

EFEMERIDES VYCA 1 DE MAYO. PARTE 3

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

La actual comisión BANIM ha incorporado nuevas evidencias y testimonios de los eventos aquí narrados y que serán dados a conocer oportunamente a través de la publicación oficial de la Dirección de Estudios Históricos de la FAA.

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.

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. Presten especial atención a la cantidad de menciones que se hace a la intervención del radar. En esta Parte 3 se describen y analizan las acciones desarrolladas durante los dos primeros turnos de radar del día entre las 05:00 y las 13:00.

PRIMERAS ÓRDENES FRAGMENTARIAS DE LA FAS

ORDEN FRAGMENTARIA 1090.

Rol de combate Radar Westinghouse TPS-43, Malvinas: mayor Miguel Silva, teniente Guillermo Saravia y cabo primero Roberto Baiz.

Dos M-III/EA, indicativo FIERA. Misión: cobertura aérea defensiva sobre Puerto Argentino. Armamento: un misil de alcance medio Matra 530 EM más dos misiles de combate Matra550 Magic IR. Tripulantes: mayor José Sánchez (I-019), capitán Marcos J. Czerwinski (I-014)¹. Despegaron de Río Gallegos (BAM) a las 06:40.

“... en el portaaviones Invencible (1), desde las 06:00 de la mañana, despegaban secciones de SHA (2) en misión de defensa aérea y patrullaban sobre las posibles avenidas de aproximación de la aviación de combate argentina². Por ese motivo, se relevaban en vuelo y evitaban enfrentar a los cazas argentinos en altura porque no representaban amenazas contra los buques. Tal como ocurrió cuando los FIERA estuvieron a 93 km (3) del radar TPS-43 de Malvinas y el controlador les ordenó interceptar cuatro ecos que, a 223 km de Puerto Argentino, orbitaban en aparente espera a 5500 m de altura. Según Sharky Ward (4), configurados con misiles aire-aire, los SHA del *Invencible*, patrullaban para interceptar cualquier amenaza aérea contra la flota.

Mientras tanto, la escuadrilla FIERA había iniciado el descenso, rumbo directo a los británicos para iniciar una presentación de frente. Minutos después, el controlador radar les

¹Las tripulaciones están mencionadas según el orden que figura en las planillas de vuelo.

² PAC: Patrullas Aéreas de Combate.

informó que los blancos habían puesto proa a Puerto Argentino y que, en descenso, se aproximaban por el radial 060°. Cuando los SHA llegaban a 74 km del aeródromo, el radar los perdió de la pantalla. Sin bajar de 6900 metros la sección de M-III/EA se alejó hacia el sur y, en formación de combate circunvoló la BAM Malvinas en espera de que se detectara un blanco aéreo hostil.

Desde lo alto los M-III distinguieron los destellos de la artillería antiaérea argentina de la BAM Malvinas Tras dieciocho minutos de espera, con 200 litros de combustible por debajo del mínimo establecido, debido a que el radar no captaba blancos para asignar, los FIERA regresaron a la BAM Río Gallegos, en donde aterrizaron a las 08:38.”

(1) El HMS Invencible fue la madre nodriza del Escuadrón 801 de Sea Harrier cuya misión casi exclusiva durante toda la guerra consistió en volar en Patrullas Aéreas de Combate para dar cobertura defensiva a la flota.

(2) Abreviatura utilizada en todo el Tomo VI de la Dirección de Estudios Históricos para identificar a los Sea Harrier.

(3) El lector encontrara que todas las distancias y alturas están expresadas en el sistema métrico decimal en lugar de nuestras conocidas millas náuticas y pies, esto se debe a que para facilitar la lectura a personas ajenas al léxico aeronáutico la Dirección de Estudios Históricos decidió “civilizar” muchos de los términos habituales para nosotros.

(4) Se refiere al Lt.Comander Nigel Ward quien fuera Jefe del Escuadrón 801 de Sea Harrier embarcado en el HMS Invencible, autor del controversial libro “Sea Harrier over the Falklands” donde cuenta las misiones voladas por su escuadrón y critica fuertemente el accionar del Escuadrón 800 de Sea Harrier embarcado en el HMS Hermes y las operaciones Black Buck realizadas por la RAF.

ACLARACIONES DE LOS PROTAGONISTAS VyCA.

Cuando trate de reconstruir este primer turno del 1 de mayo me fue imposible recordar particularmente esta primera misión lo que me llevo directamente a contactarlo al Comodoro SILVA para consultarlo, lamentablemente el Suboficial BAIZ que cubrió el turno con nosotros falleció el año pasado así que la única fuente confiable que permite tener la visión vyca de esta misión es su relato que a continuación reproduzco:

“De lo que me acuerdo es que la primera sección que llegó fue la de mi compañero Sánchez José con M-III. Su llegada coincidió con la de los primeros Harrier que fueron al aeropuerto; cerca del Kent lo guíé hacia los Harrier que iban al aeropuerto y lo hice bajar hasta los 20000

pies porque los Harrier se perdieron en la zona del aeropuerto pero al llegar cerca del pueblo lo hice subir nuevamente, avisándole que los artilleros iban a comenzar a tirar. En ese momento me avisó que llegaba al mosca, por lo que lo hice virar y ascender para volver al continente... La historia de FAA los olvidó, porque habla de que la primera sección fue la de los Dagger; la que habrá llegado 40 minutos o 1 hora después que los M-III....”

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

ORDEN FRAGMENTARIA 1091.

Rol de combate Radar Westinghouse TPS-43, Malvinas: mayor Miguel Silva, teniente Guillermo Saravia y cabo primero Roberto Baiz.

Dos M-5, indicativo TORO. Misión: cobertura aérea defensiva sobre Malvinas, configurado con tres tanques de 1300 litros, armados con dos misiles aire/aire Shaffrir. Tripulación: capitán Carlos Moreno (C-437); teniente Héctor Volponi (C-430). Despegaron de Río Grande (BAN) a las 07:45; esta vez hicieron contacto con dos Sea Harrier del “Invincible” (Lt. Cdr. Robin Kent y Lt. Brian Haigh).

En el ínterin, con el mismo propósito de desempeñarse como alerta en vuelo e interceptar los ataques aéreos a las bases aéreas argentinas la FAS había ordenado la partida de la sección **TORO**, dos interceptores desde Río Grande. Despegaron nocturno con peso máximo, en una pista muy corta, lloviendo y con el techo de nubes bajo. A 92 km de Puerto Argentino, cerca de las 08:25, se comunicaron con el radar de Malvinas. El controlador les informó que en ese momento aviones Sea Harrier atacaban el aeropuerto y los guió hacia los cazas enemigos que patrullaban a 220 km de ellos. Pusieron rumbo 020° y Moreno ordenó pleno gas seco (motor a pleno sin post-combustión). Volponi le formaba a la izquierda, a 500 metros laterales y 10° atrás.

Minutos después el radar les avisó que los enemigos se encontraban a 56 km con rumbo opuesto. Moreno pidió que los presentara de costado, por la desventaja que significaban los misiles *Sidewinder AIM-9L* que se podían disparar desde cualquier ángulo, sin las limitaciones de los *Shaffrir* argentinos que exigían encontrarse en un cono de 60° de cola. Cuando los tuvo a 17 km de frente y a 1,8 km al costado derecho, Moreno ordenó eyectar los tanques externos de ala y retener el central externo para aprovechar el combustible.

En el momento en que el controlador radar les avisó que se cruzaban, soltaron el último tanque, pusieron post combustión y cerraron fuerte hacia el lado de los SHA. Volaban a 6700 m de altura; los británicos a 5500 m. Entre nubes, evolucionaron en círculos tratando de verse mutuamente. Volponi preguntó si Moreno había tirado un misil, porque vio pasar un artefacto blanco entre su avión y el de él. Guiados por los respectivos controladores de superficie, los cazas argentinos y británicos intentaron sorprenderse. Sin poder precisar el tiempo que a

Moreno le pareció eterno, con 2450 litros de remanente (mínimo para volver), pusieron post combustión y ascendieron, rumbo a Tierra del Fuego. El controlador les dijo que los enemigos también se alejaban. La escuadrilla TORO regresó a Río Grande (BAN), a las 09:45, sin inconvenientes.

Aclaraciones de los protagonistas VyCA.

Esta segunda misión, sí la tengo un poco más presente y los flashes de memoria me remiten a detalles que se condicen con el relato de las tripulaciones sin embargo al no tener certeza de quien controló la misión, recurrí nuevamente a la memoria del Comodoro SILVA que manifestó las mismas dudas que yo tenía a través de su respuesta por mail:

“...No me acuerdo si fui yo, usted o Faber (I) el que los guió. Lo que sí me acuerdo es que a los Dagger no los bajamos de nivel y los vectreamos hacia los Harrier manteniendo nivel, hasta que se cruzaron de frente, sin verse porque ellos, que eran una PAC, se mantuvieron a 20000 pies. Después del cruce también llegaron al mosca y se volvieron, igual que los Harrier.”

(1) El 1° Ten. FABER entró de turno en el shelter a partir de las 09:00 hs cuando la misión ya había finalizado.

ORDEN FRAGMENTARIA 1092.

Rol de combate TPS-43 Malvinas: primer teniente Nolberto Faber, alférez Hugo Mercau y cabo principal Enrique Sierra.

Cuatro A-4B, indicativo TOPO. Misión: ataque a objetivos navales. Armamento: cañones y tres bombas BRP 250 (retardadas por paracaídas). Tripulación: capitán Hugo A. Palaver (C-244), teniente Daniel E. Gálvez (C-206), primer teniente Luciano Guadagnini (C-221) y alférez Hugo E. Gómez (C-225). Despegaron de Río Gallegos (BAM) a las 08:30; arribaron a las 12:00.

ORDEN FRAGMENTARIA 1090.

Rol de combate TPS-43 Malvinas: primer teniente Nolberto Faber, alférez Hugo Mercau y cabo principal Enrique Sierra.

Dos M-III/EA, indicativo TABLÓN. Misión: cobertura aérea defensiva de Malvinas. Armamento: cada uno con dos misiles *Magic 550*, más un misil de interceptación *Matra R 530 EM* y cañones. Tripulación: capitán Gustavo A. García Cuerva (I-015) y primer teniente Carlos E. Perona (I-016). Despegaron a las 08:59 de Río Gallegos (BAM); aterrizaron a las 10:58.

“En momentos en que el sistema de vigilancia óptico y radioeléctrico de la Guarnición Malvinas aún no detectaba la concentración de buques en ningún sitio de la costa, tampoco fuego naval de

ablande ni desembarco, el CIC asumió que la escuadrilla TOPO venía en misión de cobertura aérea defensiva. Por lo tanto, le ordenó al radar que los guiara a interceptar a una patrulla aérea de combate (PAC).

El entonces primer teniente Perona, dijo que, a los diez minutos de llegar como cobertura de los A-4B y tocar el “Mosca” o mínimo nivel combustible para retorno seguro, escucharon que la escuadrilla de A-4B, TOPO, por error era guiada a interceptar a una PAC británica.

Pese a estar por debajo del nivel mínimo y a cumplir la orden emanada de la Fuerza Aérea Sur de no eyectar los tanques de 1700 litros, al darse cuenta del error, García Cuerva advirtió al operador radar que, de inmediato dio rumbo de escape a los A-4B TOPO y a pedido del jefe de los *M-III* los dirigió en trayectoria de interceptación de cola a los SHA que volaban tras de los A-4B. Los británicos, al sentirse amenazados, abandonaron a los TOPO y enfrentaron a los *Mirage*. Se cruzaron por diferentes niveles, sin posibilidades de lanzar misiles. Por haber llegado debajo del nivel mínimo de combustible seguro para el retorno, en coincidencia con la PAC, ambas formaciones de caza pusieron rumbo hacia las respectivas bases.

Perona y García Cuerva, recién hablaron por frecuencia interna cuando se dibujó en el horizonte la línea de costa. Aterrizaron con un remanente de combustible al toque de entre 100 y 200 litros y luz roja de emergencia encendida...”

Aclaraciones de los protagonistas VyCA.

Esta misión es un ejemplo claro de la traición de la memoria después de tantos años y como el recuerdo perdura en forma directamente proporcional a la dimensión del impacto que tuvo el evento en cada uno de nosotros. Durante muchos años estuve convencido que esta misión la había controlado yo, hasta que en una conversación sobre el tema con el Com. SILVA cuenta la anécdota como propia, generando la duda; esto me llevo a consultar el Diario de Guerra y descubrir que la misión se había ejecutado durante el turno cubierto por el rol de combate del 1°Ten. FABER casi dos horas después de haber finalizado nuestro turno.

Atando cabos la explicación se hace sencilla, era muy común que parte del rol de combate saliente se quedase dentro de la cabina como espectador de lo que estaba pasando sobre todo si se esperaba que llegasen misiones o si había mucha actividad de las PAC inglesas, nos sentábamos en el transportin o parados detrás de las posiciones de control expectantes a lo que ocurría en las PPI, incluso de acuerdo a la disponibilidad de auriculares y bocas de conexión hacíamos escucha en VHF, eso seguramente fue lo que hice, de otra manera no se explica porque me acuerdo perfectamente de los detalles de esta misión.

En el caso del Com. Silva su sola presencia en la cabina lo investía automáticamente en Jefe Operativo del Rol de Combate, asumiendo la conducción del mismo. Eso explica también porque el 1° Ten Faber al ser consultado sobre esta misión no recuerda prácticamente nada de

la misma. A continuación transcribo un fragmento del mail que el Comodoro SILVA me manda en respuesta a mi consulta:

“...Después, de golpe, calculo que a eso de las 11:00 hs, llegaron varias escuadrillas, incluso de A-4, en configuración caza interceptora. Y aquí me acuerdo que fui yo que tomé la sección de A-4 creo que de Palaver, y la empecé a vectorear hacia una de las PAC de Harrier, hasta que les canté la altura del blanco, y ahí me dijeron que llevaban bombas... “

ORDEN FRAGMENTARIA 1099.

Rol de combate TPS-43 Malvinas: primer teniente Nolberto Faber, alférez Hugo Mercau y cabo principal Enrique Sierra.

Dos M-5, indicativo LIMÓN. Misión: cobertura aérea defensiva sobre Malvinas. Armamento: misiles *Shaffrir*. Tripulación: mayor Carlos N. Martínez (C-435) y primer teniente Héctor H. Luna (C-429). Decolaron de Río Grande (BAN) a las 10:00; arribaron a las 12:15.

El radar los guió hacia dos SHA que se acercaban a 4300 m por el radial 340° de Malvinas. Los M-5 los enfrentaron sin abandonar los 8500 m de altitud. Cuando faltaban 112 km para encontrarse, los SHA eludieron el encuentro y regresaron al portaaviones. El radar les ordenó a los LIMÓN retornar a la Base. Mientras se alejaban, escucharon que el radar informaba que los SHA habían invertido el rumbo y que regresaban por lo cual, asignó ese blanco a los FOCO.

ORDEN FRAGMENTARIA 1098.

Rol de combate TPS-43 Malvinas: primer teniente Nolberto Faber, alférez Hugo Mercau y cabo principal Enrique Sierra.

Dos M-III/EA, indicativo FOCO. Misión: cobertura aérea defensiva sobre Malvinas; armamento: dos misiles Magic550. Tripulación: primeros tenientes Roberto L. Yebra (I-017) y Marcelo E. Puig (I-014). Despegaron a las 10:23, de la BAM Río Gallegos; aterrizaron a las 12:13.

El radar del CIC Malvinas les ordenó interceptar dos ecos que se aproximaban a Puerto Argentino. Pese a hallarse debajo del mínimo combustible, los M-III iniciaron la corrida de interceptación. Como había ocurrido con FIERA (OF 1090), los SHA realizaron un giro de 180° y se alejaron.

ORDEN FRAGMENTARIA 1095.

Rol de combate TPS-43 Malvinas: primer teniente Nolberto Faber, alférez Hugo Mercau y cabo principal Enrique Sierra.

Cuatro A-4C, indicativo OSO. Misión: interdicción aérea táctica (con reabastecimiento en vuelo). Armamento: bombas cuatro BRP 250 (retardadas por paracaídas). Tripulación: capitán Fernando A. Castellano (C-322), teniente Daniel A. Paredi (C-318), capitán Mario J. Caffaratti (C-319) y teniente Ricardo Lucero (C-302). Despegaron de San Julián (BAM) a las 11:00 y volvieron a las 13:30.

La escuadrilla OSO, luego de efectuar el reabastecimiento en vuelo, entró con rumbo sudeste a las primeras estribaciones de las islas y, a la altura de las islas Salvajes, ya volaban rasante. Intentaron contactarse con el operador de radar de Puerto Argentino, pero debido a la escasa altura no lo lograron inicialmente.

A los minutos pudieron hacer contacto, recibieron la orden de dirigirse a la isla de Borbón - bahía Elefante-, ante un probable heli-desembarco. En los primeros días las tripulaciones no contaban con las cartas de navegación adecuadas para encontrar bahía Elefante con exactitud, de manera que giraron en círculos para ubicarla. Entraron en una zona de llovizna persistente que les impedía mantener el vuelo bajo y ver las referencias del terreno. En estas circunstancias ascendieron a 1600 metros formados en escalonado táctico a la izquierda, a 900 metros entre aviones.

A los cinco minutos el controlador del TPS-43 comunicó la aproximación de una PAC que, desde 20 km atrás, se dirigía a interceptarlos. El jefe de escuadrilla ordenó formación cerrada y escapar en condiciones de vuelo por instrumentos. Mientras tanto el controlador de radar les informaba que se les aproximaba la PAC. En formación ciega, el guía dio potencia casi a pleno, se inclinó hacia la derecha y los zambulló en las nubes con rumbo 270°. Superado el chubasco, el guía buscó niveles de vuelo más bajos pese al acecho de las defensas misilísticas de las fragatas. En la misma formación descendieron hasta hacer contacto con el mar...

Aclaraciones de los protagonistas VyCA.

Con respecto a las órdenes fragmentarias 1099, 1098 y 1095, consultados los integrantes del rol de combate los tres manifestaron que prácticamente no podían aportar más que la poca información que de dichas misiones quedó registrada en el Diario de Guerra. Vale como testimonio de esta situación, la transcripción del audio del wasap enviado por el Vcom. Mercau ante mi consulta:

“Querido Willy, ahí acabo de repasar el diario de guerra del 1 de mayo, el original, y a pesar de que tuvimos movimientos nosotros con Faber y el Quique Sierra, la verdad es que no me acuerdo en particular de ninguna. Si me acuerdo que le dábamos las directivas de pegarse la vuelta a las PAC que por ahí intentaron enfrentarse con los Harriers cuando llegaban al mínimo...”

Vcom. VGM (R) Hugo Rubén MERCAU

Socio AEVYCA nro. 73

ACLARACION FINAL: Supongo que algunos lectores a esta altura, se preguntaran y con justa razón porque hay tantos baches de recuerdos en el personal VyCA de los roles de combate y en los relatos de las tripulaciones se encuentran muchas más precisiones sobre su interacción con el radar, llegando a menudo a mencionar horarios, rumbos, distancias y las indicaciones dadas por los controladores...y la respuesta es muy sencilla. Cuando las tripulaciones de combate volvían a sus bases de origen, en la mayoría de los casos, inmediatamente se les realizaba el interrogatorio cuando aún tenían frescos los recuerdos y detalles de la misma. En contraposición, el personal VyCA del escuadrón no era interrogado por nadie después de cada turno y lo único documentado era lo que se acordaban de asentar en el Diario de Guerra. Como podrán haber notado y ya mencionado por mí en un pasaje anterior, los recuerdos en cada uno de los integrantes del Escuadrón están íntimamente relacionados a como cada evento del conflicto “pegó” en cada protagonista. Toda comparación es odiosa pero simplemente para tener un punto de referencia piensen en lo que significaba una misión de combate para los integrantes de los distintos sistemas de armas y como el resultado de las mismas impactaban en el recuerdo individual de cada tripulante, las situaciones vividas quedan incrustadas en su memoria incluso a través de detalles mínimos; ahora retengan este dato, el piloto que más misiones de combate voló durante la guerra completo 8 salidas. Nuestros integrantes del Escuadrón MLV completaron entre el 1 de mayo y el 14 de junio un promedio individual de 47 turnos, 153 hs operativas y 22 controles de combate. Como pretender entonces que después de 38 años nos acordemos de los detalles de cada misión o que mezclemos situaciones confundiendo tiempos y protagonistas.

FIN PARTE 3