

EFEMERIDES VYCA 1 DE MAYO. PARTE 4

Al igual que lo comentado en la Parte 3 de la efeméride del 1 de mayo, el contenido corresponde a la versión publicada en el Tomo VI de la Historia de la Fuerza Aérea Argentina “La Fuerza Aérea en Malvinas” año 1999 de la Dirección de Estudios Históricos de la FAA; salvo las narraciones referidas a las **Ordenes Fragmentarias nro. 1109 (DARDO) y nro. 1113 (RUBIO)**. En esos dos casos recurrí a las modificaciones que se han incorporado en la revisión que se está llevando a cabo en la actual comisión BANIM. La cantidad de errores e inexactitudes en los relatos contenidos en la versión original me llevó a optar por transcribirlos de esta última versión ya corregida.

En esta Parte 4 y última del día 1 de mayo se describen y analizan las acciones desarrolladas durante los dos turnos de radar comprendidos entre las 13:00 y las 21:00.

Al final de la descripción de cada una de las órdenes fragmentarias, encontrarán aclaraciones o puntos de vista de los controladores que intervinieron en la misma. En los casos específicos de las **O.F. 1100, 1103, 1106 y 1108** no se mencionan aclaraciones, fueron las misiones que mi memoria selectiva descartó, no tengo recuerdos específicos de ellas salvo los indicativos, supongo que quedaron relegadas por los eventos que involucraron a las otras misiones. De ellas queda el recuerdo de lo que mencionan los tripulantes en su relato.

Se debe tener en cuenta que la información que se transcribe a continuación, corresponde mayormente a las declaraciones de las tripulaciones de combate que protagonizaron las acciones.

Tal como lo vengo haciendo en cada uno de los mails que estamos enviando a los socios, les vuelvo a recordar que a pesar de tratarse de información originada en documentación pública, **piensen bien si desean compartirla, a quien y en qué tipo de grupo la difundirá** teniendo en cuenta la especificidad de los temas tratados y las consecuencias de su malinterpretación. **Estas efemérides están siendo publicadas para ustedes.** Gracias.

“Si me acuerdo, usted me arruinó el almuerzo.

Después de que se calmó la primera oleada de la tarde bajé a Montana House a almorzar. Apenas probé el primer bocado uno de los soldados me dijo: dice el Teniente Saravia que vaya, que ya vienen!

Cuando entré a la cabina el caos ya estaba a pleno; todos con la misma frase: “radar, el Tanto, instrucciones...”

Y usted parecía una garrapata, aferrado a la consola no le alcanzaban las manos, ni el pedal del VHF. Me senté en el transportín detrás suyo y comencé a sacarle algunas de las secciones para controlarlas yo, pero fue imposible, usted estaba tan metido en el control que aunque yo le marcaba y decía: a esta la controlo yo, ni bien yo les daba instrucciones, por sobre mi indicación usted les daba otra. Así es que terminamos casi abrazados; yo

susurrándole indicaciones a usted y usted transmitiendo, con algunas salidas al aire más ya que tenía mi propia pedalera.”

Comodoro VGM (R) Miguel A. SILVA

Lo que acaban de leer es la respuesta por mail que recibí del Comodoro Silva cuando preparando esta última parte de la efeméride del día 1 de mayo le pregunté si recordaba en que momento había ingresado en la cabina esa tarde. Tal como el Comodoro relata, en ese momento para mí lo único que existía era la PPI, el VHF y las secciones que entraban una tras otra, mi preocupación pasaba por no perder la ilación (no lo busquen en el diccionario, ya lo hice yo y se escribe sin “h”) que iba construyendo con cada comunicación que establecía.

Aproximadamente entre las 16:15 y las 18:00 confluyeron casi simultáneamente 6 secciones de aviones de combate, todas comunicándose en la misma frecuencia y sin haber recibido ni una sola orden fragmentaria que nos permitiera organizar los controles, me acompañaban en el turno el 1° Ten. Romero y el C.P. Quintana, sin la ayuda de ellos el caos en que nos vimos sumergidos en el shelter hubiera sido mucho peor, eran ellos los que me mantenían identificadas tanto las formaciones nuestras como las británicas y los que median niveles, rumbos y distancias a medida que se los iba pidiendo.

Cuando entró en el shelter el My. Silva, ya estaba totalmente enfrascado en el control, no tengo presente demasiado la interacción con él, pero tiene muy claro el recuerdo así que, así habrá sido; el único recuerdo vago que tengo es haberle sacado la mano de la PPI en un momento que quiso señalarme algo (Perdón, Señor!!) y si, por supuesto, recuerdo perfectamente su intervención para sacarme la presión del CIC durante la aproximación al aeródromo del Mirage del Capitán García Cuerva.

Si mi memoria no me falla, en esa época la DIU (Directiva de Instrucción de Unidades) de la unidad establecía que un controlador Etapa III experto tenía que estar en condiciones de realizar 5 controles simultáneos (2 cerrados y 3 abiertos); esa condición estaba pensada para las actividades de adiestramiento en tiempo de paz y en honor a la verdad creo que ninguno debió haber pasado por esa circunstancia, salvo en el simulador radar del CIPE. En ese momento teníamos en pantalla seis controles cerrados prácticamente simultáneos en condiciones de combate real y yo había alcanzado el nivel de Etapa III después de rendido mi examen en diciembre del 81 o sea que de experto...nada.

Salvo la **Orden Fragmentaria 1114** que fue la última del día en el TOM, todas las otras misiones mencionadas a continuación fueron controladas por el Rol de Combate del turno de las 13:00 a las 17:00 hs.

Rol de Combate: My. SILVA (Jefe Operativo) – Ten. SARAVIA – 1°Ten. ROMERO – C.P. QUINTANA

Nota: El lector meticoloso habrá notado que ya desde efemérides pasadas cada vez que se menciona este rol de combate aparece mi nombre antes que el del 1° Ten. Romero siendo este más antiguo. La explicación es la siguiente; el escuadrón contaba con 6 controladores; 3 Etapa

III y 3 Etapa II que habían finalizado el curso en la Escuela de Radar en diciembre de 1981, por lo tanto los roles se conformaban teniendo en cuenta esa situación con un controlador E-III y un controlador E-II. Las parejas estaban conformadas de la siguiente manera: **1°Ten. FABER-Alf. MERCAU; 1°Ten. MAZZOCCHI-Alf. SCACCHI y Ten. SARA VIA-1°Ten. ROMERO.** El primer mencionado en cada Rol, indicaba quien era el Etapa III

ORDEN FRAGMENTARIA 1101.

Dos M-5, indicativo **FIERRO**. Misión: cobertura aérea defensiva. Armamento: misiles *Shaffrir*. Tripulación: capitán Raúl A. Díaz (C-421); numeral, teniente Gustavo E. Aguirre Faget (C-412). Este último avión falló en la puesta en marcha. Después de varios intentos, se logró, pero con fuego en la zona del tubo de chorro. Mientras se intentaba solucionar el problema, el capitán Díaz continuó con la misión y se convirtió en el primero que despegó en solitario para cumplir una misión de combate **(1)**. Partió de la BAM San Julián a las 12:00, arribó a las 14:40.

En su informe, el entonces capitán Díaz explicó que en el tramo de ida encontró nubes bajas y medias que, por momentos, dificultaban visualizar el mar. Próximo a Malvinas, se comunicó con el radar TPS-43 del CIC que lo dirigió hacia un incursor, a 112 km al este de las islas. Armó el panel de misiles y cañones, y giró al rumbo de interceptación 090° indicado. El controlador le informó que el enemigo se encontraba a 1800 m más abajo y lo siguió guiando. A 22 km de separación, el agresor descendió bruscamente para que el radar lo perdiera. Esto animó a Díaz pues supuso que el oponente no quería presentar combate. El controlador le hizo colocar rumbo de regreso sobre las islas con la advertencia de que sobrevolaba posiblemente una fragata. Al llegar sobre las islas divisó a lo lejos el canal San Carlos y la zona de Darwin. El radar le informó que los **SHA** atacaban Puerto Argentino y no lo autorizó a dirigirse a combatirlos porque se encontraban dentro de la zona de la artillería antiaérea.

Poco después, lo alertó sobre la presencia de un eco que se dirigía hacia él, desde el sudeste y ascendían a gran velocidad. Se encontraba a 30 km; acelerando para 830 km/h, giró hacia el sur en un rumbo de colisión y mantuvo una altitud de 7900 m. Observó los instrumentos por última vez antes del cruce y, con aprehensión, descubrió que no quedaban más de cinco minutos de combustible. Cuando se hallaba a 15 km del enemigo y volaba 900 m más arriba, éste abandonó el encuentro y descendió hasta que el radar TPS-43 lo perdió. Minutos después, al llegar al límite de combustible, el radar le deseó buena suerte y le dio el rumbo “a casa”.

Observaciones.

(1) Este primer antecedente de PAC en solitario fue quizás lo que condicionó a **RUBIO** a la tarde a repetir una misión con un solo avión.

ACLARACIONES DE LOS PROTAGONISTAS VyCA.

Esta fue la primera misión del turno y por suerte se desarrolló dentro de un ámbito de normalidad, sirvió sin ninguna duda para asentarnos y tomar confianza para lo que vendría más tarde. Recuerdo perfectamente el dialogo con **FIERRO** cuando se le ordenó no continuar hasta Puerto Argentino porque el aeródromo estaba bajo ataque aéreo, el Capitán Díaz me preguntaba cómo podía ayudar, que le marcara algún blanco a atacar y le volví a repetir que no, que la artillería antiaérea estaba activada. Su predisposición para intervenir a toda costa durante el ataque fue lo que me llevó a romper la disciplina de tráfico en VHF deseándole” buena suerte” en el regreso. Supongo que a él también le quedó grabado ese momento ya que lo remarcó en su relato post-misión.

ORDEN FRAGMENTARIA 1100.

Dos M-5, indicativo **CICLÓN**. Misión: cobertura aérea defensiva. Configurados en versión con tres tanques de 1300 litros. Armamento: dos misiles Shaffrir. Tripulación: capitán Horacio Mir González (C-430); y teniente Juan D. Bernhardt (C-437). Despegaron desde la BAN Río Grande a las 12:30; regresaron a las 14:30.

Configurada igual que TORO, la escuadrilla **CICLÓN** viviría una experiencia similar al ser guiada por el radar TPS-43 del CIC de Malvinas para atacar una formación de **cuatro SHA** que se acercaban a las islas. Los M-5, pese a estar escasos de combustible, eyectaron sus tanques externos y aceleraron hacia los aviones británicos. El encuentro se produjo entre una capa de nubes. Los seis aviones comenzaron a maniobrar para tratar de ubicarse. Sólo, Bernhardt divisó fugazmente un SHA. Al llegar al mínimo de combustible, la sección argentina abandonó las maniobras.

ORDEN FRAGMENTARIA 1103.

Dos A-4C, indicativo **PAMPA**. Misión: cobertura aérea defensiva. Armamento: misiles Shaffrir. Tripulación: primer teniente José D. Vázquez (C-313); teniente Atilio V. Zattara (C-304). Despegaron desde la BAM San Julián a las 13:30 (con reabastecimiento en vuelo). Aterrizaron a las 16:10.

Rol de combate TPS-43 Malvinas: teniente Guillermo Saravia, primer teniente Juan Romero y cabo principal Carlos Quintana.

El radar del CIC Malvinas les indicó tres blancos que podrían ser helicópteros, pero cuando los A-4C intentaron atacarlos les ordenó escapar y regresar a San Julián pues una patrulla aérea de combate se encontraba a 28 km, en rumbo de interceptación.

ORDEN FRAGMENTARIA 1106.

Dos A-4C, indicativo **PAMPA (1)**. Misión: cobertura aérea defensiva. Armamento: misiles Shaffrir. Tripulación: capitán Eduardo D. Almoño (C-322) y alférez Carlos A. Codrington (C-325). Despegaron de San Julián (BAM) a las 15:20. El guía, con fallas del equipo VHF y trasvase del tanque izquierdo, fue informado de la cercanía de patrullas que se dirigían hacia ellos; abortó la misión y ordenó el regreso. Aterrizaron a las 17:20.

(1) Segunda misión del día con indicativo PAMPA de aviones A-4C

PRIMER ATAQUE A UNA UNIDAD DE LA FLOTA

La Fuerza Aérea Sur recibió la confirmación de que, las fragatas T21 *Arrow* y *Alacrity* y el destructor (clase County) *Glamorgan* se habían desprendido de la escolta y que se dirigían a cañonear posiciones argentinas (1). Según informes británicos recientes, debían acercarse hasta 9/18 km al sudeste de Puerto Argentino y, a partir de las 13:00, abrir fuego contra el aeródromo de la Base Aérea Militar Malvinas¹. Ante el hecho, la Fuerza Aérea Sur, tras un breve planeamiento, ordenó:

ORDEN FRAGMENTARIA 1105.

Tres M-5, indicativo **TORNO**. Misión: apoyo de fuego aéreo cercano, ataque a objetivo naval. Armamento: dos bombas de 250 kilogramos de caída retardadas por paracaídas (BRP) y cañones de 30 milímetros. Tripulación: capitán Norberto R. Dimeglio (C-432), teniente Gustavo E. Aguirre Faget (C-412) y primer teniente César F. Román (C-407). Despegaron de San Julián (BAM) a las 15:45. **Atacaron a un destructor Clase County y a dos fragatas F-21.** Arribaron a las 18:25.

A 270 km aproximadamente, el radar TPS-43 detectó a los **TORNO** y les indicó el rumbo de aproximación y, a 210 km, el inicio del descenso hacia los blancos. La escuadrilla se acercó desde el cuadrante este - nordeste hacia los tres buques que formaban un dispositivo triangular (dos adelantados y uno retrasado), separados entre sí 1000 y 3000 metros, y cambiaban constantemente el rumbo con la intención aparente de encerrarse en un círculo.

El capitán Dimeglio lanzó dos bombas sobre el buque del vértice izquierdo de la base del triángulo, y en la cubierta divisó una considerable cantidad de tripulantes. En la salida descargó una ráfaga de cañones sobre el que ocupaba el vértice posterior o más alejado en la dirección de avance, y observó que sus impactos daban en el blanco².

El teniente Aguirre Faget levantó el avión para atacar los barcos con un leve ángulo de picada y desde una distancia de 2500 metros roció con la carga completa de sus cañones; también, al buque del vértice izquierdo y nivelado a 30 metros le arrojó las bombas sin ver el resultado. El

¹ IAN INSKIP. *Ordeal by Exocet*. 2012, pág. 89.

² *Interrogatorios a tripulaciones de combate*. Archivo DEHFAA.

primer teniente Román bombardeó al buque que se encontraba en el vértice derecho. Los tres aviones recibieron intenso fuego antiaéreo.

De acuerdo con publicaciones británicas, escoltado por las fragatas *Alacrity* y *Arrow*, el destructor *Glamorgan* (vértice izquierdo) atacó las defensas de Puerto Argentino con una pieza bitubo de 115mm. Dichas fuentes reconocieron que, a consecuencia del ataque de los *Dagger*, a las 16:50 del 1 de mayo, el destructor sufrió daños menores en el casco por la onda expansiva de dos bombas que erraron el blanco por escaso margen y estallaron en las proximidades.

Al invertir el cambio de rumbo, el destructor se desvió, por muy poco, de la trayectoria de las bombas de 250 kg que cayeron en ambos lados de la cubierta. Hubo dos explosiones enormes que levantaron la popa casi 5 m del agua. El contenido del *tillerflat*³ se alzó 4,5m. Más tarde, se descubrió que habían saltado los carenados de los soportes y el montaje del guarda hélice de puerto. Las placas del casco estaban "aplastadas" y había agujeros de metralla en los timones. El pilar en el *tillerflat* estaba doblado y una caja de cojinete del eje también estaba agrietada. *En otras palabras, ¡nos encontramos muy cerca de ser inutilizados bajo las armas de Stanley a plena luz del primer día de la guerra!*⁴.

Entre tanto, la *Arrow* (vértice posterior) recibió ocho impactos de 30 mm del capitán Dimeglio que hirieron a un tripulante; en tanto que, la esquirla de la bomba disparada por el primer teniente Román, abrió un rumbo en el casco a la *Alacrity* (vértice derecho), reparado posteriormente.

Según declaraciones de combatientes argentinos y, a la vez, testigos del ataque, a 8 km aproximadamente de la costa, confirmaron que eran tres y que, el de mayor dimensiones, tenía una gran arboladura de antena cuadrada. Desde su puesto de mando de la batería de RH 20 mm, el entonces capitán Spath describió que ante el ataque, las dos embarcaciones menores, maniobraron hacia el sur, abandonaron al Destructor y huyeron a toda máquina despidiendo humo blanquecino por la chimenea. El helicóptero que hasta unos momentos antes actuaba como reglador (2), voló al encuentro de una nave donde posarse. El destructor, se veía envuelto en un humo oscuro, denso, mientras lentamente giraba a babor en dirección a las fragatas en fuga. Cuando su popa quedó presentada hacia la costa, del lado de estribor, se desprendía un humo entre gris y gris oscuro con bocanadas de color casi negro, señalando muy claramente que había sufrido averías, ya que se lo veía bastante escorado a estribor⁵. A pesar de la visibilidad reducida por la bruma, no se divisó actividad aérea encima de los buques, lo que permitió deducir que no recibieron auxilio de navíos vecinos⁶.

Cerrada ya la oscuridad, entre las 18:30 y las 19:00 hs., un observador de la ROA notificó al CIC que, en la dirección en que se habían alejado los navíos, se distinguía una sucesión de fogonazos y explosiones que se atribuyó a una batalla naval pues se veía como una línea

³ *Tillerflat*: dispositivo auxiliar de timón ubicado en la popa del barco. Es un espacio en la parte de popa donde se encuentra el equipo de engranajes que opera el timón del barco.

de relámpagos que se alejaba en el horizonte, las explosiones se escucharon más débilmente hasta bastante entrada la noche...

Observaciones.

(1) En el momento del ataque no se conocían ni el nombre ni la clase de navío de los buques ingleses.

(2) Era normal que apoyando los bombardeos navales sobre el aeródromo y las posiciones argentinas se desprendiera un helicóptero a una posición avanzada para desde altura reglar el tiro de la artillería embarcada.

ACLARACIONES DE LOS PROTAGONISTAS VyCA.

Recuerdo al **TORNO 1** llamando en frecuencia y pidiendo directamente rumbo y el punto de descenso al blanco como si nosotros tuviéramos la orden fragmentaria con todos los datos de la misión. Las palabras mágicas fueron “**punto de descenso**” eso significaba que su misión era de ataque a objetivo naval o terrestre. Objetivo terrestre no había así que debía ser naval y en ese momento teníamos dos ecos de buques que desde el sur ya estaban bombardeando o estaban a punto de hacerlo. Los **TORNO** venían en altura y se los veía perfectamente así que en cuanto fijamos el rumbo a los buques les canté el descenso, lo último que escuché en frecuencia hasta que salieron del ataque fue “**los TORNO a interna, ya**”

Recién volví a contactarlos cuando el **TORNO 1** en frecuencia pidió el rumbo a cama, recuerdo que los detectamos enseguida y los ingleses también. Una PAC británica en cuestión de minutos comenzó la persecución cortando radiales para una interceptación de $\frac{3}{4}$ de cola, inmediatamente les avisé a los **TORNO** de la situación y les ordené un descenso rápido, si yo los perdía en la PPI el controlador inglés también. Al instante le ordené a los **FORTIN**, el rumbo de interceptación hacia los **Harrier**. Los **TORNO** continuaban viéndose en su escape con los **Harrier** detrás, así que ordene que descendieran más aun y ahí recibe la respuesta menos esperada “**estamos pegados al agua!!**” Medimos los niveles de los **TORNO** y de los **Harrier** y ambos nos daban en altura, llegué a pensar que se trataban de otros aviones pero no podía ser, en ese momento eran los únicos que estaba controlando junto con los **FORTIN**. La respuesta llegó varios años más tarde cuando en una charla informal con uno de los integrantes de la escuadrilla me confirmó que al único que prácticamente todo el tiempo tuve a la vista fue al **TORNO 3** que permaneció en frecuencia interna, nunca pasó a la de radar después del ataque e hizo todo su escape en altura desconociendo que durante varios minutos tuvo atrás una **PAC** inglesa a punto de derribarlo. El resto del relato de la misión se complementa con las aclaraciones de la orden fragmentaria de los **FORTIN**.

ORDEN FRAGMENTARIA 1109.

Dos M-III/EA, indicativo **DARDO**. Misión: cobertura aérea defensiva. Armamento: misiles Magic 550. Tripulación: capitán Gustavo A. García Cuerva (I-015), primer teniente Carlos E. Perona (I-019). Despegaron desde Río Gallegos (BAM) a las 15:45.

Esta tripulación cumplía la segunda salida del día. Al acercarse a las islas, por orden del CIC fue dirigida hacia una PAC que orbitaba sobre la isla Soledad. Los **SHA** dirigidos por la *Glamorgan* invirtieron el rumbo y los enfrentaron. Se trataba del Flt.Lt. Paul Barton y el Lt. Steve Thomas del Escuadrón 801 del *Invincible*.

Él **DARDO 2** formaba en escalonado a la izquierda del **DARDO 1** cuando el radar les indicó un blanco y los envió a interceptación de 45° de frente (tipo pinza). A la apertura a rumbos de envoltura del blanco **DARDO 1** ordenó controlar el armamento y eyectar los tanques (1700 litros c/u), lamentablemente, el derecho le quedó colgado a Perona, Tras la apertura los *Mirage* viraron hacia adentro para quedar con ángulo de frente.

Sin contacto visual con el guía, Perona quedó a 56/74 km y con sentido opuesto al blanco que, como estaba más abajo, el comenzó a buscar una suave picada. Por la superposición de comunicaciones en la misma frecuencia (**1**), perdió contacto con el radar cuando se encontraba a 18/24 km de separación. En contraste con una capa de nubes, a 15/18 km, descubrió un *Sea Harrier* en rumbo opuesto. Antes del cruce inició una fuerte trepada para lograr más altura.

Mientras comprobaba que el tanque derecho había quedado colgado bajo el ala y malgrado el ascenso, 300 metros a su izquierda divisó claramente al **SHA** y, después del cruce, muy cerca, sintió una tremenda sacudida y el ruido de la explosión de una bolsita de papel reventada y la fuerte desaceleración como si el avión se hubiera detenido en el aire. Así que después de navegar unos momentos interminables y cuando ya no tenía prácticamente comando por pérdida de hidráulico, el avión tendía a rolar a la derecha por el tanque y sobre la línea de la costa de la isla Borbón.

Mientras los controladores del VyCA escuchaban que García Cuerva había descubierto a los **SHA** y que, con gran coraje en la voz, le decía a su numeral, “allá están, vamos a dar” (**2**), Thomas también ubicaba visualmente a los argentinos que venían directamente hacia ellos. A 15 km, según la medición del radar de abordó, Barton se abrió de la formación y efectuó una chandelle para, después del cruce, caerles desde atrás a los *Mirage*.

Thomas que no conseguía enganchar el avión de García Cuerva y lanzarle un misil de frente, a 9 km comprobó que este le disparaba uno, pero que divergía y le pasaba por abajo y a su izquierda. Asimismo notó que Perona desprendía algo del avión que, supuso, se trataba de otro misil fallido. En realidad, en esta maniobra los pilotos argentinos solo habían desprendido los tanques de 1700 litros. Thomas, al cruzar a corta distancia y por encima de los *Mirage*, descubrió que Barton se aproximaba a la cola de Perona y le disparaba su *Sidewinder*⁷.

García Cuerva al constatar el arma disparada contra su numeral le advirtió por radio: “Le lanzaron un misil, ¡cierre, cierre!”. Según se explicó, tras ser alcanzado Perona voló hacia la costa donde se eyectó. El jefe de escuadrilla hizo un viraje descendente por la izquierda,

⁷ **STEVE THOMAS**. “The Falkland war begins”, en *Falkland war, then and now*, Essex (G.B.), Ed. Gordon Ramsey, 2008, pág. 132.

perseguido por un misil de Thomas, se desprendió del combate, atravesó una compacta capa de nubes y permaneció orbitando en el lugar hasta confirmar la apertura del paracaídas del numeral. Luego, informó la posición para posibilitar su recuperación. Esta información complementó la posición marcada por los operadores del radar TPS-43 que visualizaban el combate en las pantallas.

Los mismos controladores, escaso minutos después (3), escucharon que García Cuerva declaraba estaba en el mínimo y que ponía proa a Puerto Argentino para aterrizar. Por VHF unos cinco minutos después, solicitó que le encendieran el VOR porque estaba “medio perdido” (4). Desde el CIC se le ordenó buscar el sector norte del aeródromo y eyectarse porque, además de estar dañada la pista, era prácticamente imposible coordinar su ingreso en el área de la artillería antiaérea. El controlador en tres ocasiones le reiteró la orden, pero aun así, el piloto insistió en aterrizar porque su avión se hallaba intacto y ya tenía a la vista Puerto Argentino.

Ante lo irremediable, desde el CIC se impartió al Puesto de Comando de la Artillería Antiaérea la orden de alto el fuego, un procedimiento que requería una excelente coordinación entre el Puesto de Comando Conjunto de la artillería antiaérea; pero al mismo tiempo, entre este centro y las jefaturas de las baterías, y estas últimas con los jefes de piezas. Desde el monte Longdon, García Cuerva enfrentó una final larga con rumbo este, y sobrevolando la zona donde estaba desplegada la Brigada de Infantería N° 7 para intentar ingresar a la pista por el Corredor Aéreo cruzando por el medio de la bahía de Puerto Argentino. En el CIC, **el oficial de enlace de la Brigada 7 informó que estaban bajo ataque aéreo.** En el terreno de las presunciones, es de imaginar que la consigna de alto el fuego no llegó a tiempo o no fue interpretada por uno de los eslabones.

Al respecto, **el VGM Gerardo Santiago Mancisidor** relató a la Dirección de Estudios Históricos de la FAA que, el 1 de mayo de 1982, como Soldado Conscripto clase 1963 estuvo en Malvinas como **apuntador de los tanques Panhard** del Destacamento de Exploraciones de Caballería Blindado 181.

Desplegados a más de ocho kilómetros del aeropuerto, momentos antes del derribo del mayor García Cuerva, **vieron pasar dos Sea Harrier detrás de la zona de Wirelles Ridges por lo que recibieron la orden de apuntar los cañones y ametralladoras hacia el oeste.** El jefe de vehículo le ordenó no sacar el ojo del visor y **disparar a cualquier avión que cruzara la zona.** Desde el lado opuesto al aeropuerto, **escucharon disparos de ametralladoras y de fusiles y, de inmediato, vieron un avión que cruzaba por el frente y que, haciendo un movimiento brusco, mostraba la panza.** Intentó tirar y seguirlo con la torre pero fue inútil por la velocidad que pasó. Después oyó **disparos de ametralladoras más cercanas y, también, la ametralladora de su jefe de tanque.** A través de su visor de puntería, Mancisidor **vio las estelas luminosas que impactaban el avión.** Cuando se asomó por la escotilla, distinguió que **se deprendían pedazos pequeños del avión y notó cómo el avión cambiaba ligeramente de rumbo y hacía dos movimientos laterales lentos y comprendió que estaba al menos averiado.** (5)

Observaciones.

- (1) Recordar que todas las secciones que llegaban utilizaban la misma frecuencia principal de radar. A pesar de eso, la disciplina de tráfico en el VHF se mantuvo dentro de todo bastante aceptable. Podría haber sido mucho peor.
- (2) No recuerdo exactamente esas palabras, sí que el **DARDO 1** con los blancos a la vista ordenó desprender los tanques y asignó el blanco al **DARDO 2**.
- (3) No fueron minutos, el contacto VHF fue permanente en todo momento del combate, la secuencia de aproximación al aeródromo y hasta el derribo por propia tropa del **DARDO1**
- (4) Cuando pide que le enciendan el VOR, ya se encontraba cerca del aeródromo a muy baja altura y dentro de la zona de clutter cercano
- (5) Este último relato es contundente y despeja todas las dudas sobre quienes, cuando y porque le comenzaron a disparar al **DARDO 1** y cuya consecuencia se tradujo inmediatamente en el fenómeno conocido como “**simpatía de fuego**”, ante el cual el inicio de disparos en una situación de vigilia en el combate, desencadena que todo aquel que tiene un arma lista para disparar actúe automáticamente accionando su armamento. En este caso de “simpatía de fuego” todas las armas no dependientes del sistema de comando y control de la artillería antiaérea de la BAM Malvinas fueron dirigidas hacia el **DARDO 1** provocando su derribo y el fallecimiento del piloto.

ACLARACIONES DE LOS PROTAGONISTAS VyCA.

Esta orden fragmentaria junto con la misión de **RUBIO** (1°Ten. Ardiles) tuvieron versiones publicadas en diarios, revistas y libros durante muchos años, con muchas inexactitudes. Lamentablemente algunas de esas inexactitudes fueron incorporadas a la historia oficial de la FAA, quizás con el propósito de ensalzar la valentía y entrega de los pilotos; como si el solo hecho de cruzar durante dos interminables horas ida y vuelta sobre el mar la distancia entre las islas y las bases continentales con un reactor monomotor, al límite de la autonomía y con desventaja en armamento y protección contra las defensas áreas británicas no lo mostraran de sobra. Esas narraciones fantasiosas las hicieron poco creíbles al análisis de historiadores militares del conflicto sobre todo del extranjero que llevaron a desconfiar de las fuentes argentinas y preferir las versiones británicas.

No hay mucho más para agregar al relato, el Capitán García Cuerva una vez autorizado al aterrizaje en el aeródromo como si tuviese el presentimiento de lo que iba a ocurrir, me preguntó varias veces si la artillería antiaérea estaba avisada y esas tantas veces fueron reconfirmadas a través de la línea punto a punto con el CIC. Ni él ni ninguno de nosotros en la cabina se podía imaginar que el fuego amigo vendría de las unidades propias de ejército e infantería de marina diseminadas en los alrededores del pueblo. El ruido ensordecedor dentro del shelter de los disparos a su avión acompañó su última salida por frecuencia, “**Me están tirando Carajo!!**”

ORDEN FRAGMENTARIA 1113.

Dos M-5, indicativo **RUBIO**. Misión: cobertura aérea defensiva. Armamento: cañón de 30 mm y dos misiles Shaffrir. Tripulación: capitán Carlos A. Rohde y primer teniente José L. Ardiles (C-433). Despegó solo el numeral de Río Grande (BAN) a las 15:54.

El jefe de sección tuvo fallas en la puesta en marcha por lo que, tras ser consultada, la FAS ordenó que Ardiles volara solo a Malvinas. Al llegar, se comunicó con el controlador de radar TPS-43 que, por orden del CIC, lo guió a interceptar un eco enemigo que, poco después, se visualizó en la pantalla como una sección de **SHA** en patrulla aérea de combate. Advertido por el controlador radar, Ardiles se preparó para cruzarse de frente. **(1)**

En el CIC, a través de la línea punto a punto **(2)** se oyó la voz serena de Ardiles, como si estuviera en una práctica que informaba “A la vista”. “Guarda que los Harrier, son dos”, advirtió alarmado el controlador del radar. Los integrantes del Puesto 7 de la ROA, Sampieri y Rotea, observaron la caída en la isla Bougainville. Según testimonio del piloto inglés, no observó eyección, y según los datos anotados en el diario del radar Malvinas, posterior al cruce con la PAC, el avión de Ardiles mantuvo el rumbo durante dos vueltas de pantalla (20 segundos) antes de desaparecer. Además fueron testigos oculares los capitanes Ricardo A. Grünert y Roberto A. Vila, tripulantes de *Pucará* en la Base Aérea Militar Cónдор.

Sobre este episodio fuentes británicas dijeron que, a las 16:30, el Flt. Lt. Bertie Penfold, pilotando el SHA XZ 455, y el Lt. Martin Hale despegaron del Hermes para interceptar dos ecos **(3)** al noreste de la Isla Soledad. Ambas secciones⁸ fueron vectoreadas para interceptarse mutuamente. Los británicos volaban a 6000 m, mientras que Ardiles venía 4000 m más arriba. A 9 km de separación Ardiles les disparó un misil aire/aire al avión de Hale **(4)** que invirtió el avión y picó 90° hacia abajo. Segundos después lo recuperó y abrió los frenos de vuelo para soltar los Chaff⁹ Por fortuna, antes de entrar en una capa de nubes, el misil de Ardiles se desvió, tal vez perdió potencia o fue engañado por el Chaff. Había errado el blanco, pero no por mucho. Mientras tanto, alrededor de las 16:41, Penfold se había colocado a la cola de Ardiles y, a 5 km de distancia, le disparó el AIM-9L que impactó en el Dagger. No observó eyección.

Esta información no coincide con lo visualizado en la pantalla del TPS-43. La interceptación y el disparo del misil fueron de frente y no se observó reemplazo del SHA. Posteriormente, se encontraron restos del avión, en la isla Lively [Bougainville], 56 km al sudoeste de Puerto Argentino, alejado de la zona del combate¹⁰.

Observaciones.

(1) La sección de Harrier mantuvo hasta último momento una formación cerrada que impidió confirmar que se trataban de dos aviones hasta momentos antes del cruce.

⁸ Nota de la redacción: la versión inglesa se equivoca al hablar de dos aviones argentinos.

⁹ Señuelos que se arrojan al aire como papel picado para confundir al misil. Son laminillas metálicas cortadas de una longitud armónica con la onda de los radares.

¹⁰ RODNEY BURDEN, *Falklands...*, óp. cit.,pág. 133.

(2) En realidad el CIC tenía una repetidora de VHF, creo que a través de ese equipo escuchaban las transmisiones radar - avión y no por la línea punto a punto que se usaba para pasar los ploteos.

(3) Posiblemente el error de apreciación de la versión británica es haber asumido que como era de esperar se trataba de una sección de dos aviones aunque el controlador inglés solo viera un eco.

(4) En ningún momento **RUBIO** mencionó tener enganchado el blanco. No hay evidencia del lanzamiento de ese misil. Recordar también que el Dagger llevaba 2 misiles Shaffrir infrarojo diseñados para ser disparados hacia la cola del blanco y el enganche se verificaba por una señal auditiva. Posiblemente lo que vio el piloto inglés fue el desprendimiento de un tanque de combustible cuando Ardiles estaba configurando su avión para el combate aire-aire.

ACLARACIONES DE LOS PROTAGONISTAS VyCA.

Esta misión fue por lejos la peor de todo el día; además del trágico desenlace del derribo del **Dagger del 1° Ten. Ardiles y su fallecimiento** no se contó con ningún indicio previo sobre quien era RUBIO, cuantos aviones y que misión tenía. En la desesperación de conseguir algún dato cuando apareció en pantalla y llamó al radar pidiendo instrucciones, me llegaron a decir (no sé de donde salió esa respuesta) que eran Super Etendard, recuerdo preguntar en la cabina que era un Super Etendard, nunca había trabajado con ese avión. El tipo de misión quedó develado cuando le asigné como blanco una **PAC británica** que se dirigía a su interceptación y le canté el nivel, al darme el recibido me di cuenta que venía configurado para combate aire – aire.

Desde el punto de vista VyCA no había ninguna duda que el combate se perfilaba hacia una interceptación de frente, hasta ese momento uno contra uno. El intercambio por VHF fue claro y corto durante toda la secuencia; una vez establecido que sería un frente a frente, le actualizaba constantemente distancia y nivel hasta que me cantó el clásico “**a la vista**”, repentinamente el blanco se dividió en dos, uno mantuvo el rumbo y el otro comenzó a abrirse hacia uno de los laterales.

Avisarle por frecuencia que los blancos eran dos, que estaban próximos al cruce y oír por VHF un largo ahhhhhh!! se comprimieron en un solo instante. El cruce se había producido y los tres aviones continuaban en pantalla hasta que **RUBIO** después de dos rotaciones de antena desapareció de la PPI sin contestar mis llamados por VHF.

ORDEN FRAGMENTARIA 1108.

Dos M-III/EA, indicativo **BUITRE**. Misión: cobertura aérea defensiva. Armamento: misiles *Magic 550*. Tripulación: capitán Raúl A. Gambandé (I-016) y primer teniente Roberto L. Yebra (I-014). Partieron desde Río Gallegos (BAM) a las 15:50; aterrizaron a las 17:40.

ORDEN FRAGMENTARIA 1107.

Dos M-5, indicativo **FORTÍN**. Misión: cobertura aérea defensiva. Armamento: misiles *Shaffrir*. Tripulación: capitán Guillermo A. Donadille (C-403) y primer teniente Jorge D. Senn (C-421). Despegaron de San Julián (BAM), a las 16:00; arribaron a las 18:40.

Los **FORTÍN** debían cubrir el escape de la escuadrilla **TORNO**. Luego del despegue, el jefe de sección, capitán Donadille, ordenó controlar los cañones mediante una breve ráfaga. Si bien los suyos no funcionaron, decidió continuar. Al arribar a la zona asignada por el radar del CIC, los M-5 sobrevolaron la Gran Malvina a 9000 m.

Mientras esperaban, oyeron las comunicaciones de la sección DARDO de M-III/EA. Luego de unos quince minutos, escucharon que los **TORNO** regresaban. El **TORNO 3** con problemas de recepción no escuchó la advertencia del radar de dos **SHA** que se dirigían a interceptarlos y continuó alejándose con nivel 250 (7600 m), mientras sus compañeros escapaban en vuelo rasante. (1)

Mientras el **TORNO 1** ordenaba eyectar los tanques (2) a sus numerales y aceleraba a 1.4 de Mach, el controlador del radar guió a los **FORTÍN** a interponerse en la trayectoria de los **SHA**. Se formó una columna: adelante el **TORNO 3**; detrás, a 5 km, la sección británica; y a 3,5 km de ellos, los **FORTÍN**. El último rumbo de interceptación que recordó Donadille fue 320°. Esa orientación lo ubicó con el sol de frente por lo que sus misiles *Shaffrir* se engancharon en esa fuente de calor (3). Esto aumentó su preocupación pues sus cañones no funcionaban. Sin embargo, el controlador de los cazas británicos al percatarse de la aproximación en rumbo de interceptación de los **FORTINES** decidió abortar la persecución al **TORNO 3** y ordenó el escape de los **SHA** hacia el este, ignorando las limitaciones del adversario.

(1) En realidad el **TORNO 3** quedó en frecuencia interna de la escuadrilla y no volvió en el escape a frecuencia radar, por eso se mantuvo en altura y ni siquiera se enteró que estaba siendo perseguido por una sección de *Harrier*.

(2) No creo que a esta altura de la misión los **TORNO** tuviesen todavía sus tanques externos que eran normalmente eyectados antes de entrar en combate.

(3) El entonces 1°Ten. **SENN (FORTIN 2)** me comentó años más tarde que terminando la persecución de los *Harrier* tuvo señal fuerte de enganche de *Shaffrir* pero que el hecho de estar con sol de frente le impedía confirmar visualmente el blanco y ante el temor de perder el disparo esperó un poco más; en esos momentos los *Harrier* abandonaron la persecución espantando hacia el este.

ACLARACIONES DE LOS PROTAGONISTAS VyCA.

A partir del momento que se inició la interceptación de los **Harrier** que perseguían al **TORNO 3** me di cuenta que los íbamos a alcanzar, si bien aún estaban lejos de los blancos la diferencia de velocidad a favor de los *Dagger* se hacía evidente en la pantalla. La aproximación se hizo cortando radiales hasta que los pude colocar directamente a la cola de los **Harrier**, a esa altura los **Harrier** no lograron aproximarse al **TORNO 3** en Angulo de interceptación lateral y se

colocaron a la cola del **Dagger**, en poco tiempo se había formado un tren perfecto el **TORNO 3** adelante, los **Harrier** por detrás y los **FORTIN** atrás de estos. La diferencia de velocidad jugaba a favor nuestro en las dos puntas, el **TORNO 3** comenzó a separarse de sus perseguidores y los **FORTIN** a acercarse a los **Harrier**, recuerdo claramente cuando les canté que los tenían directamente al frente a **5 millas**; supongo que cuando el controlador inglés se dio cuenta que ya era imposible alcanzar su blanco y que la situación estaba pasando de interceptores a interceptados, abortó el ataque y les dio rumbo de escape hacia el nordeste alejándose rápidamente.

Cuando rompieron la persecución y les avisé a los **FORTIN**, no recuerdo porque no seguimos la interceptación; probablemente los **Dagger** habían llegado al mosca y el nuevo rumbo de interceptación los llevaría más lejos comprometiendo la recuperación.

ORDEN FRAGMENTARIA 1114.

Cuatro A-4C, indicativo **LANA**. Misión: interdicción aérea táctica ataque a objetivos navales en bahía Anunciación (con reabastecimiento en vuelo). Armamento: dos bombas de 250 kg BRP. Tripulación: capitán Jorge O. García (318), teniente Jorge E. Casco (319), alférez Gerardo G. Isaac (C-309) y teniente Jorge R. Farías (C-302). Despegaron de San Julián (BAM) a las 16:30. Pese a que el enlace con el radar Malvinas era dificultoso por el intenso tráfico aéreo, alcanzó a informarles que tenían interceptores a la cola y les ordenó abortar la misión. Aterrizaron a las 18:30.

Rol de combate TPS-43 Malvinas: primer teniente Carlos A. MAZZOCCHI – sin datos sobre el resto del Rol.

ACLARACIONES DE LOS PROTAGONISTAS VyCA.

Consultado el **Com. VGM (R) Mazzocchi** sobre los detalles de esta misión, no pudo referenciar ningún detalle de la misma, no tiene ningún recuerdo, en el Diario de Guerra tampoco hay nada asentado y tampoco figuran los datos del resto del Rol de Combate. La referencia del contacto con el radar se tomó de la narración de los tripulantes de la misión.

FIN EFEMERIDE 1 DE MAYO