EFEMERIDES VyCA - 1 DE MAYO. PARTE 2

Estimados socios y camaradas, esta segunda parte así como las entregas de efemérides anteriores y próximas contienen información de carácter público, no se han utilizado ni se utilizarán documentos oficiales que no revistan esa condición, tampoco se reproducirán testimonios sin la autorización de los protagonistas. En el caso de los libros de referencia que estoy utilizando "Diario de Guerra del Radar Malvinas" del Comodoro Miguel A. SILVA e "Historia de la especialidad VyCA en la Fuerza Aérea" del Comodoro Oscar F. González, cuento con la autorización "ad aeternum" de los autores para reproducir pasajes y extraer datos. Habiendo hecho esas aclaraciones y en base a mis experiencias respecto a la difusión masiva de información muy específica (como en este caso) a través de las redes sociales, me permito sugerir a los asociados que seleccionen muy bien si es que deciden compartir estas efemérides a quienes se las van a enviar. No será la primera ni la última vez que la difusión masiva de un tema tan especifico cause más de un dolor de cabeza por su malinterpretación.

Brig. VGM (R) Guillermo E. SARAVIA

El caos del 1 de Mayo

El pasado 1 de mayo en la Parte 1 de la efeméride de ese día pudieron acceder al listado y resumen de misiones bajo control VyCA que se sucedieron durante la jornada; como la gran mayoría de ustedes saben, el bautismo de fuego de la FAA fue un caos, producto de la inexperiencia, la falta de información y principalmente por no haber tenido la iniciativa; nosotros fuimos los atacados, el factor sorpresa lo tuvieron ellos, era esperable. Lo mismo deben haber pensado los británicos cuando un par de días después se "shockearon" por el ataque y posterior hundimiento del HMS Sheffield.

El 1 de mayo a la noche, el Escuadrón con su jefe a la cabeza, el Mayor SILVA y los temperamentos calmados, analizó las acciones del día en base al detalle de cada una de las misiones que se controlaron haciendo jugar las variables que condicionaron su cumplimiento; falta de Ordenes Fragmentarias y errores en la designación de objetivos a batir; solo por nombrar algunas.

Como consecuencia de ese análisis el Jefe de Escuadrón impartió la orden implícita en la siguiente transcripción de sus palabras contenidas en la página 226 del libro de su autoría "Diario de Guerra del Radar Malvinas"

Ya entramos al baile…

"Tenemos dos opciones, decirles la verdad a los aviones, que no sabemos quiénes son ni adónde van, que no tenemos instrucciones para darles, para que les agarre el pánico y no vengan nunca más o mentirles, haciéndoles creer que todo está bajo control y que sabemos perfectamente quienes son y adónde van, para que sigan viniendo. Vamos a optar por esta segunda postura; cuando nos comuniquemos con ellos no se nos va a mover un pelo, vamos a ser agua de tanque; como si todo estuviera maravillosamente planeado y previsto y estuviera pasando lo que estuviere pasando acá abajo, mantendremos absoluta calma cuando hablemos con ellos. Ya entramos al baile, así que no nos queda otra que poner cara de circunstancia y bailar."

Com. VGM (R) Miguel A. SILVA
Socio AEVYCA Nro. 90

NOTA: El Comodoro SILVA pertenece a la promoción XXX de la EAM. Egresó como oficial VyCA de la Escuela de Radar en diciembre de 1967. Con el grado de Mayor integró la dotación del Escuadrón VyCA MLV como Jefe del mismo desde el 2 de abril hasta la finalización del conflicto. Además de ejercer las responsabilidades propias de su cargo se desempeñó como Jefe Operativo de los Roles de Combate en cabina durante la mayoría de los turnos más **"calientes"** de la guerra e incluso cubrió turnos de control en consola. Al finalizar el conflicto quedó en las islas en calidad de prisionero de guerra.

Relatos de los protagonistas

Esta segunda parte está dedicada a recopilar los recuerdos de los protagonistas directos de los primeros momentos de la guerra, sobre todo los referidos al bombardeo del Avro Vulcan al aeródromo de Puerto Argentino.

Me centré en el turno radar y la guardia del perímetro del sitio, para ello contacté a cada uno de los integrantes del escuadrón que a las 04:40 del 1 de mayo estaban cumpliendo dichas actividades. El principal escollo que encontré para "recrear" el evento fue el tiempo transcurrido, 38 años es mucho como para retener detalles y no confundir situaciones vividas en otros momentos de la guerra, sobre todo en el caso de aquellos que cumplían tareas rutinarias como la guardia; fechas, nombres y situaciones son muy difíciles de retener.

Me fue mejor en el caso del turno operativo, es más sencillo recordar cuando se pueden intercambiar los recuerdos entre varios, cada uno aporta un dato que sirve de disparador para refrendar o rectificar una vivencia pero el pecado mortal que cometimos prácticamente todos los integrantes de todos los escuadrones desplegados fue no escribir y sobre todo no hacerlo inmediatamente después de la guerra cuando las imágenes, fechas y nombres todavía estaban presentes.

Como no me cansaré de repetir, el libro y posteriormente la página web del Comodoro SILVA fue la excepción de la regla, ambas fuentes son de consulta permanente para hilar la reconstrucción de muchos de los eventos que serán publicados durante estos dos próximos meses.

Hay dos protagonistas cuyas vivencias no están en estas páginas, los fallecidos Suboficiales Mayores retirados Rolando Manuel Ulrich y Raúl Alberto Ramírez quienes como mecánicos de generadores integraron el Escuadrón MLV hasta la finalización del conflicto y que esa madrugada del 1 de mayo integraron el refuerzo de guardia del sitio. Un recuerdo especial para ellos.

Tampoco está el relato del S/C 63 Osvaldo MIGUEL, cuando le pedí que me escribiera un par de párrafos sobre ese día no lo hizo. Me grabó un audio, lo fue enviando en varias partes y de a poco se fue convirtiendo en algo más que el relato de un momento; tomó dimensión y me "tocó" lo suficiente como para decidir guardarlo para una ocasión especial que compartiré con ustedes en los próximos días.

RELATOS PERSONALES DE INTEGRANTES DEL ESCUADRÓN VYCA MLV

Aclaración: 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 relatos por más que contengan algunos mínimos errores históricos de apreciación producto de 38 años de "almacenamiento". En algunos casos he cortado pasajes de los relatos que no hacían alusión al momento con la autorización de sus autores, esos cortes quedan evidenciados a través del uso de puntos suspensivos en el comienzo y final de los párrafos.

Rol de Combate en el shelter operativo (Turno nocturno noche del 30 de abril a las 21:00 hs hasta las 05:00 del 1 de mayo: 1°Ten. Carlos A. MAZZOCCHI — C.P. José BARRIOS --- C1° Juan D. EGAÑAS
Servicio de Guardia durante el momento del bombardeo de las 04:40: C. Néstor Herrera y Soldados Clase 63 Roberto Gómez, Osvaldo MIGUEL y Gustavo OSSES

Parecía que nos iban a perforar la cabina...

"...El día 1ro. de mayo Egañas y yo nos encontrábamos en la cabina operativa del radar cumpliendo el turno desde la media noche, la temperatura en la cabina no era mucho más elevada que la de la fría noche malvinera. Egañas trabajaba con la pantalla en rango de 220 millas náuticas para hacer vigilancia lejana y yo con la otra pantalla expandida para complementar la detección. Estábamos prevenidos ya que desde días previos detectábamos a los aviones ingleses que patrullaban hacia el noreste de Puerto Argentino. No detectamos ningún movimiento aéreo.
Había mucho silencio en aquella oscura noche, solo escuchábamos el ruido de los generadores y el de los intercambiadores de calor hasta que a las 04.40 hs. fuimos sorprendidos por explosiones que provenían del aeropuerto, abrí la puerta de la cabina y salí, efectivamente comprobé que habían bombardeado la zona del aeropuerto. Nosotros no lo habíamos detectado en ningún momento.
Llegó la hora del relevo y fuimos reemplazados por otra tripulación de radaristas, nuestro turno finalizaba. La noche había sido larga y agotadora, el brillo de la pantalla afectaba mucho la vista y la tensión que se vivía era desgastante.
Posteriormente nos enteraríamos que el bombardero era un Vulcan que venía desde la isla Ascensión y se aproximó por debajo del lóbulo del radar, por consiguiente no lo pudimos detectar.
Salimos y nos dirigimos al lugar de descanso para intentar dormir pero desistimos de la idea porque era imposible hacerlo.
Las secciones de Harrier que salían de los dos portaaviones venían a bombardear, toda la artillería argentina les tiraba desde todos los sectores.
Los ruidos de las explosiones, los cañones de la artillería y los fusiles convirtieron a la pacifica isla en un infierno de detonaciones.
Tome mi cámara fotográfica y me dirigí a un área cercana a uno de los refugios, desde allí con otros compañeros veíamos a los Harrier aparecer desde una colina, nos enfrentaban y viraban por la izquierda en una corrida final hacia el aeropuerto para bombardear los tanques de combustible.
Algunos de ellos consiguieron dar en el blanco, altas columnas de humo y fuego se desprendían de los tanques.
Por primera vez vi lanzar un misil Roland, pasó volando sobre la ría a la altura de nuestras narices, con gran velocidad desprendiendo fuego y humo desde su tobera y en persecución de un Harrier que logró escapar. Mientras esto sucedía fuera de la cabina, en su interior nuestros compañeros guiaban encarnizados combates aéreos y direccionaban a los aviones de la FAA hacia

los barcos que venían a cañonearnos. Y volvemos al exterior de la cabina, entre todos estos combates aéreos, y entre tantos aviones argentinos e ingleses, uno de nuestros Mirage III, se quedaba sin combustible suficiente para regresar al continente, a pesar de que la pista de aterrizaje en Malvinas era demasiado corta, el piloto se dirigía al aterrizaje.
Nosotros ajenos a lo que estaba sucediendo vimos aproximarse un avión caza a baja altura, cuando se acercaba nos dimos cuenta que era un avión argentino y que con la gran confusión la artillería propia le estaba tirando, con gran congoja observamos que seguía volando pero ya con la cola del avión ardiendo.
A las 17:00 hs. me hice cargo nuevamente del turno en la cabina del radar, como segundo controlador estaba el Alférez Scachi, en el interior de la cabina la adrenalina era intensa, el ruido exterior de las explosiones, el tableteo de los cañones de artillería y los fusiles que estaban muy próximos al radar parecía que nos iban a perforar la cabina en cualquier momento.
Observamos en el radial 170 y a 26 millas náuticas de nuestra posición 3 ecos fuertes y bien definidos con velocidad de embarcación, luego se confirmó que era parte de la flota inglesa, desde ella se desprendieron ecos con velocidad de helicóptero que patrullaban el área, los barcos se aproximaron hasta las 8 millas náuticas desde donde empezaron a cañonear al radar de ejército, le pegaron a un camión de comunicaciones que se incendió y prendió fuego al suelo de turba.
Estos barcos se convertirían en nuestros visitantes nocturnos y pesadilla de todas las noches, nosotros éramos los primeros en empezar a sufrir ya que los detectábamos bastante lejos, pasábamos el alerta para toda la isla y pacientemente esperábamos hasta que se perfilaban y comenzaba el cañoneo, rezando para que no nos cayera ningún proyectil encima. Era muy desgastante porque no nos permitía descansar y relajarnos…"

Comodoro VGM (R) Carlos Adalberto MAZZOCCHI
SOCIO AEVYCA Nro. 70

NOTA: El Comodoro MAZZOCCHI pertenece a la promoción XL de la EAM. Egresó como Oficial VyCA de la Escuela de Radar en diciembre de 1980. Con el grado de 1°Ten. integró la dotación del Escuadrón VyCA MLV al que se incorporó el día 20 de abril proveniente del Escuadrón VyCA CRV después de **ofrecerse voluntario** para reforzar la dotación del escuadrón de la isla. Al finalizar el conflicto quedó en las islas en calidad de prisionero de guerra habiendo cumplido **57 turnos de radar en 47 días de operación totalizando 195 horas y 45 minutos de actividad operativa.** De acuerdo a los registros del Diario de Guerra del Radar MLV **controló al menos 16 misiones de combate** entre el 1 de mayo y el 13 de junio.

La cabina se estremecía…
"…El día 1 de mayo nos encontrábamos en la cabina radar en turno de vigilancia el 1er Teniente Mazzochi y yo. Aproximadamente 04:40 hs. se escuchan explosiones, cañoneos y fuego propio, la cabina se estremecía e hizo que se asomara el 1er ten. Mazzochi, corriendo la cortina de cabina al exterior y observando el artificio ante el estupor de la sorpresa de las explosiones y no haber observado nada en las pantallas…"

S.M. VGM (R) Juan Domingo EGAÑAS
Socio AEVYCA Nro.133

NOTA: El Suboficial Mayor EGAÑAS pertenece a la promoción XIV del CIPRA. Egresó como suboficial VyCA de la Escuela de Radar en diciembre de 1978. Con el grado de C1° integró la dotación del Escuadrón VyCA MLV al que se incorporó el día 20 de abril proveniente del Escuadrón VyCA CRV después de **ofrecerse voluntario** para reforzar la dotación del escuadrón de la isla. Al finalizar el conflicto había cumplido al menos **54 turnos de radar en 48 días de operación totalizando aproximadamente 216 Hs. operativas.**

No sabíamos quien temblaba más…

"Me desempeñé como mecánico de radar, éramos cuatro de la especialidad; los suboficiales TAMBUSSI, PALMA, "Carlitos" TEVEZ y yo, recuerdo que unos días antes del 1 de mayo nos reunió nuestro Jefe de Escuadrón a los fines de comunicarnos que la flota inglesa ya estaba muy cerca de nuestras islas y en cualquier momento nos atacarían. También el encargado nos dijo que teníamos que construir refugios, nos pusimos todos a trabajar en eso.

Nuestro jefe nos dijo que temía un golpe comando al radar, fue así que un grupo de suboficiales decidimos quedarnos levantado durante la mayoría de las noches y salir a recorrer las instalaciones del radar, teníamos guardia y nosotros colaborábamos en la vigilancia, fue así que en la madrugada del 1 de mayo salimos de la cabina operativa los 3 suboficiales; Barrios, Ulrich y Ramírez y nos dirigíamos a la casa Montana que hacía las veces de comedor, antes de ingresar quedamos de espaldas a la zona del aeropuerto y en forma instintiva nos dimos vuelta y vimos una especie de hongos que se elevaban y llamaradas, luego sentimos las explosiones y también el ruido de aviones. Alcanzamos a efectuar unos disparos al aire como dando la alarma. A posteriori nos fuimos con Ulrich a cuidar la zona donde estaba la antena y la cabina técnica ya que unos días antes habíamos construido dos pozos de zorro y nos instalamos uno en cada pozo juntos a un soldado cada uno, al soldado que estaba conmigo lo hice entrar en el pozo mientras yo quedé sentado mirando a los alrededores, al ser chico el pozo nos tocábamos nuestros pies y no sabíamos quién temblaba más, también observaba como efectuaban disparos de armas de fuego hacia la zona en donde estaba la gobernación. Una vez que aclaró abandonamos el lugar y nos reunimos, la mayoría en la zona de la cabina operativa y empezamos a ver llegar aviones que atacaban la zona del aeropuerto; desde nuestra ubicación pudimos ver todos los ataques y las llamaradas que salían de la zona. Posteriormente en horario de la tarde vimos que un avión se venía hacia nosotros y no se podía distinguir que clase era, también este avión arrojó cargas que produjeron una explosión y la gente alrededor nuestro comenzó a dispararles, al pasar cerca vimos que era un avión nuestro que fue derribado por nuestras defensas. Luego sale de la cabina el "Tenientazo" como le decíamos cariñosamente y nos relata entre lágrimas que había perdido dos de los aviones que él estaba guiando.

Horas más tarde empezamos a escuchar disparos de fragatas que se acercaban a nuestras costas."

S.M. VGM (R) José Francisco BARRIOS

NOTA: El Suboficial Mayor BARRIOS pertenece a la promoción XI del CIPRA. Egresó como Mecánico de Radar de la Escuela de Radar en diciembre de 1974. Con el grado de C.P. integró la dotación del Escuadrón VyCA MLV desplegando el día 2 de abril para formar parte del mismo hasta el final del conflicto.

Desde los últimos días del mes de abril cumplió además de sus turnos técnicos en el radar, turnos nocturnos de seguridad junto con otros suboficiales de su área para reforzar el servicio de guardia del sitio.

Lo vi desintegrarse en el aire…

"No recuerdo detalles del primer bombardeo a la madrugada pero sí que el 1 de mayo fue el primer ataque al aeropuerto por parte de aviones Sea Harrier; el bombardeo fue masivo y dejó complejos daños en la pista de aterrizaje, también unos cuantos aviones argentinos sufrieron daños.

Mi otro recuerdo pasa por el avión que arrojo los tanques de combustible sobre la ría, le disparaba una antiaérea que estaba apostada a metros del radar creo que era del Regimiento 3 de Tablada, era una antiaérea automática que le tiraba pensando que era un avión enemigo; recuerdo que a ese avión si lo vi desintegrarse en el aire…"

S/C 63 VGM Roberto GOMEZ

NOTA: El Soldado Aeronáutico Roberto GOMEZ pertenece a la clase 63 del Servicio Militar Obligatorio vigente en el año 1982, integró la dotación del Escuadrón VyCA MLV desde el 2 de abril. Cumplió con tareas de seguridad y apoyo logístico en el predio del sitio radar hasta la finalización del conflicto...

Detonaciones para el lado del aeropuerto…

"En la madrugada del 1 de mayo me encontraba de guardia, siendo aproximadamente las 04:40 hs empiezo a sentir unas detonaciones para el lado del aeropuerto, me pongo a mirar para allí y se ven explosiones producidas por las bombas que caían sobre el aeropuerto, eran distintos tipos de explosiones ya que lo que se podía ver era muy poco, a los pocos minutos de empezado el bombardeo nos mandan a los refugios que estaban ubicados frente a las casas, también se sentían los aviones que llegaban para seguir con el bombardeo.

Durante la mañana cuando ya estaba claro, pudimos salir de los refugios, durante el día se podía observar a los aviones ingleses ir muy alto y si no recuerdo mal pude ver como una de las misilisticas dio en el blanco produciendo la caída de uno de los Sea Harrier. En un momento del día se comienza a sentir que todas las armas antiaéreas de la ciudad empiezan a disparar, buscamos el lugar de donde venían los disparos y vemos que un avión llegaba por los cerros rumbo a la ciudad, en un momento se escuchan unas explosiones y el avión empieza a dirigirse al aeropuerto, es ahí cuando las antiaéreas dan en el blanco. Hubo mucha euforia ya que se había pensado que era un avión inglés, pero a los pocos minutos sale un oficial de la cabina del radar llorando y diciendo que el avión que se había derribado era nuestro. Durante todo el día hubo movimiento de aeronaves inglesas a mucha altura, así fue hasta la noche cuando comenzó el bombardeo naval, esa noche la pasamos en el refugio pensando que podíamos ser un blanco pero no lo fue. Las noches siguientes ya no fuimos a los refugios."

S/C 63 VGM Gustavo Marcelo OSES

NOTA: El Soldado Aeronáutico Gustavo Marcelo OSES pertenece a la clase 63 del Servicio Militar Obligatorio vigente en el año 1982. Estando destinado en el Escuadrón Tropa del entonces G2VyCA fue **uno de los 14 soldados que se ofrecieron voluntarios** para desplegar a las islas como refuerzo

de la dotación del Escuadrón VyCA MLV a partir del 15 de abril. Cumplió con tareas de seguridad y apoyo logístico en el predio del sitio radar hasta la finalización del conflicto.

Con un fuerte abrazo me hizo desahogar….

"Desde unos días antes teníamos conocimiento que la flota inglesa estaba lista para atacar, a partir de ese momento todo el personal del radar; oficiales, suboficiales y soldados comenzamos a cavar pozos de zorro para cubrirnos de un certero ataque y al fin llegó la madrugada del primero de mayo. Me tocó hacer guardia durante toda la noche hasta que llegado el amanecer se produjo el infierno. Recibimos un ataque en masa por parte de aviones y de los mismos buques. Ese momento fue ensordecedor y terriblemente asfixiante, nosotros habíamos hecho tres pozos que rodeaban el radar, en ellos no cabían más de dos personas, en el momento del ataque y ante la sorpresa y el caos, los soldados se metieron de a dos en los pozos y yo al ver una lluvia de fuego que venía desde el aeropuerto no atiné a otra cosa que tirarme en un pozo con mis soldados. No sé cómo hicimos pero entramos los tres; todavía siento claramente el miedo aterrador que nos invadía, ellos dos lloraban y a mí me faltaba muy poco pero sabía que tenía que aguantar; aquel fue uno de los peores días de la guerra, nuestros oídos comenzaban a sentir bombas por doquier.

Una vez que amaneció salimos y nos reunimos, todos gracias a Dios estábamos ilesos pero mi jefe el oficial al mando sabía lo que yo había vivido, me llamó a una habitación y solos y con un fuerte abrazo me hizo desahogar en llantos. Eso sirvió para levantarme el ánimo y a su vez transmitírselo a mis soldados, fue una jornada realmente de locura pero supimos mantenernos firmes y operando hasta el último día de la guerra el Radar de Fuerza Aérea del Grupo 2 de Vigilancia y Control Aéreo…"

NOTA: El Cabo Principal Herrera pertenece a la promoción LV de la ESFA Córdoba. Estando destinado en el Escuadrón Tropa del entonces G2VyCA fue uno de los dos suboficiales que se ofrecieron voluntarios para desplegar a las islas como refuerzo de la dotación del Escuadrón VyCA MLV a partir del 15 de abril. Además de desempeñarse en el servicio de seguridad del predio cumplió con tareas de apoyo logístico hasta la finalización del conflicto.

FIN PARTE 2