

Estimados socios y camaradas: Hoy 12 de junio volvemos con los relatos de distintos eventos VyCA narrados por algunos de sus protagonistas, en este caso, nuevamente el Escuadrón VyCA GAL se hace presente a través de la anécdota narrada por el entonces Alférez Pedro Maks resaltando la importancia de la actividad de nuestros escuadrones continentales. El Licenciado Maks por suerte para la memoria histórica de la especialidad tuvo la inquietud, necesidad y excelente idea de plasmar hace varios años sus principales experiencias operativas durante la guerra, en cortos y contundentes relatos que como expresó el Com. (R) Luis Cosci en uno de sus comentarios a relatos anteriores, nos hace vivir la experiencia como si estuviéramos en la cabina frente a la PPI.

El segundo relato corresponde a otro socio tan memorioso como Maks con la diferencia que esperó casi cuatro décadas en volcar sus recuerdos al papel, el Vcom. (R) Hugo Mercau que fue uno de los protagonistas junto con el S.M. (R) Juan Egañas del exitoso lanzamiento de un misil Exocet Mar-Mar desde la plataforma bautizado por sus “creadores” de la ARA con el simbólico nombre de **ITB** (Instalación de **T**iro **B**erreta) que resume en esas tres letras la capacidad e inventiva con que esos hombres lograron crear un arma formidable.

Para aquellos lectores que quieran ampliar los detalles de la actuación de nuestro radar en este evento, les sugiero recurrir nuevamente al libro del Comodoro VGM (R) SILVA “**Diario de Guerra del Radar Malvinas**” **páginas 193 a 196 bajo el título “Ayuda al lanzamiento del Exocet”** o en el sitio www.radarmalvinas.com.ar.

El relato de Mercau está basado en su narración contenida en el libro “**El Ultimo Exocet**” de Ariel FUEYO. Editorial Dunken, 2ª edición año 20...

Como lo hice en los envíos anteriores conteniendo relatos, he tratado de respetar al máximo la versión original de las narraciones enviadas por cada uno de los protagonistas, en especial guardé cuidado en no cambiar nada de los mismos por más que contengan algunos mínimos errores históricos de apreciación producto de 38 años de “almacenamiento”.

Brig. VGM (R) Guillermo E. SARAVIA

EL “BERLIN 2”

En esos días de junio de 1982, la definición del conflicto de Malvinas, tenía la suerte echada, el gran esfuerzo realizado por nuestra Fuerza Aérea solo había conseguido, retardar aquel intento de desembarco y el pedido de rendición de los ingleses del 1 de mayo y fundamentalmente demostrarles nuestro valor y profesionalismo, que en la posguerra, cambiaría todas las técnicas de operaciones de combates aeronavales, en las fuerzas armadas del mundo.

En el inconsciente de todos, y sabiendo que habíamos hecho lo humanamente posible, teníamos muy presente a nuestros camaradas que hasta el momento habían entregado sus vidas y ya en voz baja, nos repetíamos la frase que se escuchaba por todos los rincones desde el inicio del conflicto *“esperemos que todo esto no sea al pedo”*

Todos los sistemas de armas tenían sus materiales muy deteriorados, emparchados y atados con alambre, en las aeronaves aumentaban los problemas y cada vez más debían regresar por fallas técnicas y lo peor para los pilotos, llegar al objetivo y ver que no salen las bombas por fallas en el panel de armamento.

La ecuación “Costo – Beneficio” a esta altura, tenía un costo muy alto, los objetivos militarmente rentables habían desaparecido, después del 8 de junio, los ingleses aprendieron definitivamente que no debían dejar nada al alcance de la FAA y empezaron a llegar cada vez más requerimiento para atacar tropas enemigas en tierra firme, muy cerca de Puerto Argentino.

Para reflejar la situación imperante por aquellos tiempos, rescato en este escrito, el relato de un piloto de Camberra MK-62, por pertenecer a un sistema de armas, que al igual que muchos otros sistemas, por estos tiempos, no cuenta con el verdadero reconocimiento de su participación en la guerra de Malvinas y también particularmente lo rescato, por haberlo vivido personalmente.

El relato hace referencia a la siguiente misión: *Piloto: Cap. Eduardo García Puebla, Navegante: 1° Ten Jorge Segat, Aeronave: Camberra M K-62 B-102, que el 12 de Junio de 1982, bajo la Orden Fragmentaria N° 1316 despegaron de GAL (Rio Gallegos) armados con cuatro MK-17, a las 23:00 hs. con el indicativo BERLIN 2.*

Relato del Cap. Eduardo García Puebla (Piloto de Camberra MK-62)

“Nos dieron el objetivo material y la información complementaria. La misma se fundaba en suposiciones, dada la disminución de operaciones aéreas diurnas de exploración. Al no conocer las posiciones inglesas en tierra y mar, prácticamente no teníamos la menor idea de lo que encontraríamos.

Luego de analizar los pocos datos y realizar una apresurada navegación precomputada, nos colocamos los trajes antiexposición, que ya comenzaba a estrangularnos. Aproximadamente a las 23:00 hs despegamos individualmente, ya que en sección y artillados era muy peligroso.

La reunión fue muy dificultosa por haber niebla y nubosidad baja, además de la oscuridad ambiente.

Ascendimos formados en nubes, volando una hora nivelados con rumbo paralelo a la ruta directa al blanco, desplazados hacia el norte.

Próximos al punto de descenso, el guía me hizo señas de que tenía problemas, que siguiera al frente, desprendiéndose él de la formación (quien luego a mi regreso me contó que se le había engranado una bomba de combustible y se lamentó profundamente de no haber podido seguir).

En ese momento sentimos un gran desamparo, porque la tripulación del otro avión era realmente confiable por su idoneidad, experiencia y valor, lo que nos daba un elevado grado de seguridad de llegar y batir el blanco.

Toda la responsabilidad recaía ahora en nosotros, volaríamos en una gran soledad. El objetivo se encontraba muy cerca de las posiciones argentinas, lo que me hacía sentir temor de errar nuestra navegación y batir propia tropa. Continuamos el vuelo e iniciamos el descenso. Rezamos juntos con Segat un Padrenuestro, pidiendo a Dios para llegar, pegar y si fuera posible, volver.

Nos hicimos luego una promesa de no pensar en otra cosa que no fuera la operación en sí, para no dejar todo en manos de Dios. Mientras hacíamos los controles del descenso me permití cierto escapismo mental. Pensé: «Qué difícil es salir de la comodidad del alojamiento en la retaguardia e introducirse voluntariamente y de golpe en ese infierno, pero cuanto más difícil es olvidar a los amigos camaradas-héroes, que se habían entregado su vida por la Patria...» sentí, según creo, resignación, asumiendo sin tristeza que estaba muy cerca de mi muerte. Ya había escrito cartas de despedida a mi esposa y familiares, y ambos estábamos en gracia de Dios, así que no había más que pensar.

Volando a muy baja altura estábamos intermitentemente en nubes y chubascos lo que disminuía a cero la visibilidad. Por radar llegamos al punto de viraje hacia el blanco.

Colocado ya en rumbo 130, providencialmente se quebró la nubosidad y pude ver con bastante claridad dos embarcaciones que se encontraban al frente y a ambos lados de mi curso y que por su apariencia supuse, serían fragatas. Conociendo las aptitudes operativas de éstas, bajé hasta que el altímetro me indicaba casi cero, teniendo como única referencia los esporádicos reflejos de la luna sobre el mar. No comuniqué esto a mi navegador para no intranquilizarlo, aunque no se lo pude ocultar por mucho tiempo, ya que hice algunas correcciones en dirección para pasar equidistantes de las fragatas y limitar su campo de tiro.

Tuve que apagar totalmente el tablero de instrumentos para poder visualizar alguna referencia exterior que me permitiese volar tan bajo en esas condiciones, única defensa efectiva, mientras el 1erTen Segat me informaba los rumbos que yo intuitivamente iba colocando.

Pese al intenso frío, nos encontramos bañados en transpiración y tengo grabado el sonido agitado de nuestra respiración en las máscaras y el latido de mi corazón.

Pasamos aproximadamente a ocho millas y equidistantes de los buques manteniendo la vista clavada en ellos por si veíamos lanzamientos de misiles, con la intención de esquivarlos o al menos intentarlo.

Tratando de no hacer ningún viraje innecesario, superamos la línea de los obstáculos. Las posibilidades de ser abatidos iban disminuyendo... al día de hoy no entiendo por qué no nos derribaron, ya que al otro día se confirmó que eran dos fragatas, ubicadas en los radiales 010 y 350 de Puerto Argentino.

Si bien las habíamos superado, tenía por seguro que me habían detectado y dado la alarma. El navegador me informó que estábamos a cinco millas del punto de lanzamiento de nuestras 4.000 lb de bombas, miro al frente y me deja atónito el hecho de que nos encontrábamos en medio del mar. Ante esto y luego de chequear el equipo, Segat me dijo que presumía estaba trabajando mal y que era muy posible que hubiéramos superado varias millas el punto de viraje hacia el blanco y que quizás nos estábamos introduciendo en el corazón de la flota enemiga; así mismo esto justificaría el exceso en el consumo de combustible.

Realmente el comentario era lógico e irrefutable, pero aceptarlo significaba el fracaso. Me invadió una sensación de tranquilidad muy extraña que no me agradó por no poder comprenderla ni justificarla y seguidamente sentí un vivo deseo de destruir el objetivo. Fiel a esto le dije a mi sufrido navegador: « ¡Quédate tranquilo que hoy estoy inspirado, le vamos a pegar!», a lo que respondió que confiaba en mí, a pesar de las evidencias en contrario...

Seguí con baja velocidad, menos del «mosca» (combustible para llegar a la base), semi perdidos y rodeados de buques, sin ver los instrumentos por estar apagados, y casi nada afuera por la oscuridad. Lloviznaba. Me concentré en el sector derecho de mi campo visual «desenchufando» los demás sentidos y dejando que mis reflejos llevaran el avión.

Penetrando la noche me pareció ver un distante y tenue parpadeo de luz sobre el horizonte. Cabían dos posibilidades: que fuera una estrella o una fogata. Era nuestra última opción de encontrar las islas. Un minuto de vuelo y comprobé que era una fogata en un punto elevado: era el monte Kent. Con aterrorizada pero intensa alegría exclamé: («Los tenemos!!!»)

Comencé a divisar algunos contornos en la penumbra, cuando de pronto se encendió una gran cantidad de luces adelante y a la izquierda. No lo podía creer, pero era Puerto Argentino totalmente iluminado. Veníamos bastante bien y con esta referencia fundamental me ubiqué perfectamente y vi la zona del blanco, situada entre la pista y el monte Kent.

Orienté la nariz de mi avión hacia el punto mencionado, levanté mi línea de vuelo para hacer el bombardeo horizontal de bajo nivel y para poder superar la línea de sierras que se encontraban inmediatamente después. Hicimos los procedimientos de control para bombardeo, finalizando con la apertura del portabombas.

En ese momento recibí al radar MLV diciendo: - “ Para el avión que entra desde el N informo que se aproximan dos bandidos (una patrulla de aviones Harrier) por el radial 090 con rumbo directo a uds! -

Evidentemente venían del portaaviones y fueron alertados por las fragatas.

Sin pensar en que estábamos siendo perseguidos, lanzamos las bombas, aparentemente en el lugar exacto; al soltarlas pegamos un salto y en breve lapso un estremecimiento intenso acompañado de iluminación y posteriormente enrojecimiento del cielo. Eran las 00:20 horas del día 13 de junio; habían explotado ya nuestras bombas.

Llamó nuevamente el radar MLV diciendo: «Los bandidos están próximos al monte Kent, uno de ellos está virando con rumbo sur!». «quedan solos, debemos cortar el radar por eminente ataque».

Es decir que a los Harrier los teníamos al lado y uno de ellos se lanzaba a nuestra caza ya que nosotros llevábamos rumbo sur, ingenuamente esperanzado pensé que las explosiones de nuestro bombardeo los hubiese confundido.

Apenas superé las crestas de los cerros piqué el avión colocando «G» negativas y grité: «- Jorge, agarra la manija superior de eyección y si sentís un golpe fuerte, eyectate; no esperes mi orden, se nos vienen al humo! y estamos solos otra vez».

Di potencia a pleno y estiré mi brazo derecho para eyectar los tanques de combustible de puntera de ala, que producen gran resistencia aerodinámica y consumo adicional de combustible, pero no lo hice, recordé que ya no teníamos más repuestos de los mismos y los necesitaríamos para seguir volando otras misiones.

Las ideas se agolpaban en mi mente a gran velocidad: si tiraba los tanques desprestigiaba al escuadrón, permitiendo poner en tela de juicio la subordinación y espíritu de combate del mismo, al no poder volar por falta de tanques externos; si no lo hacía y volaba a 450 nudos no llegaría al continente por falta de combustible o por destrucción del avión por problemas estructurales. Opté por mantener los tanques y reducir la velocidad a 380 nudos para ahorrar combustible.

Al reducir los aceleradores pensé: «Cuánta ventaja le estoy dando a este inglés que me debe estar siguiendo!». Se parecía a una cacería con perros, en la que la presa estaba renga y éramos nosotros.

Mi vista saltaba desde la superficie difusa del agua hacia la negrura de la cola de mi avión, tratando de ver la salida del Sidewinder (misil aire-aire) para tratar de esquivarlo, yo tomaba la manija de eyección cuando miraba hacia adelante, pero debía soltarla para mirar hacia atrás.

Mi navegador, en la soledad metálica de su habitáculo, hacía afiebrados cálculos de combustible y muy acertadamente me dijo: «- Viremos un poco a la izquierda para no chocar contra alguna islita de éstas que abundan cerca de la costa! -». El combustible no nos alcanzaba haciendo un rodeo y teníamos dos opciones: cortar camino pasando por el estrecho de San Carlos, o ascender antes de lo previsto, con la posibilidad de ser detectados por el perseguidor, si aún no lo hubiéramos sido.

Opté por lo segundo, ya que San Carlos estaba terriblemente protegido y con posibilidad elevada de existencia de fragatas.

Segat iba contando, según mi pedido, las millas recorridas desde el blanco y ambos especulábamos sobre la distancia que se aventuraría a seguirnos los interceptores. Llegamos así a las treinta millas del blanco e iniciamos el ascenso cambiando progresivamente nuestro rumbo hacia donde nos imaginábamos que estaba el continente, mientras decía: «Bueno viejo, que Dios nos ayude!», cuando de pronto se me iluminó toda la cabina con un notable chasqui do. Sentí un escalofrío y creí que era el fin. Inmediatamente reconocí, por haberlos visto antes, que eran «fuegos de San Telmo» (descargas eléctricas muy notables de noche, que producen chispas de desplazamiento irregular, por dentro y fuera del avión dando sensación de fantasmal irrealdad).

Los minutos corrían lentamente y también la transpiración bajo los trajes impermeables. -Aún no nos derribaban!... los ruidos del avión eran todos viejos conocidos, parecía todo tranquilo, llegamos a ochenta millas; era increíble. Mientras me relajaba un poco anuncié: «- Creo que podemos darnos por vivos!-». A lo que comentó el navegador: «Es cierto, pero mi equipo de navegación no me indica radial hace tiempo! Estamos medio perdidos, así que no cantemos victoria todavía».

Traté entonces de obtener marcaciones radioeléctricas para orientarme. Ninguna emisora entraba en el ADF ya que estaban preventivamente disminuidas de potencia. La única posibilidad teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas era que el radar GAL nos viera lo más lejos posible y nos condujeran a casa. Largos se hacían los minutos en que llamaba por VHF sin obtener respuestas. Pensaba que era factible que estuviéramos tan al sur, que nadie nos escuchara, ni aun volando a 40.000 pies. De ser así tendríamos que eyectarnos por falta de combustible, vaya a saber dónde y casi sin opciones para ser rescatados.

Nuevamente en tensión, reiteré los llamados en todas las frecuencias posibles a ver si alguien nos escuchaba, también pensé que el radar nos podría estar viendo, pero por la distancia no nos escuchaba o nosotros no lo escuchábamos a ellos. Pasaba el tiempo, el combustible descendía y la incertidumbre aumentaba.

Pocas veces en mi vida he escuchado palabra más dulce que el «-BERLIN me copia! que recibí del radar de GAL. Gritos de alegría salieron involuntariamente de nuestras bocas, cuando confirmaron: -¡Los tenemos en pantalla! » -.

Aún sin la certeza de llegar, de inmediato se nos vino la imagen de nuestros familiares; Estábamos muy desviados, según nos informaban, pero la maternal voz del radarista nos tranquilizó y nos guió impecablemente hasta el aterrizaje. Al tocar tierra salió al aire el grito de ¡Viva la Patria!, y seguidamente se escuchó como un eco repetido por la torre y el radar.

Eran las 02:00 hs del 13 de junio de 1982, nuestra nueva fecha y hora de nacimiento.

Al bajar nos esperaban dos premios de incalculable valor: una medallita de la Virgen de Luján entregada por un suboficial y las palabras transmitidas desde la isla (creo, por el My Catalá):(- Impacto directo en el blanco, cuatro explosiones, misión exitosa, aparentemente gran cantidad de bajas y material destruido, muy bueno, y muchas gracias !».)

Luego, en la sala de operaciones, me estreche en un gran abrazo con mi “maternal voz de radarista” e intercambiamos algunas lágrimas...

Qué alegría!., qué legítimo orgullo haber podido cumplir con honor el deber y contribuir a mantener el prestigio ganado por nuestros muertos, a la Gloriosa Fuerza Aérea Argentina.”

Historia de la Fuerza Aérea Argentina, Tomo VI Volumen 2 Pag. 149

Solo busco, frente a lo mucho que se ha hablado y escrito sobre la Guerra de Malvinas, poner en el recuerdo y sacar del anonimato, acciones heroicas de los integrantes de “Nuestra Gloriosa Fuerza Aérea” intentando humildemente que todo el esfuerzo **no haya sido al pedo.**

Lic. VGM Pedro E. Maks

ULTIMO EXOCET EN MALVINAS

...”En esta noche fría, estamos esperando el momento indicado. Hombres de la Armada, la Fuerza Aérea y el Ejército argentinos, trabajando codo a codo para mostrar de lo que somos capaces...Llegan los datos desde el radar de la Fuerza Aérea, confiemos sean los esperados, el Rasit provisto por el Ejército lo engancha, distancia 2.9.9.9.0. los ingresan luego de los cálculos, todos los dedos cruzados esperando...Fogonazo...Ruido ensordecedor...Un punto de luz que se pierde en la oscuridad...” (1)

S/C 62 VGM Ingeniero Ariel FUEYO

Observaciones.

(1) Fragmentos del capítulo **ITB en la noche** del libro **“El Ultimo Exocet”** de Ariel FUEYO. Editorial Dunken 2ª edición año 20...

“Atendiendo a un pedido de nuestro Sr Presidente de la Asociación, escribo este nuevo artículo.

Debo confesar que siempre me gustaron los números, hacer estadísticas o cosas similares, por tal motivo, paralelo a lo que asentaba en nuestro Diario de Guerra llevaba una estadística del tiempo de vuelo de las PAC inglesas y del tipo de acción a realizar.

Con posterioridad al 30 de Mayo, fecha del ataque al Invencible, el tiempo de vuelo varió considerablemente, de estar en pantalla aprox entre 1:40 hs y 1:50 hs, pasaron a hacerlo entre 1:20 a 1:25 como máximo y esto se debía a que tenían que despegar y aterrizar en forma vertical lo que lógicamente les demandaba un mayor consumo de combustible.

De la misma manera “contagié” a los demás oficiales que fueran asentando el recorrido y posicionamiento de las fragatas que noche a noche “nos visitaban”.

Debido a un seguimiento que hacíamos de los recorridos y movimientos de las fragatas inglesas que noche a noche se arrimaban a las cercanías de las islas a bombardear las instalaciones nuestras, tratando de producir una tarea de desgaste y desmoralización en las tropas argentinas, fuimos dándonos cuenta que había un fino corredor por el cual eran vulnerables.

Después de casi 40 días de acciones en defensa de nuestro suelo en Malvinas, de haber controlado y guiado a casi la totalidad de las misiones aéreas hacia la flota y haber aproximado muy cercanos el aterrizaje los aviones de transporte, nos vimos inmersos en una tarea totalmente nueva e inusual como es el guiado de un misil M/M (mar /mar).

Esta tarea de seguimiento y estudio nos demandó tiempo, pues no siempre se ubicaban en el mismo lugar, pero pudimos determinar que cuando se posicionaban entre el radial 185 y el 195 no había elevaciones del terreno donde se pudieran cubrir o parapetar quedando en línea de tiro casi directa del misil Exocet. Los cañones de la artillería argentina no las podían alcanzar ya que las fragatas inglesas conocedoras del máximo alcance de los mismos se ubicaban a una distancia tal de no permitir que fueran tocadas o alcanzadas.

El C.I.C. (Centro de Información y Control) realizó una reunión de coordinación entre el personal del radar y aquellos que con iniciativa, ingenio, y mucha capacidad de inventiva habían montado el ULTIMO MISIL EXOCET que quedaba en las Islas sobre una plataforma de tiro totalmente improvisada, realizada y armada en Malvinas. En esa reunión se determinó que con los

antecedentes que poseíamos de los movimientos, nosotros (los radaristas) debíamos realizar un fino y final seguimiento del acercamiento de las fragatas y avisar con prontitud cuando se colocaran en lugar y posición adecuada (a una distancia entre 10 y 18 millas náuticas) para realizar el lanzamiento del Exocet.

También determinó en esa reunión que se debía ocultar toda operación, vista u otro detalle que delatara la existencia de un misil más, con su correspondiente rampa de lanzamiento y logística a utilizar en el lanzamiento del mismo. Por lo enunciado se armaba la rampa y posicionaba al misil a las primeras sombras de la noche malvinera y se desarmaba antes de la primera luz del día para “negar” cualquier detalle que nos dejara en evidencia.

Noche a noche esperábamos que se ubicaran en donde fuera posible realizar el lanzamiento del misil, hecho que se produjo el 13 de junio. Siendo aproximadamente las 01:30 hs am, por fin se colocaron en donde hacía varias noches ansiábamos lo hicieran, y con prontitud y rapidez dimos con el entonces C.P. Juan D. Egañas con quien compartía mis turnos, el aviso al personal de la plataforma de tiro.

A los pocos segundos escuchamos un ruido muy parecido al de un avión sobrevolando a mucha altura, a la incertidumbre de saber que había pasado, en pocos minutos ante la alegría y exclamaciones de "Le dimos, le dimos", nos dimos cuenta que se había producido el lanzamiento del ULTIMO EXOCET con total éxito ya que se había dado en el blanco (fragata)

En ese momento nos abrazamos con Pochito (C.P. Egañas) ante el logro obtenido. Poco a poco fuimos tomando conciencia que habíamos sido un eslabón importante en el éxito de esta misión y que al igual que lo hacían en los aviones que realizaban misiones con éxito a la flota y daban en el blanco, nosotros también debíamos pintar una fragata en nuestro querido radar.”

Vcom. VGM (R) Hugo Rubens Mercau