



AEVYCA

DIARIO DE GUERRA DE LA ESTACIÓN DE VIGILANCIA VIEDMA – CARMEN DE PATAGONES

INTRODUCCIÓN

Lo que relataremos a continuación, tiene la particularidad que en esta estación de Vigilancia tuvo a lo largo de su operación tres Jefes de Escuadrón VYCA, el primero desde el despliegue hasta el 12 de mayo, el entonces Capitán Mario Oscar CHARRA, desde esa fecha hasta el 14 de junio, quien suscribe, el entonces Capitán Oscar F. GONZALEZ, y desde el 14 de junio, hasta el repliegue de los medios, el Primer Teniente Carlos F. VIÑAS. Los tres, inicialmente, conformamos los roles operativos del CIC BAIRE

Por otra parte, las características técnicas de los dos radares que conformaron la Estación de Vigilancia, están descritas en el Libro “Vigilancia Y Control Aéreo en la Argentina (Historia de la Especialidad VYCA en la Fuerza Aérea)”; pero teniendo en cuenta que no hay demasiados datos sobre la operación de tal Estación y diferencias con los documentos que se tomaron como referencia para el libro en lo que se refiere al personal que la integraron, en este documento complementaremos o ampliaremos, según corresponda tal información.

Asimismo, queremos aclarar, que lo que se relatará, no tiene estrictamente el concepto de un “diario de guerra”, día a día (H 24 x 7 días), y siguen los recuerdos que después de 38 años tienen cada uno de los Jefes de Escuadrón, y en la descripción operativa, un Memorandum que este actual Comodoro VGM (R) Oscar GONZALEZ, no recordaba haber escrito en Julio de 1982, y que el buen criterio del Comodoro VGM (R) CHARRA, cuando fue Jefe del Grupo VYCEA, guardó entre la documentación cuando fue Jefe de Unidad VYCA.

En consecuencia, este escrito está ordenado en los siguientes títulos:

1. INTRODUCCIÓN.
2. DESDE EL DESPLIEGUE HASTA EL 12 DE MAYO - EXPERIENCIA VIVIDA DURANTE LA GUERRA POR MALVINAS (Producida por Comodoro VGM (R) Mario Oscar CHARRA)
3. TRANSCRIPCIÓN DEL MEMORANDUM DEL SEGUNDO JEFE DE ESTACIÓN DE JULIO DE 1982
4. REPLIEGUE DE LA ESTACIÓN-

Comodoro VGM (R) Oscar F. Gonzalez
Socio fundador de la AEVYCA N° 0004

RELATO DESDE DEL DESPLIEGUE HASTA EL 12 DE MAYO - EXPERIENCIA VIVIDA DURANTE LA GUERRA POR MALVINAS (Producida por Comodoro VGM (R) Mario Oscar CHARRA)

Por el presente dejo constancia de la experiencia vivida por el suscripto en la Guerra de Malvinas. Aclaro que el relato que desarrollaré a continuación es el resultado de un gran esfuerzo al que sometí a mi memoria, sobre todo en lo referido a precisiones de fechas, nombres y demás circunstancias, dado el tiempo transcurrido desde que acontecieron los hechos por mí narrados, motivo por el cual algunos datos pueden ser distintos de los reales.



AEVYCA

Tal es así que, la primera imagen que se me presenta al recordar, es la de estar sentado en una de las butacas de la aeronave que nos trasladó al lugar en donde se situaría la Estación de Vigilancia VIEDMA (EV Viedma).

No tengo presente el momento en que se me comunicó la orden de despliegue ni la autoridad que me convocó para transmitírmela. Aquí entro en el orden de las suposiciones: supongo que quién me comunicó la orden de desplegar fue el Jefe del Grupo 1 de Vigilancia Aérea-Escuela , el entonces Com. LAFARGA o el Jefe del CIC BAIREs, Vcom. BERACOCHEA.

Cabe acotar que, durante el conflicto, se constituyó en el Grupo de Vigilancia Aérea – Escuela (Ex GIVA), el Comando Aéreo de Defensa siendo su Comandante el Brig. WALLNER, funcionando desde allí con todo su Estado Mayor, siendo éste, en definitiva, la autoridad que aprobó el despliegue a Viedma.

No recuerdo cuanto tiempo transcurrió desde el momento en que se me ordenó iniciar el despliegue hasta que éste se produjo. Creo que fue casi de inmediato, es decir de un día para el otro. Los preparativos se efectuaron en el CIC BAIREs, cuyo Jefe designó a la dotación de personal que me acompañaría y me proveyó la documentación de cartografía y elementos de librería básicos a utilizar.

Se me instruyó que al designarme como Jefe de la EV y al arribar a destino debía asumir toda la autoridad y poner bajo mi control todos los medios allí existentes y obrar como tal, en nombre del Comando Aéreo de Defensa.

Se me comunicó que el despliegue del personal operativo se efectuaría vía aérea y que el material de radares lo haría por modo terrestre. El material asignado para cumplir la operación fue el siguiente:

- 1º) Un (1) Radar 2D TPS 44 CARDION, perteneciente al Ejército Argentino, comandado por el Ten 1º Roberto DE VILLAFañE.
- 2º) Un (1) Radar de Altura COTAL, perteneciente a la Fábrica Militar de Aviones, comandado por el Cap. (FAA) Ladislao MATHE.

El primero daría la información de Azimut y Distancia; el segundo para suministrar la información de Altura.

La EV VIEDMA proveería la información de radar obtenida, al CIC BAIREs.

Se me comunicó que la EV debería instalarse en el asiento del AD VIEDMA; que la base logística debería estar lista para el arribo del material y su dotación de personal y que la EV debería estar en funcionamiento inmediatamente una vez definida su ubicación; que mi tarea inmediata al arribar a destino, sería la ubicación de los radares acorde con sus bondades operativas y el apoyo logístico que se pudiera obtener en el lugar, necesarios para el funcionamiento del equipamiento: energía eléctrica; combustibles; alojamiento; racionamiento; etc.

No se me suministraron datos relativos a características técnicas y operativas de los radares, motivo por el cual debería asegurarme inicialmente de disponer en demasía de todas las prestaciones posibles para lograr su funcionamiento. La familiarización con el material, lógicamente se obtendría en el lugar de las operaciones.



AEVYCA

El despliegue se inició en la mañana del día 17 de abril de 1982, en una aeronave Guaraní GII desde la I Brigada Aérea, creo que dicha aeronave pertenecía al Escuadrón Guaraní de esa Brigada Aérea. La dotación estaba integrada por dos (2) Oficiales Subalternos; cinco (5) Suboficiales Operadores de Radar y tres (3) Suboficiales Técnicos de Radar.

Junto con la dotación destinada a Viedma, desplegó también la dotación de la que sería la EV MAR DEL PLATA, cuyo Jefe designado era el 1er Teniente Carlos FRAGA.

Arribados a Mar del Plata, y una vez descendido el personal destinado a esa EV, el vuelo continuó rumbo a Viedma. El vuelo se efectuó directamente hacia ese destino, siguiendo la aerovía correspondiente. Durante el vuelo pude contemplar la inmensidad del Mar Argentino, ya que la ruta se apartaba cada vez más de la costa de bonaerense hasta perder el contacto visual con ella. Nuevamente llegamos a tomar contacto con el terreno cuando pasamos lateral Bahía Blanca.

Arribamos al AD Viedma y nadie nos esperaba, ni siquiera el Jefe del aeródromo, motivo por el cual tuvimos que esperar que éste se hiciera presente: un Personal Civil Superior cuyo nombre no recuerdo (Años después volví a encontrarlo en la sede de la Región Aérea Sur, en oportunidad en que el suscripto fuera destinado a la IX Brigada Aérea como Jefe de Grupo Base 9).

Formalizada la presentación, le comuniqué mis instrucciones y que por orden del Comandante de Defensa debía poner a mi disposición los medios e instalaciones del aeródromo, para posibilitar el funcionamiento de la Estación de Vigilancia. Me comunicó que lo único que disponía era un vehículo carrozado Ford F-100 y nos cedió unos locales del edificio donde funcionaba la TWR, los cuales se utilizaron con posterioridad como asiento de una Mesa de Información de Movimiento Aéreo (MIMA), donde se recibiría la información de los radares y desde donde se retransmitiría la misma al CIC BAIRES.

Una vez ubicados en el AD VIEDMA, se efectuaron las siguientes tareas:

- 1 – Visita al Jefe de Distrito Militar Viedma (Un Tte Cnel cuyo nombre no recuerdo).
- 2 – Visita al Intendente de la ciudad de Viedma.
- 3 – Visita al Director de la Escuela de Oficiales de la Policía de la Pcia. de Río Negro.
- 4 – Visita al Director de la Escuela del Servicio Penitenciario de la Pcia. De Río Negro.
- 5 – Visita al Gerente de la Empresa Agua y Energía de Río Negro.
- 6 - Visita al Gerente de la ENTEL Suc. Viedma.

Estas visitas fueron efectuadas sucesivamente con la finalidad de coordinar el apoyo a las operaciones de la EV: Seguridad de las instalaciones; Alojamiento y racionamiento del personal; suministro y prestaciones de comunicaciones; energía eléctrica y combustibles; etc.

Paralelamente se efectuó reconocimiento del terreno del AD y sus inmediaciones, tarea atinente a la elección del sitio donde ubicar los radares.

Con el criterio de dar prioridad a la cobertura radárica sobre los cuadrantes orientados hacia el mar y no teniendo obstáculos topográficos en las cercanías merced a la configuración plana del terreno y su cercanía al mar, se determinó ubicar los equipos, de la siguiente manera:

- a) Radar ALERT CARDION, a 800 metros de la cabecera noreste de la pista.
- b) Radar COTAL, al sur de la cabecera sudoeste de la pista.



AEVYCA

Aclaro también que, todo el esfuerzo inicial realizado antes del arribo de las dotaciones, se orientó a asegurar el alojamiento y racionamiento del personal. No se me suministró ningún medio de finanzas y de contaduría. Toda la implementación de la base de las operaciones, surgió de los recursos que se obtuvieron "in situ". Previo al despliegue, no se efectuó ninguna tarea de estudio de sitio y evaluación de radar, necesarios para brindar un sustento seguro de datos que sirviera para facilitar la ubicación de los equipos.

Después de producirse el arribo al AD VIEDMA de las dotaciones de ambos radares, hecho que se produjo dos días después de mi arribo, tomé conocimiento cabal sobre cantidad de personal y dimensiones y cantidad del material rodante.

Recuerdo como anecdotario de mi experiencia operativa, el siguiente hecho:

- ✓ A medida que el conflicto cobraba intensidad, y una vez iniciado el ataque inglés a las instalaciones del Aeropuerto MALVINAS, hecho acaecido el 1º de mayo de 1982, se estableció la necesidad de obtener un mejoramiento de la ganancia de los radares, para lo cual era necesario realizar una evaluación del lóbulo de cobertura con aeronaves propias.
- ✓ Con fecha no precisada, entre los días 2 y 10 de mayo de ese año, aterrizó en el Aeropuerto VIEDMA, una aeronave Fockker F 27 que se hallaba realizando un vuelo de reconocimiento a lo largo de la costa patagónica.

Dicha aeronave era tripulada, entre otros, por el entonces Capitán D. Julio MIRGONE quién se desempeñaba como Comandante del vuelo, a quién acompañaba como copiloto un Oficial Jefe cuyo nombre no recuerdo, y provenía de su asiento natural la I Brigada Aérea. Fue entonces que, efectuada mi presentación al mismo, le expuse nuestra necesidad de aprovechar ese vuelo para realizar la evaluación del haz de radar y su ganancia, fundamentalmente en los bajos niveles.

El comandante del vuelo accedió a tal solicitud, y sin dejar de cumplir con su tarea principal, continuó en su rol de Patrulla Aérea, con lo cual se aprovecharía seguirlo en su trayectoria y evaluar el lóbulo de cobertura radar. Mientras se realizaba el vuelo, permanecía como operador de radar realizando la detección, junto con el Suboficial Mayor BERNAL, llegando en su alejamiento máximo a la altura de la ciudad de TRELEW (Chubut).

En el retorno, de regreso a VIEDMA, el F-27 sobrevoló la Flota de Mar de la Armada Argentina, que se hallaba apostada a la altura de la desembocadura del Río Negro, retornaba, al parecer, hacia su asiento en Puerto Belgrano.

Reafirma esta circunstancia, el hecho que, en los dos días subsiguientes a ese avistaje, en mi función operativa en el radar, se realizó detección a muy bajo nivel y a unas 35 NM, de una aeronave que provenía desde el radial 090 con dirección al Aeropuerto, y que terminó siendo un helicóptero Sea King perteneciente a dicha Fuerza, que provenía desde uno de los buques de la Flota, estacionada frente al sitio de VIEDMA. Este hecho se repitió al día siguiente, con el aterrizaje de otro helicóptero que igualmente procedía de la Flota.

De tal experiencia se obtuvo la conclusión que el alcance del Radar Alert hacia el Este y Sur, en niveles de baja cota, tenía un excelente rendimiento.



AEVYCA

También recuerdo haber tenido experiencias, durante las tareas de detección, de recibir interferencia electrónica de origen desconocido. La misma se presentaba en la manera de un eco de grandes dimensiones que comenzaba en el borde de pantalla, teniendo inicio en el Radial 180 y se desplazaba a velocidades inusuales para una aeronave, tipo 3.000 km/h, con rumbo directo a la Estación de Vigilancia. A medida que se acercaba al centro de la pantalla, aumentaba su tamaño, hasta el punto de bloquearla totalmente, para luego desaparecer. Estas interferencias se producían generalmente en horarios nocturnos. Estos hechos fueron reportados oportunamente al CIC Baires.

Lo anteriormente relatado es todo lo que puedo escribir recurriendo a mi memoria. Todo lo que describiré a continuación, respecto del funcionamiento de la EV Viedma, surge de la transcripción de una fotocopia del Memorandum producido por el entonces Capitán Oscar F. GONZÁLEZ, quien me sucedió en el cumplimiento de mi tarea como Jefe de Estación de Vigilancia, y quien fuera el redactor del único documento relacionado con la operación de la EV Viedma durante el conflicto del Atlántico Sur. Felizmente he tenido el tino de archivarlo particularmente junto con muchos papeles que consideré importantes para atestiguar mi paso por los distintos destinos que tuve en mi querida Fuerza Aérea Argentina.

Comodoro VGM (R) VGM Mario Oscar CHARRA
Socio de la AEVYCA N° 0047

TRANSCRIPCIÓN DEL MEMORANDUM DEL SEGUNDO JEFE DE ESTACIÓN DE JULIO DE 1982.

Nota : dado el carácter documental que tiene el siguiente MEMO, lo transcribiremos tal cual como se elevó, en su momento.

“MEMORANDUM

PARA CONOCIMIENTO DE: Jefe del
Grupo de Vigilancia Aérea Escuela.

PRODUCIDO POR: Capitán Oscar
Francisco González.

ASUNTO: Funcionamiento de la Estación de Vigilancia Viedma, desde el 17 de abril hasta el 21 de junio de 1982.

ORGANIZACIÓN

1. La Estación de Vigilancia estuvo organizada de acuerdo con el siguiente esquema (Ver Cuadro 1):

PERSONAL

2. El personal de la Estación de Vigilancia Viedma estuvo compuesto por:

1º) Personal de Fuerza Aérea:

a) Del Grupo 1 de Vigilancia Aérea Escuela

Personal Militar Superior

Mayor D. Carlos L. SOLÍS	(23 de abril al 07 de mayo)
Capitán D. Oscar F. GONZÁLEZ	(12 de mayo al 14 de junio)
Capitán D. Mario O. CHARRA	(17 de abril al 12 de mayo)
1er Ten D. Carlos F. VIÑAS	(14 de junio al 21 de junio)



AEVYCA

Alférez D. Carlos PINARDEL
Alférez D. Gerardo GOTTIG

Personal Militar Subalterno

S.M. Arnaldo BERNAL	(Operativo)
S. Aux. Edgardo CABRERA	(Técnico)
C.P. José ZANONI	(Técnico)
C.1º José BULLA	(Técnico)
C.1º Héctor ALDABE	(Operativo)
C. Antonio CAÑIZARI	(Operativo)
C. Osvaldo MOREN	(Operativo)
C. Raúl FERREYRA	(Operativo)
C.1º Juan OTERO	(Red de alerta)
C.1º Alejandro PIÑERO	(Red de alerta)

b) Del Área de Material Córdoba

Personal Militar Superior

Capitán D. Ladislao MATHE

Personal Militar Subalterno

S.P. Francisco RODRIGUEZ
S.A. Pedro PRADO
S.A. Enrique MISA
S.A. Víctor LUCHINI
S.Ax Carlos CÓRDOBA
S.Ax Hugo DE ROSA
C.P. Federico AGUIRRE
C.P. Luis GIGENA
C.1º Manuel SPERANZA
C.1º Edgardo RODRÍGUEZ
C.1º Daniel HEREDIA
C. Carlos OSAN
C. Adalberto ROGGERO

Personal Civil

P.C. Felix ABRAHAM
P.C. Juan NIEVA
P.C. Jos NAVARRETE
P.C. Carlos CORONE
P.C. Luis PAREDES
P.C. Samuel RODRÍGUEZ
P.C. Julio GONZÁLEZ

c) Del Área de Material Río Cuarto

Personal Militar Subalterno

S. Aux. José RICCHIERI (Red de alerta)

d) De la II Brigada Aérea

Personal Militar Subalterno



AEVYCA

C. 1º Manuel SUAREZ (Red de alerta)

e) De la Escuela de Aviación Militar

Personal Militar Subalterno

S.Aux Carlos RAMÓN (Red de alerta)

2º) Personal del Ejército Argentino:

a) Del Grupo de Artillería de Defensa Aérea Mixto 601

Personal Militar Superior

Teniente 1º D. Guillermo DE VILLAFañE (Operativo)

Personal Militar Subalterno

Sgto.1º. Eduardo MIRALLES (Técnico)

Sgto. Ramón CENTURIÓN (Operativo)

C.1º. Pedro ABREGO (Operativo)

Personal de Tropa

Sold C.55 Fernando EVANGELISTA

Sold.C.58 Marcos VALENTINI

Sold.C.62 Pascual MARESCA

Sold.C.62 Néstor GÓMEZ

Sold.C.62 Arturo VILAR

Sold.C.63 Raúl GIMENEZ

Sold.C.63 Walter RIDOLFI

Sold.C.63 Juan DÍAZ

3. Como resumen de lo precedente se puede decir que la Estación estuvo integrada en forma permanente por:

1º) Personal Militar Superior: 5

2º) Personal Militar Subalterno: 28

3º) Personal Civil: 7

4º) Personal de Tropa: 8

Total de Personal: 48

MATERIAL

4. El material existente en la Estación ha sido agrupado de acuerdo con las funciones que desempeñaba en:

1º) Material Operativo



AEVYCA

a) Perteneciente a la Fuerza Aérea Argentina:

Radar COTAL, integrado por:

Grupo antenas (Dos)

Cabinas de Operación (Dos)

Grupo generadores (Dos)

Estación de Comunicaciones – Red de alerta

Equipos COLLINS (Dos)

Conjunto de antenas (Tres)

b) Perteneciente al Ejército Argentino:

Radar ALERT MK II (CARDION), integrado por:

Conjunto antena

Cabina de operación

Grupo generador

Grupo convertidor

2º) Material logístico:

a) Perteneciente a Fuerza Aérea Argentina:

Área de Material Córdoba

Camión Semirremolques (Dos)

Camión Frontal (Uno)

Camión Frontalito (Uno)

Vehículo Rastrojero (Uno)

Aeropuerto Viedma

Camioneta Ford F 100 (Una)

b) Perteneciente a Ejército Argentino:

Vehículo UNIMOG (Dos)

Vehículo Jeep M. BENZ (Uno)

OPERACIONES

5. Las operaciones dieron comienzo el día 17 de abril de 1982, cuando se dio por iniciada la Fase Despliegue, recibiendo la orden respectiva el Capitán D. Mario O. CHARRA, quién estuvo a cargo de dicha Fase.

6. Arribado a Viedma, se debieron contemplar:



AEVYCA

- 1º) Emplazamiento de los radares.
 - 2º) Enlaces necesarios.
 - 3º) Energía eléctrica.
 - 4º) Alojamiento del personal.
 - 5º) Racionamiento del personal.
7. **Emplazamiento del radar:** para la selección de la posición inicial, se debieron subordinar razones de operatividad del equipamiento, a razones de facilidades de enlace y logísticas (Alojamiento y racionamiento del personal), llevando esto a colocar el radar dentro del predio del Aeropuerto Viedma.
8. **Enlaces necesarios:** se efectuaron todas las coordinaciones necesarias para realizar los enlaces indispensables para el funcionamiento de la Estación. Dichas coordinaciones fueron fundamentalmente ante la Empresa Nacional de Telecomunicaciones Suc. Viedma; habiéndose empleado material de la Red de alerta, a la vez que se utilizó un equipo de VHF del Grupo 1 de Vigilancia Aérea Escuela.
9. Los enlaces se ajustaron al siguiente esquema (Ver Cuadro 2):
10. **Energía eléctrica:** teniendo en cuenta que el Radar Alert MK II posee convertidor de frecuencia y que, en consecuencia, puede ser utilizada la alimentación eléctrica provista por líneas de alta y media tensión pertenecientes a las empresas de energía, se realizaron los trámites necesarios ante Agua y Energía de la Provincia de Río Negro, quién posteriormente hizo la instalación correspondiente.
11. **Alojamiento del personal:** el personal debió alojarse, en un principio, en la Escuela de Suboficiales de la Policía de la Provincia de Río Negro; posteriormente, se vio la posibilidad de utilizar locales en el Aeropuerto Viedma, disponiéndose:
- 1º) Una casa, para alojamiento de Oficiales.
 - 2º) Seis oficinas del Aeropuerto, como alojamiento de Suboficiales.
 - 3º) Un quincho cerrado, como alojamiento de soldados.
 - 4º) Una casa, como alojamiento del Personal Civil.
12. Las camas, colchones, mantas, sábanas y fundas fueron provistas por la Secretaría de Gobierno de la Provincia de Río Negro.
13. **Racionamiento del personal:** el personal racionó en la Escuela de Oficiales de la Policía de la Provincia de Río Negro, que distaba a unos tres kilómetros del Aeropuerto.
14. Finalizada la Fase Despliegue, las operaciones que se cumplieron fueron las correspondientes a una Estación de Vigilancia:
- 1º) Pasaje de información sobre vuelos dentro del área de cubrimiento radar.
 - 2º) Apoyo a la navegación de los vuelos CIRRUS que así lo solicitaban en la Frecuencia de radar.
 - 3º) Graficación en una Mesa de Información General del Movimiento Aéreo, dentro del área de cubrimiento de radar.
15. Para el cumplimiento de las tareas precedentes, el personal fue agrupado en:



AEVYCA

1º) Cuatro Roles Operativos en los dos radares.

2º) Tres turnos técnicos en el Radar ALERT y en la Red de Alerta,

16. Desde el comienzo de las operaciones, los hechos destacables y cronológicos en el funcionamiento de la Estación, fueron los siguientes:

1º) 17 de abril: inicio del despliegue. Arriba al AD Viedma el Capitán CHARRA y personal operativo y técnico del Gpo VA Ec 1.

2º) 19 de abril: arribo de los radares ALERT y COTAL a Viedma.

3º) 20 de abril: instalación de los radares.

4º) 21 de abril: comienzo de las operaciones.

5º) 23 de abril: se hace cargo de la Estación el My. SOLÍS.

6º) 07 de mayo: el My. SOLÍS es trasladado a San Julián.

7º) 12 de mayo: es relevado el Cap. CHARRA por el suscripto.

8º) 16 de mayo: se solicita el cambio de la posición de radar y para ello las consideraciones que se tuvieron en cuenta, fueron las siguientes:

- a) El pobre rendimiento operativo del radar en la posición en que se encontraba en el Aeropuerto Viedma, teniendo en cuenta que estaba en una zona muy baja.
- b) Se disponía de un lugar adecuado en un cerro que distaba ocho kilómetros de la posición anterior, y que estaba elevado 47 metros con respecto al Aeropuerto.
- c) Que habiéndose realizado el diagrama de cubrimiento horizontal óptico, no había zona más alta dentro del alcance visual.
- d) Que pasaba una línea de media tensión a cuarenta metros del lugar donde se podía instalar el radar.
- e) Que había línea telefónica hasta el pie del cerro, en una estación de la Policía.
- f) Que no era necesario buscar nuevo alojamiento para el personal, dado que la distancia permitía trasladar el turno operativo y técnico en cada relevo, y que el viaje era de sólo 10 minutos.
- g) Que el Jefe de Área entregaba una sección de una Compañía de Infantería, para la seguridad de la nueva posición.

9º) 16 de mayo: teniendo en cuenta lo expuesto precedentemente se autorizó el cambio de posición.

10º) 17 de mayo: se realiza el cambio de posición.

11º) 14 de junio: se efectúa el relevo del suscripto por al 1º Ten VIÑAS.

12º) 17 de junio: orden de repliegue del Radar COTAL.

13º) 18 de junio: repliegue del Radar COTAL.

14º) 21 de junio: Orden de repliegue de todo el personal y material de la Estación de Vigilancia Viedma.



AEVYCA

17. **Resumen de las operaciones:**

- 1º) Horas de operación: 1.400,8 horas
- 2º) Horas de Fuera de servicio: 39,2 horas
- 3º) Total de ploteos: 3.224 ploteos.
- 4º) Total de horas operativas por Rol: 350,2 horas

SEGURIDAD

18. La seguridad de las instalaciones del Aeropuerto y de los radares fue proporcionada hasta el cambio de posición, por un Grupo de una Compañía de Infantería.

19. Realizado el cambio de posición, dicha seguridad estuvo a cargo de una Sección desdoblándose en: un grupo para el Radar ALERT y dos grupos para el Aeropuerto.

20. En ambos casos, la seguridad era insuficiente y sin material de apoyo de fuego.

CONCLUSIONES

21. Las conclusiones a que ha arribado el suscripto son:

- 1º) Se logró una perfecta integración entre los medios propios y los del Ejército Argentino.
- 2º) El Radar COTAL **no puede** ser utilizado como elemento eficiente de medición de la Altura para una Estación de Interceptación, debido a la lentitud del procedimiento previo al enganche del blanco, de 4 a 6 minutos; característica que está aumentada debido a que dicho material es obsoleto.
- 3º) No obstante lo expresado en el inciso anterior, una vez enganchado el blanco, la diferencia de Nivel entre lo medido y lo real, no excede en todos los casos los 50 pies.
- 4º) Los medios de enlace solicitados y facilitados por la ENTEL, estuvieron en tiempo; fueron adecuados y funcionaron eficientemente.
- 5º) El personal, la mayoría sin ninguna experiencia previa, se adaptó rápidamente a las tareas propias de una Estación de Vigilancia.
- 6º) Todos los medios y esfuerzos deben ser tendientes a lograr la mayor operatividad del radar, y no que ésta (la operatividad) quede subordinada a los primeros.
- 7º) El Radar ALERT es un buen medio de detección, propio de una Estación de Vigilancia (EV).

22. Asimismo el suscripto desea dejar expresa constancia que, existen diferencias notables en los criterios de empleo y mantenimiento de un radar móvil entre la Fuerza Aérea Argentina y el Ejército Argentino; entre las que considero más importantes están:

- 1º) La asignación de este radar, que es evidentemente de vigilancia (formando parte de un sistema), dado que tiene 180 Millas de alcance, a tareas de Alerta Temprana de un (1) Grupo de Artillería de Defensa Aérea.
- 2º) La asignación de un solo Mecánico por radar.
- 3º) El cumplimiento de tareas propias del técnico por parte del personal operativo.



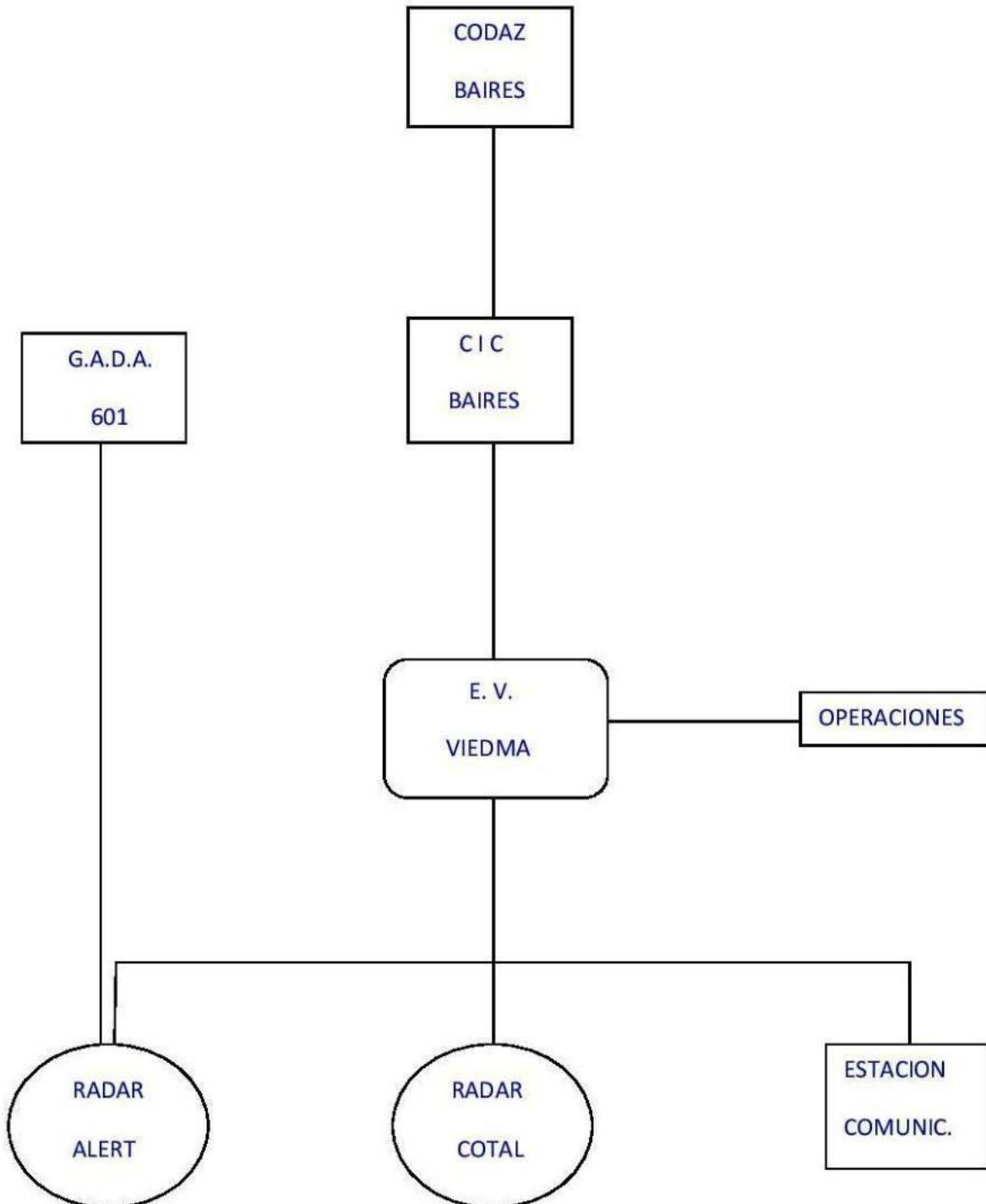
AEVYCA

4º) La falta de instrumental adecuado para realizar controles, ajustes y mediciones.

Merlo, 07 de julio de 1982.

Fdo. Capitán Oscar F. GONZÁLEZ
Jefe Estación Vigilancia Viedma”

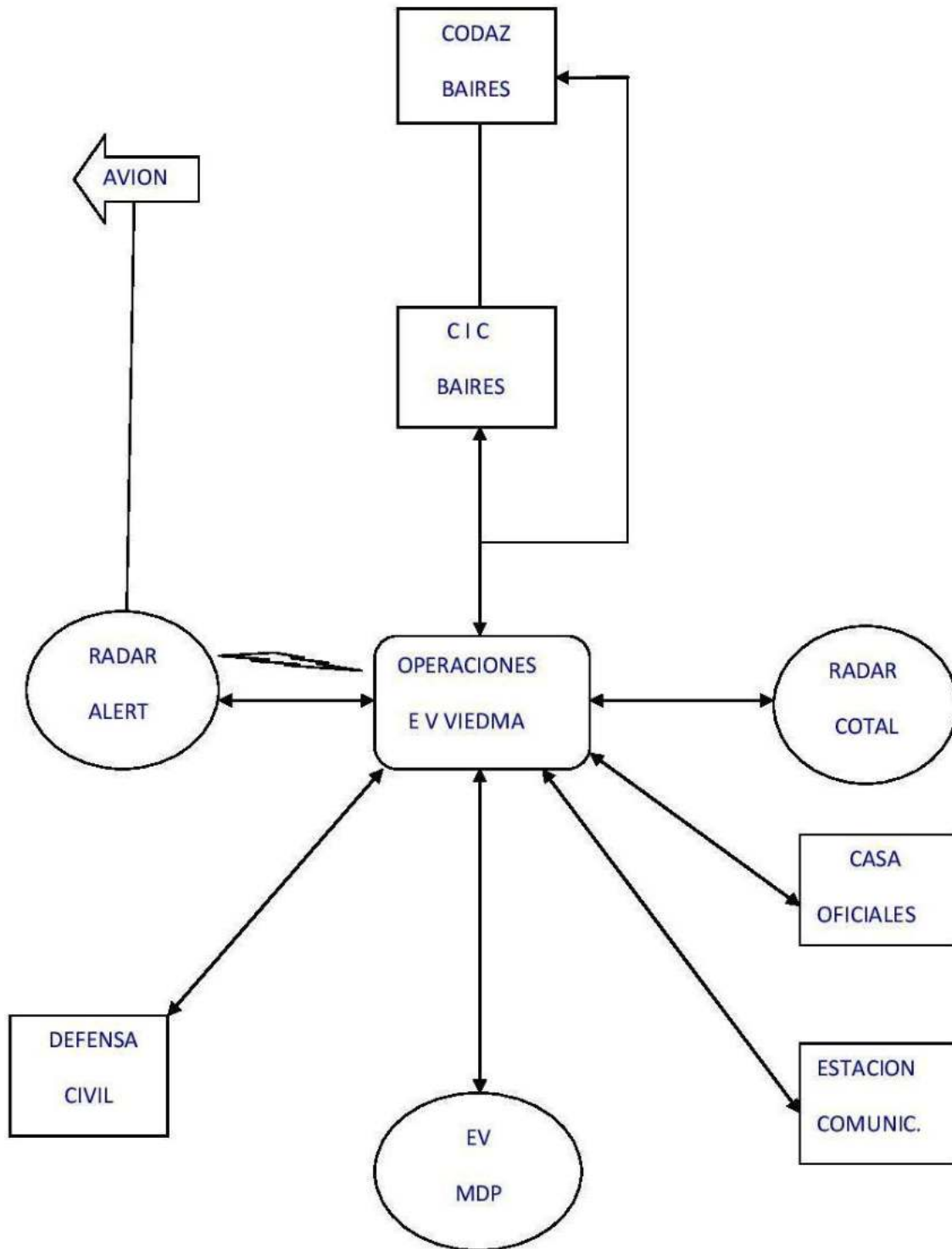
CUADRO 1 - ESQUEMA DE ORGANIZACION – ESTACION DE VIGILANCIA VIEDMA





AEVYCA

CUADRO 2 - ESQUEMA DE RED DE ENLACES – ESTACION DE VIGILANCIA VIEDMA



REPLIEGUE DE LA ESTACIÓN

El último Jefe de Escuadrón, ya finalizadas las operaciones en las Islas , el 14 de junio, fue el entonces 1er Ten. Viñas, quien ante nuestro requerimiento nos dice:

“Dado que las operaciones habían terminado, poco y nada se pudo hacer. El CIC Merlo, prácticamente no atendía y a los tres o cuatro días llegó orden comunicando que en breve levantarían la estación y que estaban a la espera del medio aéreo.



AEVYCA

En esos pocos días, los ecos detectados (no siempre informados porque no atendían del otro lado de la línea) fueron escasos, ya que el tránsito general seguía siendo desviado por aerovías del interior. Vuelos militares, no recuerdo ninguno. No había enlace con EV MDP.

Creo que nos replegaron el día 21 o 22. El 20, Día de la Bandera, hice una pequeña formación a primera hora en donde dije un pequeño discurso a modo de arenga. Los soldados de Ejército habían jurado la bandera en forma anticipada.

Alojamiento y racionamiento, tal cual lo dejó UD.

Lamentablemente, no tengo nada más que agregar y que valga la pena.

Al regreso a Merlo, se me comunicó que no hacía falta informe final ni confección de Anexo 10 para el personal. Mucho más no recuerdo.”

Comodoro VGM (R) Carlos F. VIÑAS
Socio de la AEVYCA N° 0095

NOTA FINAL:

El que suscribe, Comodoro VGM (R) Oscar F. GONZALEZ (Promoción 34 de la EAM), el Comodoro VGM (R) Mario Oscar CHARRA (Promoción 36 de la EAM) y el Comodoro VGM (R) Carlos Fernando VIÑAS (Promoción 39 de la EAM), los tres egresados del curso Operativo Técnico VYCA, de la ex Escuela de Radar en la Promoción 1977, alcanzamos los máximos cargos que todo oficial especialista espera en una etapa de su carrera dentro de la especialidad, como en mi caso el Director de Sensores Radar, y el de mis dos compañeros de Curso el de Jefe del entonces Grupo de Vigilancia y Control del Espacio Aéreo (GVYCEA)

Buenos Aires, 22 de julio de 2020

Comodoro VGM (R) Oscar F. Gonzalez
Socio fundador de la AEVYCA 0004



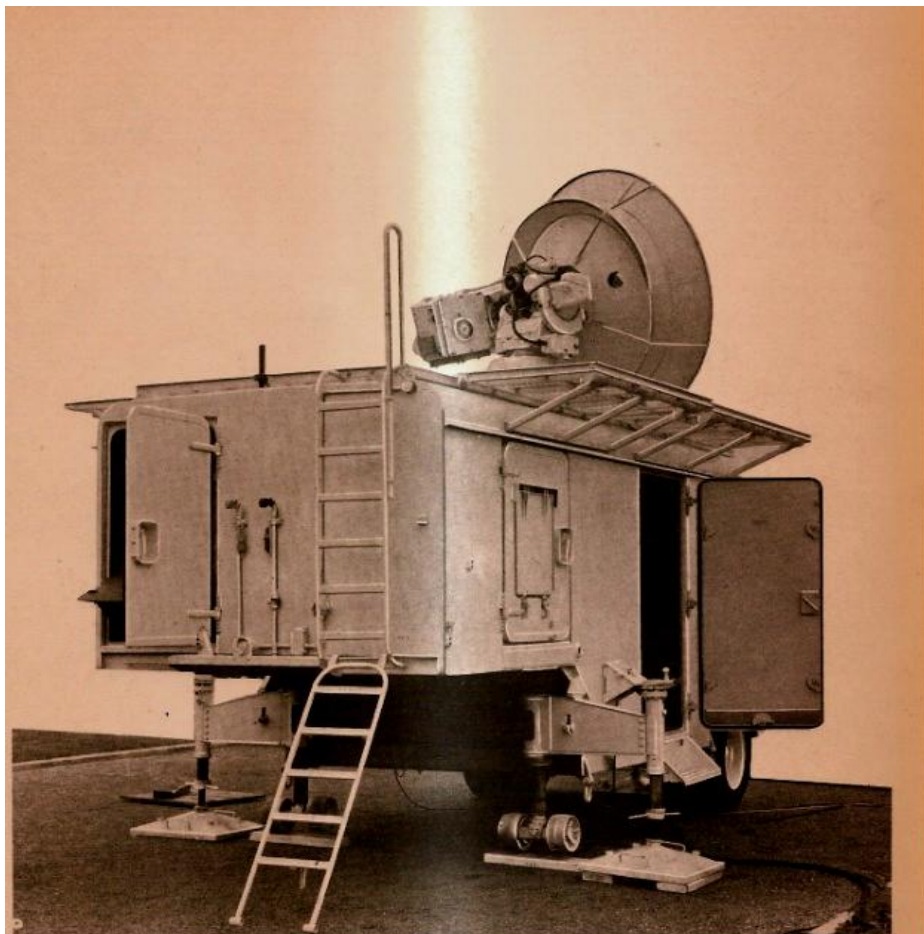
AEVYCA

AGREGADO - FOTOS EXTRAIDAS DEL LIBRO “LA VIGILANCIA Y CONTROL AÉREO EN ARGENTINA (Historia de la Especialidad VYCA en la FAA)” del Comodoro VGM (R) Oscar F. GONZALEZ

Foto del radar Cardion TPS 44- Primer sitio radar en el Aeropuerto de VIEDMA



Foto del radar COTAL (de manual)





AEVYCA

Foto de la cabina operativa del radar COTAL (de manual)



Imágenes del lugar inicial de la sitio del TSP 44 (en Viedma) y , a donde fue trasladado al cerro la Caballada (Carmen de Patagones)



Cerro La Caballada
(2° sitio)



AEVYCA

Vista desde la margen sur del Río Negro del Cerro la Caballada.



Buenos Aires, 23 de mayo de 2021.

Comodoro VGM (R) Oscar F. Gonzalez
Socio fundador de la AEVYCA 0004
(Secretario de la AEVYCA)