

II PARTE

(aevyca@gmail.com - Facebook: Asociación de especialistas VYCA)



4. DÍA DE LA ESPECIALIDAD VYCA (Parte de los textos y fotos tomados de Noticias en vuelo)(Parte del texto y fotos fueron tomadas de Noticias en vuelo, y otras fotos facilitadas por la DIRVYCA)

El 31 de mayo se realizó la ceremonia en la Dirección de Vigilancia y Control Aeroespacial (DirVyCA), al celebrarse el día de la especialidad VyCA, en coincidencia con conmemoración del 36° aniversario al ataque al radar de Malvinas, fecha que como todos recordamos, por lo histórica y por el bautismo de fuego de la especialidad, fue seleccionado como el día de nuestra especialidad.

El evento estuvo presidido por el Comandante de Adiestramiento y Alistamiento, Brigadier Alejandro AMOROS; lo acompañaron el Jefe del Comando Aeroespacial del Estado Mayor Conjunto, Brigadier Juan JANER; el Director General de Comunicaciones e Informática, Comodoro Carlos FASOLIS, el Director de Bienestar de Personal, ex Jefe de Unidad y nuestro Vicepresidente, Comodoro Armando Raúl AHUMADA; el Director de Comunicaciones, Comodoro Rolando WISSLER, personal VYCA veterano de Guerra que integraron el Escuadrón VYCA MALVINAS; personal Militar Superior, personal Militar Subalterno, Tropa Voluntaria, personal Civil, personal Militar retirado; Asociaciones de Veteranos de Guerra de Malvinas y familiares e invitados especiales.



El acto comenzó con la presentación de los efectivos formados al director y a las autoridades presentes. Seguidamente se entonaron las estrofas del Himno Nacional Argentino. A continuación se realizó la invocación religiosa, a cargo del capellán de Unidad, padre Héctor Farías.

Luego se procedió a la lectura de efemérides del 31 de mayo, cuando un Avro 698 Vulcan XM597 tripulado por el líder de escuadrilla Neil McDougall y su equipo del Escuadrón 50, lanzó dos misiles antiradar AGM-45A Shrike. El blanco principal era el radar 3D Westinghouse AN/TPS-43 de largo alcance que la Fuerza Aérea Argentina había desplegado desde el comienzo de las operaciones y que conformaba el Escuadrón VYCA Malvinas, para la Vigilancia y Control de la Zona de Operaciones Malvinas. Dado las CCME aplicadas (sencilla, que consistió en el corte de emisión radar), los misiles impactaron a 10 metros del blanco, causando daños de menor importancia al montaje de la guía de la onda, pero no inhabilitando totalmente al radar, que luego de 24 horas estuvo operando nuevamente, luego de la reparación que siguió operativo durante el resto del Conflicto.



Luego el Vicecomodoro (R) VGM Hugo Rubens MERCAU, quien con el grado de Alférez prestó funciones como operador de radar en el Escuadrón VyCA Malvinas, recordó la participación del personal de la especialidad durante el Conflicto, destacando su desempeño, espíritu de equipo y de cuerpo hasta la finalización del mismo, tiempo en el cual todos los integrantes del Escuadrón velaron por el regreso del efectivo completo y en perfectas condiciones de salud al continente.

Posteriormente, se hizo un minuto de silencio en conmemoración a los caídos durante el Conflicto del Atlántico Sur.



Por su parte, el titular de la DirVyCA, Comodoro Osvaldo Costas, dedicó unas palabras alusivas a la jornada, al expresar que: *“Hay hechos o circunstancias que por su trascendencia ameritan que hagamos un alto para reconocerlos, valorarlos y darles la importancia que realmente se merecen”*. En este sentido, rindió homenaje no sólo al grupo de veteranos del Escuadrón Malvinas, sino también a todos los especialistas desplegados en CCIICC y Escuadrones VYCA desplegados en el Continente, conformando un Sistema de Comando y Control, donde los radares aportaron la Vigilancia y el apoyo a las misiones que cumplieron todos los Sistemas de Armas que participaron del conflicto; para posteriormente hacer hincapié en trabajar para el futuro, ponderando la reciente incorporación del sistema de laboratorio radar didáctico, que como una herramienta moderna permite agregar valor al proceso de capacitación y perfeccionamiento del personal que desempeñará distintos roles dentro de la tarea de vigilancia y control del aeroespacio.

Luego de ello, y al finalizar la ceremonia el Comodoro Costas invitó a los presentes a compartir el ágape preparado expresamente en el Casino de Oficiales.

Entrega de certificados de los socios de la AEVYCA que ya han cumplido las bodas de plata con la especialidad VYCA

Como dijimos arriba, luego de la ceremonia principal, los asistentes nos dirigimos al casino de Oficiales, donde como siempre tuvo lugar un ágape, donde todos, los más antiguos, en actividad y retirados participamos de un gran momento de camaradería, donde unos y otros compartimos experiencias y sobre todo los más jóvenes tuvieron oportunidad de escuchar de primera mano las experiencias de los Veteranos de Malvinas, en particular del actual Comodoro (R) VGM SILVA (Jefe del Escuadrón), y de oficiales, suboficiales y soldados que estuvieron desplegados en nuestras queridas Islas.



Veamos a continuación, una foto donde varios socios llegados desde Córdoba, posan con otros socios de la zona de Buenos Aires, alguno de los cuales recibieron ese día el certificado de ya haber cumplido las Bodas de Plata con la especialidad...



Junto al Jefe de Unidad (Comodoro COSTAS), los Veteranos de la Guerra de Malvinas, Comodoro (R) Miguel A. SILVA, Vicecomodoro (R) Hugo MERCAU, Comodoro (R) Rubén J. SCACCHI (integrantes del Escuadrón VYCA Malvinas) y el Comodoro (R) VGM José ROMERO (integrante del Escuadrón VYCA Río Gallegos). Estos tres últimos viajaron desde Córdoba, donde residen. No aparece en la foto pero también estuvo presente, viajando desde Mendoza, el Suboficial Principal (R) VGM SIERRA, que entre otros integró el Escuadrón VYCA MALVINAS, y que en este momento es el último socio que ingresó a la nuestra Asociación.

Casi al final del ágape y antes del brindis, la AEVYCA hizo la entrega de las distinciones a los socios que ya han cumplido las Bodas de Plata con la especialidad; el listado de los que se hicieron acreedores, en esta oportunidad fueron:

1. Brigadier Mayor (R) VGM Rodolfo CENTURIÓN. (Promoción 1981)
2. Brigadier (R) VGM Heriberto ZAPATA. (Promoción 1981)
3. Comodoro (R) VGM Juan Carlos ROMERO (Promoción 1981)
4. Comodoro (R) VGM Fernando M. GARCÍA (Promoción 1981)
5. Comodoro (R) VGM Mario MARELLI. (Promoción 1981)
6. Suboficial Mayor (R) VGM José M. PALMA. (Promoción 1980)
7. Suboficial Mayor (R) VGM Mario J. FERRERO. (Promoción 1980)
8. Suboficial Ayudante (R) VGM Carlos A. QUINTANA. (Promoción 1979)



La entrega de los certificados estuvo a cargo de nuestro Vicepresidente, el Comodoro Armando AHUMADA.



Por razones laborales (Suboficiales Mayores (R) VGM PALMA y FERRERO) o por estar lejos de Buenos Aires (Comodoro (R) VGM GARCÍA, Comodoro (R)VGM MARELLI y Suboficial Ayudante (R) VGM QUINTANA), solo estuvieron presentes, para recibir su certificado, los socios que mostramos a continuación:



Brigadier Mayor (R) VGM Rodolfo CENTURIÓN



Brigadier (R) VGM Heriberto ZAPATA



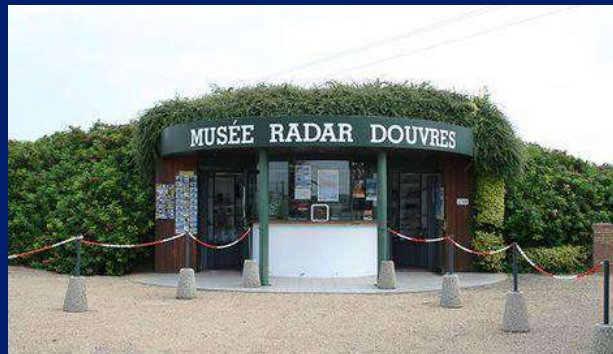
No disponemos fotos del momento de la entrega, pero rescatamos una foto de otro momento del Comodoro (R) VGM Juan Carlos ROMERO, que también recibió su certificado de Bodas de Plata con la especialidad; al igual que en el caso del Comodoro (R) VGM GARCÍA, cuyo certificado recibió su hijo, el Capitán García, destinado en la DIRVYCA.

A los ausentes, se les remitió vía encomienda, o vía la DIRVYCA o la Mutual, que tuvieron la amabilidad de remitírselos.

5. Un poco de Historia.

Queremos agradecer al Suboficial Mayor Mario ORTIZ, socio fundador de la AEVYCA y hoy destinado en la Agregaduría Militar en Londres, quien nos ha enviado estos comentarios sobre su visita al Museo de Radar de Douvres, en el norte de Normandía (Francia). Transcribiremos sus escritos y fotos, que tuvo la amabilidad de enviarnos. Nos dice:

En el norte de Francia, en la zona de Normandía, ubicado a unos 13 km de Caen y 3 km del mar se encuentra el Museo de Radar de Douvres, que toma su nombre de la cercana localidad Douvres la Délivrande.



Aparentemente una "pintoresca, pequeña villa" de más de 2200 años y muy tranquila hasta 1942.

El museo abrió sus puertas el 31 de mayo de 1994, se encuentra ubicado en el sitio donde funcionó una de las más importantes estaciones de radar Alemanas durante la ocupación de Francia.

En el sitio existen 5 bunkers, de los cuales solamente 2 pueden visitarse.

El identificado como H622, cercano a la entrada, y que era utilizado como asiento del personal, estaba defendido por artillería antiaérea, con facilidades para albergar hasta 20 personas, con ventilación y calefacción, actualmente en buen estado de conservación.



Los otros bunkers que se encuentran en el lugar, pero no pueden ser visitados, eran utilizados en su oportunidad como barracas, sala de generadores y central telefónica.

El otro que se puede visitar es el CP L479 Anton, era el principal y típico puesto comando de la "Atlantic Wall" diseñado específicamente para operación de las estaciones de radar y centros de control de cazas de los alemanes

Los otros bunkers que se encuentran en el lugar, pero no pueden ser visitados, eran utilizados en su oportunidad como barracas, sala de generadores y central telefónica.

Volviendo al CP L479 Anton es el principal centro de la visita, allí se encuentran maquetas y murales con información general de la historia del radar y su evolución durante la guerra; el desarrollo del radar en Francia, incluso algunas maquetas de los modernos Thales y algunas fotos de los centros de operaciones alemanes e ingleses. Curiosamente también hay una maqueta sobre la construcción de este tipo de bunkers. Algunos paneles interactivos y un video en reproducción continua.

Si bien hay mucha información la humedad propia de ese tipo de construcciones les está jugando una mala pasada. Se habrán dado cuenta de las "gotitas" de agua en una de las fotos del Freya, por ejemplo.

En cuanto a radares en el sitio se pueden ver:



El FuMG 65 Würzburg Riese, diseñado y fabricado por Telefunken. Utilizado para guía de cazas y alerta de ataque de cazas y alerta de ataque aéreo. Su antena tiene 7,5 metros de radio, alcance estimado de unos 60 km, potencia pico de 8 kW, operaba en 560 Mhz y un peso aproximado de 12 toneladas.



Otra vista del radar Würzburg Riese y uno de los bunkers

El FuMG 80 Freya, diseñado y fabricado por GEMA y varios subcontratistas. Utilizado para vigilancia, detección e interceptación. Brindaba información solamente de azimuth y distancia, se podía direccionarlo acimutalmente en forma manual o mecánica. Con una antena de 6,20 metros de ancho y 2,50 metros de largo, pesaba unas 6 toneladas, tenía un alcance de 200 km. Su frecuencia de transmisión era de 100 a 190 Mhz, entre 15 y 30 kW de potencia (juntando 4



Freya de 24 dipolos, los alemanes desarrollaron un radar llamado FuMO Caesar, que conseguía un alcance de hasta 300 km y era utilizado para detección).



Dos datos que tome de la información escrita en los murales y que me resultaron curiosos y para destacar:

La primer interceptación aérea controlada por radar

El 18 de diciembre de 1939, la fuerza aérea alemana interceptó un escuadrón de bombarderos británicos, cerca de Cuxhaven (provincia de Hamburgo), derribando a 15 de los 22. Los cazas alemanes fueron guiados por una instalación de radar Freya, ubicada en la isla de Wangerooge (al este de las Islas Frisian).

Esta fue la primera vez que algún avión fue interceptado por otro mediante el uso del radar.



En lo sucesivo los bombarderos de la RAF llevaron a cabo casi todos sus ataques durante la noche.

La línea Kammhuber (equivalente a la Chain Home Británica),

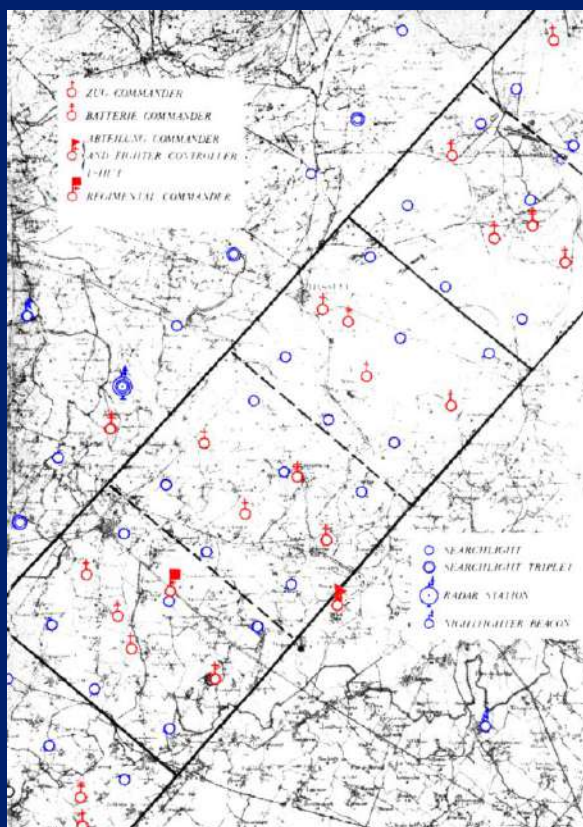
En junio de 1940 el Coronel Josef Kammhuber tomó el comando de dos escuadrones de cazas nocturnos de la Luftwaffe (grupo I/NJG 1) emplazados en Venlo, Holanda.

Este fue el embrión de la organización defensiva antiaérea destinado a proteger Alemania y los territorios ocupados por Alemania al oeste. Gradualmente, entre 1941 y 1943, la línea defensiva se extendía desde el norte de Dinamarca hasta la región de Troyes (noreste de departamento de Aube a unos 110 km de París aproximadamente)

Conocida como "La línea Kammhuber" estaba constituida por los siguientes elementos: estaciones de radar y centros de control de cazas, reflectores y artillería antiaérea y escuadrones de caza nocturnos.

La red fue reforzada con una segunda línea mas corta de defensa protegiendo el área de Berlín.

Un gráfico de la red la vemos a continuación...





Luego del desembarco, a partir del 6 de junio de 1944 y hasta el 18 de junio, que marcó la recuperación de esa zona por parte de los aliados, fue muy grande el grado de destrucción de este tipo de instalaciones.

El museo no recibe muchos visitantes, es muy específico y en la zona de Normandía (que es toda un museo de la WWII en sí), existen lugares donde se percibe de manera más vivaz los hechos de la época.

Toda la información del sitio se exhibe en idioma Francés, Inglés y Alemán, incluida la audio-guía que se puede solicitar en la entrada, las charlas didácticas son solo en idioma Francés.

De uno de los bunkers, que se pueden visitar, y donde hay mucha información, no solo de las Fuerzas Alemanas asentadas durante la segunda Guerra Mundial en el lugar como del lado Británico, a continuación mostraremos varias fotos que nos agregó el Suboficial Mayor ORTIZ, con sus respectivos comentarios:

"Hay varias fotos, la mayoría son de estaciones, puestos de control, comando o mantenimiento, pero son de sitios de los aliados (particularmente de los británicos), no de ese lugar. Mucha de la información del museo fue aportada por el IWM (Imperial War Museum, de Londres)".



NOTA DE ESTA SECRETARÍA: las fotos anteriores y posteriores, tomadas por el S.M. ORTIZ, en el bunker museo que se puede visitar, especialmente para los asociados "mas viejitos, muestran como esos Centros de Comando y Control, eran muy similares a nuestro CIC en la década del 50 y del 60 y parte de la del 70, del siglo pasado.



Estas son las estaciones de radar del Reino Unido a lo largo de la WWII, la parte sur de la Chain Home





Y, estas son las estaciones radar y de vigilancia de los alemanes en la Francia y Bélgica durante la ocupación



Finalmente les dejo el link a la página del museo, tiene mejores fotos que las que yo tomé, más información y un pequeño tour virtual.: <http://musee-radar.fr/>

En nombre de la AEVYCA, agradecemos al S.M. ORTIZ por el envío de toda esta información histórica.

6. Un dato curioso

Con relación a la Historia de los radares, recibimos un mail del socio Comodoro (R) VGM Carlos Fernando VIÑAS, quien encontró entre sus notas de una visita a Canada lo siguiente:

"Estimado asociados: hace muchos años, tuve la oportunidad de visitar en Canadá, diversas instalaciones de Defensa Aérea. En unas de las reuniones, nos presentaron un viejito, Veterano de la Segunda Guerra Mundial y nos contó lo siguiente...

Al principio de la Guerra (Batalla de Inglaterra), fue cuando se usaron intensamente los radares. Al respecto, a esa época no estaba desarrollado el sistema de giro de antena. Las antenas eran fijas y cubrían un sector muy angosto de azimut relacionado con el ancho del lóbulo emitido.

Por esa razón habían cientos de radares apuntados hacia las avenidas de sitio y



aproximación probables. Los operadores transmitían por HF para un determinado azimut. Por triangulación se determinaba con relativa precisión el avance de los incursores, el número altísimo de “interceptores” y la eficiencia de la ROA. Todo esto coadyuvaba a que hubiera más tiempo de reacción.

En poco tiempo, dada la urgencia, se perfeccionó el mecanismo de giro de antena, con lo cual al agregar azimut, se mejoró el propósito original del radar (detección y cálculo de distancia)

Luego el Comodoro (R) VIÑAS, agrega que no tiene otro dato, tomado de sus apuntes, y se pregunta si será cierto; creemos que los mismo seguramente serán ciertos, que la evolución tecnológica durante la II Guerra Mundial fueron llevando a esa evolución.”

7. ARQUEOLOGÍA RADÁRICA

Bajo este título (y como cierre del presente Boletín) , el Suboficial Mayor (R) Javier GONZALEZ, administrador de la página de Facebook denominada “Mecánicos y Operadores de Radar”, además de integrante de la CD de la AEVYCA, nos ha autorizado a publicar sus comentarios sobre la visita al sitio radar de “General Belgrano”, del antiguo y primer sistema radar de la entonces Aeronáutica Militar Argentina (en la década del 50)”, cuyos comentarios y fotos transcribimos :

“El pasado fin de semana (del 17 al 20 de agosto), realicé una visita al sitio Radar 588 40 - Dipolos, en General Belgrano, Ruta 41. Allí vi restos de la Estación Radar, aberturas, marcos, azulejos, paredes, ventanas, etc..., silenciosos testigos de la actividad radar de la Fuerza Aérea en otras épocas. El Suboficial Mayor (R) Vicente RUBIOLO (ya fallecido) supo estar destinado allí. La antigua estación radar está ubicada kilómetros antes de llegar a General Belgrano, por la Ruta 41, sobre la margen izquierda del Río Salado, viajando hacia el sur.

A continuación, veremos varias fotos, de las muchas que el Suboficial Mayor Javier GONZALEZ, ha publicado en Facebook...





De las 32 fotos publicadas, solo hemos seleccionado las cuatro anteriores, que dan una idea general de la estación; pero ampliaremos la que está a continuación, que el Suboficial Mayor, propone que el rosetón de la base del mástil, por su estado (antes que sea destruido) sea recuperado para instalarlo en la plaza de armas de la actual DIRVYCA.



Muchas gracias por los aportes de los socios Comodoro (R) VGM VIÑAS y del Suboficial Mayor (R) J. GONZALEZ.

Un gran abrazo VYCA

FIN DE LA SEGUNDA PARTE

Comodoro (R) VGM Oscar F. GONZALEZ
Secretario de la AEVYCA