



AEVYCA

ADJUNTO 2 AL TERCER BOLETÍN VYCA DE JUNIO 2021

MALVINAS – MONTE KENT

POR LOS VOCALES DE TECNOLOGÍA DE LA AEVYCA – COMODORO MAYOR (R) EDUARDO DANIEL MATEO Y SUBOFICIAL MAYOR (R) JAVIER GONZALEZ

INTRODUCCIÓN

Durante el Conflicto en Malvinas los únicos sensores ingleses eran los que estaban embarcados, hasta que lograron hacer Cabeza de Playa en el Estrecho de San Carlos, donde colocan un radar Marconi S-259. Al finalizar las hostilidades colocan un Radar S-600 en Monte Kent (51°40'22.8"S, 58°6'46.8"W), para 1997 levantan estos dos radares e instalan un radar Plessey 3D.

Finalizada la contienda de la Batalla por Malvinas, en Argentina para diciembre de 1983 ganan las elecciones la Unión Cívica Radical y asume la presidencia el Doctor Raúl ALFONSÍN cuyas políticas de Relaciones Exteriores se basaron en la solución pacífica de las controversias y la autonomía tecnológica para el uso pacífico; estos conceptos tuvieron una repercusión directa en la definición de la política de defensa. Para quienes deseen profundizar en las políticas de la administración Alfonsín recomendamos el siguiente sitio:

<https://www.ridaa.unicen.edu.ar/xmlui/bitstream/handle/123456789/2109/DUCANT%20LUCIA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Como consecuencia de las políticas de exterior y defensa, la Fuerza Aérea Argentina continuó con el Proyecto CONDOR y entre otros proyectos de tecnología, instaló un sistema de recepción y recolección de señales electromagnéticas en un tetrareactor B-707. Con estas acciones el gobierno de Alfonsín pretendía que Inglaterra gastara tanto en la defensa de las Islas que al final cederían por lo oneroso de mantener una guarnición militar.

Puesto en operaciones el B-707, lograba la medición de las distintas emisiones, entre ellas se encontraba una que la triangulación de los diferentes vuelos a través de los años indicaba el Monte Kent. En la actualidad, el SM (R) Javier GONZALEZ en su búsqueda continua de información tecnológica, encontró varios artículos de ingenieros y técnicos ingleses que trabajaron en la fabricación, reparación e instalación de radares en Malvinas; dicha recopilación nos confirma las mediciones hechas en su momento .

Asimismo, se debe destacar los inconvenientes que tuvieron por la meteorología, el bajo nivel de adiestramiento de los técnicos militares, las fallas de detección por errores de instalación en el sitio radar y la falta de sinceridad entre las partes para reconocer sus falencias. Todo eso llevó a que se pudiera recavar información de los sensores en Malvinas sin la molesta interrupción de los interceptores ingleses salvo en algunas ocasiones.

A continuación, se transcribe las apreciaciones de interés operacional de los distintos técnicos e ingenieros que participaron de la instalación, mantenimiento y retiro de los radares Marconi (BAE hoy en día) que funcionaron en Malvinas entre 1982 y 1997. A partir de ese año fueron remplazados por un Radar 3D Plessey AR327 T101. Para aquellos que quieran leer la información en su totalidad, en cada título y subtítulo se encuentra referenciado la página de donde se tradujo la referencia.



AEVYCA

Com. My. (R) Eduardo MATEO
Vocal de Tecnología AEVYCA

RADAR MARCONI S259

http://www.radarpages.co.uk/mob/tactatc/s259_1.htm

El S-259 es un radar de banda L transportable por aire, sin capacidad de búsqueda de altura. Cuyo propósito operativo es de Alerta temprana, ampliación de la cobertura de alerta temprana mediante despliegue avanzado y como reserva para un radar primario. Cobertura en azimut de 360 grados mediante rotación continua.



Marconi S259 - Islas Malvinas, Atlántico Sur (foto: John Dell)

Contribución de Don Halstead

<https://marconiradarhistory.pbworks.com/w/page/52557648/The%20Falklands%20Story>

... “Conocí a un par de chicos que viajaron del Reino Unido a ASI [Ascension Island - DFH] en el Atlantic Conveyor con el radar S-259 de Wattisham, afortunadamente para ellos, el kit y ellos mismos se cruzaron al RFA Stromness para hacer la segunda mitad del viaje a San Carlos. ”.

Los elementos de la RAF Air C2 desembarcaron en San Carlos durante el conflicto de las FI con un radar móvil...El radar Tipo 95 (Marconi S-259) era lo que estaba en Ajax Bay en 1982 (se rumorea que también colocamos otro en un gran monte en Chile, para advertir cuándo los Argies estaban en camino)”.

Contribución de John Dell

<https://marconiradarhistory.pbworks.com/w/page/140578029/Memories%20of%20the%20S259%20Radar>

...“Al comienzo de la Guerra de las Malvinas, todos los S-259 se reunieron rápidamente en Wattisham para ser restaurados y utilizados en el Atlántico Sur, ...sé que poco después del cese de las hostilidades se instaló uno en el aeródromo recapturado de Port Stanley. Yo entrené apresuradamente en el S-259 después de la guerra. Necesitaban técnicos capacitados para las giras de 5 meses a las Malvinas ...Fui al sur a mediados del 83 y el único S-259 en las Malvinas estaba colocado en la cima de la colina con vista a la



AEVYCA

bahía de Ajax y el agua de San Carlos por un lado y el estrecho de las Malvinas por el otro. Se le conocía como Radar Albatros”...El S-600 en el monte Kent se había colocado deliberadamente de modo que el pico de la montaña se interpusiera entre él y nuestro radar en la bahía de Ajax para que no se interfirieran...El funcionamiento del S-259 obtuvo un rendimiento consistente y sólido dentro de aproximadamente 60-70 millas, la cobertura no fue ayudada por el posicionamiento del radar...Pero la RAF insistió en ponerlos en las cimas de las montañas pantanosas que se vio limitado por los fuertes vientos, debido a esto, el radar se apagaba y se dejaba en rueda libre para evitar que se quemara el motor. Lo que no sabíamos era que este problema se resolvió fácilmente colocando una "vela" en la parte posterior de la antena de modo que el área de la superficie de la bocina del radar se equilibrara con el área del mismo tamaño en la parte posterior de la antena. Por lo tanto, la fuerza en un lado se equilibra con una fuerza similar en el lado opuesto. Este “modo” no oficial había sido elaborado previamente tanto por la US Marine Corp como por IACC en el radar AN / UPS original, pero por alguna extraña razón nunca fue adoptado oficialmente.

Contribución de Peter Moore

Respecto al S-259 (T95). Recuerdo haber volado a Port Stanley desde Acension en un Hércules de la RAF en el 84. Pasé gran parte del vuelo de 15 horas tendido en un saco de dormir en la parte superior de la cabina S-259 Tx. Este radar se desplegó más tarde en Mt Kent para proporcionar una cobertura temporal mientras el S-600 (T97) estaba desactivado. En años posteriores, un S-259 se desplegó a menudo en el aeródromo de Mount Pleasant.

RADAR MARCONI S600

(<https://marconiradarhistory.pbworks.com/w/page/30050230/S600%20radar>)

La serie S-600 es móvil en tierra, transportable por aire y elevable por helicóptero. Con transmisores modulares, antenas y manejo de datos: radares de vigilancia en banda S y banda L y un radar de altura en banda C. Con un alcance de 250 millas cumple la función de Vigilancia Aérea , que la RAF lo bautizó T-97 al 2d y T98 al radar de altura.



Información de Peter Moore



AEVYCA

(<https://marconiradarhistory.pbworks.com/w/page/52557648/The%20Falklands%20Story>)

Se enviaron dos sistemas S-600 a las Malvinas. El principal constaba de una sola cabina de transmisor de banda L S-5016 y una antena de banda L S-1016, una cabina de transmisor de banda S-5013 C y una antena de altímetro S-1017, además de dos cabinas de visualización Anvil. El segundo sistema S-600 fue el prototipo original S Band Surveillance, Heightfinder y una sola pantalla Anvil. Ambos convoyes fueron enviados a las Malvinas por mar hacia finales de 1982. La RAF instaló el convoy de la Banda L en Mount Kent, East Falkland. Las cabinas del transmisor y las antenas se alojaron dentro de dos grandes radomos.

El sistema de vigilancia continuó brindando un excelente servicio en Mount Kent durante 14 años. Desafortunadamente, se descubrió que el Heightfinder era demasiado complicado para que lo mantuviera la RAF. Su ciclo de gira de 4 meses y la renuencia a pedir ayuda no ayudaron.

Visité las Malvinas por primera vez con Brian Sermons y Norman Davies en 1984, una vez que la RAF finalmente admitió la derrota. Descubrimos que la mayoría de las fallas eran menores y pudimos devolver ambos sistemas a la capacidad de servicio completa en unos días. Durante esta visita, observé que la antena de banda L había estado mal ubicada justo debajo del pico de la montaña, lo que provocó un punto ciego masivo en una dirección. Propuse que la antena podría elevarse dentro de su cúpula sobre pilotes de 6 metros. Mis propuestas fueron aceptadas y volví al año siguiente con un equipo de Marconi para llevarlas a cabo. El banda L luego actuó de manera confiable durante muchos años pero la RAF continuó con problemas de mantenibilidad con el heightfinder y pronto fue dado de baja. Visité Mount Kent en varias ocasiones durante los años siguientes. Mi última visita fue en marzo de 1997 cuando supervisé el desmantelamiento y regreso al Reino Unido del sistema de banda L después de 14 años de excelente servicio (para ser reemplazado en Mount Kent por un Plessey AR327 T-101).

La historia del segundo convoy de band S no fue tan gloriosa. Nunca se usó operacionalmente, luego se usó como un sistema BDR (Battle Damage Repair) y pronto se canibalizó. Después se decidió enviarlo al Reino Unido para entrenar a las tripulaciones de la RAF. El Heightfinder fue desechado.

Video histórico:

En esta dirección <https://youtu.be/8IkT2quhzbo>, se verán imágenes del radar en funcionamiento, salida de aviones Phantom además de las instalaciones del aeropuerto.

Aporte de John Dell (ex técnico de la RAF).

Las antenas del "S600 Radar Convoy" estacionado junto al aeródromo de Stanley. 1983



AEVYCA



Información de Dave Lowry

Nuestro sistema de banda L se instaló por primera vez en RAF Wattisham, donde realizamos entrenamientos y pruebas. Navegamos a principios de noviembre del 82. Antes de esto, trabajaba en RSRE Malvern y participé en la selección de los sitios. Esto implicó visitas, junto con Ian MacDonald, a HQ STC y Northwood, donde obtuvimos un acuerdo para nuestra ubicación a un nivel muy alto.

La mala ubicación en Mount Kent no fue idea mía. La única información que recibí de boca en boca cuando estuve en Canopus Hill fue que 'alguien', en el lugar, decidió que solo necesitaba mirar por encima de Port Stanley, totalmente incorrecto. Obviamente no fue cualquier persona con conocimientos de Defensa Aérea y debería haber seguido el consejo de alguien que lo supiera. Estaba furioso pero impotente.

Información de Archie Ferrier

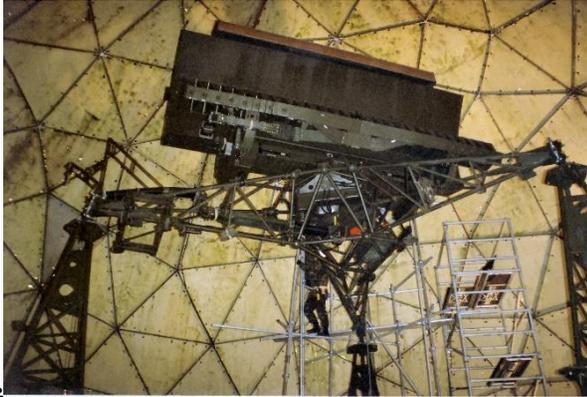
(<http://marconiradarhistory.pbworks.com/>)

Al final del interesante relato de Peter sobre el S600 en las Malvinas, afirma que visitó el 303SU Mount Kent en marzo de 1997 cuando se retiró el radar. Fui SNCO i / c en el S-600 desde julio hasta octubre de 1997. El equipo fue apagado y retirado del servicio en agosto y luego supervisé su desmantelamiento listo para su transporte fuera de la montaña en septiembre.

La siguiente serie de imágenes muestra el radar en el monte Kent y su eliminación definitiva



AEVYCA





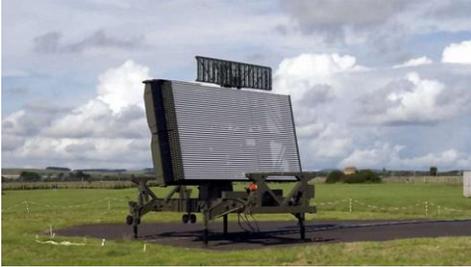
AEVYCA

Plessey AR327

<https://www.baesystems.com/en/product/commander-sl-long-range-tactical-air-defence-radar>

Es un radarmóvil 3D de vigilancia aérea de largo alcance, táctico de estado sólido en banda S con antena plana y contramedidas electrónicas que resiste condiciones ambientales y electrónicas adversas. Capacidad de gestión de batalla aérea independiente limitada, útil para escenarios de defensa aérea integrada a pequeña escala

El AR327 está en servicio con la Royal Air Force (RAF) con la designación AMES Tipo 101.



Monte Kent en la actualidad

Al inicio de 2019 el técnico en Radar de la RAF, Paul Bromham filmó con un dron su comisión en las Islas Malvinas. Aquí abajo podemos apreciar una fotografía aérea de las instalaciones.



Video actual:

El link siguiente:

https://videos.dailymail.co.uk/video/mol/2019/04/29/7486442935914679303/1024x576_MP4_7486442935914679303.mp4, desde el minuto con cincuenta y dos segundos(1:52) hasta los dos minutos(2:00)

podrán apreciar las instalaciones en el Monte Kent y el que quiera ver los cinco minutos totales verá un compilado de las vistas de las Islas.