedores y el OCAT, de la siguiente manera. (Anexo OCAT ° PIV°II°21):

1) Ella CUÑA ° OF 1177 ° 1er.Ten. BUSTOS (C°246); Ten. IBARLUCEA (C°208); 1er.Ten. NIVOLI (C°206) y Alf. VAZQUEZ (C°242) ° Dep. GAL 12:20 y reabastecimiento en 51 grados 50 minutos S / 65 grados 00 minutos W ° Sin novedad. Se dirigieron en descenso al Punto 1 (Sur Gran Malvina). En éste Punto ° razante° colocaron Rumbo 62 grados con escalonado táctico a la derecha y así llegaron a Fitz Roy, donde el OCAT les ordenó poner rumbo 182 grados y volar así 12 NM. Localizando los objetivos: 1 Fragata Clase 21 (HMS BRILLIANT) y 1 Destructor Clase 42 (HMS GLASGOW). Había bancos de niebla y en los parabrisas de todos los aviones una película de sal (producida por el vuelo razante sobre las olas) impedía ver al frente, solo las lunetas oblicuas laterales permitían esta visual. Al iniciar el ataque desde el Este (sobre los

buques que navegaban a máxima velocidad distanciados 200/300 mts) con un ángulo de 30 grados comenzaron a recibir fuego antiaéreo de la Fragata Clase 21 (Brilliant). Los A4B iban distanciados 500 mts. (cuando lo previsto eran 300 mts). Antes de que atacaran un Sea Wolf (de la Brilliant) impactó en el avión del 1er.Ten. NIVOLI, otro alcanzó al Ten. IBARLUCEA cuando ya habia lanzado su bomba; mientras que el 1er.Ten. BUSTOS, ya en escape y luego de haber llamado a reunión, vio venir un misil y trató de esquivarlo pero al ir razante tocó el agua y se desintegró. Sólo quedaba el Alférez VAZQUEZ, que lanzó su nueva bomba (de 1000 lbs), sobrepasó razante el buque y al descender aún más para escapar de los misiles que lo perseguian casi rozó las olas. Pero logró serenarse, dió motor a pleno y colocó rumbo 270 grados hasta que observó en su liquidómetro 4100 lbs; entonces comenzó su ascenso para dirigirse a casa. Pero su parabrisas seguía empañado; en recta final no veía la pista, para finalmente aterrizar en GAL a las 15:20, en donde se salió de la pista por la falta de visibilidad, sin consecuencias para el piloto y el avión. Volvía solo, sus gloriosos compañeros habían quedado para siempre en las aguas que bañan nuestro archipiélago. Tal vez cometieron un error en su dirección de ataque, con mar a sus espaldas (al tener espaldas limpias #superficie de mar y no costa# permitía mayor eficacia de orientación al misil Sea Wolf).

2) Ella ORO: Of 1180 # Cap. ZELAYA (C#225); Ten. ARRARAS (C#244); Ten. GAVAZZI (C#248) y Alf. DELLEPIANE (C#239) # Dep. GAL 12:30 y se dirigieron al REV en misma posición, reabastecieron y comenzaron su aproximación a MLV en vuelo razante. Dado que iban cumpliendo la operación con 3 minutos de retraso, debido a que el Omega del Guía estaba F/S, llegaron #apurando# al Punto 1 (mismo que la Ella anterior) eran las 13:54 con 2 minutos de retraso; desde allí se internaron en las Islas, cruzaron el Estrecho, pasaron lateral Darwin #estaban algo desplazados hacia el Norte#. La visibilidad no era buena y los parabrisas con sal. Iniciaron la corrida final de tiro desde la costa hacia el mar # ya viendo los buques (de reojo divisaron Pto. Argentino) dirigiéndose con una separación de 100/200 mts y a 40 grados respecto al eje longitudinal de los ON, el 1 # 2 y 3 hacia la HMS GLASGOW y el Nro. 4 a la BRILLIANT. La puntería, en razante la efectuaron sin uso de la mira (parabrisas empañado por sal) recibiendo el fuego de las armas de tubo (no vieron Sea Wolf esta vez). Los cuatro aviones lanzaron sus bombas con el siguiente resultado:

Nro. 1 Cap. ZELAYA: muy a popa, largo

Nro. 2 Ten. ARRARAS: corto

Nro. 3 1er.Ten. GAVAZZI: Impactó. Su bomba entra en la Glasgow #linea de flotación# recorrió su interior ferozmente, aplastó un botellón de aire comprimido

sin fracturarlo, desintegró un tanque de combustible sin provocar incendio, y salió por la otra banda del buque, limpiamente, detonando ya en el mar (del libro SAW ♦ Anexo). GA VAZZI gritó por su VHF: le pegué, le pegué...¡Viva la Patria!.

♦ Nro. 4 Alf. DELLEPIANE: Sobre la Brilliant. Corto. La bomba rebotó en el mar y barrió la cubierta de la fragata cayendo al otro lado sin explotar. La Bri♦ lliant sufrió daños menores.
El Destructor Clase 42 GLASGOW, a raíz de este ataque debió ser retirado del TOAS durante todo el conflicto para reparaciones, pues el agujero provo♦ cado en su línea de flotación de alrededor de 1 mt. de diámetro hacia agua cada vez que el buque rolaba. Luego del ataque quedaron separados por secciones, el Cap. ZELAYA y el Ten. ARRARAS adelante, el 1er.Ten. GAVAZZI y el Alf. DELLEPIANE atrás, sin tenerse a la vista. La sección de GAVAZZI, pasó muy cerca de Darwin, que estaba en alerta roja y fué derribado por un proyectil de 35 mm. propio de la Ba 3/B/601, que no estaba conectada al sistema VYCA de MLV (por distancia, mal equipamiento e inexperiencia funcional). Murió allí el 1er.Ten. GAVAZZI pues no alcanzó a eyectarse debido a su escasa altura y máxima velocidad (eran aproximadamente las 14:30 hs.) ♦Un halcón héroe y victorioso que anuló efecti♦ vamente con su impacto a un D42 (HMS GLASGOW) el tercero en quedar anulado para el resto del conflic♦ to y asombro del mundo. Este día el CAlte Woodward a raíz de éste ataque, tomó la decisión de no acercar más sus buques de batalla a nuestras Islas Malvinas en horas diurnas.
Los pilotos restantes (1, 2 y 4) regresaron a su base con mínimo combustible (el Nro. 4 llegó con sólo 40 lbs.) y con sus parabrisas empañados con sal. Aterrizaron a las 15:50 en su BAM GAL.
El relato inglés (Libro FAW de RN) dice:

"Por lo tanto, a media tarde, los cuatro Skyhawks emanaron la corrida sobre los dos buques. A causa de un mal entendimiento entre la Escuadrilla, Zelaya, Gavazzi y Dellepiane se fueron sobre "Glasgow" de♦ jando solo a Arraras para atacar la "Brillant". Afortunadamente la suerte estaba del laldo de ellos esa tarde, porque el sistema "Sea Wolf" de la "Bri♦ llant" falló en el peor momento para los británicos dejándolos sin su cobertura misilística antiaérea. Aunque ambos navios tiraron con fuego de tubo inten♦ samente, no causaron deños a los Skyhawks, los cuales pudieron bombardear con cierta comodidad. La Brillant vió como las bombas (de Arraras) rebotaban cortas en el mar, (250 kgs) pasaban sobre el buque y caían del otro lado sun explotar. La "Glasgow" fue menos afortunada, Gavazzi vió como una de sus bombas

impactó en medio del buque, cerca de la linea de flotación y mientras escapaba en alejamiento vió la explosión. En afecto su bomba habia pasado a traves del buque y salió del otro lado antes de detonar. Aunque la bomba paso a traves del cuarto de máquinas no habia dañado estructuras o equipos criticos, pero si los agujeros eran grandes y proximos a la linea de flotación. A pesar de rapidos e ingeniosas reparaciones, la Glasgow habia sido dañada seriamente en un porcentaje inaceptable y aunque pasó todavia unos dias mas en operaciones con la Task Force, fue enviada a Inglaterra en la primera oportunidad".

La Persecución

598. Mientras se realizaba la anterior operación y como consecuencia de la falla operativa de la BAM GRA (Párr. 600) el Comando de la FAS planificó una nueva operación AON, con las unidades que permanecian en apresto, para ello seleccionó; de la BAM SJU:

- 6 M45 con 2 BRP
- 8 A4C con 1 MK 17 (1000 lbs)

y ordenó a los 2 KC 130 (DURO) que permanecian en circuito de espera SJU, se dirigieran al nuevo PCRA en 50 Gdos. 30'S / 64 Gdos. 30'W, pero se comprobó que los buques se alejaban presurosos (25 Kts) hacia el NE (070 Gdos.) y no se emitió la orden ejecutiva, ordenándose en cambio el regreso de los KC 130 (Arr. GAL15:37, CRV 15:52 y del HS 125 0700 B OCAT (Arr. CRV 16:00)

La Respuesta Enemiga

599. A las 17:30 un avión Harrier lanzó dos bombas, mediante "toss bombing" lanzamiento sobre el hombro LABS (procedimiento que se comenzó a usar a partir del dia 4 de mayo), sobre Ad MLV, sin mayor precisión, no produciendo daños.

Saldo del Ataque

Avs. ordenados	14	100	%
Avs. decolados	8	57	%

de éstos:

atacan	8	100	%
regresan	4	50	%
No salen por Tec	3	21,5	%
No salen por orden	1	7	%

Alistados (Error)..... 2..... 14

Daños Causados

600. Un destructor tipo 42 (HMS GLASGOW) seriamente averiado y retirado del TOAS. Y una fragata (HMS BRILLANT) levemente averiada.

Los Hércules

601. Las tripulaciones de los KC 130 DURO (reabastecedores) que operaron en la FAS, este día (párr. 169). eran:

TC 70 Vcom. CANO, Cap. HRUBIK, My. TORIELLI, S.M. GILIBERTO, S.M. AGUIRRE, S.Aux. FATTORE, S.A. MOLINA, S.P. CARAVACA.

TC 69 Vcom. LITRENTA, Cap. DESTEFANIS, My. MENSI, C.P. PERON, C.P. TELLO, S.Aux. GONZALEZ, S.Aux. REYNOSO.

Nuestros Helicópteros Malvinenses

Un (1) Bell 212, matrícula H83, indicativo "HALCON", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Puerto Argentino a las 08:00 horas, aterrizando nuevamente allí a las 10:00 horas. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), S.A. MARTINEZ (M), C. lero LOPEZ R. (OP) y C lero MONTALDO (A).

Un (1) Bell 212, matrícula H85, indicativo "GATO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Puerto Argentino a las 13:00 horas, para realizar traslado de personal y material, aterrizando nuevamente allí a las 14:45 horas. Tripulantes: Ten BREA (P), Ten LONGAR (CP), C.lero PALACIOS (M) y C. lero QUIÑONES (OP).

Un (1) Bell 212, matrícula H83, indicativo "HALCON", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Puerto Argentino a las 14:20 horas, para realizar traslado de personal, aterrizando nuevamente allí a las 17:00 horas. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), S.A. MARTINEZ (M), C.lero LOPEZ R. (OP) y C.lero MONTALDO (A).

Un (1) Bell 212, matrícula H85, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Puerto Argentino a las 15:30 horas, para realizar traslado de personal, aterrizando en Darwin a las 16:30 horas. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), C.lero PALACIOS (M) y C. lero QUIÑONES (OP).
Se efectuó la busqueda del A4B "Skyhawk", matrícula

C-248, derribado por la AAE propia en Darwin, fué encontrado muy próximo a la Base. El Piloto fallecido era el 1er Ten Fausto GAVAZZI.

Otros acontecimientos

602. El Cdo. TOAS informó que comenzaban a operar desde GRA aviones navales A4Q, que hasta entonces pertenecían al Grupo Aéreo de nuestro portaviones ARA 25 de Mayo.

603. En otro orden, por informes e inteligencia del TOM, aumentaron los indicios de pequeños desembarcos y movimientos de comando británicos en la Costa Norte de la Isla Gran Malvina y su litoral N sobre el Estrecho de San Carlos.

El Día 13 May 82 (JUEVES)

La Meteorología

604. Nuevamente la meteorología se presentaba desfavorable para la operación aérea en el TOM y sus adyacencias; en Malvinas (BAM) durante la mañana y hasta las 14:00 hs. había neblina con visibilidad 1000/2000 mts. y nublado a parcial con St bajos (150 mts) Viento calmo. Luego de una leve mejoría (14/17 hs.) volvieron a reducirse las condiciones.

El enemigo

605. El enemigo permanecía casi estático en las posiciones detalladas en el (Anexo PIV II 22). El día anterior había zarpado desde Southampton el paquebote Queen Elizabeth, con 3000 hombres de la Brig. 5 (Inf. de Ejército) que estaría al mando del Gen. TONY WILSON. Nuestros vuelos de E y R se sucedían en el ámbito lejano (Anexo PIV II 23) y litoral y además nuestro COE aumentaba su receptabilidad y funcionalidad electrónica (satelitaria e infrarroja de reflexión tropósferica) descubriendo ya, con precisión, la ubicación y movimientos de los distintos buques de todo tipo y nacionalidad que se encontraban en el TOAS y aún, de los que se acercaban por el Pacífico.

606. Pero el Grupo De Batalla (Carrier Battle Group) no se acercaba a nuestro archipiélago; mantenía sus buques fuera de nuestro radio de acción.

Acciones de diversión de la FAS

607. La FAS, sólo podía entonces "torear" al enemigo y para ello usó su fiel y efectivo Escdn Fénix, así salieron este día las siguientes misiones de diversión: (Anexo PIV II 24).

1) OF 2078 - 2 LR 35 - BAGRE - Dep. CRV 0839 a 50 grados 00 minutos / 66 grados 00 minutos W con FL 300 hasta punto "A", 50 grados 40 minutos S / 62 grados 30 minutos W FL 20 y retorno a CRV Arr. 11:00. Trip. Cap. MARTINEZ, Cap. DESPIERRE

2) OF 2079 - 1 LR 35 - CONDE - Dep. SJU 0933 a punto "B", 51 grados 35 minutos S / 62 grados 30 minutos W FL 300 descenso FL 20 y retorno a SJU Arr. 11:05. Trip. Nro. 1 Cap. GONZALEZ, Cap. CEAGLIO - Nro. 2 1er.Ten. ACOSTA, Alf. REDONDA

3) OF 2080 - 2 LR 35 - FUEGO - Dep. GRA 0945 a punto "C", FL 300 53 grados 00 minutos S / 61 grados 30 minutos W descenso FL 20 y retorno GRA Arr. 11:45 - Nro. 1 Cap. GONZALEZ / 1er.Ten. RONCONI - Nro. 2 Cap. BUIRA / Ten. HERRERA.

608. Esta operación fue asimismo coordinada con la de E y R de un ARA Neptune que Dep. GRA a las 10:12.
Pero el enemigo aeronaval no mostró la reacción.

La Exploración

609. Este día los B 707 del Grupo E y R cumplimentaron sendas exploraciones lejanas (sobre el Atlántico meridional y sobre zona Sur Cabo Hornos) según se detalla en (Anexo PIV/II/23):

/ TRIPULACION: TC/91 Vcom. RITONDALE, Vcom. CID y Vcom. FONTAINE.
TC/92 Vcom. MUÑOZ, Cap. CONTE.
TC/93 Vcom. CASTIELLAL, Vcom. ARGUELLES y Vcom. MONTENEGRO.

610. Asimismo, la exploración cercana (litoral) la cumplieron los siguientes aviones: (averiguar tripulaciones).

1) OF 2522 / MU 2B / Balsas a la deriva zona Pta NAVA MAZAREDO CASA MAYOR / Búsqueda por requerimiento de Ejército / Dep. 17:45 Arr. en ADO. Se vieron lobos de mar y peñascos que parecían balsas, trip. Alf. QUIROGA / Alf. MEYER.

2) OF 2523 / SG 1N / idem objetivo Dep. ADO 18:15 / Arr. ADO 19:25, mismo resultado.

3) OF 104 / TS GO / Platino I / E y R litoral Dep. SCZ 14:00 Arr. SCZ 18:00.

4) OF 105 / TS60 / Platino II / E y R litoral Dep. SCZ 09:00 Arr. SCZ 12:00.

En el Comando TOAS

611. Este comando recibió 09:30 hs. un mensaje del Componente Naval del TOM que expresaba (Textualmente):

/ "Ausencia 1/2 unidades superficie propias con posibilidades electrónicas y capacidad ofensiva misilística y artillería facilita 1/2 fragatas ENO actúen impunemente sin apoyo directo de su portaaeronaves. El ENO en presencia buques propios combate área Gran Malvina, para atacar con aviones debería acercarse a distancia del continente, muy vulnerable a la aviación basada en tierra de todo tiempo. En síntesis acción bloqueo superficie ENO es resultado falta presencia capacidades propias aún teniendo en cuenta peligro submarino".

Nuevos Cruces

612. Este día sin embargo se intentaron varios cruces del puente aéreo no solo de nuestra FAA sino tambien de nuestra aviación naval. He aquí las operaciones:

1) TC 68 (Hércules C/130) / CR 153 / TIGRE / Dep. CRV 14:15 Arr. MLV 16:30 Dep. MLV 17:00 bajo alerta roja Arr. CRV

19:20. Transportó un cañon 155 mm., 1 Unimog, Minición, Espoletas y 2 Tetraedros reflectivos, Total 14.000 kgs. Fué guiado en su descenso por el Radar MLV ya que las condiciones Met. de MLV a su arribo eran de viento calma. neblina, 6 SC 1 NS 700 1 Ci 6000, Temp 9 Pto. rocío 8. Tripulación: Vcom. CABANILLAS, My. MARTINEZ, Vcom. SPERANZA, S.A. RYDZIK, S.P. VOTTCHEVITCH, S.A. PAJON, S.P. PLASCENCIA.

2) TC 65 (Hércules C-130) - CR 152 - OSO - Dep. CRV 20:00, efectuó el cruce y sobrevoló BAM MLV a 22:30 hs., intentó dos aterrizajes sin ver la pista, regresando a CRV Arr. 00:15. Transportaba 15.000 kgs. de carga y 19 pasajeros (refuerzos para la ROA) que volvieron a su Base de origen. Su tripulación: Cap. BORCHERT / Cap. DAGUERRE / My. MAYE - C.P. SOSA - S.Aux. CASTELIANI / S.A. CARABAJAL / S.A. MOYANO.

3) A las 13:17 y 14:05 despegaron de GRA dos B 200 (LVMAI/LVSOL) (ARA) con destino a la Base Aeronaval Calderón, en la isla de BORBON (Pebble Island), no tomaron contacto con el CIC MLV.

Nuestros Helicópteros en el archipielago

- Un (1) Bell 212, matricula H-85, indicativo "CONDOR", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Puerto Argentino a las 09:30 horas, para cumplir una mision de exploración y reconocimiento, aterrizando nuevamente allí a las 10:50 horas. Tripulantes: Ten VERGARA (P), Ten SANCHEZ (CP), C.P. CARMONA (M), C. lero QUIÑONES (OP) y C.P. GOMEZ (OP).

- Un (1) Bell 212, matricula H-85, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Puerto Argentino a las 15:00 horas, para realizar traslado de personal de la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 16:40 horas. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), C.P. CARMONA (M), C. lero QUIÑONES (OP) y C.P. GOMEZ (OP).

- Un (1) Bell 212, matricula H-83, indicativo "HALCON", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 15:00 horas, para realizar traslado de personal, aterrizando nuevamente allí a las 16:00 horas. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), C.lero LOPEZ A. (M), C.lero LOPEZ R. (OP) y C.lero MONTALDO (A).

- Un (1) Bell 212, matricula H-83, indicativo "PATO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 17:20 horas, para cumplir una misión de busqueda y rescate, aterrizando en Darwin a las 18:00 horas. Tripulantes: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), C.lero LOPEZ A. (M),

C.lero LOPEZ R. (OP) y C.lero MONTALDO (A).

Honras a un Héroe

613. Este día (13 may), a las 17:00 hs. fué sepultado, en el Hipódromo de Darwin un halcón argentino, el 1er.Ten. FAUSTO GAVAZZI, abatido por la AAe. propia (Párr. 601, inc. 2do.). Se realizó una misa. Leemos en un diario de guerra del 601 AAe BAM DARWIN: (Textual):

> "Día 12: Es un día negro para la Artillería Antiaérea pues las piezas de 35 mm. derriban un avión A4B propio, piloteado por el 1er.Ten. GAVAZZI, falleciendo éste en el acto".

El Día 14 May 82 (VIERNES)

La meteorología

614. En Malvinas la situación meteorología permaneció inestable con techos de SCu 200/300 mts., 2/4 kms visibilidad con nieblas y lloviznas, temp 4 a 6 grados, punto rocío igual; el viento pasó de calmo en la madrugada a 30/40 kms a las 17 hs.

La actividad enemiga

615. Este día el enemigo movilizó bastante su arma aérea sobre Harriers que operaron desde el PAL HMS Invincible, el cual navegaba en un circuito N/S sobre el meridiano 55 gdos. 30'W a 10 kts de velocidad (Anexo mapa). Los Harriers operaron por secciones y en sus ataques de este día (8/10 salidas en total), ofrecían las siguientes características:

1) Ataques de gran altura y/o "toss bombing" (LABS Sobre el hombro)

2) Armamento. Bombas de 500 y 1.000 lbs de explosión aérea (radar) y algunas con retardo de hasta 1 hora.

3) Objetivos materiales seleccionados:

   a) Zona Aeródromo BAM MLV (07:20/11:45/15:30/17:15) sin daños

   b) Zona Mte Kent (07:30) (Reserva y fuerzas terrestres y helicópteros de aviación de Ejército) sin daños.

   c) Zona Cochom Island. 2 avs. Harriers.

616. Pero, ni el Comando Argentino ni ninguno de sus organismos dependientes, apreció que las acciones aeronavales de este día eran en realidad, ataques y maniobras de diversión que ocultaron eficientemente los movimientos del PAL Hermes y algunas fragatas que, ubicadas al comienzo en posición general 49 grados 30 minutos S/50 grados 30 minutos W, durante las horas diurnas (Anexo PVI-II-25), iniciarían posteriormente una aproximación nocturna a la boca del Estrecho San Carlos para apoyar el ataque terrestre de un grupo, 45 hombres del D Sqdn 22 SAS Regt) a Bahía Calderón (en Pebble Island) y posteriormente efectuar su recuperación (en helicópteros Sea King). Este ataque, cuya ejecución (aproximación) había comenzado varios días antes, se llevó a cabo a las 04:20 del día 15 mayo y fue apoyado con fuego naval previo y posterior al ataque. Durante el mismo los efectivos británicos destruyeron (bombas plástico introducidas en las carlingas) a 5 aviones Pucará IA 58 (FAA), 4 aviones turbomentor (ARA) y un Skyvan (PNA) inutilizando asimismo (momentáneamente) las pistas del AD con bombas terrestres.

617. Cuando estos efectivos (aproximadamente 30 hombres del SAS) se retiraban en un Sea King (HC 4 ZA 294) hacia el PAL

Hermes, en vuelo aún nocturno, el helicóptero se estrelló en el mar muriendo todos sus ocupantes.

La actividad de la FAA

618. Si bien la FAS, este día no realizó ninguna operación de ataque, su actividad se desarrolló en la Exploración y Reconocimiento, operaciones de Diversión y Puente Aéreo.

La Exploración y Reconocimiento

619. La exploración de nuestro litoral continental estuvo a cargo de:

1) OF 107 - 1 TS60 -PLATINO II- de 09:00 a 12:00 hs desde SCZ

2) OF 2524 - 1 SG1N -SIERRA- zona Cabo Blanco y MAZAREDO verificación balsas a la deriva. Se verificó que eran pesqueros Argentinos. Dep. ADO 08:30 Arr. ADO 10:30.

3) B-707 TC-91 Vcom. RITONDALE, Vcom. GENOLET.

4) F-27 T-43 Vcom. AGNOLETI, Cap. SALAS - CRV 08:30 a 11:10 y CRV 15:20 a 18:00.

5) OF 2091 - 1 LR-35 -LIBRA- EyR en zona "R". Tripulación ler.Ten. WILLIAMS / Ten. FELICE - Desp. GRA 10:44. Arr. CRV 13:37 hs.

6) LJ-35 - OF 2092 - PESO - Zona L Dep. GRA 10:56 Arr. GRA 12:25 y posteriormente OF 2094 Dep 16:16 Arr GRA 19:16. Cap. GONZALEZ / ler Ten. RONCONI.

Operaciones de Diversión

620. Como era ya su costumbre, este día la FAS ordenó las siguientes salidas; con el objeto de desgastar al enemigo y obligarlo a denunciar la posición y aprestó de los PAL (Anexo PIV-II-26):

1) OF 2093 - 2 LR 35 -FUEGO- Nro. 1 My. GONZALEZ / Cap. CEA-GLIO - Nro. 2 ler.Ten. ACOSTA / Alf. REDONDA - Dep. SJU 11:30 luego a Pto 1 (51 grados 30 minutos S, 63 grados 00 minutos W) posterior Pto 2 51 grados 40 minutos S / 61 grados 30 minutos W y regreso a SJU 13:00.

2) OF 2095 - 2 LR 35 -FUEGO- Nro. 1 My. GONZALEZ / Cap. CEA-GLIO - Nro. 2 ler.Ten. ACOSTA / Alf. REDONDA - Dep. SJU 15:33 idem Pto 1 y 2 - Enlace CIC MLV 16:00 - regreso SJU 16:55.

3) OF S/N 1 LR-35 -PESO- EyR en zona "R". Tripulación Cap. GONZALEZ / ler.Ten. RONCONI. Desp. GRA 16:10 hs. Arr. GRA 19:50 hs.

Puente Aéreo

621. A las 19:00 horas decoló con destino a Malvinas el TC# 65, indicativo "ARIES", el que debió regresar por condiciones meteorológicas adversas, aterrizando en Comodoro Rivadavia a las 23:00 horas. Habia llegado hasta la vertical de las Islas. Tripu# lación: Comandante de aeronave: My BOLZI, 2do Piloto: Cap. SAM# PIETRO, Navegador: My Oreste VILA, 1er Mecánico: C.P. CAMINO, 2do Mecánico: C.P. FRAIRE, 1er OSEA: S.Aux OVEJERO y 2do OSEA: S.Aux. SALZANO.

622. Este día también un B#200 (ARA) el LV MJI despegó de GRA a las 14:09 intentando el cruce a nuestro archipiélago, pero no logró arribar al mismo por met.

QAM Pto. Argentino

623. A las 17:00 hs Viento 210/30 Visibilidad 7 km # Neblina 8 Ns 988.5 5/5. Presión descendiendo.

El Día 15 Mayo 82 (SABADO)

El Ataque a la Base Aeronaval Calderon

624. La Estación Aeronaval Calderón, ubicada en la Isla Borbón (Pebble Island) (Norte Isla Gran Malvina) había sido instalada por nuestra Armada aprovechando un precario aeródromo existente.

625. Fue concebida inicialmente para alojar y operar las aeronaves de nuestra aviación naval asignadas al componente Naval del TOM, en especial los T 34T (Turbomentor) y algunos otros aviones auxiliares. Esta estación estaba defendida por 30 hombres de nuestra Armada al mando de un TN (IM).

626. Su aeródromo (2 pistas de tierra de mas de 700 mts c/u), de terreno no muy firme (fangoso en días de lluvia), estaba previsto por Fuerza Aérea, como aeródromo de despliegue de la BAM Cóndor y fue usado a partir del ataque que nuestra BAM sufrió el 1ro. de Mayo. Aparentemente no había sido detectado por el enemigo y se apreciaba que ofrecía mejores defensas para la protección pasiva de nuestros Pucará que la BAM Cóndor (Goose Green). Pero los sucesos demostraron el error de esta apreciación pués conocida y estudiada por elementos infiltrados y nuestro material aéreo, engrosando el dispositivo naval, constituía un objetivo interesante y muy reditivo para el enemigo que podía aproximarse como lo hizo con relativa facilidad hasta sus inmediaciones en total impunidad y velo y atacar, en una operación tipo comando, en el momento más oportuno. En realidad días antes la BAM Cóndor trató de recuperar algunos aviones (con su tripulación y mecánicos) pero no pudo hacerlo debido al mal estado de la pista, (hundimientos de rueda de nariz en el fango). Asimismo debe reconocerse que el personal (tripulaciones) de la FAA que se encontraba alojado en dicha Base Aeronaval no poseía el armamento de mano apropiado para reforzar la defensa terrestre de la misma. Finalmente nuestros aviones se encontraban estacionados en un área (no dispersados) lo que facilitó la operación destructiva del enemigo. Veamos el informe del Cap. VILA allí presente: "El día 15 a las 04:10 se produjó el ataque a la Isla Borbón. Comenzó con fuego naval, el cual era largo y por sobre la pista y un golpe de mano con personal del SAS. La Isla era chica y rodeada de agua con acceso por los 360 Gdos. Durante el tiroteo se decidió efectuar una voladura, la cual realizamos y fue suficiente para que cesase el fuego por parte del Grupo Comando, luego encontramos huellas de sangre y todo el material abandonado, aparentemente los sacaron en helicóptero y los aviones habían sido destruídos con cohetes colocados en las turbinas; se encontraron también bombas plásticas tiradas en el suelo y que solo fueron colocadas en el Skyvan de Prefectura. También presentaban los aviones infinidad de impactos de 7,62 mm."

627. El ataque terminó aproximadamente a las 08:40 de la mañana; se evaluaron los daños, se recuperó el material inglés abandonado y se replegó en helicóptero a Darwin. La evacuación del personal aeronáutico de la Base Aérea Militar Calderón se

realizó en dos (2) vuelos de CH-47 "CHINOOK" H-93. En tales vuelos también se trasladaron a Calderón Comandos del Ejército Argentino, tropas, cañones de 105 mm y morteros a la desembocadura del Estrecho de San Carlos, pertenecientes a la Compañía "C" del Regimiento 25, al mando del Ten lero ESTEBAN. Estos vuelos se realizaron visualizando en distintas oportunidades PAC inglesas que volaban en altura. Tripulaciones: My POSE, 1er Ten BELTRAME, 1er Ten GIAIGISCHIA, 1er Ten BROWER DE KONING, C.P. FERNANDEZ, S.A. WHITE, C 1ero LAVORATO y C.1ero VERA.

628. En esta operación la FAA perdió (por destrucción en tierra) los siguientes aviones IA-58 PUCARA:

- A-520; A-526; A-502; A-529 y A-552 (total 5 aviones Pucará)

629. Todas las tripulaciones y el personal técnico fueron evacuados este día s/n en un helicóptero CH-47 y trasladados a su Base (CONDOR) donde arribaron a las 13:00 hs. (Anexo PIV-II-27).

Refuerzos Inmediatos

630. Al tener conocimiento de esta pérdida de material, la FAS ordenó (10:25) su reposición inmediata. Así a las 14:43 despegaron (OF 1186) desde SCZ los POCKER, 4 IA-58 tripulados por: Nro. 1 Vcom. Saúl E. COSTA (se desempeñaba en SCZ como Jefe de Escuadrón y se autodesignó Jefe de esta Escuadrilla); Nro. 2 Ten. LEMA; Nro. 3 1er.Ten. MICHELOUD y Nro. 4 Alf. DIAZ. Su tarea era dirigirse a la BAM Cóndor y subordinarse al Jefe de dicha BAM, el Vcom. PEDROZO. Previamente, al sobrevolar el archipiélago, dividirse por Secciones y continuar en reconocimiento ofensivo (llevaban el siguiente armamento por avión 4 LAV 61 (Cohetteras) Cañones y ametralladoras al completo) por la zona Norte y Sur respectivamente de la Gran Malvina y parte Isla Soledad y luego BAM Cóndor previo enlace y autorización. Sobre el Atlántico en el cruce fueron guiados por un avión Mitsubishi MU-2B (Alf. QUIROGA - Alf. MEYER) OF 2526 hasta la vista de las costas occidentales de Malvinas y desde allí, en razante, continuaron su misión, sin novedad arribando a BAM Cóndor (Ganso Verde) a las 16:30/17:15 hs. El MU 2B regresó a ADO donde arribó a 14:30 hs. (Anexo PIV-II-28). Pero en BAM Cóndor faltaban aviones y no pilotos, por lo tanto ese mismo día fueron trasladados a Pto. Argentino, los Siguientes oficiales: Ten. CIMBARO, Ten. NUÑEZ y Ten. ALSOGARAY, quienes se desempeñarían como OCAA (Oficial Control Aéreo Adelantado) a órdenes del CATOM.

631. La BAM Cóndor contaba ahora con 6 aviones de dotación.

El accionar enemigo

632. Aparte del fructífero ataque a la Estación Aeronaval Calderón (aunque desgraciado en su repliegue (párr. 621) el enemigo continuó hostigando a las defensas de Malvinas mientras esperaba sus indispensables refuerzos. Así este día el arma aérea de la flota realizó bombardeos (imprecisos) sobre BAM MLV

(12:30/15:47/16:26) con toss bombing de diversión a la zona defendida. Ningún Buque cañoneó diurno nuestras Islas, ni fue detectado en sus proximidades. Además un Sea Harrier que atacó Pto. Argentino fue averiado por nuestra AAe y cayó al mar. Piloto eyectado y recuperado.

La Fuerza Aérea Sur

633. Nuestra FAS, aparte de los refuerzos IA58 enviados a BAM Cóndor, efectuó este día las siguientes operaciones principales (Anexo PIV/II/29):

1) Comprobación CIC y VHF MLV con 1 LR35A "TIFON" Cap. GONZALEZ / 1er.Ten. RONCONI / OF 2102 / desde GRA 10:25 a puntos A (52 grados 60 minutos S/62 grados 55 minutos W); B (52 grados 30 S/61 grados 30 minutos W) 4 min y C (52 grados 15 minutos S/61 grados 30 minutos W) durante 6 min, anotando coordenadas alcance MLV en radar y VHF. Regreso a GRA 11:57.

2) E y R cercano en zona "L" un LR35A "BOMBO" Cap. MARTINEZ / Ten. HERRERA / OF 2103 / Dep. GRA 12:55 Arr. GRA 15:33.

3) E y R zona GRA 1 LR35A / Cap. GONZALEZ / 1er.Ten. RONCONI / Desp. GRA 16:00, Arr. GRA 17:40.

4) E y R cercano en zona litoral. Un TS60 (OF 108 y 109) / PLATINO I y II / desde SCZ en horarios de 09/12:00 y 15/18:00 hs. (agregar tripulación).

5) Puente Aéreo

"Tres Cruces:"

a) TC65. Tripulación: My. BRUNO, Vcom. MORO, My. MALDONADO, C.P. FIGUEROA, C.P. FRETES, S.P. DAVERIO, S.P. LUJAN. Indic. ARIES, Dep. CRV 17:10 / Arr. MLV 20:10 / Dep. MLV 20:35 Arr. CRV 23:35. Trasladó 15.000 kgs carga y 42 pax. CR 156. Entre su carga iba un cañón 155 y munición (El que por fin permitiria repeler los ataques nocturnos de las fragatas).

b) TC63. Tripulación: Vcom. DOMINGUEZ, My. BERNARDI, My. VIDELA, C.P. CAMINO, S.Aux. HUMOLLER, C.P. GONZALEZ, S.P. FARIAS. Indic. LIBRA Dep. CRV 20:05 / Arr. MLV 23:15 / Dep. MLV 23:30 Arr. CRV 02:30. Trasladó 11.280 kgs carga 28 pax. CR 157 (Anexo carga).

c) TC68. Tripulación: My. BOLZI, Cap. SAMPIETRO, My. VILA, S.Aux. LOZANO, C.P. FREIRE, S.Aux. OVEJERO, S.Aux. SALZANO. Indic. TERO / Dep. GAL 18:20 / Arr. MLV 22:00 / Dep. MLV 22:20 / Arr. CRV 03:15. Trasladó 14.500 kgs carga y 18 pax. CR 155 (Entre su carga iba 1 Cñ 155 mm. y munición)

Cruces de ARA

634. Desde GRA la aviación naval efectuó los siguientes cruces:

1) Refuerzo dotación a Pto Argentino 2 MC133 Dep. GRA 11:00 Arr. MLV 12:40 (uno se salió de pista en el aterrizaje).

2) Pte Aéreo. Un B200 Dep. GRA 09:48 Arr. MLV 11:30.

3) Pte. Aéreo. Un B200 Dep. GRA 11:05 Arr. MLV 14:30.

Nuestros Helicópteros en el TOM

635. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

Un (1) Bell 212, matrícula H483, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Puerto Argentino a las 08:30 horas, para cumplir una mision de reabastecimiento de la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 10:00 horas. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), S.A. MARTINEZ (M), C. lero LOPEZ R. (OP) y C.lero. MONTALDO (A).

Un (1) Bell 212, matrícula H483, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Puerto Argentino a las 14:45 horas, para realizar reabastecimiento de alimentos y baterías a la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 15:45 horas. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), S.A. MARTINEZ (M), C. lero LOPEZ R. (OP) y C.lero. MONTALDO (A).

Un (1) Bell 212, matrícula H483, indicativo "PATO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Puerto Argentino a las 16:30 horas, para realizar reabastecimiento de la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 18:09 horas. Tripulantes: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), S.A. MARTINEZ (M), C.lero LOPEZ R. (OP) y C.lero MONTALDO (A).

La Meteorología

636. Durante todo el día la meteorología fué marginal en las Islas. Una capa de ST bajos la cubrió todo el tiempo, sin claros; la visibilidad estuvo entre 2/5 kms, viento calmo y el punto de rocío muy próximo a la temperatura (2/5 grados C) lo que amenazaba con la posibilidad de niebla.

La planificación estratégica de la invasión

637. Para el comando supremo de la Task Force (Northwood) la

principal actividad consistía en reforzar la capacidad de batalla y la anfibia a efectos de producir el desembarco previsto. Entre los muchos factores que debía tener en cuenta para lograr este propósito, existía la de la vigilancia de nuestra flota de mar a fin de confirmar su no presencia en el TOAS.

638. A esto se debió que, a partir de este día y durante los 10 días subsiguientes efectuaran 7 salidas con los aviones NIMROD (RAF 201 Sqdn) con su flamante capacidad de reabastecimiento en vuelo, para rastrillar, con su poderosa capacidad electrónica, un área (por salida) de 400 NM ancho y 1.000 NM de largo, que cubría holgadamente el litoral argentino del TOAS y detectar, con seguridad, en ella, todo tipo de embarcación de tamaño superior a la lancha. Sus radares "Searchwater" eran capaces de detectar el perfil aproximado de cualquier buque y determinar su longitud. Además sus receptores radar podían detectar posibles emisiones radáricas de cualquier buque en el mar (Anexo Libro SAW Pag. 92) (y libro FAW pag. 403).

639. Cada una de estas misiones insumían 19:00 horas de vuelo continuado, siendo necesarios como mínimo, 3 REV. Normalmente su ruta, a FL 7.000/12.000 ft., era Isla Ascensión 150 NM al N Pto. Argentino 270 grados hasta 60 NM costa Argentina y desde allí paralelo a nuestro litoral hasta 90 grados MDP y regreso Ascensión.

640. Estas costosas y riesgosas operaciones E y R, demostraban la deficiencia de información satelitaria que poseía la conducción británica.

Otros sucesos

641. La FAS (COPERAER) mediante el Mje. 151845 solicitó nuevamente al Comandante del TOS, se le subordinen los medios aéreos A4Q y SUE de Grande bajo control operacional de la FAS. Al día siguiente el Comando TOAS comunica por Mje. 4991 (23:00 horas) reiterando su decisión del 01 Mayo e "informa que dichos medios, por misión y teatro corresponden a este Comando" (TOAS). (Anexo PIV#II#30).

El Día 16 Mayo 82 (DOMINGO)

El accionar enemigo

642. Continuando su esquema rutinario (adoptado desde el 01 may) el enemigo aeronaval perseveró en sus acciones de desgaste mientras aguardaba sus refuerzos. Así:

1) El arma aérea de la flota relizó las siguientes incursiones:

   a) 05:10 2 aviones Harrier atacaron depósitos de combustible en Bahía Fox. Resultan heridos un Oficial, un Suboficial y dos Soldados del E.A.

   b) 10:10 hs Sobrevuelos (un ataque) de aviones Harrier sobre zona Pto. SAN CARLOS y DARWIN, (posiblemente exploración fotográfica) (X2494 y 2A191) Hermes.

   c) 12:15 hs. Ataque (2 Harriers) a BAM MLV (altura ataque mayor 20.000 ft) (sobre posiciones AAe). Repelido eficazmente. Dos bombas explotaron próximo a G 1 AA, una cayó al mar.

   d) 13:40 Sobrevuelo (E y R) Harrier sobre Pto. Argentino. (ver Anexo Diario de Guerra 3a. Ba.) (Anexo PIV II 31).

   e) 13:55 Ataque (2 Sea Harriers) a nuestro buque RIO CARCARAÑA (Pto. King) el cual se incendió y fue abandonado Sin víctimas BATT en X2459 y McHarg X2494) Hermes. (Anexo: Pérdidas propias material transportado Parte Novedades CAE 192000 al 200800 Mje. 126 MLVOBJF 191405) (Cañones y Bombas) (Anexo PIV II 32).

   f) 14:15 hs. Ataque de 2 SH a nuestro buque ARA Bahía Buen Suceso fondeado en Bahía Fox. No sufrio daños graves. (Cañones) (AULD en X2500 y Hargreaves en ZA191) Hermes.

   g) 14:30 Ataque 2 SH sobre BAM MLV (gran altura). Sin daños. Un misil de SH estuvo próximo a impactar en otro SH. Otra sección sobrevoló en altura. Un S. Harrier probablemente averiado por n/AAe.

2) 22:35 Una unidad de superficie La "Glamorgan", (F21) (Pág. 58 de "Notas de un marino Ingles" de David Tinker), efectuó fuego naval sobre Puerto Argentino.

Nuestro Cañon 155 mm (CITEFA)

643. Como pudo observarse, en nuestros cruces del Puente Aéreo (día 15 may), los aviones de FAA habian trasladado a nuestro Ejército en el TOM, tres cañones de 155 mm., novedad de CITEFA, que aunque en escaso número, su accionar posterior produjo una sorpresa técnica al enemigo naval y terrestre. Su primer empleo se produjo este día contra la fragata que, entre

22:35/38 efectuó fuego naval sobre Pto. Argentino (párr. 215, inc. 2do.). Los disparos del cañon CITEFA, de un alcance no previsto por los buques que bombardeaban nuestras posiciones, produjo el inmediato retiro de la fragata Británica.
Tanta era la molestia que les ocasionaba, que posteriormente emplearon sus medios para tratar de neutralizarlos.

Nuestras Operaciones Aéreas.

644. La FAS no ejecutó este día misiones de combate. Reservaba y alistaba sus sistemas de armas para cuando el enemigo debiera necesariamente entrar dentro de su alcance, a efectos de realizar la operación anfibia de envergadura, inevitable, en cualquier momento.(Se habían interrumpido ya las negociaciones diplomáticas)

645. Así este día la FAS, cumplió las siguientes operaciones. (Anexo PIV-II-33):

1) Verificación y ajuste del CIC MLV (Rd y VHF) OF 2108 - 1 LR-35 -TIFON- Vcom. DE LA COLINA / 1er.Ten. BIANCO - Dep. CRV 17:23 FL 300 a puntos A (50 Grados, 30 minutos S / 62 Grados 00 minutos W) y regreso a CRV 19:53.

2) E y R Litoral - OF 110/11 -PLATINO I y II- 1 TS-60 en E y R desde SCZ Dep. 09:00 y 15:00 a Arr. SCZ 12:00 y 18:00. Sin novedad en ambas salidas. (Tripulaciones).

3) Puente Aéreo CAT 158 -PATO- 1 C-130 - TC-65 desde CRV 23:05 hs - Tripulación Cap. MARTEL; Cap. KRAUSE; Vcom. MEISNER; C.P. CARDONE; C.P. CANTESANO; S.Aux. GATTO; S.A. ALBELOS. Esta misión, ya en vuelo, fue cancelada por "situación táctica dasfavorable" en BAM MLV - informada por el CATOM (24:00 hs) Arr. en CRV 170130 (Anexo).

4) Expl. y Rec. Lejano - 1 B-707, Trip. Vcom. MUÑOZ-My. CONTE - Desp. EZE 09:30 Arr. EZE 16:40 (Anexo PIV-II-34).

Escuadrón Helicópteros en Malvinas

646. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "CONDOR", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 09:30 horas, para cumplir una misión de exploración y reconocimiento visual, aterrizando nuevamente allí a las 11:30 horas. Tripulantes: Ten VERGARA (P), Ten SANCHEZ (CP), C.lero LOOPEZ A. (M).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "HALCON", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 12:00 horas, para realizar una tarea de traslado de personal, aterrizando nuevamente allí a las 15:30 horas. Tri-

pulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), C.lero LOPEZ A. (M) y C. lero LOPEZ R. (OP).

- Un (1) Bell 212, matrícula H▮83, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 17:5Ø horas, para realizar relevos del personal de la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 18:1Ø horas. Tripulantes: Ten. VERGARA / Ten. SANCHEZ.

Las actividades en el TOM

647. El CATOM, BAM Cóndor, cumplió este día 4 salidas de IA 58 que patrullaron, en Reconocimiento Ofensivo las costas del Estrecho de San Carlos, donde existían indicios de movimientos de infiltrados (aparentemente en instalación de radiobalizas) pero no detectaron su presencia. Nos dice el Cap. VILA:

- "El domingo 16, como todos los feriados, teníamos novedades de los ingleses; ese día tuvimos 4 salidas, se estimaba que algo pasaba en el extremo occidental de la isla; posiblemente la colocación de un radar; salimos con el Ten. CRUZADO (A▮5Ø9/A▮516) y volamos la zona durante (Ø1:45 ▮ 13:15). Estimo que algo debe haber habido, mi numeral vio un movimiento que nunca más volvimos a identificar, posiblemente han sabido mimetizarse en base a su experiencia, si es que realmente estaban haciendo algo ahí".

- La otra salida la cumplieron Ten. GIMENEZ (A▮5Ø9) y Ten. MORALES (A▮516).

La apreciación del CATOM (Brig. CASTELLANOS

648. Este día, el Comandante de la FAS, Brig. Ernesto H. CRESPO, recibió un importantísimo informe / Apreciación del CATOM (Brig. CASTELLANOS) el cual, por su exactitud en la apreciación inmediata, constituiría una pieza histórica de gran valor (Anexo)

Las previsiones enemigas para el desembarco

649. En el "HMS Fearless" cuya posición oscilaba entre los meridianos 56/57 Grados W y los paralelos 51/52 Grados S (Anexo PIV▮II▮34) el Brig. Julián THOMPSON (Comandante de las Fuerzas de desembarco 3er. Brig. Inf. Marina▮Comandos) imponía a sus subordinados de la Orden de Operaciones para el desembarco y ajustaba los detalles para su ejecución (Anexo▮Libro NO PICNIC ▮ Pags. 46/53).

Reorganización del Alto Comando Argentino

65Ø. En los órganos de planificación del COMIL (EMC) se estudió la posibilidad de reagrupar (Físicamente) en CRV a los distintos Cdos Operativos (CTOAS ▮ CAE ▮ FAS). De aquí nacerá el

CEOPECON "Centro de Operaciones Conjuntas" que mejoraría la conducción estratégica operacional de nuestras Fuerzas.

El Día 17§May§82 (LUNES)

La situación en MLV

651. Nuevamente el enemigo atacó nuestras posiciones con su aviación embarcada; desde el PAL Invincible que se mantenía orbitando entre los meridianos 56/57 Grados W y los paralelos 51/52 S, atacaron:

1) 08:30 2 SH con bombas explosión aérea a las posiciones de la 3a. batería (cañones) del GlAA en BAM MLV, deteriorando un cañón antiaéreo.

2) 2 SH a la BAM Cóndor (Ganso Verde) en vuelo razante. Al intentar nuevo ataque 1 avión averiado (sin confirmar) por la pieza nro. 4 del GlAA en Darwin.

3) PAC orbitando sobre el mar, al Este, sin dirigirse al archipiélago en varias oportunidades del día.

652. Sus buques se encontraban detectados (17:30 hs) en las posiciones: (Anexo PIV§II§35).

653. La meteorología era marginal, con breves períodos de mejoría. Viento calmo. Neblina.

La FAS

654. La FAS siguió velando sus armas y ejecutó las operaciones aéreas rutinarias:

1) De Diversión (Detección emisiones radar del ENO) 1 - LR§35A §OF 2110 §POMO§ ler.Ten. BIANCO / Ten. CERCEDO § CRV 0723 L/SJU § Pto. A FL 300 50 Grados 30 minutos S / 62 Grados 30 minutos W § B (51 Grados 61 minutos S / 61 Grados 30 minutos W) a CRV 09:32. (Anexo PIV§II§36).

2) Puente Aéreo: Dos cruces (un tercero suspendido por tac)

a) 1 C§130 § TC65 §PAMPA§ Cap. MARTEL, Cap. KRAUSE, Vcom. MEISNER, C.P. CARDONE, S.Aux. GATTO, S.A. ALBELOS, C.P. CANTESANO. Dep. CRV 12:45 § Arr. MLV 16:03 § Dep. MLV 16:20 Arr. CRV 19:15 § Transpotó carga 14.500 kgs y 11 pax.

b) 1 C§130 § TC63 §CAIMAN§ Vcom. DEMARCO, My. MACLAY, Cap. MARTIARENA, S.Aux. FARINA, C.P. RULLI, S.M. CASTILLO, S.Aux. CORTE § Dep. CRV 14:30 § Arr. MLV 17:45 § Dep. MLV 18:00 § Arr. CRV 20:20 § Transportó 14.000 kgs y 2 pax.

3) Pone a disposición del CAE 4 MK 62 y 1 LR35A en MDP para operación estratégica.

ARA (Cruce)

655. Este día un F28 (ARA) efectuó un cruce desde GRA a MLV (transportando repuestos de dicha fuerza) Dep. GRA 13:12 Arr. MLV 14:03 Dep. MLV 14:17 Arr. GRA 16:02.

CATOM

656. Nuestro componente aéreo en MLV, ordenó una salida de Reconocimiento Ofensivo a la BAM Cóndor para constatar informaciones (provenientes de Pto. Howard) respecto a dos lanchones (aparentemente enemigos) que navegaban en el Estrecho de San Carlos; más precisamente en Bahía Pto. Salvador. Cinco IA58 ejecutaron esta misión, por más de dos horas, no pudiendo confirmar su avistaje.

1) Estas salidas fueron:

- A516 Cap. GRONERT y A533 Ten. CALDERON (10:00/12:00 hs).
- A531 Ten. RUSSO (11:00 a 13:30 hs).
- A531 Ten. RUSSO y A516 Ten. MORALES (16:00/17:30 hs).

a) Hubo avistaje de aviones Harriers. Estos aparentemente no vieron a los Pucará.

b) A las 03:50 hs se ven bangalas a 5 km al Norte de la pista.

Nuestros Helicópteros

657. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrícula H83, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin hacia Puerto Argentino a las 07:30 horas, para cumplir una evacuación sanitaria, aterrizando en Darwin a las 09:00 horas. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C. lero LOPEZ R. (OP).

El HMS ATLANTIC CONVEYOR

658. Ese día el portacontenedores Atlantic Conveyor, arribaba a las proximidades de la zona TRALA y los Harriers GR3 que transportaba (14 avs) eran transferidos a los portaaviones al día siguiente. Sin embargo existen otros datos que indican que solamente lograron transferir 4 GR3 y los restantes estaban en proceso de armado cuando fue incendiado el 25 mayo.

El HMS INVINCIBLE (Textual del Libro FAW)

659. "Dos Helicópteros Sea King (ZA290 y ZA292) fueron transferidos del Hermes al Invincible durante la noche del 17 may para una operación de reconocimiento de largo alcance, la cual

después adquirió notoriedad cuando uno de ellos fue destruido. El "Invincible" se dirigió hacia el oeste acompañado del "Broadsword" navegando a 25kt, a distancia de 1 milla entre ellos, en total oscuridad y silencio radar. El Lt. HUTCHINGS (RM) y su tripulación despegó del Invincible, en el ZA290 a las 00:15 del 18 may, aparentemente con un contingente de personal SAS abordo, y los dos buques invirtieron su rumbo, de vuelta hacia las posiciones del Carrier Battle Group (al Este de MLV). Aunque no existe explicación oficial de esta operación se ha sugerido que la misión era insertar Fuerzas Especiales en el Continente Sudamericano, próximos a la base SUE en Rio Grande. El ZA290 fue aterrizado por HUTCHINGS esa mañana en una playa (AGUA FRESCA); a unas 11 millas de Pta. Arenas, al Sur de Chile. El Sea King fue deliberadamente incendiado por su tripulación (Lt HUTCHINGS, más Lt A.R.C. BENNET y tripulante IMRIE) quienes se rindieron a las autoridades chilenas algunos días después y fueron consiguientemente repatriados al Reino Unido.
El otro helicóptero (ZA292) que permaneció abordo del Invincible como reserva del anterior retornó al Hermes el 18 may".

660. Una nueva demostración de esa dificiencia de información satelitaria y alerta temprana que soportaba la Task Force.

El Dia 18#May#82 (MARTES)

En Puerto Argentino

661. Desde antes del amanecer (entre 05:10 y 09:30), las PACs Británicas estuvieron activas, nuestros radares registraban sus movimientos y aproximaciones (y algunos sobrevuelos a gran altu# ra) sobre el archipiélago, lo que obligaba a alertar a todo nuestro sistema defensivo (en Pto. Argentino y Darwin). Hasta que a las 10:25 2 aviones GR3 atacaron (siempre en altura) la zona de AAe del Aeropuerto (Piezas 35 mm). Repitieron el ataque a las 12:25 y 14:32 sobre la misma zona y a las 17:07 sobre peninsula de Fresynet, a 1200 mts de un centro poblado, el tiempo que se arrojaba chaff desde un avión. Estos molestos ataques si bien mantenían en vilo a nuestros defensores malvinenses, no producían mayores daños. Parecia una replica de nuestras tacticas Fénix, que a esta altura del conflicto, habían descubierto.

En Darwin

662. Desde nuestra BAM Cóndor, dos IA#58 realizaron Reco# nocimiento Ofensivo de rutina entre 08:00 y 08:30 con meteorolo# gía marginal, sin encontrar objetivos. Tripulacion A#516 Cap. BENITEZ y A#581 Ten. BREST.

663. Asimismo, el enemigo atacó con dos GR3 (RAF) a la arti# llería AAe de nuestra BAM Cóndor. Uno, procedente del NE lanzó chaff a la Central Skyguard mientras que el otro bombardeaba con bombas BL#755 (beluga) la posición que había tenido el radar ELTA. Este ya lo había detectado y dado la alerta a las diferen# tes piezas de 20 mm. que lo recibieron con fuego cruzado de todas las piezas. El avión largó dos contenedores de belugas completos a tan poca altura que quedaron intactas sin explotar.

La meteorología en Malvinas

664. Amaneció cubierto# Sc Ns 300/600 mts. Llovizna. Visi# bilidad 2/5 km. Luego empeorando, descendiendo techo y visibili# dad, a partir de las 17 hs. niebla (7/7).

En CRV

665. El Comando de la FAS sólo ordenó este día dos cruces con C#130, ellos fueron:

1) TC#63 # Tripulación: Comandante Cap. MARTEL, 2do piloto Cap KRAUSE, Navegador Vcom MEISNER, Suboficial LASTRA y Subofi# cial ALBELOS # PACU # Dep. CRV 14:10, voló 07:15 en total y a su arribo a MLV no pudo entrar por met.; regresando a CRV donde arribó 21:25 hs.

2) TC#65 (Trip. My. PALAZZI, Vcom. SANCHOTENA, Vcom. TRIBIANI, S.Aux. ROMERO, C.P. TORRES, S.P. AREVALO, S.P. SANCHEZ) # LIBRA# Dep. CRV 13:15 Arr. MLV 16:20, Dep. MLV 16:40 Arr. CRV 19:15, Transportó (Anexo detalle) 15.200 kgs carga y 4

pax.

Nuestros Helicópteros CATOM

666. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin hacia Puerto Argentino a las 09:00 horas, para cumplir un traslado de material SAM 7 "STRELLA", aterrizando en Darwin a las 10:10 horas. Tripulantes: Ten LONGAR y (P), Ten BREA (CP), C.P. CARMONA (M), C.P. GOMEZ (OP) y C. VEGA (A).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "PATO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin hacia Puerto Argentino a las 09:30 horas, para cumplir una misión de patrullaje, aterrizando a las 11:00 horas. Tripulantes: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), C.lero LOPEZ A. (OP), C.lero LOPEZ R. (OP) y C.lero MONTALDO (A).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 17:00 horas, para cumplir un traslado de material SAM 7 "STRELLA" y personal, aterrizando en Darwin a las 17:30 horas. Tripulantes: Ten LONGAR y (P), Ten BREA (CP), C.P. CARMONA (M), C.P. GOMEZ (OP) y C. VEGA (A).

De un diario de guerra

667. Este día, el Jefe del Dto. Inteligencia A-2 del CATOM, Com. MENDIBERRI, escribió entre otros acontecimientos, en su diario de guerra manuscrito:

- "22:30 ARGENTINA rechaza propuesta británica para cese el fuego. Mucha gente preocupada" (Anexo PIV-II-37).

De "La Gaceta Argentina" (Diario de Pto. Argentino)

668. Se leyó entre otras noticias y comentarios, el siguiente aviso (Anexo PIV-II-38):

- AVISO DE LA GOBERNACION MILITAR
"Se hace saber a todo el personal militar destacado en este territorio, que todos los edificios, propiedades, vehículos de todo tipo, bienes de consumo, etc, son de propiedad de particulares y que están y deben ser amparados con contratos celebrados con sus respectivos propietarios, a quienes se paga con fondos del Estado Nacional Argentino, por lo que no existe ni debe existir confiscación alguna.

Tambien son sufragados con fondos nacionales todos los daños ocasionados a particulares, que en su gran mayoría, y por haber nacido en estas Islas son nuestros compatriotas".

E y R Cercano

669. Se realizaron las exploraciones cercanas de rutina:

1) Platino I y II, 1 TS 60, desde SCZ, entre 09:00 a 12:00 y 15:00 a 18:00 hs, sin novedad.

2) OF 2118 un (1) Lear Jet LR#35A, matricula T#23, indicativo #POMO# cumplió una misión de Exploración y Reconocimiento en zona "R", despegando de Río Grande a las 14:30 horas y arribando a las 17:00 horas. La tripulación estaba formada por: Cap Nicolás BENZA, 1er Ten RONCONI y C.lero MOTHE.

3) OF 2119 un (1) Lear Jet LR#35A #CARDO#, EyR en zona "L". Tripulación Cap. MARTINEZ / Ten. CERCEDO. Desp. GRA 14:30 hs. Arr. GRA 17:00 hs. S/N.

El Día 19 May 82 (MIERCOLES)

La meteorología

670. En Pto. argentino el QAM de las 08:00 hs. era:

340/8 2 km neblina 8 ST 350 5/4 1007.0

Esta situación se mantuvo durante toda la mañana, con algunos claros al mediodía, pero cerrándose a partir de las 16:00 hs. hasta que, a las 19 hs. el QAM indicaba:

030/14 mts llovizna, cielo invisible 6/6 1007.0

El enemigo

671. Mientras el grupo de desembarco anfibio de la Task Force (Anphibious Landing Group) al mando del Comodoro CLAPP, aprestaba naves para el asalto en San Carlos, el Brigadier Julián Thompson, desde el HMS FEARLESS, Comandante de las Fuerzas de Asalto (3ra. Brigada) reubicaba (cross decking) su personal y unidades en dichas naves y ultimaba sus preparativos para la operación SUTTOM; este grupo se mantuvo en una posición 200NM al NE de Puerto Argentino (Anexo PIV II 40).

672. El Carrier Battle Group, al mando de Valte.WOODWARD, continuó con sus manibras de superficie y realizó este día dos operaciones principales con ambos PALs:

1) Desde el PAL HMS INVINCIBLE, efectuó 8 salidas de PAC, entre ellas 2 avs Harriers GR3 que atacaron a gran altura (sin precisión) nuestras posiciones terrestres en Mte. Kent a las 10:00 hs. Estas salidas iban dirigidas a una concentración de helicópteros de nuestro Ejército que el ENO habia detectado (EyR) en ese lugar. Afortunadamente no se encontraban los helicópteros en ese lugar y momento.

2) El PAL HMS HERMES continuó recibiendo la dotación de Harriers GR3 del Escuadrón 1 de Caza (1(F)Sqdn) de la RAF que, transferidos del HMS ATLANTIC CONVEYOR, se integraron al Escuadrón 800 (800 Naval Air Squadron) basado en este PAL. Asimismo, procedentes del mismo portacontenedor, el día anterior habia recibido cuatro Sea Harrier más. Todo ello lo obligó a desprenderse de algunos helicópteros que fueron desplegados a otros buques.

La FAS

673. Sus unidades de combate se mantenian en un interminable apresto, a la espera de la decisión enemiga de actuar. Entrenaban sus tripulaciones, aún inexpertas en este ambiente operacional, (Anexo PIV-II 41) y controlaban y afinaban sus sistemas de armas.

674. Mientras tanto, el Cdo. de la FAS, planificaba y contro

laba la ejecución de los siguientes cruces que ese día ofrecian variantes operativas:

1) TC#66 # C#130 #ARIES# Tripulación: Cap. MARTEL, Cap KRAUSE, Vcom MEISNER y suboficiales LASTRA y ALBELOS. Dep. CRV 08:05 voló durante 6:35 y no pudo aterrizar en MLV por met., regres'o a CRV 13:24 S/N.

2) TC#68 # C#130 #TRONCO# (Trip. Com. MARTINEZ, My. PALAZZI, Vcom. SANCHOTENA, Vcom. TRIBIANI, S.Aux. ROMERO, C.P. TO# RRES, S.P. AREVALO, S.P. SANCHEZ). Debe destacarse que el Com. MARTINEZ (Jefe del Grupo 1 de Transporte) no estaba designado para esta difícil misión, pero decidió acompañar a los tripulantes de la misma. Dep. CRV 13:21 Misión lanza# miento carga aérea zona DARWIN. Por primera vez nuestra aviación de Transporte realizó este tipo de entrega. Lo hizo a las 16:04 entregando por lanzamiento 8 toneladas de víveres, munición y vestuario, regresando a CRV donde ate# rrizó a las 19:01 S/N.
Veamos el informe del Equipo Control de Combate: (ECCO) en el TOM, 1er.Ten. Rodolfo YUSE.

> # "Una vez seleccionada y demarcada (la pista de lan# zamiento en las inmediaciones de la BAM Cóndor) con la colaboración del personal de FAA, destacando en dicha BAM, se realizó: a las 16 horas, el lanzamien# to previsto. El mismo se efectuó con todo éxito, arrojándose dieciseis bultos aproximadamente, conte# niendo los mismos ropa y alimentos, los cuales se recuperaron en su totalidad.
> El tipo de lanzamiento efectuado no coincidió con la orden recibida por el Jefe del ECCO. En lugar de realizarse el lanzamiento de carga a baja altura, para lo cual había sido preparada la zona, se efec# tuó lanzamiento de contenedores tipo A#22 a una altura de 600 pies (183 mts). El rumbo de pasaje del avión no coincidió con el sugerido por el personal ECCO. Finalizada esta operación se recibió por parte del Jefe de la BAM Cóndor la orden de que el perso# nal y medios debían trasladarse a Bahía Fox, con la misma misión, seleccionar y demarcar una pista de lanzamiento en dicha localidad. El equipo fue infil# trado en la zona por un helicóptero Bell 212 de la FAA".

3) TC#63 # C#130 #PATO# (Trip. Vcom. NOE # My. BRIEND # Cap. BILMEZIS # S.M. CUFRE # C.P. GOLIERI # S.A. MARIONI # S.P. LASTRA) Dep. CRV 13:15 # Traslada a BAM MLV 14.200 kgs carga y 8 pax Arr. MLV 16:10 Dep. MLV 16:20 Arr. CRV 18:50 S/N.

Los Helicópteros de Malvinas

675. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrícula H▮85, indicativo "HAL▮ CON", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 09:00 horas, para cumplir una mision de traslado de personal de la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 09:45 horas. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP) y C. lero PALACIOS.

- Un (1) Bell 212, matrícula H▮85, indicativo "TOR▮ DO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 11:30 horas, para realizar traslado de personal y material ROA, aterrizando nuevamente allí a las 12:30 horas. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP) y C. lero PALACIOS.

- Un (1) Bell 212, matrícula H▮83, indicativo "CON▮ DOR", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Puerto Argentino a las 09:00 horas, para realizar traslado depersonal y material de la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 12:20 horas. Tripulantes: Ten VERGARA (P), Ten SANCHEZ (CP), C.lero LOPEZ A. (M) y C.lero LOPEZ R. (OP).

- Un (1) Bell 212, matrícula H▮85, indicativo "GATO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 16:10 horas, para realizar traslado de personal y material ROA, ate▮ rrizando nuevamente allí a las 17:00 horas. Tripu▮ lantes: Ten BREA (P), Ten LONGAR (CP) y C.lero PALACIOS (M).

- Un (1) Bell 212, matrícula H▮83, indicativo "PATO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Puerto Argentino a las 16:30 horas, para realizar traslado de material, aterri▮ zando nuevamente allí a las 17:40 horas. Tripulan▮ tes: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), C.lero LOPEZ A. (M) y C.lero LOPEZ R. (OP).

Cruce ARA

676. Ese día tambien un F▮28 de ARA ▮LV PER▮ efectuó un cruce: Dep GRA 15:29 Arr MLV 17:00 Dep. MLV 17:14 Arr. GRA 18:30 S/N.

E Y R

677. En El ámbito lejano un B▮707 (demas datos) realizó exploración lejana en el área marma central. Era el TC▮93 que Desp. EZE 15:50 ▮Pil. Vcom. RITONDALE / Cap. BARBERO que Arr. EZE 17:50 S/N.En el ambito cercano, se cumplieron las siguientes salidas (Anexo PIV▮II▮42):

1) OF 2124 ♯ Cap. MARTINEZ ♯ Ten. CERCEDO ♯ 1 LR35A (Learjet) ♯MALO♯ zona "S" (59 Grados 30 minutos S / 56 Grados 00 minutos W ♯ 59 Grados 30 minutos S / 65 Grados 00 minutos W) Dep. GRA 12:15 Isla Nueva ♯ GRA Arr. 14:58 S/N.

2) OF 2125 ♯ 1 LR35 ♯ EyR ♯ Cap. BUIRA ♯ Ten. FELICE ♯ Desp. GRA 15:55 y Arr. GRA 17:15, S/N.

3) OF 113/115 ♯ 1 TS60 ♯ PLATINO (I y II) E y R desde 09:00 a 12:00 hs. y desde 15:00 a 18:00 hs. Operando desde BAM SCZ S/N.

BAM Cóndor

678. Pese a las malas condiciones meteorológicas, ejecutaron ese día 6 salidas de reconocimiento ofensivo con sus aviones I4♯ 58 (Pucará) en ambas costas del Estrecho San Carlos y adyacen♯ cias, sin novedad:

1) 08:30 a 10:00 hs:

♯ A♯531 Cap. VILA ♯ A♯509 Ten. CRUZADO. El ROF se inició en HOWARD pués EA insiste en que hay enemigos en las alturas. No se detectó indicios, la meteoro♯ logía muy mala.

2) 10:30 a 11:30 hs:

♯ A♯531 1er.Ten. FASANI ♯ A♯509 Ten. GIMENEZ

3) 12:00 a 13:00:

♯ A♯531 My. TOMBA ♯ A♯509 1er.Ten. MICHELOUD

Cañoneo nocturno

679. En la medianoche (00:35 a 01:00) un buque inglés se aproximó a Pto. Argentino (20/25 MN), (De acuerdo al libro "Carta de un Marino Inglés" David TINKER Página 58), sería la "GLAMOR♯ GAN" y realizó su rutinario cañoneo naval. Respondieron nuestras piezas de 155 mm y cesó el fuego, retirándose el buque por el radial 170 grados.

680. Finalizó otro día gris, en esta vigilia de armas.

El Dia 20 May 82 (JUEVES)

La meteorologia

681. En el archipiélago, al comenzar el dia empezó a incrementarse el viento en superficie, mientras se mantenia cubierto (8 ST 300 mts) y el punto rocio siempre próximo a la temperatura ambiente (7.8/7.1) y descendia la presión (de 1.002.8 a las 00:00 a 999.3 a las 04:00). Las ráfagas de viento alcanzaban 42 Km. Durante la mañana se mantuvo esta situación y a las 13:00 comenzó una llovizna que redujo la visibilidad, durando hasta el anochecer.

La actividad del enemigo

682. Este dia ahora lo sabemos la Task Force se encontraba en el dia D+1 de la Operación SUTTOM (el asalto anfibio en San Carlos). Ubicada cada vez más próxima y numerosa en los alrededores del archipiélago aprovechando el factor meteorológico adverso para los defensores (Anexo PIV-II-43) realizó fundamentalmente ataques de diversión tendientes a velar el punto donde estableceria su cabecera de playa. Por ello ejecutó las siguientes misiones principales.

1) A partir de las 06:30 (Y a pesar de la meterologia desfavorable) PACs (del Invicible) efectuaron penetraciones de diversión, acercándose y retirándose a n/archipiélago. Una de estas PAC alrededor de las 11:00 hs fué vectoreada para perseguir (aparentemente) a un C-130 (ACUARIO) propio, que pretendió aterrizar en MLV y no lo logró por fuerte viento.

2) A las 12:00, 3 RAF Harriers GR3 (Integrado por el Jefe del Gpo y los 2 Jefes de Escuadrón - Libro SAw pág. 98) atacaron los depósitos de combustibles de nuestra guarnición militar en Bahia Fox, sin encontrar resistencia en el objetivo.

3) A las 17:30, elementos helidesembarcados (nivel Sección) en proximidades de DARWIN, atacaron con armas automáticas a las posiciones de artilleria antiaérea de ese sector.

4) A las 20:15, hubo un intento de infiltración de patrullas al W de Pto. Argentino. Diversión.

5) 22:00 lanzamiento de bengalas (probablemente desde helicópteros, sobre costa Este de Peninsula San Luis (al N Ba. Anunciación).

6) 22:30 nuevos ataques a Darwin, ahora con armas pesadas (cañoneo naval).

683. Aunque todavia el Comando Argentino no se habia percatado, la invasión ya estaba en ejecución.

La FAS

684. Sin tener mayor conciencia de que este día sería el último de vigilia de inactividad la FAS, aparte de entrenar a sus tripulaciones (Anexo PIV-II-41) realizó sus operaciones de rutina: Transporte Aéreo a MLV y Exploración/Reconocimiento lejano y cercano:

1) El puente aéreo

a) TC-64 - C-130 -PATO- (Trip. Vcom. CANO - Cap. HRUBIK - My. TORIELLI - S.M. GILIBERTO - S.M. AGUIRRE - S.Aux. FATTORE - S.A. MOLINA), Dep. CRV 14:00 hs. Lanzó contenedores en Bahía Fox (9.000 kgs) a las 16:20 y regresó a CRV Arr. 18:15 S/N. Veamos el informe del ECCO, 1er.Ten. YUSE:

- "En la Bahía Fox se encontraba desplegado el R.I. 8 de CRV y una Compañía de Ingenieros 8 de Sarmiento. Se informó al Jefe Ca. de Ingenieros la misión a cumplimentar en dicho lugar. En circunstancias en que se buscaba la zona mas apta para efectuar el lanzamiento, sobrevolaron la zona dos aviones IA-58 P ucará que, al encontrarse vertical a las posiciones del RI 8 tuvieron que efectuar escape inmediato al recibir fuego de propia tropa. Aparentemente sin dificultades observables. Ante esta situación se solicitó al Jefe Ca. Ingenieros que pusiera en conocimiento de toda la tropa acantonada en ese lugar, la presencia de un avión C-130 que haría lanzamiento de carga dándole todos los datos necesarios para el reconocimiento del mismo, agregándole para conocimiento del personal que todo avión a hélice que sobrevolara la zona era propio. Asimismo se reiteró la presencia del avión C-130 hasta el punto de molestar al Jefe de la citada Ca. Si bien las características de la operación eran de tipo secretas, se quiso evitar que el citado avión fuera derribado por propia tropa. Con la experiencia recogida en el lanzamiento anterior se marcó una zona, de manera tal que el avión efectuara el lanzamiento cualquiera fuese el rumbo de entrada a la zona, y no tuviera que efectuar un cambio de rumbo que demorase la operación. A las 16 hs. se efectuó el lanzamiento con todo éxito, arrojándose aproximadamente dieciocho, bultos tres de los cuales cayeron al agua, a consecuencia del fuerte viento reinante, aproximadamente 18 Kt. Los mismos fueron recuperados de inmediato encontrándose a diez mts. de la costa de una ría. Dichos bultos contenían en su interior, ropa de vestir, no ocasionándose ningún tipo de pérdidas, el resto de la carga se recuperó sin novedad.
Finalizado el lanzamiento, cuando el avión sobrevoló las posiciones del RI 8 se abrió fuego contra el mismo pese a las reiteradas advertencias que se

efectuaron con anterioridad. El C#130 abandonó la zona sin novedad. Horas mas tarde el suscripto requirió ante la Jefatura del RI 8 un enlace radioeléctrico con las posiciones de Puerto Argentino con la intención de conocer el arribo del C#130 a CRV el cual se efectuó sin novedad. La Jefatura del RI 8 se comunicó con el suscripto para informarle de su pesar por los acontecimientos ocurridos con el C#130 y puso en mi conocimiento que el responsable, un subteniente que dio la orden de abrir el fuego había sido sancionado y relevado de su puesto.
Cumplida esta misión el ECCO quedó totalmente incomunicado con sus mandos naturales, que se encontraban en Pto. Argentino; en tres oportunidades se requirió al RI 8 que mantenía enlace con Pto. Argentino que informaría que había finalizado la misión del ECCO en el lugar y que esperaba orden, nunca se tuvo respuesta.
Ante esta situación el suscripto, conjuntamente con su gente se puso a órdenes del Jefe Ca. Ing., pasando a integrar el pelotón del Comando de dicha Compañía, situación que se mantuvo hasta el día 15 jun, fecha en que se efectuó la rendición en Bahía Fox".

b) TC 66 C 130 ACUARIO (Trip. My. PALAZZI Vcom. SANCHOTENA Vcom. TRIBIANI S.Aux. ROMERO C.P. TORRES S.P. AREVALO S.P. SANCHEZ), Dep. CRV 08: hs. sobre volé vertical BAM MLV, sobre techo y no aterrizó por fuerte viento (11:00 hs) regresando a CRV aparentemente perseguido por una PAC en la zona. Se dirige a CRV conde arribó 13:24 con su carga de vuelta (ver párrafo 686, inc. 1).

2) E y R

a) Lejana:

TC 92 B 707 Vcom. PAULIK, Cap. CID, LUCION, OVIEDO y GHIETO. Desp. PAL 07:50, Arr. PAL 17:20.

TC 91 B 707 Vcom. ARGUELLES, Vcom. MONTENEGRO, ROSALES, AMENGUAL, WAGNER y VIGNOLO. Desp. GAL 17:30 hs, Arr. PAL 20:20 hs.

b) Cercana (Anexo PIV II 44):

OF 2130 1 LR 35A BOMBO (Cap. BENZA ler.Ten. RONCONI), Dep. GRA 18:38 a zona "V" Arr. 20:51 GRA S/N.

OF 2131 1 AC 690 PLAN MARRON Dep. TRE 09:30 Arr. TRE 12:30 S/N.

OF 2133 1 LR 35A TIFON (Cap. MARTINEZ Ten. CERCEDO) Dep. GRA 19:00 Isla Nueva y adyacencias y

Arr. GRA 21:000 S/N.

Nuestros Helicópteros

685. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin hacia Bahía Fox, despegando a las 13:00 horas, para cumplir una misión de traslado de personal (6 pasajeros), aterrizando nuevamente en Darwin a las 14:30 horas. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), C.P. CARMONA (M), C.P. QUIÑONES (OP) y C. VEGA (A).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "HALCON", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 14:20 horas, para realizar traslado de personal y material, aterrizando nuevamente allí a las 15:00 horas. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C.lero LOPEZ R. (OP).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "HALCON", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 17:10 horas, para realizar traslado de personal y material, aterrizando nuevamente allí a las 17:30 horas. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C lero LOPEZ R. (OP).

La BAM Cóndor

686. Antes de los ataques nocturnos (párrafo 682) la BAM Cóndor efectuó, entre 13:45 y 16:15, dos salidas de reconocimiento ofensivo con muy mala meteorología sobre el límite Oeste y el sector Sud de la Isla Gran Malvinas, sin novedad. Ellas fueron:

- A-531 Cap. GRUNET
- A-509 Ten. CALDERON

687. También en esta gloriosa Base Aérea de la FAA en Malvinas, se acababa ya la vigilia armada, desgastante, incómoda, frustrante... En las próximas horas comanzarían sus días más heroicos.

1) Dice el informe del Cap. VILA:

- "46. El día 20 continúan nuestras misiones, con el Cap. GRUNERT y Ten. CALDERON. A las 18:30 hs. hay ecos de 2 helicópteros que luego ve la ROA. A las 22:30 hs. hay alarmas de inminente ataque y desembarco helitransportado; ya este día dormitamos hasta con el FAL cargado. A propósito; !Qué cosa que no

sirve para nada en una guerra: la pistola!".

CAPITULO III

LA BATALLA DE SAN CARLOS (21/27 May 82)

El Dia 21 May 82 (VIERNES)

La meteorologia

688. La noche del 20 may habia llegado en el archipiélago y sus adyacencias con niebla/neblina/llovizna, cubierto con St bajos 100/200 mts. Esta situación (Pto rocio 4 igual a la temperat. 4) se mantuvo toda la noche hasta las 08:30 del dia 21 may, en que, la entrada de una zona de alta presión, desde el Oeste, comenzó a despejar con rápido aumento de la visibilidad.

689. Mientras tanto, en el continente, un centro de baja presión al SW de Tierra del Fuego provocó un frente frio orientado N/S al Oeste de la cordillera, con precipitaciones y nubosidad baja en esa zona.

La operación "SUTTON"

690. El enemigo inició (ya en la noche del dia 20) la aproximación a Pto. San Carlos (en el Estrecho del mismo nombre) bajo el control del Comandante del Grupo de Tareas Anfibias (Amphibious Task Group) Commodore M.C. CLAPP, que trasladó a la Brigada de Comando 3 RM (reforzada con unidades del Royal Army) bajo el comando terrestre del Brigadier RM Julián H.A. THOMPSON, quien desembarcó y comandó las operaciones terrestres hasta el 30 may en que se hizo cargo de ellas el Gen. (RM) Geremy Moore.

691. El Anphibious Task Group estaba compuesto por: el transatlántico CAMBERRA, los buques de asalto FEARLESS e INTREPID, los de desembarco SIR PERCIVAL, SIR TRISTAM, SIR GERAINT, SIR GALAHAD y SIR LANCELOT y los buques de apoyo logistico EUROPIC FERRY, NORLAND, FORT AUSTIN y STROMNES. Todos ellos escoltados por el Destructor ANTRIM y las Fragatas ARDENT, ARGONAUT, BRILLANT, BROADSWORD, YARMOUTH, PLYMOUTH, ANTELOPE.

692. Aproximadamente a las 0100 del 21 may, este Grupo se encontraba ya en la Bahia de San Carlos y Comenzó el desembarco que para el amanecer (08:30) habia logrado establecer la cabecera de playa en 3 playas simultáneas (Establecimiento San Carlos; ambas márgenes y Pto. San Carlos).

693. Toda la operación se habia realizado, hasta este momento sin inconvenientes excepto el derribo de dos helicópteros Gazelle del Escuadrón Aéreo de la Br. Cdo. 3 RM, (el XX411, piloto herido muere posteriormente (Sgt. AP Evans) y el XX402 cuya tripulación (Lt K. Francis/L Cpl. B. Griffin) murió instantáneamente) por parte de una fracción del Ejército Argentino que ocupaba estas adyacencias y que luego se retiró hacia Pto. Argentino (Tte. 1ro. ESTEBAN).

Ataques de diversión