



AEVYCA

Conflicto del Atlántico Sur. Estación de Vigilancia Santa Cruz.

Memorias del entonces Alférez Jorge S. IERACHE. Jefe EVA SCZ

Introducción

*A lo largo de este resumen se mencionan a varios actores a los cuales quiero expresarles mi agradecimiento y reconocerles que, sin su apoyo, ese joven y reducido equipo de hombres de la FAA y EA no podría haber cumplido su misión de vigilancia del espacio aéreo. En lo personal mi reconocimiento al Señor ComodoroVGM Don Enrique Saavedra, quien supo con su experiencia orientar y aconsejar a un joven alférez responsable de la estación radar, al recordarle que el **“RADAR SE MANEJA CON LA CABEZA”**.*

Los primeros días de la estación de Vigilancia Santa Cruz“Alguien vio o cree que vio un Convertidor Rotativo.....”

El personal del GIVA-E llega a la BAM Santa Cruz el 14 de mayo de 1982 a las 13:00, en esta oportunidad se efectúa la presentación al jefe de unidad y posteriormente a las 16:00 se visita el sitio radar ubicado a la derecha de la cabecera 240 constituyendo un solo sistema de blanco con la pista de la BAM SCZ, inmediatamente se observa que el radar CARDION ALERT MK 11 A/0, no se encontraba en funcionamiento

Luego de realizar una recorrida del material disponible y de tomar una primera lectura de la documentación del radar, del que sólo se conocían apenas sus características, se observa la falta del convertidor rotativo, el que permitía alimentar al radar, se reporta esta situación y se solicita al GADA 101, un grupo electrógeno a fin de asegurar la puesta en operación del radar, además de inicia la búsqueda del convertidor rotativo del sistema.

El 19 de mayo se detecta pérdida de aceite en la carcasa de motor de antena, esto traería aparejado un mayor consumo de aceite del cual sólo teníamos dos latas, iniciándose otro frente que atender para mantener el radar en servicio.

Avanzando con la instalación del grupo electrógeno se inicia la puesta en funcionamiento de la estación de vigilancia SCZ. Frente a la desestimación de movilizar el radar a un sitio más favorable, se inicia la construcción de un mamelón de defensa en el perímetro de emplazamiento del radar.

Durante la segunda semana de operaciones el grupo electrógeno queda fuera de servicio por rotura del cabezal de válvula, esto imposibilita el funcionamiento del radar durante una semana. Al día siguiente de la rotura, sorprendentemente al arribar el camión del EA que nos acercaba mate cocido con leche a la posición todos los días, por curiosidad , se observa un bulto que se encontraba al final de la caja del camión cubierto parcialmente por una lona, éste era un equipamiento que llamó la atención al dejar ver su forma, finalmente dimos con el tan buscado convertidor rotativo, al preguntar al conductor , él sólo respondió: “ desde que llegamos a este lugar está en el camión recorriendo las distintas posiciones”.

Se inician inmediatamente los preparativos para su descarga y luego contentos, pero sin solución a la vista teníamos el convertidor, pero nuestro generador estaba fuera de servicio, no contábamos con alimentación de red, para lo cual se requería un cableado conexión de unos 800mts bajando la cuesta, hasta el camino en la parte inferior de la meseta de la cabecera, donde se encontraba la línea de alta tensión.



AEVYCA

Se inicia la gestión para instalar un transformador de 13200 volts a 380 de 100 kva a fin de alimentar nuestro convertidor. Esto demandó que la BAM SCZ efectuara la compra de 40 mts de cable para exterior a fin de realizar la conexión del convertidor rotativo, y que el GIVA-E enviara un transformador para la alimentación del convertidor rotativo, además que el servicio público de SCZ enviara los 800 mts de cable exterior vía CRV, para la integración de la línea de alta tensión con el convertidor rotativo.

Se continuó operando gracias a otro grupo electrógeno que nos facilitara YPF, el que operó hasta el 23 de mayo quedando fuera de servicio, intentamos conectar el convertidor con otro grupo electrógeno de YPF, pero no fue posible. Finalmente teníamos el transformador, sólo faltaba el tendido de cable principal desde la parte superior de la meseta donde estaba el radar, perola noche previaal tendido nos sorprende una explosión, luego nos informan quela zona del tendido tenía un minado por seguridad, se logra tender el cableado con la asistencia del personal de EA y del servicio de energía de Santa Cruz, finalmente el 29 de mayo nuestro radar tenía una alimentación y su back-up con el nuevo grupo electrógeno de YPF.

Apoyo logístico

La idea fue no pelearse con la situación, sino ver cómo mantener **nuestra antena girando y con alta**, no se podía esperar una situación logística técnica ideal que asegurara filtros, lubricantes, instrumental, herramientas, repuestos para una **operación H-24**, pero esto no impidió la labor de vigilancia del radar SCZ, se contaba con el apoyo de GIVA-E, el GPO 2 VYCA, la BAM SCZ, y de organizaciones y empresas de SCZ.

El esfuerzo estaba en marcha, es así que varios actores colaboraron con esta pequeña y novata tripulación radar, es oportuno recordar que el entonces director del Puerto de SCZ facilitó contenedores, que se aplicaron como sala de depósito, de personal y otros como señuelos. Otro actor fue la empresa Colleto, la cual facilitó la maquinaria y armó los mamelones de protección radar y pozos de circulacióna la cabina radar, como así también se preparóuna zonadestinada a señuelo de operación donde se dejaban los vehículos próximos a dos contenedores señuelos, luego por pozos de circulación se llegaba al radar. Sumando a estos esfuerzos también se inició con colaboradores locales eldesarrollo de una maqueta radar (con materiales de carteles de publicidad metálicos que se encontraban en la ruta).

Otro actor que nos ayudó fue el taller naval UNITOR de SCZ; colaboró con nuestra operacional facilitarnos el torneado de una pieza para improvisar un retén de la caja de rotación de antenaporla cual se perdía aceite desde el 19 de mayo; gracias a una pieza torneada y un par de intentos con guantes de goma que se recortaron para armar una junta aisladora del retén, se controló la perdida de aceite, que se había incrementado notablemente, Se muestra imagen del reporte de situación registrado en el libro del CIC SCZ

11. 6. 82

1720: INFORME ALF. FERACHE MOTOR RADAR EN FUNCIONAMIENTO NORMAL. ESTÁ TRABAJANDO DE ADOPTAR UNA JUNTA AISLADORA.

1900 = TE Radar NML.

1905 = Radar info que fabricó en retén estiman poner en marcha motor esta noche.

2010 = Radar informo en marcha y en prueba retén motor.

“Un simple guante de Goma” ; Fragmento registrado en el libro del CIC SCZ



AEVYCA

Personal

La estación de vigilancia se conformaba por el siguiente personal de la FAA: Alférez Jorge Salvador IERACHE "Rata" Operador de vigilancia aérea , (Jefe de Escuadrón Radar SCZ.) GIVA-E, Alférez Guillermo COCCHI "Lora" (Cursante de la Escuela Radar -Operador de vigilancia aérea), Cabo Primero Raúl RODRÍGUEZ "Ñoño" (Operador de vigilancia aérea) GIVA-E y Cabo Primero Luis GONZÁLEZ "Pascualito" (Mecánico de Radar) GIVA-E. Por parte del EA-GADA 101 el Teniente Eduardo Villar (Especialista en Artillería Antiaérea), el Sargento Miranda (Seguridad) y ocho soldados responsables de la seguridad del sitio radar.



Imagen del Sitio Radar se observa en la imagen de la fotografía Izquierda al Alférez Jorge IERACHE, luego al medio el Cabo primero Luis González y el Sargento Gabriel PÉREZ del EA. En la fotografía de la derecha se observa al Cabo Primero Raúl RODRÍGUEZ

La dotación técnico-operativa que logró operar el radar durante 37 días se conformó con el apoyo entre los distintos roles, mecánicos (uno de la FAA y otro del EA) se convirtieron en operadores auxiliares de vigilancia durante los días de operación y los operadores en ayudantes de los mecánicos a fin de mantener nuestra operación las 24 hs.

El racionamiento principal se efectuaba en la Sociedad Rural SCZ, en las oportunidades en que el personal se encontrase en la ciudad, donde podía aprovechar además las facilidades de viviendas del FONAVI que se contaba para su alojamiento y baños particularmente, ya que dado la escasa dotación la mayoría de las horas el personal estaba en el radar, trasladando su catre desarmable entre el radar y la vivienda en caso de permanecer alguna noche en la ciudad. El apoyo administrativo lo brindó la BAM SCZ, el servicio de sanidad fue brindado por la BAM SCZ y el hospital público de la ciudad. El apoyo de transporte fue brindado por el GADA 101 del EA (Camiones) y por la BAM SCZ (F-100 carrozada)

El equipamiento del personal de la FAA se conformaba por buzo de despliegue, campera, guantes, abrigo ajustable, pasamontaña, casquete, medias, borceguíes, prenda interior de invierno, bolsa de dormir, catre, bolsa rancho y bolsa aeronáutica. El armamento de los oficiales pistola 9 mm con tres cargadores, de los suboficiales pistola 11,25 con tres cargadores.

La moral del personal no se vio afectada, se recibieron donaciones enviadas por parte del GIVA-E y del G2 VYCA, comestibles, bufandas, cartas de alumnos de escuelas primarias que elevaron la moral del personal. Se acompaña una tarjeta que



AEVYCA

tenía una bufanda que el autor recibió, me permito un homenaje a quien la enviara, representa una muestra del amor y sentir del pueblo argentino durante el conflicto.

Querido hijo: Dios fue
fue el abrigo que te di
esta modesta prenda, te
trasmite nuestro amor
y orgullo por
tu sacrificio. Gracias por
lo que estás haciendo!
Soy una
mujer argentina, hija
de japoneses, que tiene dos
hijos de tu edad.
fueron que sepa
fue todo el pueblo argenti-
-no y el resto de nuestro
recuerdo amigo, está pen-
-siente de todos ustedes.
¡Amigo, no
decejes y si lo haces,
recuerda que nuestro Señor
nunca te abandonará
Gracias y que
Dios te bendiga.
GRACIELA M. De YOSHIHARA
NOGUERA 850 - S.A. de PADUA
(1718) Bs. As. Ind. Argentino.

Testimonio del pueblo argentino: Tarjeta que acompañara la bufanda recibida en la posición Radar SCZ

Material para la operación

Se conformaba con un juego de cinco cartas radioeléctricas FIR Y UIR, lápices grasos, algodón, alcohol, transportador de ataque, computador de ataque.

Comunicaciones

Equipamiento VHF instalado por parte del personal de la BAM Santa Cruz, teléfono magneto con el CIC, alternativa HT, línea ENTEL con el GIVAE en el CIC ubicado en la ciudad de Santa Cruz

Seguridad y Defensa

Un Sargento y ocho soldados, minado de la zona perimetral de la meseta donde se encontraba instalado el radar.



AEVYCA

Sitio Radar

Se contaba con facilidades de agua y combustible por cisterna. La energía necesaria en el sitio radar fue suministrada por grupo electrógeno y convertidor rotativo, la facilidad de acceso era buena, sobre caminos de tierra, la distancia aproximada a la ciudad era de unos 3 km en línea recta, el radar se encontraba a 107 mts de elevación al costado derecho de la cabecera 24 de la pista con vista en dirección a la ría, infraestructura próxima: BAM SCZ, infraestructura marítima próxima: Puerto Santa Cruz. Finalmente, la zona de ecos fijos se desarrollaba en las 20 MN particularmente sobre las zonas que se correspondían con el continente.



Imágenes de la estación Radar SCZ, rodeada del mamelón de protección.



La figura izquierda muestra imágenes de las facilidades del sitio Radar, a la derecha se muestra imagen desde la posición radar, donde se puede observar la Ciudad de Santa Cruz.



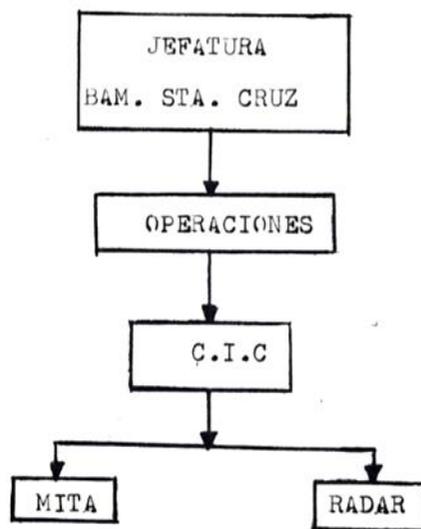
AEVYCA

El **clima** se conformó por lluvias periódicas, heladas y nevadas, con vientos máximos del orden de los 40 nudos. La característica del **terreno** se transformó con los días de operación en fangoso por acción de la lluvia.

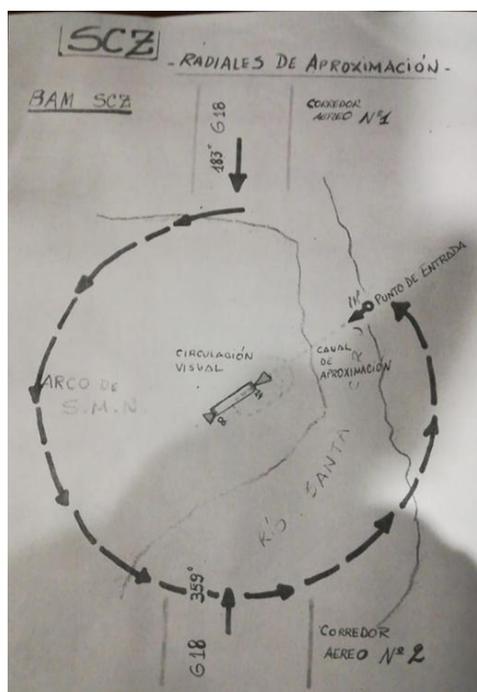
Los **OOMM** próximos lo conformaban la BAM SCZ, el Puerto SCZ, el Regimiento 11 y la ciudad de puerto SCZ.

Operaciones

La estación de vigilancia radar se encontraba en dependencias compartidas de GADA y de la BAM SCZ, se muestra a continuación su relación orgánica funcional operativa bajo control de la FAA, la seguridad y logística bajo dependencia del EA.



Los turnos operativos, estuvieron compuestos por dos operadores de vigilancia y un mecánico, los indicativos fijos utilizados por sectores fueron: Sector Norte Indicativo PECES, Sector Sur Indicativo ÁRBOLES, Puesto Comando CIC ZORRO, Piedra Buena DIAMANTE, Regimiento 11 SAUCE, Helicóptero EA CORTO (IFF 6165), BAM SCZ IFF 6160 al 6169. Se muestra esquema del corredor aéreo BAM SCZ que se aplicaba en la estación de vigilancia.

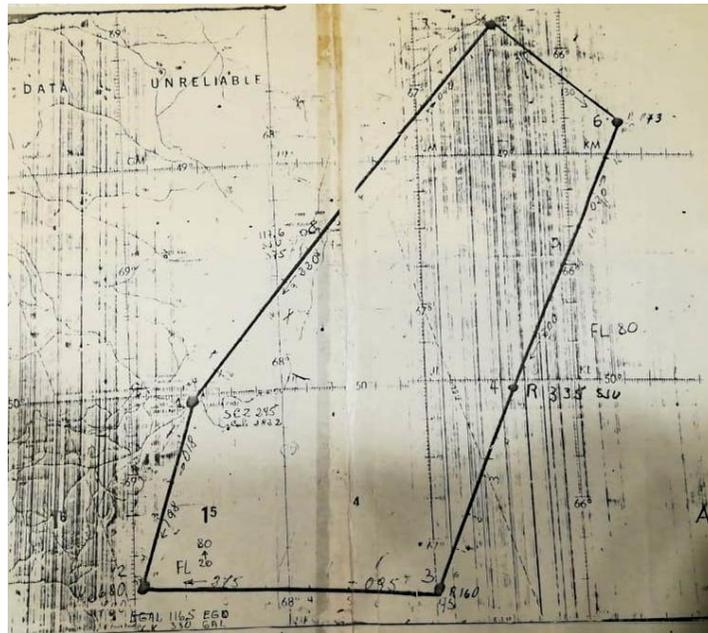


El radar además de desarrollar sus tareas de vigilancia efectuó diversos controles abiertos, apoyos a la navegación de IA 58 entre otros a secciones como TORO, TERO



AEVYCA

respectivamente, como así también reporte de detección de aeronaves y de barcos, este último producto del efecto ducto que se producía por su proximidad al mar. Entre los apoyos de control se encuentra la efectuada a vuelos de reconocimiento aéreo (Esc Fénix LV MSN Platino 1) realizados entre la costa y aproximadamente las 80 MN mar adentro. Se muestra carta de navegación correspondiente al circuito de reconocimiento del escuadrón Fénix.



Antigua copia de la carta de navegación del circuito de reconocimiento Escuadrón Fénix

El día 22 de mayo a las 22:30 hs aproximadamente comienza la alarma roja CRV informa la detección de helicópteros no identificados sobre su zona, como así también siendo las 23:53 San Julián informa tener helicópteros no identificados sobre su costa. Fragmento de información registrada por el CIC SCZ durante los días de operación del radar, en particular corresponde al día primero de junio de 1982

DÍA 01-JUN-82

0330: RADAR SJU F/S POR TEC HNA - QSP A CRV
 0336: RADAR SOB CHEQUEA IFF 04770 EN PANTALLA. CRV IDENTIFICA EL TRÁNSITO COMO FP Y SOLICITA SE LO CHEQUEE CADA 2/3 MINUTOS Y SE LO MANTENGA INFORMADO HASTA QUE DESAPAREZCA EL ECD. SE LE PASAN LOS SIGUIENTES PLOTEOS -

HORA	AZIMUT	DERROTA	DISTANCIA	VELOCIDAD
0336	035	130	90	280/300
0339	045	160	87	280
0341	050	160	78	280
0344	060	160	70	250
0348	075	160	65	250
0353	090	170	65	250
0355	100	180	67	250
0357	102	180	68	250
0359	105	175	73	250
0401	114	180	77	250

CON ESTE ÚLTIMO PLOTEO CRV CONSIDERA QUE ES SUFICIENTE. NO SE LE PASAN MÁS DATOS -

0421 SE REALIZA OPERACIÓN DE REABASTECIMIENTO ENTRE EL KC130 Y DOS ACFT. EN EL AZIMUT 145 DE SCC A 128 NM.

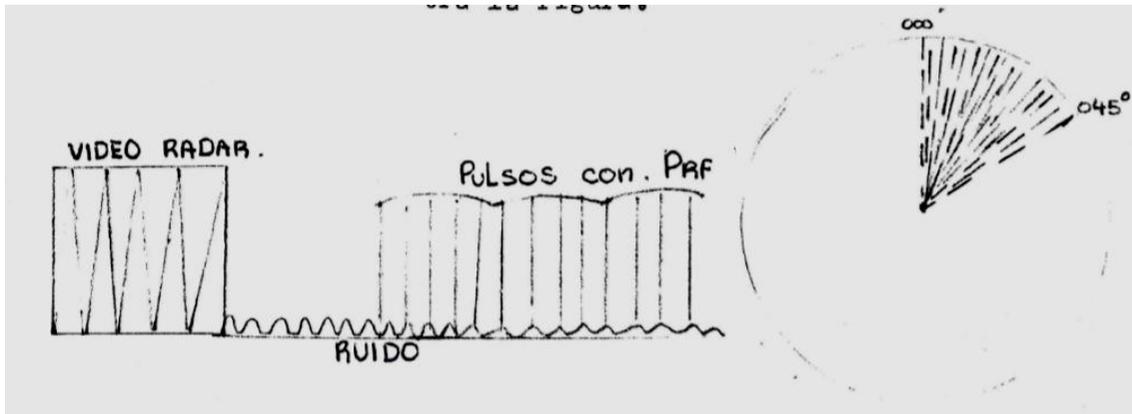
Fragmento de registro del CIC SCZ 01-06-82

El día 4 de junio de 1982 a las 21:05 horas el radar se ve afectado por interferencias por saturación, se visualizan en un área desde el AZ 000° al 045° de la PPI y sus pulsos de interferencia en el osciloscopio del radar, dicha área se cubría de



AEVYCA

líneas punteadas según muestra la figura que en su oportunidad acompañó el reporte de la misma



El radar San Julián confirma dicha interferencia que le ocurriera el mismo día a las 21 10 hs abarcando del radial 045° al 153°.

2105: INFORMAR ALF. TERACHTE QUE EL RADAR ES ALTERADO POR UNA INTERFERENCIA EXTRAÑA (CONTRAMEDIA ELECTRÓNICA). HABLA CON EL OFICIAL DE TURNO.

2110: SJV CONFIRMA QUE TAMBIÉN TUVO INTERFERENCIA A LA MISMA HORA DE SCZ Y DE LAS MISMAS CARACTERÍSTICAS - SJV HABÍA CHEQUEADO UN ECO EN EL AZIMUT 153 Y A 26 NM DE ELLOS. LOS CONTANDO RADIALES DIRIGIÉNDOSE LENTAMENTE HACIA EL NORTE ~~CONTANDO RADIALES~~ Y BORDANDO LA COSTA. LA:

EN SCZ LA INTERFERENCIA ABARCO ENTRE EL 000° Y EL 042° EN SJV ENTRE EL 153° Y EL 045° (RAYAS ENTRECORTADAS Y EN FORMA DE ABANICO EN AMBOS RADARES). SJV NO IDENTIFICA EL ECO.

2200: RADAR SCZ SVC NML - T - CRV - SJV - GAL - TUR -

Fragmento registrado en el libro del CIC SCZ 04-06-82

En otro orden se destaca que entre las 2300 del día 6 de junio de 1982 hasta las 03:00 hs del lunes 7 de junio de 1982, la estación de vigilancia prestó apoyo a los helicópteros (Puma- Sirkorsky) afectados al traslado de los heridos que se encontraban en el Buque Hospital Bahía Paraíso ubicado aproximadamente a 40 millas de la costa. El rango promedio del radar fue de 111 MN, el mayor alcance registrado fue de 205 MN, operó durante 490 hs, total de ploteos 918, porcentaje promedio de tiempo en servicio 60% durante los 37 días desde nuestra llegada a SCZ.

Finalización de las Operaciones

El día 17 de junio el G.A.D.A 101 repliega sus medios dejando el radar a solicitud de la FUERZA AEREA ARGENTINA, finalmente el día 19 de junio por orden del CODAZ SUR, se inicia la devolución de cargos y repliegue de las instalaciones. El día 20 de junio aproximadamente a las 19.30, los cuatro integrantes del GIVA-E embarcaron en un F-28 con destino a la I Brigada aérea del Palomar, dando por finalizadas las acciones del Escuadrón de Vigilancia Radar SCZ.

Esta experiencia fue vivida por jóvenes, en mi caso egresado de la Escuela de Radar del GIVAE en diciembre de 1981, con la suerte de poder participar de dos despliegues previos en 1982 en BAM Gallegos, expreso mi agradecimiento al cuerpo docente de la entonces Escuela Radar, quienes me brindaron su conocimiento técnico-operativo, compartiendo sus experiencias y exigiéndome cada día como cursante durante el año 1981, mi reconocimiento al entonces Primer Teniente Oscar GONZÁLEZ, y mis mejores recuerdos del Capitán Héctor FUNES. Finalmente, mi



AEVYCA

agradecimiento personal al entonces Comodoro José María LAFARGA por designarme al frente de la estación de Vigilancia Santa Cruz, como así también por su calidad humana al recibir y atender a mi padre, el que al igual que todos nuestros familiares estaban pendientes y preocupados por cada uno de nosotros.

Epílogo

“ALFEREZ,... no se pelee con las distintas situaciones que se desprenden de este relato, cuando no lo entiendan sólo dígales que...**El RADAR SE MANEJA CON LA CABEZA y los TANQUES** con otra parte de nuestro cuerpo”(que no mencionó y dejó librado a la imaginación del lector). En recuerdo al Sr Comodoro VGM Don Enrique SAAVEDRA.

Comodoro (R) VGM Jorge Salvador IERACHE
(Socio AEVYCA 0129)