

AYER Y HOY

ABR a JUN 1982 Y FEB 2024

LA EVOLUCION DEL PREDIO DEL RADAR MALVINAS

En Homenaje a ese grupo de hombres que dieron todo de sí para que la historia fuera otra,
no sólo la del radar



i01



La imagen i01 que mostramos en la página anterior, es el resultado del montaje de las dos fotografías que siguen, separadas en el tiempo por 42 años.



f01



f02

La f01 de las dos casas fue sacada en febrero de 2024, y la f02 de la antena y cabina técnica del radar fue sacada a mediados de abril de 1982.

En la foto de la antena del radar, el personal del Escuadrón VyCA Malvinas, estaba en plenas tareas para enmascarar el sitio como un depósito de chatarra, para que la inteligencia británica no pudiese localizar en forma visual al radar, como sucedió en los hechos durante todos abril y mayo, hasta el 15 de junio.

Por supuesto en 1982 ambas casas no existían, sólo un pesebre para animales del que, en la foto del radar, sólo se alcanza a ver una de sus esquinas, en la que está apoyada una barra. Es la parte blanca en el borde izquierdo de la foto.

Hemos superpuesto la foto del radar sobre la de las dos casas, para que el lector pueda apreciar el lugar preciso en donde estuvieron instaladas la antena del radar y la cabina técnica; sobre la pared sur de la actual casa de la derecha.

En forma parecida, utilizando fotografías de 1982 y 2024, mapas de Google, y fotografías aéreas de la inteligencia tanto argentina como británica, y otras fotografías, en las páginas siguientes trataremos de mostrar cómo evolucionó el predio donde estuvo instalado el radar TPS-43.

Las fotografías de 1982 fueron sacadas por el siguiente personal del Escuadrón VyCA Malvinas: los entonces primer teniente Nolberto Rubén Faber, primer teniente Carlos Adalberto Mazzocchi, cabo principal Roberto Marcelo Ullua y Cabo Luis Martín Rivero.

Las de febrero de 2024 fueron sacadas por el entonces Jefe del Escuadrón, el mayor Miguel Angel Silva, en una visita que realizó a Malvinas, y gracias al Sr Robert McLeod, quién lo trasladó con su coche a todos los lugares en donde estuvo emplazado el radar, sea la entonces BAM Malvinas, el predio final, y el pueblo.

Lo primero que haremos será ubicarlo al lector en cuanto al lugar preciso dónde estuvo el predio en el que los radaristas emplazaron al radar en forma definitiva, en las afueras de Puerto Argentino, a partir del 13 de abril y hasta el 15 de junio de 1982.

Los días anteriores, del 02 de abril al 12 de abril, estuvo instalado dentro de la BAM Malvinas.

Para mostrar el lugar preciso del predio, recurriremos a mapas obtenidos de Google maps, sobre los que colocaremos algunas referencias.

También utilizaremos una fotografía aérea, sacada por un Lear Jet de la Fuerza Aérea Argentina, el 18 de abril de 1982.

Recurriremos también a una fotografía de esa zona del pueblo, sacada desde una plataforma aérea británica, poco después del 15 de junio de 1982.

La hemos obtenido de internet, por lo que no sabemos quién es su autor.

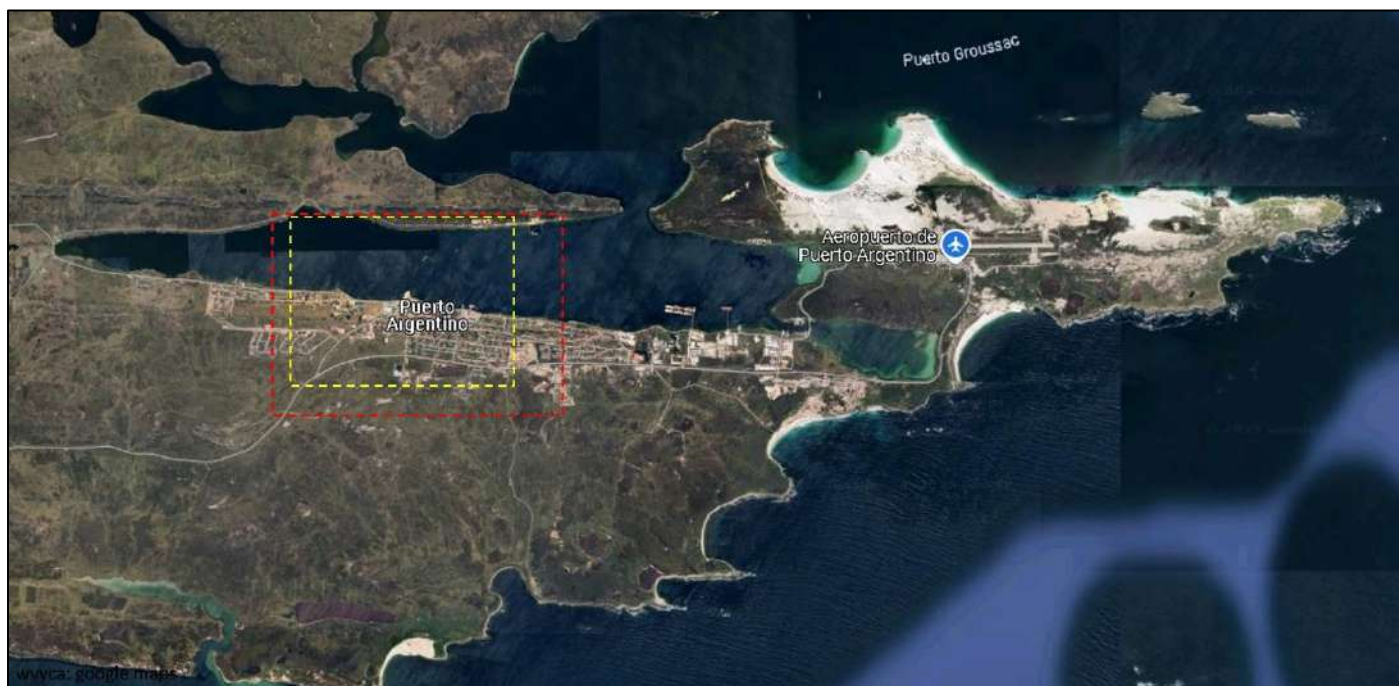
También utilizaremos una fotografía británica sacada por un Harrier en los primeros días de junio, en procura, según expresaron en el texto que la acompañaba, de localizar la rampa de misiles Exocet conocida como ITB.

Esta fotografía permitirá apreciar que la técnica de enmascaramiento utilizada por los radaristas para evitar que localizaran al radar TPS-43, transformado en un depósito de chatarra, funcionó adecuadamente hasta la finalización de la guerra; lo que por supuesto, los llena de orgullo.

Ya ubicados en el predio del radar, utilizaremos las fotografías de 2024 y de 1982 para recrear como fue la estadía de los radaristas en ese lugar durante la guerra.

Para una fácil comprensión, las separaremos por zonas dentro del predio, asimismo mostraremos lo que se veía en 1982 desde el predio.

Para terminar, mostraremos cómo fue el análisis que hicieron los radaristas, en los primeros días de abril de 1982, para determinar cuál sería el mejor lugar para emplazar el radar, desde el punto de vista de su cubrimiento de detección, y al mismo tiempo asegurar que pudiera supervivir a lo largo de toda la guerra.



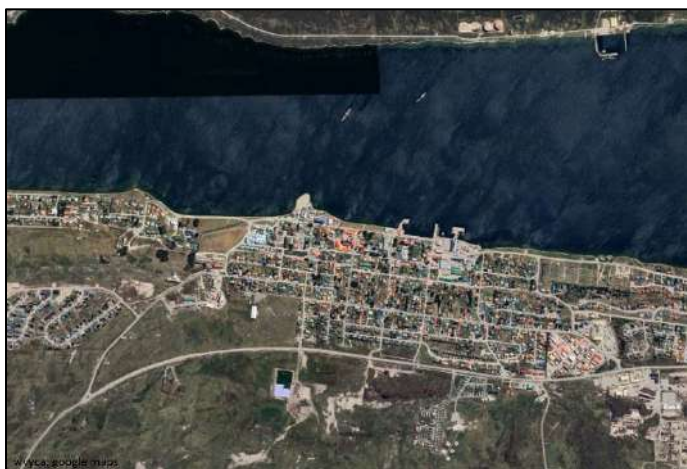
i02

Comenzando con la ubicación del predio, esta imagen *i02* fue tomada de Google maps, y muestra al pueblo de Puerto Argentino, la península donde estuvo la BAM Malvinas, y los alrededores.

En ella hemos marcado dos rectángulos; uno en rojo que corresponde a la imagen *i03*, que es un recorte de la *i02*, y que muestra al pueblo más en detalle.

Esta imagen permite su comparación con la foto *f03*, sacada por un Lear Jet de la Fuerza Aérea Argentina el 18 de abril de 1982; y que corresponde al rectángulo amarillo en la imagen *i02*.

La comparación de ambas nos permite apreciar el desarrollo que ha tenido el pueblo desde 1982 a 2024; con un camino que lo rodea por el sur, y que facilita el tránsito directo desde la península del aeropuerto hacia el interior de la isla sin pasar por el pueblo.

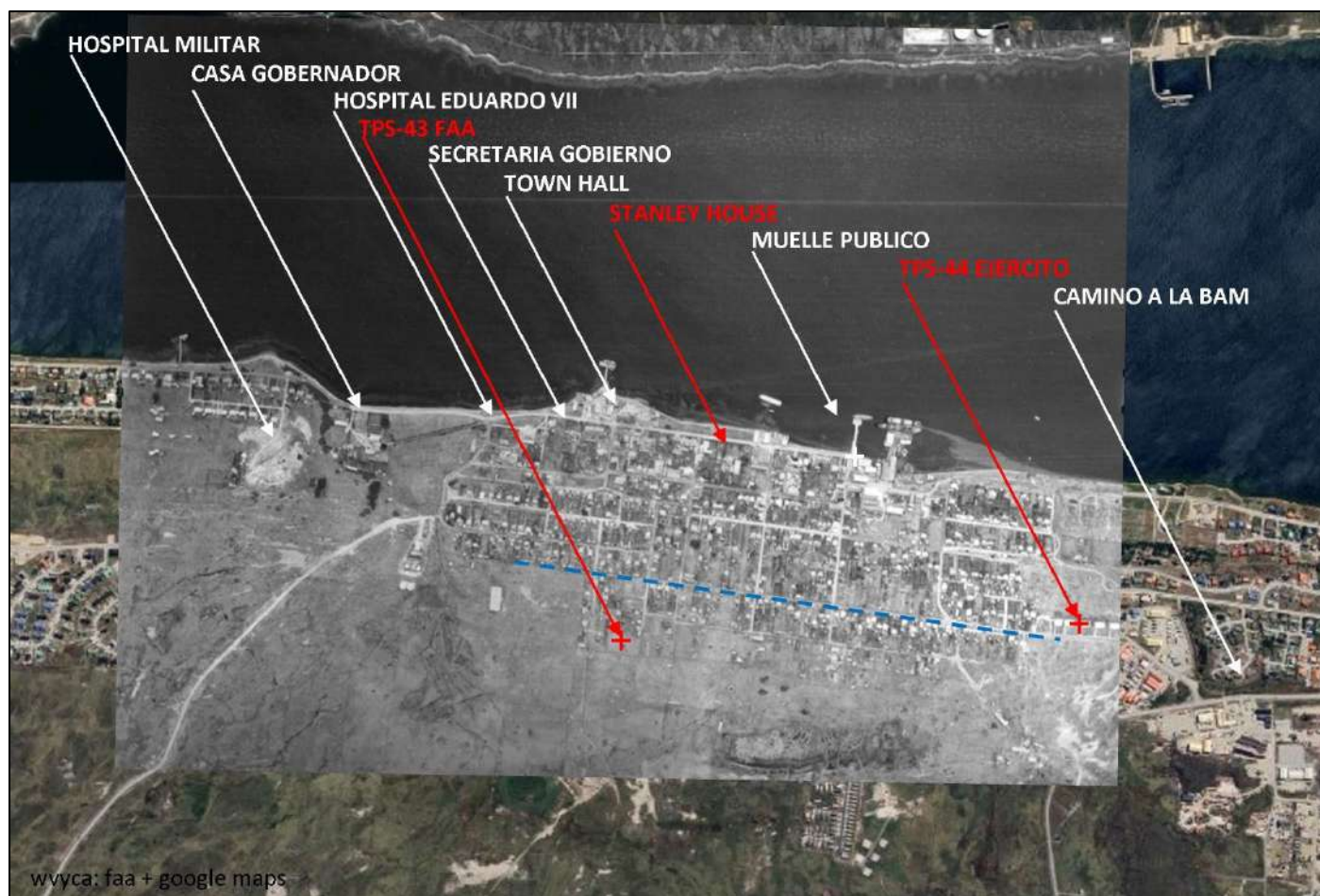


i03



f03

Ahora superpondremos *f03* sobre *i03* para completar la apreciación, y marcaremos los diferentes lugares que guardan relación con el sitio del radar. Lo muestra la imagen *i04*.



i04

Vemos que la superposición nos facilita observar cómo evolucionó el pueblo en estos 42 años, al mostrar las nuevas construcciones de barrios, tanto al este como al oeste del pueblo original, y también hacia el sur.

En la imagen que sigue, *i05*, se puede visualizar mejor la diferencia.

En 1982 poco y nada había construido al sur de Davis St; la calle que hemos marcado con una línea celeste discontinua.

Durante la guerra, esta calle Davis St fue considerada como el límite sur de la zona segura del pueblo, comprendida entre esta calle y la bahía, donde se suponía que no habría bombardeo desde los buques británicos por respeto a la población.

La mayoría de las casas al sur de la calle ya estaban deshabitadas desde los primeros días de abril, porque sus habitantes se habían mudado al campo o a casas en el centro del pueblo.

En cuanto a los lugares marcados como referencia para ubicarlo al lector: hemos señalado con una flecha roja y una cruz, los directamente ligados con el radar TPS.43:

- Uno es la ubicación de la antena del radar y la cabina técnica junto a un pesebre de animales.
- Otro es Stanley House, donde se instaló el Puesto Comando del Componente Aéreo Malvinas.
- El otro es la ubicación del radar TPS-44 de Ejército a partir del 02MAY, luego de que el día anterior, el 01MAY a la noche, fuera batido en su posición inicial en el cerro Sapper Hill por los cañones de los buques británicos.

Los otros lugares de referencia, señalados con flechas blancas corresponden a:

- El hospital militar de las Fuerzas Armadas Argentinas.
- La casa del gobernador.
- El hospital civil Eduardo VII.
- La Secretaría de Gobierno.
- El Town Hall. El Centro Cívico del pueblo.
- El muelle público, desde donde embarcaron los prisioneros de guerra en 1982: y actualmente es el lugar de desembarco desde los cruceros que arriban a Malvinas.
- El camino que une al aeropuerto y la entonces BAM Malvinas con el pueblo, y que ahora, 2024, continúa por el sur del pueblo y se conecta con el camino que lleva a Darwin y al interior de la isla Soledad.

En la siguiente imagen *i05*, hemos removido la fotografía de 1982 para que se pueda apreciar el pueblo tal cual es hoy, con un rectángulo amarillo de línea discontinua que marca la posición de esa fotografía, y hemos conservado las referencias a los lugares.

También hemos dejado marcada con la línea celeste discontinua la calle Davis St.

Hay un segundo rectángulo amarillo, más pequeño y que marca lo que era el predio del radar.

Recortaremos la imagen según este rectángulo, y la colocaremos como *i06*.



i05

De esta forma hemos llegado a la localización precisa, respecto al pueblo y al resto de Malvinas, del predio donde el radar TPS-43 de Fuerza Aérea operó durante toda la guerra, desde el 13ABR hasta el 14JUN1982.



i06 f04

Hemos hecho lo mismo con *f04*. Esta fotografía es un recorte de la *f03*, la que fuera tomada por un Lear de Fuerza Aérea el 18ABR82.

El recorte tiene unas dimensiones similares a las de la imagen *i06*; lo que nos permitirá superponerlas en la misma forma que hicimos con *i03* y *f03*.

El haber colocado a *i06* y *f04* una junto a la otra, también nos facilita la apreciación de cómo era la zona del predio del radar en 1982, con grandes áreas baldías, por contraste con lo que muestra la imagen *i06* ahora, en 2024; con la construcción de muchas casas nuevas.

En la imagen *i07* que sigue, hemos superpuesto a *f04* sobre *i06*, tratando de hacer coincidir lo mejor posible las posiciones relativas de las construcciones existentes en ambas imágenes, y tomando como referencias principales a las calles que rodean al predio del radar; Davis Street al norte del predio, hacia el pueblo y la bahía; Dairy Paddock Road al oeste, separando al predio del lugar donde Ejército instaló el vivac del GADA 601; y Brisbane Road al este.



i07

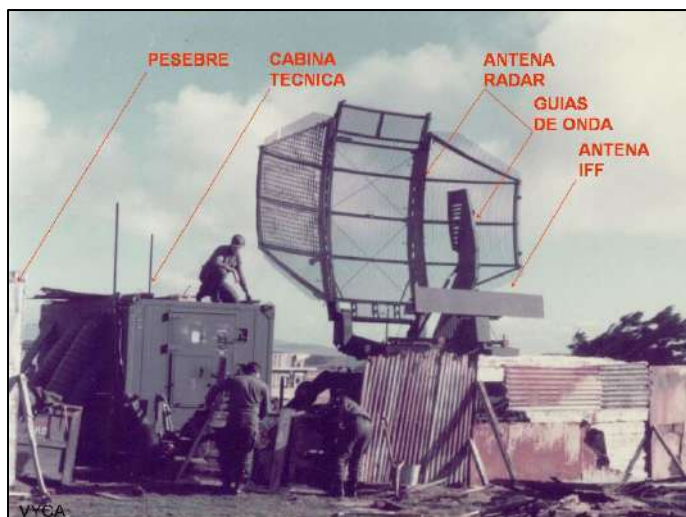
Lo que hemos graficado sobre la foto *04*, superpuesta en *i07*, nos permite visualizar y localizar diferentes medios del radar, y también las casas que alquilaron como viviendas los radaristas; así como marcar los lugares donde impactaron los dos misiles Shrike que le dispararon desde un Vulcan.

Los distintos tonos de grises y las formas, aunque esfumadas, permiten, utilizando como base el recuerdo de los radaristas y las fotos de esa época, 1982, ubicar los medios y diferentes construcciones, así como los setos y verjas que limitaban los distintos espacios.

Comenzando con la descripción, con las líneas celestes hemos enmarcado el predio propiamente dicho; donde estaba instalado el radar: la antena y la cabina técnica, la cabina operativa, y los generadores.

Utilizando ahora las referencias, si comenzamos desde la parte inferior de la fotografía, tenemos 3 flechas blancas que señalan la antena y la cabina técnica del radar, junto al pesebre para animales.

Las fotografías *f05* y *f06* que siguen los muestran.



f05



f06

Para localizarlos con precisión en la imagen *i07*, el pesebre es el rectángulo blanco de más abajo, la cabina técnica es la mancha borrosa, también blanca, que está inmediatamente arriba, y la antena se imagina más que se observa en esa mancha gris clara dentro del rectángulo negro.

Ese rectángulo negro está limitado por las empalizadas que rodean a la antena y a la cabina técnica por 3 de sus lados. El cuarto lado está cerrado por el pesebre de animales.

Ambas fotografías muestran la técnica utilizada por los radaristas para enmascarar a la antena y la cabina técnica, que serían el punto a apuntar por quién quisiera destruir al radar.

La técnica utilizada fue transformar el lugar en un depósito de chatarra o un chiquero.

Un poco más arriba en la fotografía, la flecha blanca señala el lugar donde estaban los generadores, los grupos electrógenos que daban la alimentación eléctrica.

Son esos dos pequeños rectángulos blancos, porque en la fecha en que se sacó la fotografía, todavía no había llegado un tercer generador.

Las manchas oscuras que se ven próximas a los generadores, son dos de los pocos árboles que había en la zona de Puerto Argentino.

La fotografía f07 siguiente, muestra a los generadores, y detrás, más lejos, a la antena del radar.



f07

Los generadores son esos módulos color arena; y el pequeño remolque frente al soldado es un tanque de combustible.

Detrás del generador de la derecha se ve sobresalir al pesebre de animales. El personal que se encuentra junto a esos cajones de madera alargados, está retirando de los mismos los mástiles de la antena de HF.

El árbol es fiel testigo de la intensidad y dirección predominante de los vientos en el lugar.

Pasemos ahora a la flecha que dice “*CAB OPERATIVA*”, que está señalando una mancha sin forma, y con variaciones de tonos de gris oscuro.

Esa mancha es la cabina operativa, desde donde operaban los radaristas; y que estaba próxima a la casa de los mecánicos/turnos y soldados, que es el rectángulo blanco, con dos salientes hacia el norte y la bahía (hacia arriba en la foto) que son las entradas a las dos casas unidas.

En la de la izquierda vivían los mecánicos, algunos operativos y seguridad, y se quedaban los turnos. En la de la derecha vivían la mayoría de los soldados.

La cabina operativa se ve como una mancha sin forma y borrosa porque recién se le está construyendo alrededor una protección con tambores de combustible llenos de tierra y turba.

En la foto *f08* un oficial y un soldado están en plena labor de su construcción.



f08

Nos quedan por referir tres casas.

La más importante era la conocida como *Montana House*, es la que está más alejada del predio, cerca de la esquina de Davis Street y Dairy Paddock Road. La muestra la fotografía *f09* siguiente.



f09

En esta casa, al ser la más grande, aparte de ser usada como vivienda por parte del personal, era donde funcionaba el comedor/estar. Era también la que tenía las mejores instalaciones sanitarias y de calefacción, por lo que era la de reunión y actividades durante el día.

La otra casa que seguía en importancia era la de mecánicos/turnos y de soldados.

En realidad eran dos casas muy pequeñas juntas. En una vivía un señor de edad, y en la otra su sobrino.

Cuando el 13ABR a la mañana llegaron los radaristas con el radar y todos sus bagajes a lo que iba a ser el predio del radar, Dios ya había comenzado a acomodar el azar.

Se encontraron con una Señora Visitadora Social, que había ido hasta la casa, que después sería la de mecánicos y soldados, en donde vivía el señor de edad.

La Señora había ido a visitar al señor, para mudarlo a una casa en el centro del pueblo, ya que su sobrino, cuando los argentinos el 02ABR recuperamos Malvinas, se fue a vivir al campo, como hicieron varios de los habitantes de Puerto Argentino; previendo la guerra que se avecinaba.

Este acomodamiento divino del azar hizo que, al encontrar los radaristas a la Señora Visitadora Social y ponerse a charlar, ella les comentó que iba a llevar al señor de edad a vivir al centro del pueblo para que estuviera más cómodo y asistido, ya que el sobrino no iba a estar y hacía un par de días que los alrededores se estaban poblando con las tropas argentinas.

Eran los regimientos de la Brigada del General Jofre que habían comenzado a llegar a partir del 11ABR.

En la conversación de los radaristas con la señora, ellos le comentaron de la necesidad de alquilar casas para alojarse; y ella se ofreció a ayudarlos para hacerlo; y los puso en contacto con las personas que habían quedado al cuidado de dos casas que estaban deshabitadas; la del señor de edad, y *Montana House*.

Los siguientes facsímiles *f10* y *f11*, son de los recibos del primer mes de alquiler, por \$1.000.000 de pesos argentinos, equivalentes a 40 libras esterlinas.

13. APRIL 1982.
I. MAUD. MCKENZIE HAVE RECEIVED
FROM. . LEN. SARAVIA. THE SUM
OF 1000000 PESOS AS 1 MONTH
PAYMENT FOR MONTANA SHORT. HOUSE
R. McKenzie.

f10

14, April 1982
I Yvonne Turner have
received from Len Saravia
the sum of 1,000,000 pesos
as one months payment
for George Saraven house.
Y. Turner.

f11

La fotografía *f12* es de la casa doble; en la del señor de edad vivían mecánicos y turnos, y en la del sobrino vivían la mayoría de los soldados.



f12

Esta fotografía también muestra la casa tres, a la izquierda y más lejos, sobre Brisbane Road; y el empalzado de la derecha está ocultando a la vista de los curiosos a la cabina operativa.

A la casa tres la alquilaron a fines de abril, cuando llegó más personal para completar la dotación del radar. En su alquiler ya intervino la Secretaría de Gobierno del General de Brigada Menéndez, a cargo del Comodoro Bloomer Reeve.

A las dos casas anteriores las habían alquilado directamente los radaristas.

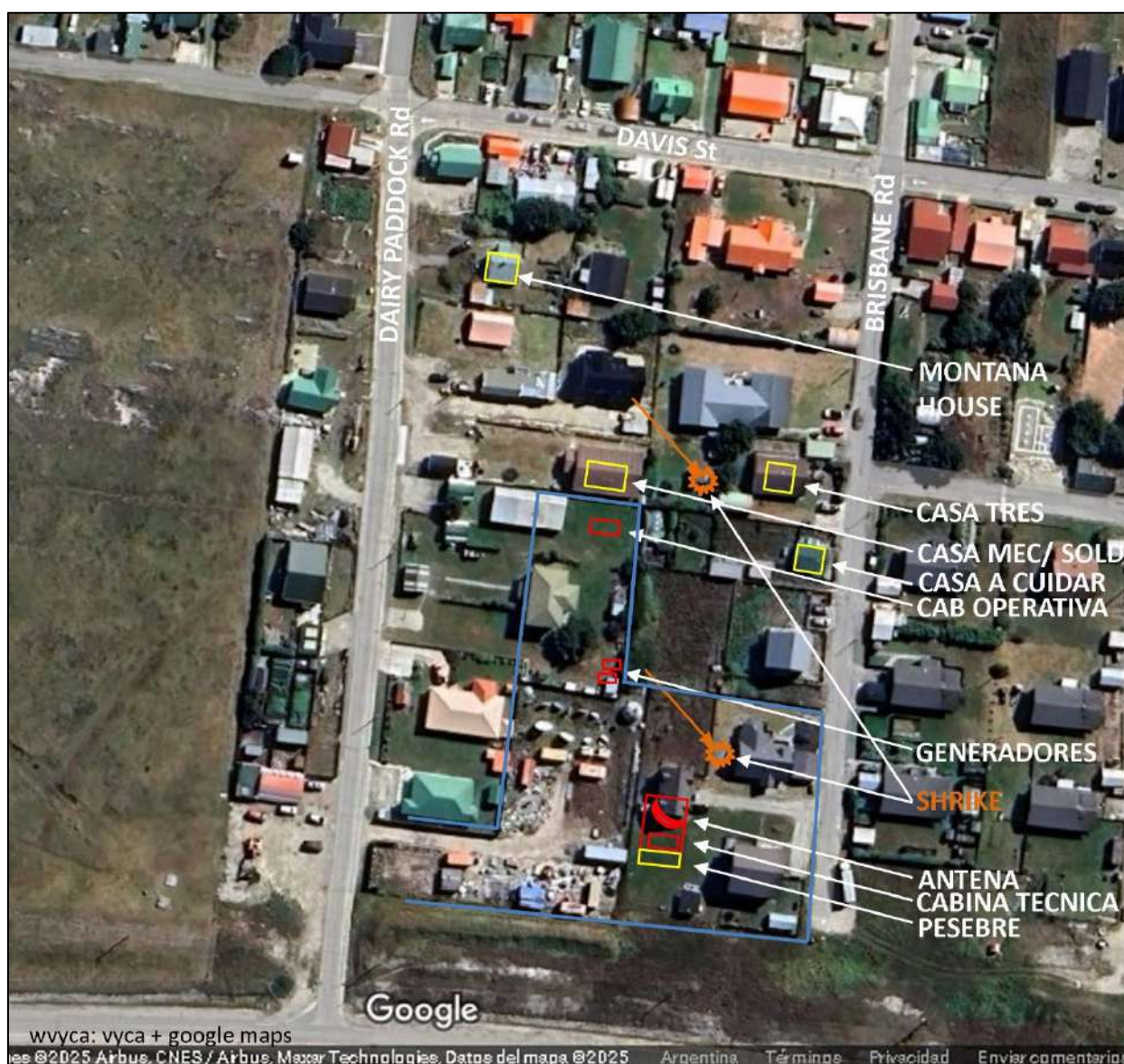
Como recién dijimos, de esta forma los radaristas, gracias al acomodamiento divino del azar, no sólo encontraron el mejor lugar para que el radar TPS-43 superviviera toda la guerra, sino que también consiguieron alquilar las dos casas, donde estarían secos, bien dormidos, bien comidos, y limpios. Las condiciones ideales para poder guerrear.

La casa que queda por identificar es la que la Señora Visitadora Social, el 30MAY, les pidió a los radaristas si la podían cuidar. En la fotografía *f12*, está oculta detrás de la casa de mecánicos y soldados.

Los radaristas no llegaron a satisfacer el pedido de la señora, porque al otro día, el 31MAY, el radar fue atacado con los misiles antirradiación Shrike; y las esquirlas de uno de ellos atravesó las paredes de madera de esta casa a cuidar, dejándola inutilizada.

Nuevamente, el acomodamiento divino del azar acompañando a los radaristas.

Ahora podemos remover la fotografía *f04* de la imagen *i07*, para mostrar la imagen *i08*, en la que mantendremos la superposición de los medios del radar.



Esto nos permite tener una clara referencia de donde estaban los medios del radar y las casas de 1982 respecto a lo que actualmente existe en ese predio.

Así podemos asumir que el pesebre, la cabina técnica y la antena, estaban en el jardín que se encuentra entre las dos nuevas casas a las que se accede desde la calle Brisbane Road; con parte de la antena a la altura de la pared sur de una de las casas. Es el montaje que hicimos en la imagen *i01*.

La imagen que sigue, *i09*, también fue tomada de Google maps, pero en 2007.

Ya estaban construidas las casas de techo negro sobre Brisbane Road, pero no las nuevas que aparecen en la parte norte de la manzana, próximas a Davis Street.

La flecha roja que señala la ubicación de la cabina operativa, muestra que en el terreno hay unas marcas que no sabemos si son, vestigios que aun persistían de la fortificación construida por los radaristas alrededor de la cabina, o setos que por casualidad coincidían con el emplazamiento de la cabina.

Estas marcas podemos ver que ya han desaparecido en la imagen *i08* de 2025.

La comparación de ambas imágenes también nos muestra que han aumentado en número la cantidad de antenas satelitales que los británicos emplazaron en el mismo lugar en que los radaristas colocaron la antena del radar en 1982.

Unos y otros coincidieron, después de unos cuantos años y aunque enemigos en 1982, que ese era un buen lugar para el emplazamiento de equipos electrónicos que necesitaran una adecuada condición de propagación.

En esta imagen *i09* hemos vuelto a marcar los lugares donde estuvo emplazado el radar, y las casas que utilizaron los radaristas en 1982.

De las casas que había en esa manzana en 1982, en febrero de 2024 sólo quedaba Montana House, y aparentemente la casa de al lado. El resto ha sido reemplazado por casas nuevas.



i09

Sobre esta imagen, además de marcar el lugar del pesebre, la antena y la cabina técnica, hemos colocado dos aperturas angulares con las fechas de 1982 y 2024. Es desde donde fueron tomadas las dos fotografías. La *f01*, de las dos casas en febrero de 2024, y la *f02* de la antena y cabina técnica del radar en abril de 1982.

Ya hecha una adecuada presentación de lo que fue el predio del radar, a continuación vamos a recurrir a fotografías de 1982 y de 2024 para mostrar **cómo evolucionó ese predio** en estos 42 años.

Para poder hacerlo, vamos a utilizar otra imagen de Google maps, pero rotada 90 grados en sentido antihorario para su presentación.

Es decir, el norte, en lugar de estar hacia arriba de la imagen va a estar hacia la izquierda, y lo mismo será para el pueblo y la bahía.

Esto nos permitirá tener espacio suficiente en la página como para poder montar varias fotografías con un adecuado tamaño, y con ello permitir que el lector pueda apreciar los detalles de unas y otras y las diferencias entre 1982 y 2024.

Es lo que nos está mostrando la imagen *i10* que sigue.

Esta tomada desde el oeste hacia el este, y en presentación 3D.

El terreno sin construcciones que está en la parte inferior de la imagen, era el lugar en donde el GADA 601 instaló su vivac.

El camino que se ve a la derecha de la imagen es el nuevo que ahora pasa por el sur del pueblo uniendo al aeropuerto con el camino que lleva a Darwin y el resto de la isla.

Hemos seleccionado esta parte de la imagen de Google maps para que coincida con la fotografía *f13* que sigue, a fin de superponerlas como hicimos con las anteriores.



i10



f13

Esta fotografía ha sido sacada desde una plataforma aérea británica poco después de la rendición. Al compararla con la imagen *i10*, se aprecia que el terreno que ocupara el GADA 601 aún sigue sin construcciones.

En la fotografía se ven los restos de las posiciones y fortificaciones que realizaron nuestras fuerzas. Asimismo. En la bahía de Puerto Argentino se ven surtos varios buques británicos.

Recortaremos a la fotografía para dejar la parte que nos interesa: el predio del radar TPS43. Es la foto *f14* que sigue.



f14

Ahora montaremos a *f14* sobre *i10*, para formar la combinación de ambas en *i11*. Sobre esta graficaremos todas las referencias que nos resulten útiles para mostrar cómo era el predio en 1982; relacionando en él algunas fotos que fueron sacadas por los radaristas en abril de 1982.



i11

Esto lo mostraremos en la siguiente imagen *i12*.



i12

Hemos hecho coincidir las calles de la fotografía *f14* de 1982 con las de la imagen de Google maps de 2025; Davis Street, Dairy Paddock Road, y Brisbane Road, Las calles que limitaban al predio.

En 1982 no existía el camino del sur del pueblo, la calle del extremo derecho en la imagen; pero si estaba marcada una calle que pasaba más cerca del predio, justo al lado de donde terminan las instalaciones del actual predio de las antenas satelitales.

Los puntos celestes, unidos por una línea a las fotografías de la parte superior, son los lugares precisos donde estaban ubicadas la antena, las cabinas, los generadores del radar, y las casas que habitaron los radaristas.

La primera foto es de *Montana House*, la casa más grande, que, en la fotografía tomada por los británicos apenas terminada la guerra, se ve claramente, con el depósito de turba al costado derecho y la pila delante, y con un galpón detrás.

Esta sería la única casa que aún perdura de 1982.

Detrás del galpón, hasta la Brisbane Road, se ve el gran baldío que utilizaron los radaristas para colocar los tambores de combustible, lejos de todo el resto. Y hacia la derecha, en esa zona de arbustos, justo delante de la casa de mecánicos y soldados, había una huerta, en cuyo desnivel, construyeron un refugio, mitad pozo, mitad cueva, aprovechando el desnivel del terreno. Más adelante mostraremos una foto de ese lugar.

La segunda foto muestra tres lugares.

La casa de mecánicos y soldados, que ya no existe, y ha sido reemplazada por una mucho más grande.

Al fondo y a la izquierda de la foto se ve la casa tres. A ella la hemos marcado con dos puntos celestes, uno en la foto de 1982, y otro en la imagen de Google maps.

Debido a las características angulares y dimensionales de la foto y de la imagen, la misma casa aparece un poco desplazada en las dos imágenes.

Al costado derecho de la casa de mecánicos y soldados se ve una empalizada, que está ocultando a la cabina operativa, la que se ve en la tercera foto.

La cuarta fotografía es de los grupos electrógenos, con la línea que la une al punto celeste donde estaban emplazados.

La quinta foto es la que usamos como *f02* al principio del escrito. El punto celeste coincidiría con la posición de la cabina técnica en 1982.

Ya referenciadas estas fotografías de 1982; ahora armaremos una nueva imagen, la *i13*, en la que removeremos la fotografía, para mostrar las ubicaciones ya referidas a la actualidad; y las complementaremos con las fotografías sacadas en febrero de 2024.

Estas fotos fueron tomadas desde las calles, para no perturbar la privacidad de las personas que ahora habitan el lugar.

Hemos dibujado una apertura angular para mostrar desde donde fueron sacadas y hacia donde apuntaba la cámara. En celeste las de 1982 y en amarillo las de 2024.

Las hemos identificado con números y con letras para que puedan ser fácilmente correlacionadas.

Hay otras referencias de tomas angulares; 00, 06, y 07 en celeste; y g en amarillo; que están relacionadas con otras fotografías que después agregaremos al referirnos a cada zona del predio en particular.



i13

La *a* en amarillo (2024) es coincidente con la *01* en celeste (1982), y corresponden a la actual y entonces *Montana House*.

La *c* en amarillo (2024) apunta hacia donde estaba la casa de mecánicos y soldados, reemplazada por la actual de 2 pisos. En 1982 había un pequeño sendero bordeado por una verja, que se aprecia en la foto *02* (1982), que llevaba desde Dairy Paddock Road hasta la entrada de la casa.

La *d* en amarillo (2024) es sólo referencial. Desde ese lugar en la calle se alcanzaba a ver la antena y la cabina técnica en 1982, ubicadas aproximadamente en el lugar marcado por la flecha roja, mucho más atrás del Panhard argentino que el actual propietario tiene como adorno en su jardín. La vista era parecida a la de la posición celeste *06*, de 1982, que aquí abajo hemos colocado, pero desde una distancia mayor.



f06

La *e* en amarillo (2024) está sacada hacia donde estaban los grupos electrógenos en 1982, donde se ven los árboles. Se corresponde con la posición sacada en la celeste *04*, pero a 90 grados de la misma, como si fuera sacada desde el borde derecho de la foto *04*.

A la *f* en amarillo (2024) y la *05* en celeste (1982), ya las mencionamos antes, al principio, como composición de la imagen *i01*; como *f01* y *f02*. Están sacadas casi desde el mismo lugar.

La *g* en amarillo (2024) y la celeste *07* (1982) que aquí abajo hemos colocado corresponden a una imagen fuera del predio del radar. Son de otra de las construcciones de 1982 que aún perdura; es esa construcción de chapa oxidada que se ve a lo lejos en la *f* en amarillo, y la que se ve, a lo lejos también, en la *05* celeste.

Describiendo la foto *05* celeste, de 1982; en la parte izquierda de la foto se ve una parte del pesebre de animales; y hacia la derecha el refugio preparado por los radaristas en un inicio, para que el hombre que corriera a cortar la emisión del radar en la cabina técnica se pudiera poner a cubierto ante el lanzamiento del misil antirradiación. Esto finalmente se descartó, porque el hombre no llegaba a concretarlo en el corto tiempo de vuelo del misil.

Las cajas de madera contenían el mástil de la antena de HF que se ve ya instalada un poco más allá, del otro lado del camino de tierra que existía entre el alambrado del predio y el poste de electricidad; se la ve entre los dos hombres.

La construcción que se ve a la derecha de la foto, en las tierras comunales, ya no existe.



<*f*



<*05*

Finalmente, en la imagen *i13* hemos marcado con una flecha roja el lugar donde estaba la casa a cuidar; de la que no tenemos fotografías.

LAS FOTOGRAFIAS, DE 1982, AGRUPADAS POR ZONAS DENTRO DEL PREDIO DEL RADAR

Ya presentado el predio en fotografías de ayer y de hoy, a continuación vamos a presentar algunas de las sacadas por los radaristas en las distintas zonas dentro de ese predio.

Como mencionamos al principio, estas fotografías fueron tomadas por el siguiente personal del Escuadrón VyCA Malvinas: los entonces primer teniente Nolberto Rubén Faber, primer teniente Carlos Adalberto Mazzocchi, cabo principal Roberto Marcelo Ullua y Cabo Luis Martín Rivero.

Un dato curioso respecto a algunas de las fotografías sacadas por el Primer Teniente Mazzocchi.

Cuando el día 18JUN1982, ya como prisioneros, marcharon hacia el muelle de puerto Argentino para embarcar, salieron del aeropuerto, la BAM Malvinas, conformando un grupo de 182 hombres, los del original escuadrón VyCA, más los de otras especialidades que el Comodoro Destri, quien había quedado como más antiguo de los prisioneros de Fuerza Aérea, le asignó al Jefe del Escuadrón, junto con el grupo de los médicos y enfermeros del hospital, para que los trasladara hasta el puerto, y el posible regreso a la Argentina continental, si superaban la selección de prisioneros con especialidades críticas.

El Primer Teniente Mazzocchi fue uno de los seis hombres del Escuadrón VyCA que quedaron retenidos un mes más, hasta el 14JUL1982.

En la requisa previa a embarcar en el helicóptero Chinook que los llevaría al campo de prisioneros en Ajax Bay, el PT Mazzocchi perdió uno de sus rollos de fotos. Muchos años después, el británico que lo encontró, le envió las fotografías que contenía por correo. Están agregadas en la parte: Cabina Operativa.

El otro caso similar, pero sin el mismo resultado fue el de dos rollos del Cabo Principal Ullua.

Preocupado por que los británicos le quitaran la cámara fotográfica y los dos últimos rollos fotográficos que no pudo enviar al continente, se los entregó al Mayor Silva, confiando en que éste, por su jerarquía tendría más posibilidades de conservarlos en la requisa en el puerto; pero no fue así, ya que el Mayor quedó prisionero hasta el 14JUL, y en la requisa del helipuerto, aunque conservó la cámara fotográfica, perdió los rollos de fotos.

Aún tenemos la esperanza de que en algún momento un británico lo contacte al CP Ullua diciéndole que en 1982 encontró los rollos, los conservó, y le envíe, como al PT Mazzocchi, las fotos que contenían.

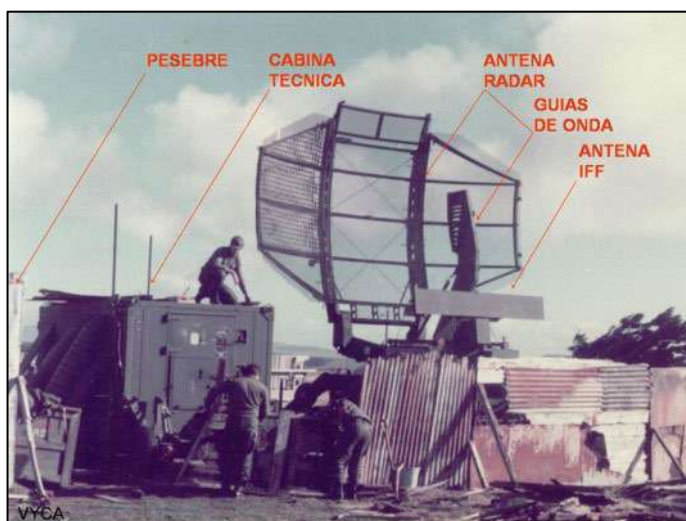
Zona de la Antena y Cabina Técnica

Comenzaremos adjuntando las fotografías de la zona de la antena y de la cabina técnica, junto al pesebre para animales.

También colocaremos aquellas que, desde junto al pesebre, mostraban los alrededores de las que se conocían como las *Tierras Comunes*, más allá del alambrado que limitaba al predio del radar hacia el sur.



ant01



ant02

La foto *ant01* muestra a la antena del radar y a la cabina técnica con el pesebre detrás, en dirección al sur y el mar. También muestra que el nivel del terreno hasta el mar estaba por debajo del plano de horizonte de la antena del radar. Fue sacada desde el costado de la cabina operativa.

La *ant02* fue sacada desde una posición que corresponde al actual jardín entre las dos casas de la imagen *i01* de la primera página en la que superpusimos esta foto.



ant03



ant04

Las *ant03* y *ant04* están sacadas desde una posición próxima al lugar donde se encontraban los grupos electrógenos.

Recién están comenzando a enmascarar a la antena y a la cabina técnica como si fueran un depósito de chatarra o un chiquero, para después colocar a su alrededor dos camiones con cajas metálicas y una pequeña máquina vial como protección ante el lanzamiento de misiles o bombas.



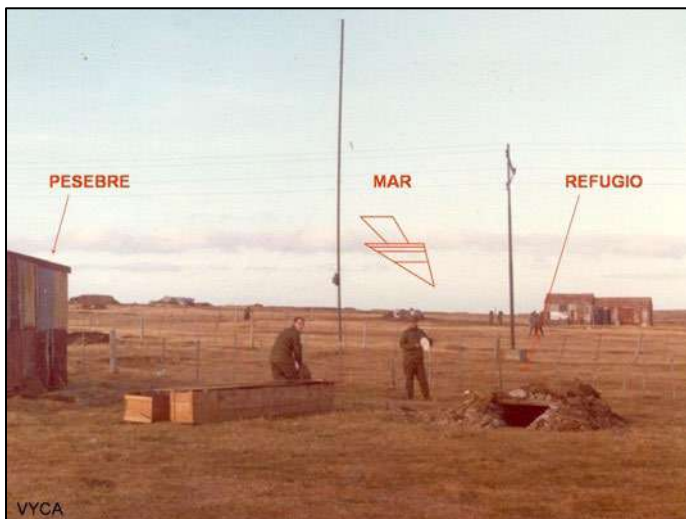
ant05



ant06

La ant05 está tomada desde el mismo lugar. El pequeño contenedor verde era usado para el traslado de equipamiento electrónico frágil.

La ant06 es del interior de la cabina técnica. Están haciendo las primeras comunicaciones con sus familias mediante los enlaces con radioaficionados del continente.



ant07



ant08

La ant07 ya la vimos antes como <05, está sacada desde el costado del pesebre de animales, mostrando las tierras comunales hacia el sur y el mar.

Como ya antes dijimos, en ella podemos apreciar la construcción de un refugio que hicieron al costado, donde debía entrar el hombre que, corriendo desde la cabina operativa, a 70 metros del lugar, debía llegar a la cabina técnica, entrar y cortar la emisión, para evitar que el misil antirradiación impactara en el radar, salir e introducirse en ese refugio antes de que llegara el misil.

Por supuesto, en las pruebas que hicieron durante abril, el misil llegaba cuando el hombre aún estaba a media carrera entre las dos cabinas. La solución al problema fue realizada por los mecánicos de radar.

Con medios de circunstancia obtenidos en el pueblo, y su ingenio, lograron que, en forma remota desde la cabina operativa, cómodamente sentados frente a sus consolas, los operadores de radar pudieran cortar la emisión y volver a darla, y cortar y volver a dar la rotación de la antena para que no fuera detectada por su movimiento, sin necesidad de arriesgarse corriendo hasta la cabina técnica. Carrera que ya habían comprobado que siempre perdían, porque el misil llegaba antes.

La foto también muestra a lo lejos, las primeras tropas del Regimiento 3 de Ejército que se emplazarían en ese lugar.

También se ve el mástil de la antena de HF ya instalada, y las cajas de madera que eran usadas para su traslado.

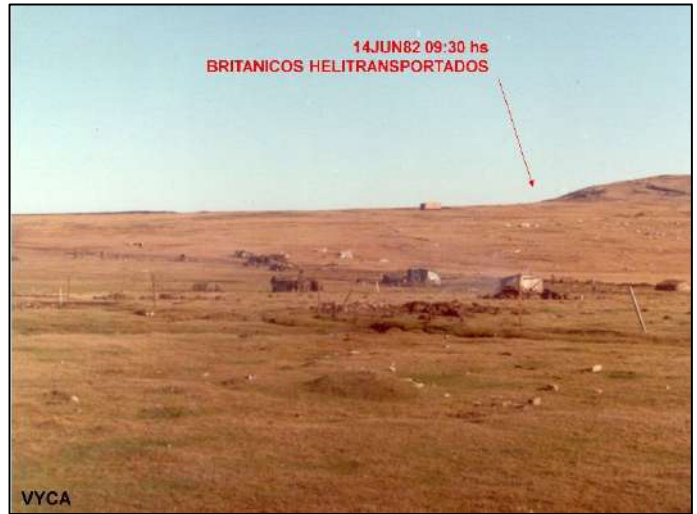
En la *ant08* vemos al refugio en plena construcción.

Estas dos fotografías y las que siguen nos van a permitir visualizar cómo era el terreno que rodeaba al predio del radar hacia el sur y el suroeste.

En esta zona, que era conocida como de las *tierras comunales*, es donde se ubicaron las fuerzas del Grupo de Artillería de Campaña 3, y las del Regimiento de Infantería 3.



ant09



ant10

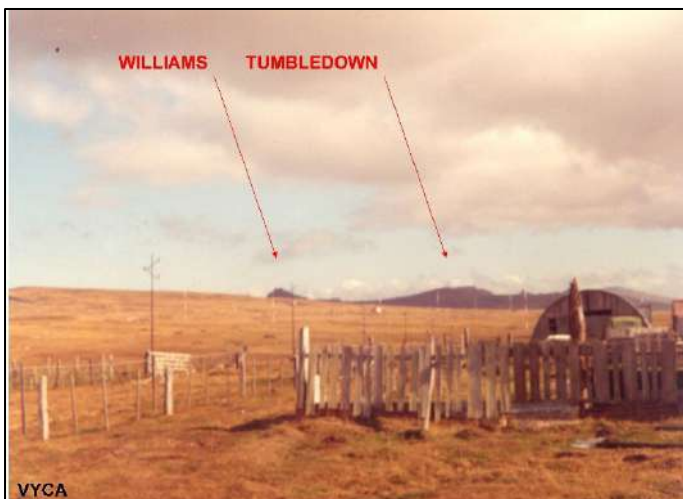
La fotografía *ant09* es casi coincidente con la *ant08*, pero más panorámica y un poco girada hacia el oeste. Hacia la derecha de la foto, el terreno comienza a elevarse suavemente para convertirse en el cerro Sapper Hill, fuera de la imagen; la que se continúa en la *ant10*, donde ya se ve al Sapper Hill.

En ambas fotografías se aprecian algunas construcciones hechas por las tropas del RIM 3 para protegerse.

En la *ant10* hemos marcado con la flecha roja el camino que bordea al Sapper Hill y lleva hacia Darwin, Goose Green y el resto de la isla Soledad.

Es en este lugar por donde aparecieron las primeras tropas británicas el 14 de junio alrededor de las 09:30 hs; a las que los radaristas vieron mientras terminaban de preparar al radar para su destrucción.

Habían sido transportadas hasta ese lugar por dos helicópteros, y se enfrentaron en un intercambio de disparos con las tropas de una sección del BIM 5 que se encontraba en el cerro.



ant11



ant12

Esta fotografía *ant11* fue sacada en el extremo suroeste del predio del radar, mirando hacia los cerros Williams y Tumbledown. El Sapper Hill se encuentra fuera de la foto, hacia la izquierda.

El Tumbledown fue uno de los dos cerros, junto con el Wireless Ridge, donde se combatió en la noche final de la guerra, la del 13 al 14 de junio.

El Williams fue ocupado por los Gurkas alrededor de las 08:00 hs del día 14 de junio, luego de que las secciones del BIM 5 que lo protegían, se retiraran a orden, alrededor de las 02:00 hs de ese 14 de junio, el último día de combate.

Volviendo al predio del radar, la verja de madera que se ve en la foto es el portón de entrada al predio desde Dairy Paddock Road.

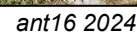
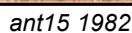
El galpón con forma de medio caño que se ve detrás del portón, está cruzando Dairy Paddock Road, y es una de las pocas construcciones que se han conservado de 1982.

Es el Land Rover del gobierno británico que había estado asignado al anterior Jefe del Aeródromo de Puerto Argentino. Como éste había cesado en sus funciones, y PATA era gestionada por las nuevas autoridades argentinas, los radaristas se lo requirieron para transformarlo en ambulancia.



La imagen *ant14* es el facsímil del recibo de transferencia del ex Jefe del aeródromo, ya convertido en la BAM Malvinas, al Escuadrón VyCA.

Sólo para utilizarlas como referencia orientadora, ya que el cambio producido en todo el predio y alrededores es grande, hemos colocado las dos fotografías siguientes:



Continuando con la foto de 2024 como referencia; en 1982, desde la misma posición en que fue sacada esta foto en 2024, desde Dairy Paddock Road, se veía lo que muestra la imagen *ant15* en 1982.

Sólo faltaría en la imagen un camión de caja metálica que fue colocado, poco antes del 01 de mayo, aproximadamente donde se encuentran los radaristas.

Por eso, la única relación que podemos hacer de esta zona del predio, es lo que mostramos en la primera página, con el montaje de la foto de la cabina técnica y la antena, de 1982, sobre la foto de las dos casas de 2024.



i01 = f01 + f02

Zona de los Grupos Electrógenos

Ahora veremos las fotografías sacadas por los radaristas en la zona de los grupos electrógenos, ubicada a medio camino entre el conjunto antena/cabina técnica, y la cabina operativa.

En cuanto al ayer y hoy. Como esta zona está ubicada en el centro de la manzana, rodeada actualmente por nuevas construcciones que no permiten verla; para no perturbar la privacidad de los actuales propietarios de las casas, la fotografía *gen01* de febrero 2024 fue sacada desde Dairy Paddock Road.



gen01 2024

Los árboles que se ven al fondo, detrás de la casa de dos pisos, es el lugar donde estaban los grupos electrógenos.

Detrás de la casa blanca de techo rojo se ve a la casa de techo negro junto a cuya pared sur estaba la antena del radar.

El mástil de antena que se ve entre las dos casas está emplazado en el lugar donde estaban parados los oficiales en la foto *ant15 1982*.

Ninguna de las casas que se ven en la fotografía existían en 1982.

Volviendo a 1982, las siguientes fotos muestran cómo era entonces esta zona.

La *gen02* ya la habíamos mostrado antes, como la *04* de referencia para la *i13*. En ella se ven dos de los grupos electrógenos, la antena y el pesebre detrás, y delante, frente al soldado, uno de los tanques de combustible.

Fue sacada durante el mes de abril, época de plena preparación para la guerra.



gen02



gen03

La *gen03* es del mes de mayo. Ambas fotografías se complementan para mostrar el panorama de esta zona del predio; ya que en esta última se ven los dos grupos electrógenos y el tanque de combustible, en el extremo izquierdo de la imagen.

En la parte central se ve al tercer grupo electrógeno, delante de otro árbol que muestra el efecto del viento en su crecimiento. También se puede apreciar el clima que era predominante en Malvinas.

En el extremo derecho se ven dos movilizadores, utilizados para transformar en remolques tanto a la antena y cabinas como a los grupos electrógenos; y al fondo, la verja de madera y el alambrado del extremo suroeste del predio, donde se lo ve al Land Rover en la foto *ant12*.

También se ve la parte inferior del mástil de la antena direccional de UHF, que los radaristas utilizaron para enlazar al radar TPS-44 de Ejército con el CIC (Centro de Información y Control) en Stanley House, vía el predio del radar de Fuerza Aérea.

Esta fotografía también sirve como explicación de por qué los radaristas buscaban enmascarar al radar como un chiquero o un depósito de chatarra. Se pueden apreciar los senderos que han quedado marcados por las huellas del ir y venir del personal entre los distintos lugares del predio.

Las dos fotos siguientes, *gen04* y *gen05*, son similares a las dos anteriores, pero muestran el mástil con la antena direccional de UHF que enlaza al radar TPS-44 de Ejército. La *gen04* cuando el radar estaba en Sapper Hill, desde que llegó a Malvinas hasta el 01 de mayo a la noche, en que fue cañoneado desde los buques británicos, y la *gen05* cuando fue trasladado al lugar definitivo al extremo este del pueblo.



gen04



gen05



ops01



ops02

Las seis fotografías que siguen fueron tomadas por el Primer Teniente Mazzocchi el 31 de mayo, pocas horas después del susto del ataque con los misiles antirradiación.

Por suerte, Dios acomodó el azar para que nada les pasara a los radaristas, y que los daños al radar fueran mínimos.

Sobre este hecho se puede leer en el libro *"Diario de Guerra del Radar Malvinas"*, que se puede bajar libremente desde el sitio www.radarmalvinas.com.ar; abriendo la pestaña de: "el radar en Malvinas" en la barra del menú, y entrando a la parte "el libro".

Las dos primeras, ops03 y ops04, muestran la cabina operativa y su fortificación alrededor, a la que le han quitado el *techo* para reforzarla con una nueva hilera de tambores y bolsas; debido a que el susto los estimuló a considerar que la fortificación que tenían no era suficiente.



ops03



ops04

La ops05 muestra a los hombres encargados de quitarle una de las tapas a los tambores, y las otras tres, de la ops06 a la ops08, muestran a los que se están encargado de llenar las bolsas que elevarán la altura del techo, hecho con pallets de pista, y protegerán aún más a la cabina operativa en caso de impacto directo.



ops05



ops06



ops07



ops08

Las caras muestran que, a pesar del susto de pocas horas antes, los radaristas están dispuestos a seguir con su labor, no importa lo que el enemigo trate de hacer para impedirlo.

Zona de la Casa de Mecánicos y Soldados

En cuanto al ayer y hoy. Las fotografías *mec01 1982* y *mec02 2024* son la fiel expresión de cómo han evolucionado las construcciones en esta área del pueblo. Las fotos han sido sacadas desde lugares con pocos metros de diferencia uno de otro.

La casa de los mecánicos y soldados ha sido sustituida por la nueva de dos pisos que se ve en *mec02*.



mec01 1982



mec02 2024

En la *mec01* se puede ver, además, a la derecha de la casa de mecánicos y soldados, detrás de la empalizada que la oculta a las vistas, a la cabina operativa, la foto ha sido sacada poco después de instalados en el predio el 13 de abril, y la cabina todavía está en plena construcción de su fortificación.

Asimismo, en la fotografía todavía no está una fortificación que construyeron delante de la casa, contra la verja de madera.

A la izquierda de la casa de mecánicos y soldados y más lejos, sobre Brisbane Road, se ve a la casa que habían bautizado como casa 3.

Es en un punto medio entre las dos casas que cayó uno de los misiles antirradiación del 31 de mayo.

A continuación colocaremos las de 1982 para que el lector se pueda ambientar al entorno que entonces existía. Primero colocaremos las sacadas fuera de la casa, y después las del interior.

Las *mec03* y *mec04* podemos decir que son recíprocas en cuanto a su lugar de toma. La *mec03* fue sacada desde donde están los hombres en la *mec04*; y la *mec04* desde la verja de madera de la *mec03*.

La *mec03* muestra el frente de la que en realidad es una casa doble. La abertura que se ve justo detrás de la verja y el soldado es la entrada a la casa de los soldados, y la ventana que se ve en el borde derecho es del pequeño hall de entrada de la casa de los mecánicos y turnos.

En este hall habían colocado la centralita de comunicaciones, y otros equipos, que veremos en las fotos posteriores *mec29* y *mec30*.

La casa estaba construida justo en el borde de la cresta o cordón, que era la prolongación del cerro Tumbledown y que, pasando justo por ahí, por la parte sur del pueblo, se prolongaba hasta transformarse en el istmo que unía a la península del aeropuerto donde estaba la BAM Malvinas.

Podemos apreciar el gran desnivel del terreno justo en ese lugar; el que hemos marcado con la flecha roja.

Vemos que ese terraplén ya ha sido despejado de los arbustos, porque los radaristas van a construir una especie de cueva-pozo, que van a utilizar como uno de los refugios para los bombardeos navales.

El lugar era ideal, porque el problema que se tenía en Malvinas era que, si uno quería hacer un pozo para protegerse, al poco tiempo, debido a las características de la turba, comenzaba a brotar el agua. Al estar la cueva por encima del nivel del terreno desde donde se sacó la fotografía, el drenaje de agua que produjera la turba iría por debajo del nivel de la cueva.



mec03



mec04

La *mec04* ha sido sacada desde la verja de madera, y muestra al personal recogiendo tierra para rellenar las bolsas y tanques de combustible con los que van a realizar los parapetos y fortificaciones para protegerse; como muestran las fotos que siguen.

Las edificaciones que se ven, están del otro lado de Davis Street.



mec05



mec06

Uniendo estas dos fotografías, las *mec05* y *mec06*, podemos imaginar una panorámica que les da continuidad; ya que el tablero de madera que se ve en la parte derecha de *mec05*, es el mismo tablero que se ve en *mec06* detrás del hombre que está de guardia.

Detrás de los arbustos de esta foto se ven dos casas, la de la derecha es Montana House, donde los radaristas habían instalada el comedor y un lugar de descanso, por ser la más grande.

En el borde izquierdo, sobre el tablero de madera, se alcanza a ver una tercera casa, que está del otro lado de Dairy Paddock Road. Es la casa del herrero del pueblo, quién, el primer día que llegaron y alquilaron Montana House, se cruzó y les enseñó cómo se usaba la cocina con turba, que servía también para el agua caliente; cómo manipular la turba, y otros pequeños trucos domésticos, propios de las islas, que ayudaron al confort de los radaristas.

En la fotografía *mec05*, el soldado que está agachado frente a la entrada de la casa de los mecánicos y turnos, acaba de acarrear turba para la cocina/caldera.

Ese objeto rojo que se ve al costado de la casa es un pequeño grupo electrógeno, que brinda energía suficiente como para iluminación o el funcionamiento de algún equipo. Este es el grupo electrógeno que llevaron oculto en uno de los Unimog cuando el 15 de junio debieron trasladarse al campo de prisioneros que se organizó en la BAM Malvinas.

Sirvió para la iluminación dentro del alojamiento que construyeron entre las dos cajas de los Unimog y unas planchas de pista como piso, y las lonas de los vehículos y una de las carpas originales, como techo y abrigo, durante los tres días que estuvieron en ese campo de prisioneros, hasta el 18 de junio, en que marcharon hacia el puerto para tratar de embarcar hacia el continente.

Pero lo más importante de este grupo electrógeno, fue como fuente de energía para que funcionara el equipo de radioaficionado Yaesu, que también pasaron oculto al control británico de entrada al aeropuerto en uno de los Unimog, y que les permitió comunicarse con sus familias para avisarles que estaban bien, y para adelantarles, el 18 de junio, que salían para el puerto buscando de embarcar hacia el continente.



mec07



mec08

La *mec07* está sacada desde el otro lado del grupo electrógeno; el que apenas se ve en el borde derecho. Muestra la diferencia de nivel de la casa de mecánicos y soldados respecto al resto del pueblo. También se ve la bahía frente al pueblo y la entrada a la misma, justo arriba de la casa de techo rojo.

Detrás de los soldados se ve Mary Hill; la parte oeste de la península del aeropuerto, en donde para el primero de mayo se emplazaron los puestos comando del Jefe de la BAM, el Comodoro Destri, y el Jefe del Regimiento 25, el Teniente Coronel Seineldín.

El soldado con el abrigo tipo parca, es de ejército, y está de visita en la casa de los soldados.

La foto *mec08* ha sido tomada desde el mismo lugar. En ella se ve mejor la fortificación que ya se mostró en las fotos anteriores.

La fotografía que sigue ha sido sacada por el periodista Nicolás Kazansew en una de sus visitas a las casas de los radaristas. Es de los últimos días de la guerra, y los radaristas han conseguido que les provean un misil SA-7 Strela, el que no llegaron a poder utilizar porque a poco terminó la guerra.



mec09

Esta fotografía que sigue, es la única que tenemos de la casa 3. Es el costado que da hacia la casa de mecánicos y soldados.

Ya es fines de mayo y los radaristas, que ya han alcanzado un buen ritmo de trabajo, están alternado la operación del radar con el descanso y con otras actividades.



mec10

Las fotografías que siguen sirven para apreciar cómo eran los alrededores del predio del radar en dirección hacia el pueblo y la bahía frente a él (el norte), están tomadas desde la zona de la casa de mecánicos y soldados.

Las hemos tratado de ordenar de forma que muestren una secuencia panorámica de izquierda (oeste) a derecha (este).

Todas nos permiten observar cómo el lugar donde está ubicado el predio del radar está en un terreno más elevado que los entornos.

En las primeras cinco, podemos utilizar a ese galpón con forma de medio caño, que está en la parte izquierda de la primera de las fotos, la *mec11*, como referencia para relacionarlas.



mec11



mec12

Si observamos con detenimiento la foto *mec12*, podemos apreciar que del otro lado de la bahía se extiende un primer cordón montañoso, que es alargado y muy bajo, con un color en el que predomina el gris y el marrón oscuro. Es la prolongación del Wireless Ridge que se continúa en el Courtley Ridge.

Detrás se ven los cerros, con un color marrón rojizo, que están del otro lado de la bahía de la Anunciación.

La prolongación del cerro Wireless Ridge y su continuación en el Courtley Ridge, hasta la boca de entrada a la bahía de Puerto Argentino, es una formación montañosa que se asemeja mucho a una pared; es una estructura montañosa estrecha y alargada, que se desarrolla a todo lo largo de la costa norte de la bahía. Era aprovechada por los Harrier británicos para ocultarse cuando atacaban a la BAM Malvinas.

En la foto *mec13* se ve a un avión que acaba de decolar de la pista de la BAM Malvinas.



mec13



mec14



mec15



mec16

En la *mec16* es un C-130 el que acaba de decolar y ha iniciado un viraje hacia la bahía de la Anunciación.

También se ve la zona baldía en donde depositaban los tambores de combustible para el radar.



mec17



mec18

Las fotografías que siguen, continuando la presentación panorámica hacia la derecha, han sido sacadas en dirección al noreste. Muestran la entrada a la bahía de Puerto Argentino desde la bahía de la Anunciación, y la costa que se ve hacia la derecha (este) de la boca de entrada, es la península donde estaba emplazada la BAM Malvinas.



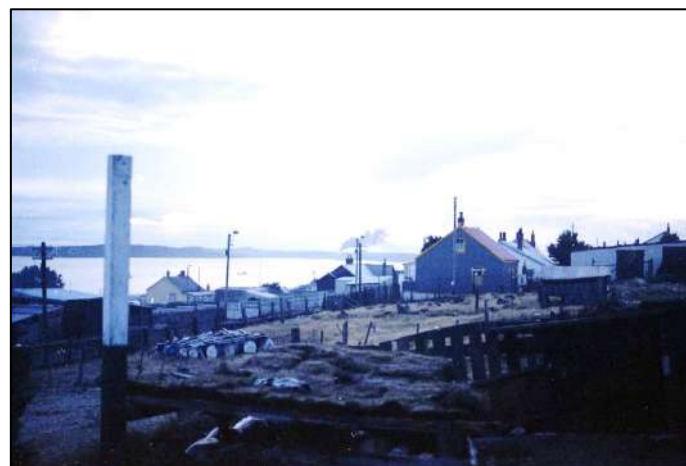
mec19



mec20



mec21



mec22

Las fotos *mec21* y *mec22* muestran además los tambores de combustible en la zona en donde eran almacenados. Estos tambores recién han sido traídos desde el aeropuerto, donde fueron descargados de un C-130.

En la parte baja de las fotos *mec23* y *mec24*, se observa una zona del terreno que parece que tiene esparcidos restos de maderas o basura. Es el lugar en donde están soterrados los tambores, disimulados con esos restos de maderas y basura.

Están en una especie de piletón, cavado en el centro del baldío, con la profundidad de un tanque acostado. Este piletón contendría al combustible en caso de derrame, o en caso de incendio por accidente o por acción del armamento británico. La pendiente del terreno lo mantiene seco, a pesar de la turba.



mec23



mec24



mec25



mec26

Las *mec25* y *mec26* muestran por separado a la casa de paredes grises y techo rojo, y al medio caño de las fotos anteriores.

Aunque en las *mec23* y *mec24* parece que ambas construcciones estuvieran juntas, en realidad están bastante separadas, con la Brisbane Road entre ellas.

La fotografía *f13* de la página siguiente, que ya antes mostramos, sacada desde una aeronave británica, nos permitirá relacionarlas y apreciar la magnitud de los espacios baldíos, que daban seguridad de riesgo en cuanto al depósito de los tambores de combustible.

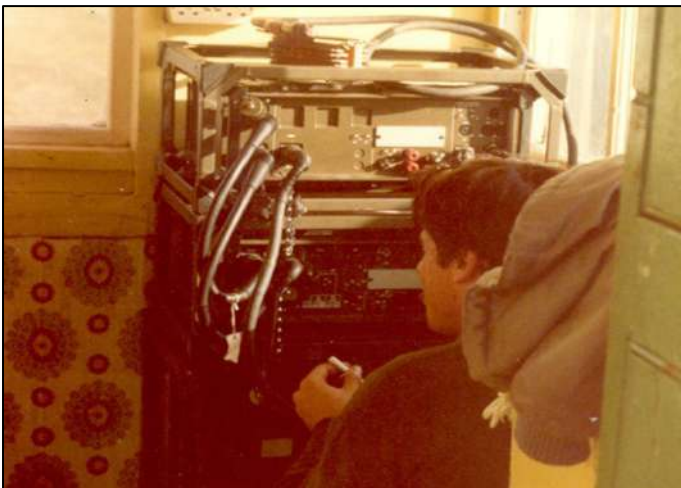
Como final de las fotografías de la casa de mecánicos y soldados, colocaremos unas de su interior.



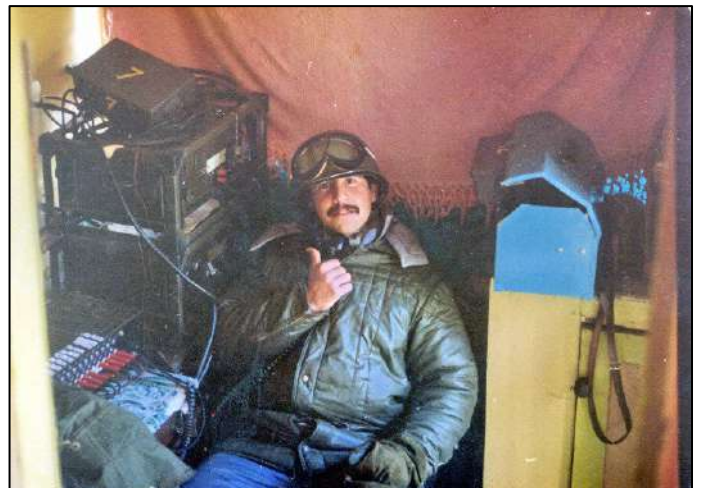
mec27



mec28



mec29



mec30

Las *mec27* y *mec28* muestran el living/comedor de la casa donde vivía el señor de edad, que usaron los mecánicos y turnos como lugar de descanso y esparcimiento.

En las *mec29* y *mec30* se ve el hall de entrada a la casa, en donde instalaron la centralita telefónica, el UHF direccional que conectaba al radar TPS-44 de Ejército, otros equipos de comunicaciones, y el Yaesu de radioaficionado con el que hablaban con las familias.

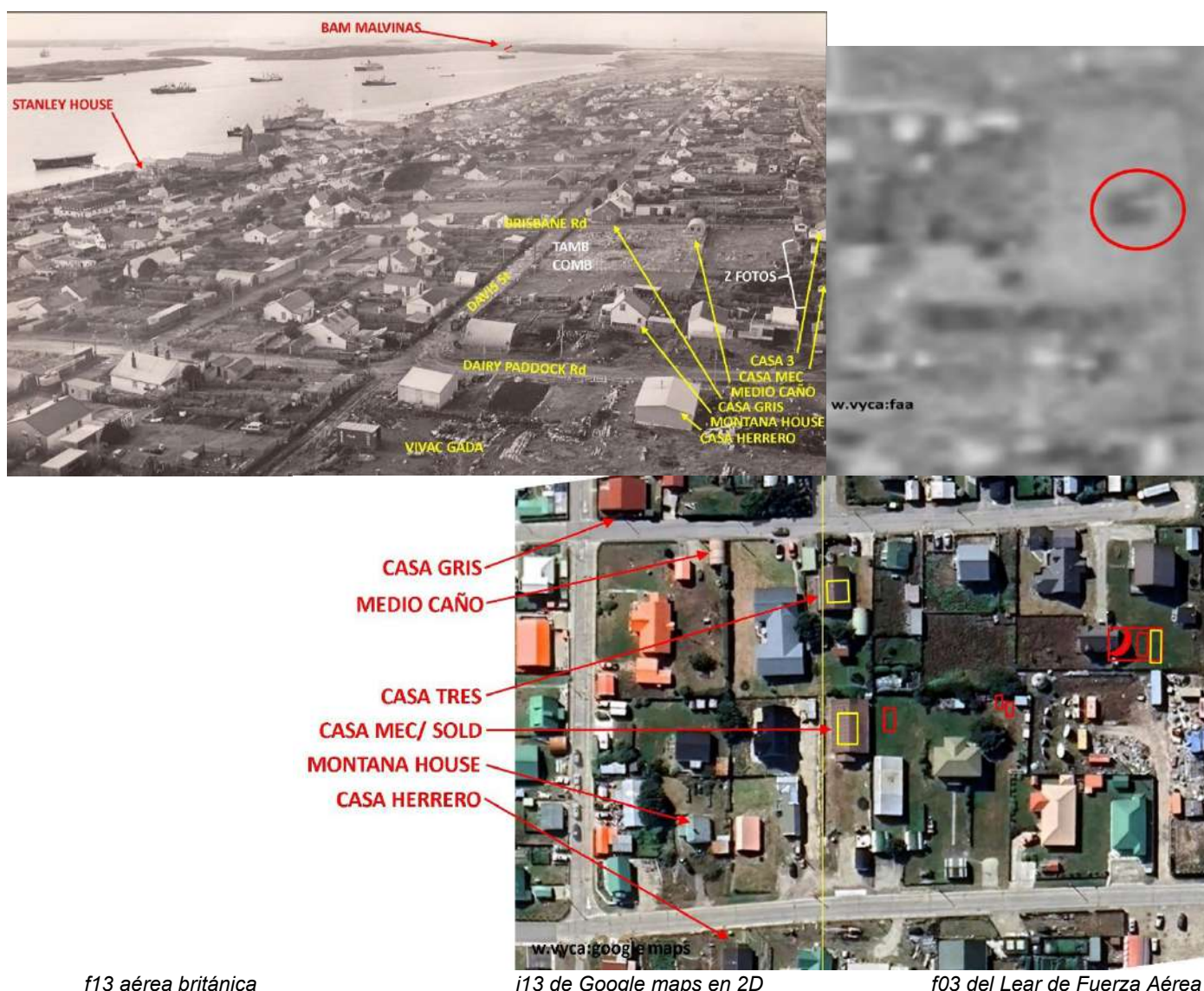
Para que el lector se pueda ubicar y le resulte fácil relacionar las fotos recientemente presentadas, aquí abajo hemos vuelto a colocar la fotografía *f13*, que es de poco después de terminada la guerra, y que ya habíamos visto antes.

En ella hemos marcado las casas y construcciones que estuvimos mencionando, además de las ubicaciones del puesto comando del Componente Aéreo Malvinas en Stanley House, y la BAM Malvinas en la península del aeropuerto.

Para poder contrastar el ayer, 1982, y el hoy, 2024, hemos colocado también una imagen de Google maps actual que coincide con la parte predio del radar de la fotografía. Esta imagen es similar a la que habíamos usado antes como *i13*, pero en dos dimensiones.

La mitad a la izquierda de la línea amarilla muestra la diferencia de construcciones respecto a 1982 en la zona de los baldíos, donde los radaristas instalaron el depósito de combustible; y también a Montana House; la única que permanece con su conformación original, incluso el depósito de turba, que es ese pequeño cuadrado rosa claro que toca la esquina inferior derecha de la casa.

A este mosaico fotográfico lo hemos completado con una parte de la fotografía *f03*, sacada por un Lear Jet de Fuerza Aérea, que ya habíamos mostrado antes.



f13 aérea británica

i13 de Google maps en 2D

f03 del Lear de Fuerza Aérea

Aunque el origen de las imágenes es completamente diferente, así como las posiciones, ángulos y distancias con que fueron obtenidas, creemos que permiten una relativamente fácil ubicación y comparación entre el ayer y el hoy, mediante los escritos, flechas y marcaciones que hemos colocado.

La ubicación de la casa de los mecánicos y soldados coincide entre la fotografía británica y la del Lear de FAA; es ese cuadrado blanco en esta última foto. No sucede lo mismo con la casa 3, que es el cuadrado blanco que está más arriba. Lo mismo sucede con la zona de la antena y la cabina técnica junto al pesebre de animales, marcados dentro de una elipse roja, pero son fáciles de relacionar con el hoy.

De esta forma creemos que quien viaje a Malvinas podrá ubicar en el entorno actual al emplazamiento del radar y del predio con sus diferentes componentes.

Zona de Montana House

En cuanto al ayer y hoy. Montana House es una de las pocas construcciones que aún perduran en el predio del radar desde 1982.

Aquí las dos fotografías; sacadas casi desde la misma posición, sobre Dairy Paddock Road.



mh01 abril 1982



mh02 febrero 2024

La casa seguiría siendo la misma, salvo el cambio de ubicación de la ventana en la pared lateral y la modificación del porche de entrada.

Vemos que también subsiste el depósito de turba, que se visualiza en ambas fotografías a la derecha de la casa.

La fotografía *f13* que recién volvimos a colocar, también resulta útil para ubicarnos en los lugares que muestran las fotos que siguen.



mh03

Esta fotografía *mh03* es de la entrada a la casa, que se ve claramente en *mh01*.

El cartel de bienvenida, producto del humor de los radaristas, tiene a un conejito alado dibujado de espaldas, indicando que esa es la *CAEO'S VyCA House*. La casa de los radaristas, del personal del Escuadrón VyCA (Vigilancia y Control del Espacio Aéreo), pertenecientes al: *Conejo Alado En Operaciones*.

Tanto la imagen del conejito con alas y de espaldas, como la leyenda: *Conejo Alado En Operaciones*, fueron creados por el Doctor Stvrtecky, médico de Fuerza Aérea en el Hospital Militar de Puerto Argentino. Flameaba como banderola de jefe de Unidad debajo de la bandera Argentina en el mástil del hospital.

El conejito formaba parte de un cuento; el Doctor Stvrtecky lo puso de espaldas y le agregó las alas. A los radaristas, que eran amigos de los médicos, les gustó el concepto que el conejito alado representaba, y también lo adoptaron como emblema.

Estas dos fotos que siguen, *mh04* y *mh05* dan una idea de la entrada a la casa desde Dairy Paddock Road. Muestran a la casa, al porche como era en esa época, el depósito de turba y una pila de turba a su lado, también se ve estacionado uno de los tanques remolque de combustible.

Lo más interesante; muestran un refugio que los radaristas han construido aprovechando el gran desnivel y el florecimiento de roca en donde están parados los dos hombres en la *mh05*. Era una especie de garage natural empotrado entre las piedras, que por su amplitud resultó ideal para la protección de toda la dotación en caso de que todos estuvieran dentro de Montana House.



mh04



mh05



mh06



mh07

Las *mh06* y *mh07* podemos decir que muestran las dos fachadas de la casa.

La *mh06* presenta el lateral este, donde estaba la entrada de la cocina, con el porche en la parte derecha de la foto, mientras que la *mh07* muestra el otro lateral, el oeste, con el porche a la izquierda de la foto.

Los bloques de cemento que se ven en la *mh6* fueron usados para darle una cierta protección al porche, que era vidriado.



mh08



mh09

La *mh08* muestra al personal junto al porche de entrada, y más allá, un galpón y otro depósito abierto.

La *mh09* es del depósito de turba que da a Dairy Paddock. El Jefe de Escuadrón le está mostrando a un señor canadiense, que se presentó como autodesignado representante de Naciones Unidas ante el Gobierno, que la pala que están usando es de los radaristas y no del dueño de la casa.

El señor canadiense se apersonó en el predio porque había recibido la denuncia de algunos vecinos de que el personal argentino estaba usando la ropa de los habitantes de las casas. En realidad, era la ropa que el Jefe de Escuadrón les había hecho llevar pensando que el 01 de abril, al llegar a Comodoro Rivadavia no cruzarían a Malvinas, sino que permanecerían una semana o diez días en Comodoro, y luego regresarían a la Unidad en Merlo.

Por supuesto, apenas aterrizaron en Comodoro y el Jefe fue a Operaciones de la Unidad, se convenció de que se había equivocado en su evaluación de lo que pasaría en cuanto al cruce a Malvinas.

Respecto al señor canadiense, los radaristas no entendían bien el fundamento de su función como representante de Naciones Unidas, porque sabían que el Jefe de Gobierno de Canadá era su Majestad Isabel II de Inglaterra; porque estaban acostumbrados a referirse a la Fuerza Aérea Canadiense como la *Royal Canadian Air Force*. Es más, en esos días la Reina iba a viajar a Canadá para cambiar su Constitución, y dejar de ser el *Dominio de Canadá* para ser un Estado Federal.

Con las fotografías que siguen haremos una especie de panorámica, como hicimos antes con las fotografías de la casa de mecánicos y soldados.



mh10



mh11

La *mh10* es de la puerta de entrada a la casa, sacada desde adentro. Quien está paleando turba es el Encargado del Escuadrón. También se ve la casa del herrero del pueblo del otro lado de Dairy Paddock.

La *mh11* es continuación hacia la derecha desde la casa del herrero. El portón de hierro es la entrada al predio donde instaló su vivac el GADA 601 de Ejército.

La *mh12*, girada aún más hacia la derecha, muestra la esquina de las calles Davis St y Dairy Paddock, y permite ver la bahía frente al pueblo, y del otro lado la continuidad del Wireless Ridge como Courtley Ridge.

La *mh13* también es de la esquina de Davis y Dairy Paddock. El Padre Bruno Marzani, capellán de las Unidades VyCA en Merlo, ha ido a visitar su rebaño, a pesar de la prohibición del médico de viajar a las Islas.

La vista panorámica se puede continuar con las sacadas desde la casa de mecánicos y soldados.



mh12



mh13

No sabemos quien es el autor de la fotografía *mh14* que sigue.

Ha sido sacada desde Davis Street, al costado del predio donde se instaló el GADA 601 de Ejército.

Casi en el centro, se destaca Montana House. No estamos seguros, pero creemos que el contenedor era argentino, traído por alguno de los buques mercantes que lograron cruzar. En la foto aérea *f13* se lo ve.

La calle, que ya no era asfaltada en este tramo, bordea el predio del vivac del GADA, y dentro de él se distingue un refugio construido por ellos y un medio caño.



mh14

Ahora colocaremos las fotografías del **interior de Montana House**; seguidas por otras que corresponden a una de las dos casas que la Gobernación les alquiló luego del ataque con los misiles antirradar el 31 de mayo. Lamentablemente son muy pocas.



mh15



mh16

En *mh15* y *mh16* están festejando el cumpleaños de uno de los soldados.

Ambas fotos son del mismo momento, pero los pequeños movimientos que han hecho entre una y otra nos permiten ver las caras de 16 de los 17 soldados del Escuadrón.



mh17



mh18

mh17 muestra la zona del comedor y estar, en la planta baja de Montana House.

mh18 es también del comedor. Se están preparando para ver una película, que un señor chileno del pueblo, les prestaba, junto con un proyector. También se ve la radio con la que escuchaban radio Carve de Uruguay o la BBC, y el televisor que les envió el Capitán Fernández, Jefe del radar de Comodoro Rivadavia.

La mesa y bancos que se ven son parte de la *mínima hotelería* que llevaban consigo cuando desplegaban, así como unas hornallas para cocinar y otros elementos, que aunque simples, se tornan críticos cuando uno no los tiene.

Esto lo habían aprendido en sus innumerables despliegues en el continente, desde diciembre de 1978, cuando fue el posible enfrentamiento con Chile.

Les daba libertad, podían desplegar a cualquier lugar con un mínimo de bagaje, lo que les daba agilidad, y les permitía no depender de alguien más para sus necesidades logísticas.

Y cuando se trató de ir a Malvinas, aunque les dijeron que no se preocuparan de la parte logística, porque de ello se iba a encargar la BAM Malvinas, tomaron sus recaudos, que les dieron frutos.

Las fotografías que siguen son de una de las dos casas que la Gobernación les alquiló después de que la onda expansiva del ataque con los misiles antirradiación les dañó las casas del predio.

Sólo siguieron usando Montana House, que era la que menos había sufrido. Allí mudaron el lugar de los turnos y del personal que iba a ser necesario durante las horas de operación nocturna, después del toque de queda en el pueblo, para no tener que desplazarse de noche desde las nuevas casas.

No obstante, a la noche había por lo menos un relevo, el que hacían con el Land Rover convertido en ambulancia.

Una anécdota al respecto. Apenas empezaron con este régimen, al jeep se le ocurrió romper el caño de escape. Cuando iban a repararlo, pensaron que era mejor dejarlo como estaba, porque les servía como el santo y seña al cruzar el pueblo.

Era prácticamente el único vehículo que se movía a altas horas de la noche, y su caño de escape servía para avisar a las distintas guardias próximas en el recorrido, que los que se acercaban eran los radaristas.

Una de las casas estaba justo a la vuelta de Stanley House, y la otra un par de cuadras más arriba hacia Davis Street.

La foto *mh19* es de la zona del comedor, y la *mh20* de la cocina.

Debido a lo numeroso del grupo, a las cocinas de turba sólo las usaban como caldera para el agua caliente y la calefacción, y cocinaban usando los tubos de gas, que obtenían de la planta de YPF, con dos hornallas grandes, las que se aprecian en la foto.



mh19



mh20

Las fotografías que siguen muestran que en las nuevas casas no había mucho espacio.

Para tener lugar donde comer y estar tuvieron que apretarse en los lugares donde dormir. La foto *mh21* muestra un grupo de los soldados, la *mh22* un grupo de oficiales, y en la *mh23* se ve a un grupo de suboficiales en uno de los lugares de estar.

Está con ellos el periodista Nicolás Kazanew, que los ha ido a visitar.



mh21



mh22



mh23



mh24

En *mh24*, están operando el equipo yaesu de radioaficionado que usaban para comunicarse con sus familias en el continente. Es el que operaban en el porche de la casa de mecánicos y turnos, y que ahora han instalado en una de las casas nuevas.

Es el que llevaron escondido en uno de los Unimog cuando el 15JUN marcharon hacia la BAM Malvinas como campo de prisioneros; y les permitió avisarles a sus familias que todos estaban bien.

Es el que también permitió que el Comodoro Destri, el Jefe de la BAM Malvinas, que había quedado a cargo del Componente Aéreo Malvinas, debido a que el Brigadier Castellano ya estaba prisionero junto con los otros Comandantes y el Gobierno Argentino, se comunicara con el Brigadier Crespo, el Comandante de la FAS (Fuerza Aérea Sur) en Comodoro Rivadavia, y con el Brigadier General Lami Dozo, el Comandante de Fuerza Aérea, para informarles de la situación después de la rendición.

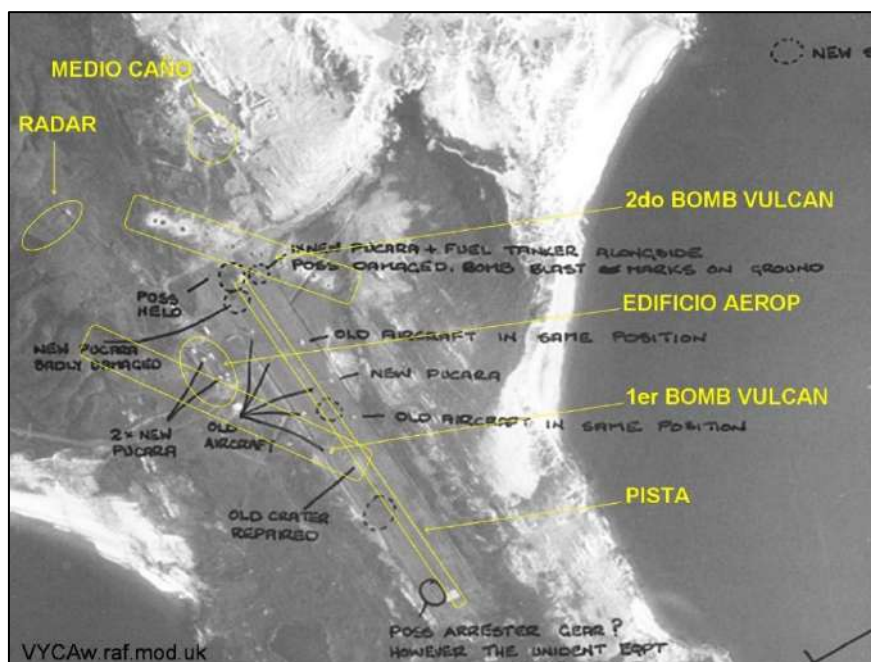
La Corta Estadía en la BAM Malvinas (del 02 al 13ABR1982)

Ya comentamos que apenas llegados a Malvinas el 02ABR, los radaristas comenzaron a prever donde instalar el radar para darle la más alta probabilidad de que superviviera toda la guerra.

Como la orden recibida, como veremos en el título siguiente, era que todos los medios de Fuerza Aérea iban a permanecer dentro de la BAM Malvinas; hasta tanto se cambiara esta orden, debieron prever el ¿qué pasaría si... Gran Bretaña inicia sus ataques mientras estamos dentro de la BAM?.

Esa estadía duró entre el 02ABR y el 13ABR a la mañana.

La fotografía que sigue, *bam01*, sacada por la inteligencia británica para evaluar los resultados de los ataques de Vulcan, muestra los emplazamientos del radar y del galpón en forma de medio caño que utilizaron como alojamiento durante esos 11 días, y su posición relativa en cuanto a los dos bombardeos.



bam01

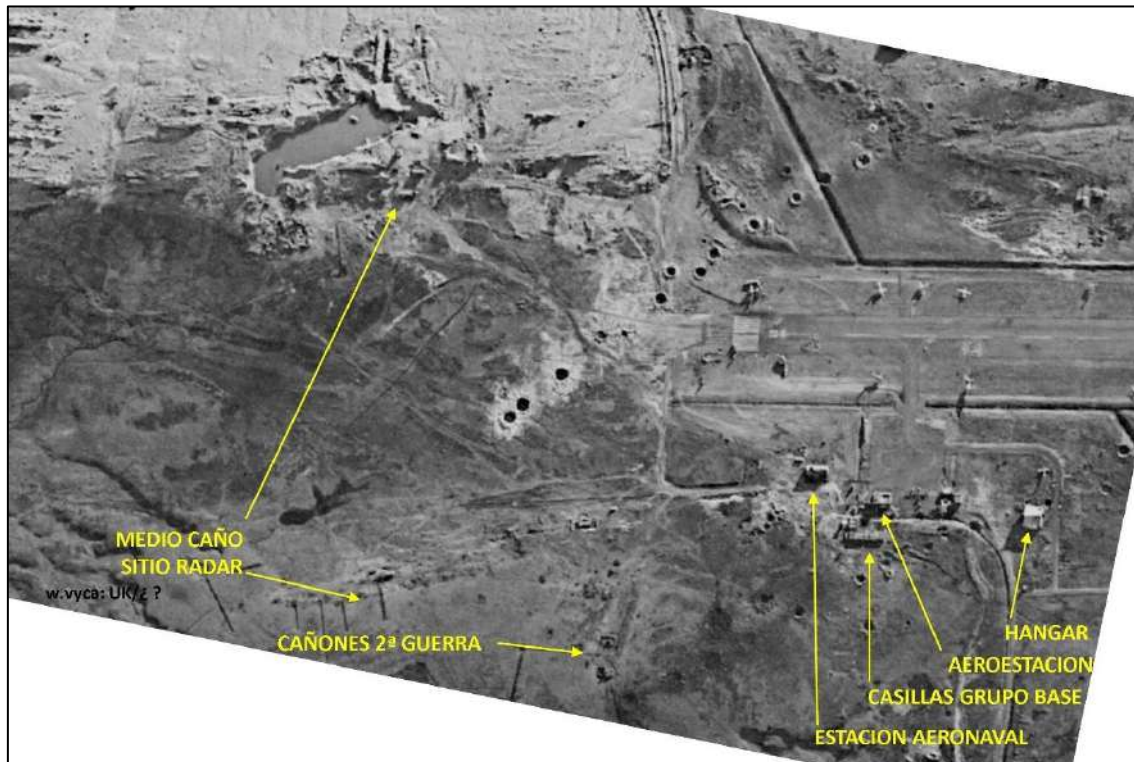
Es una fotografía sacada por la inteligencia británica después del segundo bombardeo de Vulcan.

Nos resulta útil para ubicar donde estuvo emplazado el radar respecto a la pista y al edificio del aeropuerto; e igualmente, donde se alojaron los radaristas durante esos días; en forma similar a como hicimos con el predio del radar.

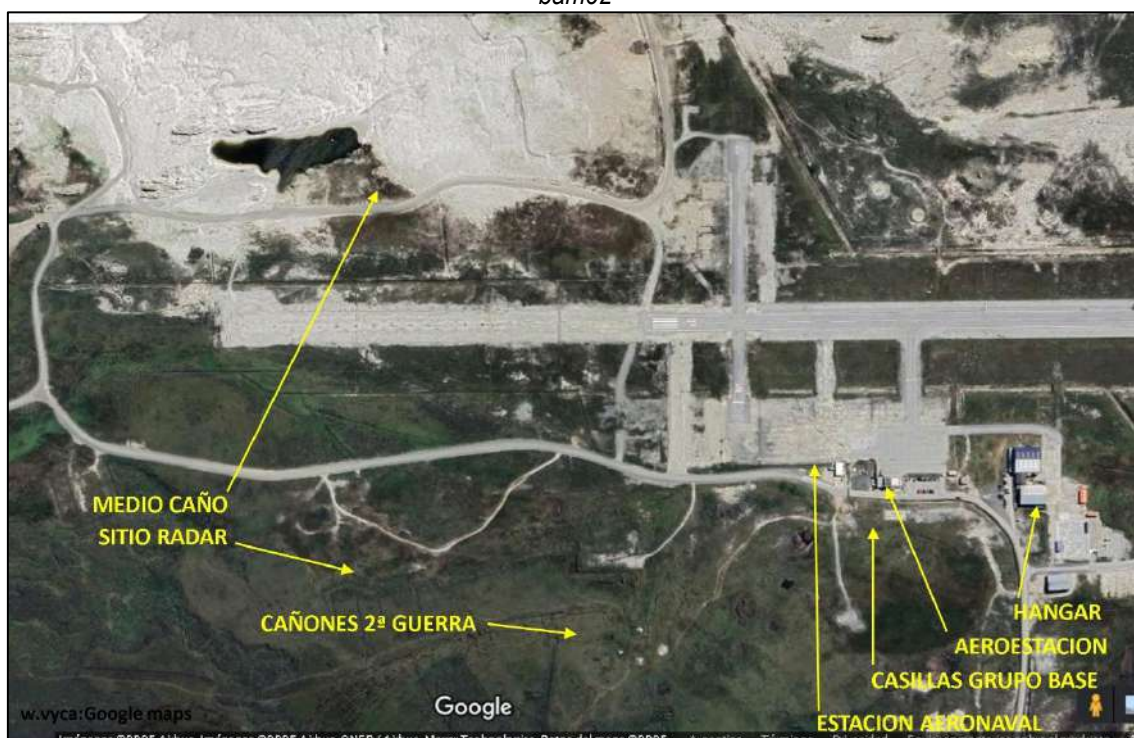
La primera foto que sigue, *bam02*, también es de 1982, y muestra más en detalle y con mejor definición la zona.

La segunda, *bam03*, fue bajada ahora, 2025, de Google maps; cubre la misma zona que la *bam02*, y con ambas hemos hecho lo mismo que hicimos antes con las fotografías del predio del radar.

En la de 1982 hemos localizado y marcado los lugares que nos interesan: el sitio donde estuvo emplazado el radar entre el 02 y el 12ABR a la tarde, el medio caño que adaptaron para alojamiento mientras estuvieron dentro de la BAM; y las referencias a: la aeroestación y el hangar; las casillas de madera que estaban detrás del edificio de la aeroestación y que usó la BAM para el Escuadrón Base, hasta el 01MAY, y el medio caño usado como Estación Aeronaval. Estos cuatro afectados en los ataques del 01MAY.



bam02



bam03

En la misma forma que hicimos en el caso del predio, acá hemos trasladado las flechas y nombres impresos en la *bam02*, a la *bam03*, de forma que podamos tener una clara ubicación, en la foto de 2025, de los lugares de 1982 que nos interesa referir.

De lo de 1982, para febrero de 2024 sólo quedaban, reconstruidos, la aeroestación y el hangar.

En el resto de los lugares ya no hay vestigios de lo que existió en 1982.

Si, quedan vestigios de la extensión de la pista, las plataformas, y los caminos que construyeron los británicos, hasta que habilitaron la base de Mount Pleasant.

A continuación colocaremos algunas fotografías del sitio del radar y del medio caño utilizado como alojamiento, para ilustrar esos lugares.

EL SITIO DEL RADAR en la elevación al suroeste de la aeroestación.

Estas dos fotografías, *bam04* y *bam05*, son similares pero tomadas desde diferentes ángulos.



bam04



bam05

Es el izamiento de la Enseña Patria el 03ABR. La bandera es personal, llevada por el Encargado del Escuadrón, el SM Cassani. Actualmente está en la sala histórica de la BAM Merlo.

Aunque la *bam04* es la que se hizo más popular, en la *bam05* se ve mejor a los integrantes, y muestra una de las carpas que usaron como alojamiento el 03ABR a la noche; y detrás, una construcción británica que había en el lugar.

También se aprecia el uniforme por el que eran conocidos en el pueblo como: *los camperas grises*. Buzo de vuelo o de mecánico, y campera gris.



bam06



bam07

La *bam06* es del 02ABR a la tarde, poco después de aterrizados en la BAM. Gracias a la previsión de llevar el Unimog que se ve en ella, no tuvieron problemas para trasladar a los módulos del radar hasta la elevación al suroeste de la aeroestación.

Ya le han quitado los movilizadores a la antena, y están procediendo a su armado.

La *bam07* es del 03ABR; la antena y la cabina técnica ya han sido armadas y conectadas.

Detrás del equipamiento se ve la bahía frente a Puerto Argentino, el que se ve entre el reflector y las bocinas de la antena, con los cerros detrás.



bam08



bam09

Las *bam08* y *bam09* permiten una visión panorámica del sitio del radar, incluyendo las carpas. Sólo falta la cabina operativa, que ha quedado por fuera del borde izquierdo de la *bam08*.

En la parte derecha de la *bam09*, al fondo, se ve al pueblo de Puerto Argentino.



bam10



bam11

Las *bam10* y *bam11* son una vista más en detalle. En la *bam10* se apreciaba al equipamiento del radar al completo, con la antena y la cabina técnica a su lado, los dos grupos electrógenos, un juego de movilizadores, y detrás, la cabina operativa.

El enganche del tanque de combustible sirve para soportar el mástil de la bandera.



bam12



bam13

La *bam12* es del mismo escenario. Tomada desde el otro lado de las carpas.

La *bam13* es del 04ABR. Los radaristas todavía no han sido autorizados a sacar el radar del aeropuerto.

Por eso están cavando un hueco en donde colocar a la cabina operativa para protegerla de los posibles ataques británicos por si la autorización no llega a tiempo.

Pero por suerte, la conducción nacional ya había comenzado a tomar conciencia, después de la reunión del COMIL del 03ABR, de que había una alta probabilidad de que termináramos en una guerra, y al día siguiente, el 05ABR, el Comandante de la FAS con parte de su Estado Mayor concurrieron a Malvinas para evaluar la situación, y, aunque el Componente Aéreo Malvinas no dependía de la FAS, sino de la Guarnición Militar Malvinas, se tomaron algunas decisiones, entre las que se incluyó sacar al radar del aeropuerto.

Los radaristas dejaron de cavar, y comenzaron a analizar el mejor momento para mudar el radar a su nuevo emplazamiento.

El hueco fue aprovechado después para instalar el PUSO, el puesto sanitario de la BAM.

La fotografía *bam14*, ya es de alrededor del 10ABR, y la BAM y el radar, han sido sobrevolados por aviones de combate de la Fuerza Aérea Argentina, en vuelos de reconocimiento del futuro frente de combate.



bam14



bam15

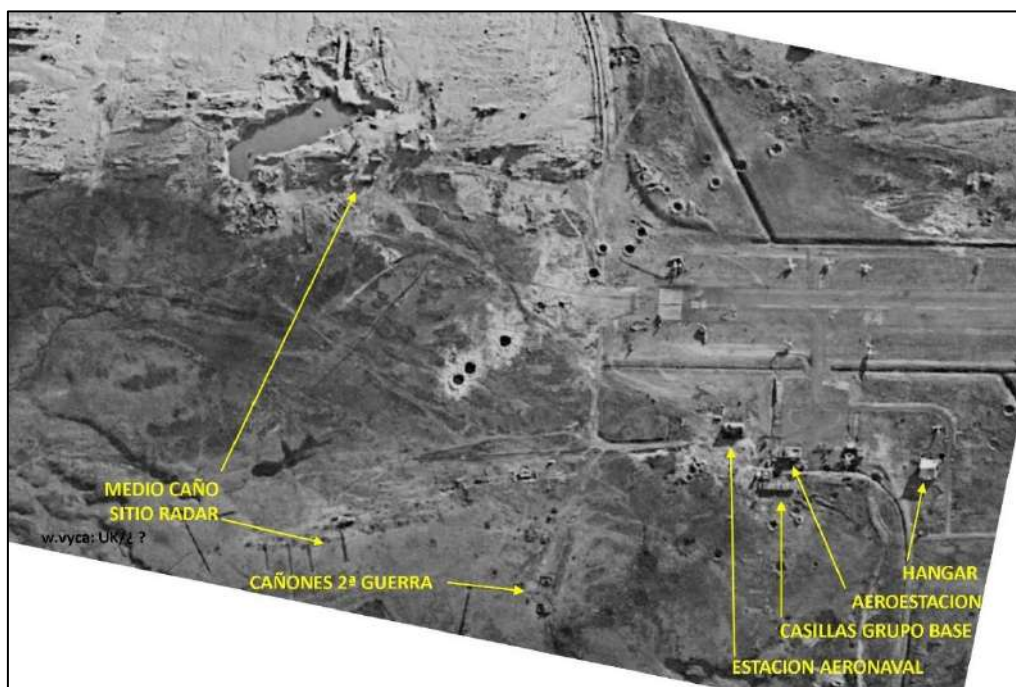
La *bam15* es de las primeras horas del 13ABR. Muestra el tren del radar, listo para partir hacia su nuevo emplazamiento.

Todos los módulos del radar han sido montados en sus movilizadores y enganchados a los vehículos tractores.

La foto es de la calle detrás de la aeroestación, la que está por fuera del borde izquierdo de la foto. Al fondo, se ve al hangar del aeropuerto.

EL MEDIO CAÑO DEL ALOJAMIENTO en la zona de la cantera

Hemos colocado nuevamente la foto *bam02* para ubicarnos espacialmente dentro del aeropuerto.



bam02

Aquí colocaremos algunas fotos que muestran las instalaciones que utilizaron como alojamiento mientras estuvieron dentro de la BAM Malvinas.



bam16



bam17

Estas dos primeras fotografías corresponden a lo señalado en *bam02* como: *casillas grupo base*.

Son unas casillas de madera que estaban enfrente de la aeroestación, cruzando la calle donde está estacionado el tren del radar en *bam15*.

Ambas fotos fueron sacadas el 01MAY después del bombardeo del Vulcan. La *bam16*, fue tomada desde los ventanales posteriores de la torre de vuelo del edificio; son las ventanas que se ven en el edificio de material ubicado detrás de las casillas en la foto *bam17*.

La *bam17* ha sido sacada en dirección opuesta, desde el borde del cráter donde cayó una de las bombas del Vulcan.

En estas casillas durmieron los primeros 24 radaristas en la noche del 02ABR. Al despertar a la mañana siguiente, vieron por las ventanas que habían dormido justo al lado de los tanques de combustible del aeropuerto, por lo que decidieron no volver a ese lugar.

Los tanques están dentro de ese alambrado que se alcanza a ver en la parte derecha de *bam16*.

Al día siguiente, parte del personal comenzó a vaciar el medio caño que estaba del otro lado de la prolongación del eje de pista, que es donde finalmente se alojarían en el corto tiempo que estuvieron dentro de la BAM.

Como no pudieron terminar el trabajo a tiempo, esa noche, del 03ABR, durmieron en las dos carpas que se ven en *bam12*. El viento que se levantó a la madrugada les mostró que las carpas tampoco eran solución para el alojamiento.

Finalmente, a partir del 04ABR y hasta el 13ABR a la mañana, su alojamiento fue el medio caño que mostramos en las fotografías siguientes.



bam18



bam19

La *bam18* muestra la distribución que hicieron en: cocina, dormitorio, y comedor. También muestra que ya han comenzado a convertir el lugar en un chiquero o depósito de chatarra como enmascaramiento, y están colocando tambores llenos de piedras y arena recogidos de la cantera para fortificar las instalaciones.

En la *bam19* se aprecia el inicio de los trabajos; con el cerramiento de la entrada al medio caño y el armado de un piso de madera para la carpa, con unos paneles de entarimado que encontraron como desechos de obra cerca del edificio del aeropuerto.



bam20



bam21

En *bam20* y *bam21* la hotelería ya está en pleno funcionamiento.

El 03Abr a la mañana fueron hasta YPF en el pueblo a comprar un tubo de gas para cocinar.

La *bam20* muestra la parte del dormitorio, el medio caño, ya completamente despejado de los equipos que contenía; han construido unas repisas donde colocar sus bultos y efectos personales, con catres para dormir, y una estufa a kerosene para calefaccionar el lugar.

En la *bam21* se ve la parte comedor, en la carpa que instalaron junto al medio caño.

Las dos fotografías que siguen muestran *el Ayer* y *el Hoy*.



bam22 1982



bam23 2024

La *bam22* es de 1982, ya han vaciado el medio caño de lo que contenía, dejándolo desparramado alrededor como enmascaramiento; utilizando la máquina que se ve en el costado derecho de la foto para arrastrar afuera los equipos y partes más pesados.

Detrás se ve la cresta de la cantera, la que ha desaparecido en *bam23*, la fotografía que es de febrero de 2024, a igual que todo otro vestigio anterior, debido a que las fuerzas británicas utilizaron la piedra de la cantera para construir las fundaciones de la prolongación de la pista y las plataformas de estacionamiento; que es lo que se aprecia al día de hoy en Google maps, de donde hemos tomado *bam03*.

Con esto damos por terminado el viaje a través del tiempo mediante la comparación de fotografías de:

el Ayer (ABR a JUN 1982) y el Hoy (FEB 2024)

Ahora haremos una breve presentación de: por qué en ese lugar.

POR QUE SE ELIGIO ESE LUGAR PARA EMPLAZAR EL RADAR

Para finalizar, explicaremos por qué los radaristas eligieron ese lugar para emplazar el radar.

Lo que estaba establecido para el 29MAR1982, cuando el Comandante Aéreo de Defensa, el Brigadier Hughes, les comunicó al Jefe del Grupo 2 VyCA, el Comodoro Saavedra, y al que sería el Jefe del Escuadrón VyCA Malvinas, el Mayor Silva, que el 01 de abril íbamos a recuperar Malvinas, y que el radar, a igual que todos los otros medios y sistemas de armas de Fuerza Aérea que iban a permanecer en Malvinas después del 07ABR, lo harían dentro de la BAM Malvinas, en la península del aeropuerto.

Pero la apreciación primigenia que a nivel nacional se concibió, de que Gran Bretaña nos iba a entregar las Islas vía Naciones Unidas sin más ni más, una vez que las recuperáramos en forma incruenta, por supuesto no se cumplió; por lo que algunos, no todos, los que el mismo 02ABR cruzaron a Malvinas, entre ellos los radaristas con el TPS-43, pensaban que en realidad se iba a terminar en una guerra, y por tanto, había que sacar al radar del aeropuerto si se quería que éste superviviera a los primeros ataques británicos.

Mientras tanto, el lugar más adecuado para emplazar al radar dentro de la BAM, era una elevación ubicada a unos 800 metros al suroeste de la aeroestación, y de la cabecera 08 de la pista.

Se puede ver en la fotografía *bam02* que ya antes colocamos.

La fotografía *sit01* siguiente, muestra al radar en esa elevación, visto desde un avión que está aterrizando en la BAM de este a oeste.



sit01



sit02

En la misma forma que se lo ve desde el avión, se lo vería desde el mar, y sería blanco fácil de los cañones de los buques.

Por eso los radaristas, impedidos de sacar el radar del aeropuerto, ya el mismo 04ABR han comenzado a cavar para enterrar y proteger la cabina operativa, como muestra la foto *sit02*, que ya habíamos colocado antes.

Pero el 05ABR a la tarde, llegó de visita a la BAM el Comandante de la FAS con personal de su Estado Mayor, para ordenar que el Componente Aéreo de Malvinas comenzase a organizarse para la guerra, y con ello, la autorización para sacar al radar del aeropuerto.

Ya antes, desde el 03ABR, los radaristas habían comenzado a recorrer los alrededores del pueblo de Puerto Argentino, en procura de un nuevo emplazamiento del radar, para cuando autorizaran su salida del aeropuerto.

Una de las premisas más importantes que se consideran al momento de analizar donde “situar” a un radar, es su cubrimiento de detección, procurando que no haya ninguna elevación del terreno u obstáculo que limite su visión por arriba del plano de horizonte.

Lo deseable es incluso tener la posibilidad de poder inclinar el eje de su antena unas fracciones de grado hacia abajo, lo que se conoce como *tilt* de antena, de forma que el lóbulo se pegue a la superficie del terreno o mar sin dejar resquicios por debajo de él.

Al momento de situar un radar, a esta premisa se la debe complementar con un sinnúmero de factores que fijarán el lugar de emplazamiento definitivo.

Hay incluso manuales de procedimientos que permiten ser seguidos paso a paso para analizar y sopesar todos esos factores.

Si quienes deber realizar esa tarea tienen la experiencia adecuada, pueden realizar el trabajo en forma eficiente, yendo más allá de lo que dicen los manuales.

Esto era lo que sucedía con los radaristas después de innumerables despliegues. Por lo que el trabajo en cierta forma fue sencillo.

- Lograr un cubrimiento óptimo hacia los azimuth donde se iba a ubicar y maniobrar la amenaza: la flota y sus Harrier.
- Tratar de lograr, respecto a los objetivos materiales y blancos a defender, un cubrimiento que brinde tiempos de reacción adecuados a los medios de la defensa.
- Tratar de asegurar que el radar superviviese toda la guerra, basados en las posibles amenazas.
- Asegurar un acceso continuo al lugar de su emplazamiento, en particular lo referido a combustible, porque es lo que más demanda el radar desde el punto de vista logístico.
- Asegurar un buen enlace de comunicaciones con el CIC (Centro de Información y Control – Puesto Comando del Componente Aéreo de Malvinas).
- Asegurar todo lo necesario en cuanto al personal para su hábitat y la operación, mantenimiento y seguridad del radar.
- Otros.

Basados en estos conceptos, los lugares que habían elegido como potenciales emplazamiento, descartando permanecer dentro de la BAM, eran:

- El cerro Sapper Hill
 - Detrás, inmediatamente al sur, de lo que sería el Paddock del hipódromo.
 - Junto a un pesebre para animales en las afueras del pueblo, hacia el sur. Este fue el sitio finalmente seleccionado como el mejor.
 - En el predio de la Estación Ionosférica, al este del pueblo.
- Estos lugares es lo marcado en la imagen *sit03* que sigue.



sit03

Si uno observa la orografía de la zona; desde el cerro Tumbledown se extiende hasta la península del aeropuerto una especie de nervadura del terreno, que pasando por el borde sur del pueblo se continúa en el istmo que une a la península; ofreciendo posiciones elevadas respecto a los alrededores para la instalación del radar; con buen cubrimiento hacia el este, donde se suponía que iba a instalarse la flota británica, lo más lejos posible de las bases aéreas del continente.

Es lo marcado con línea roja punteada.

La amenaza iba a estar hacia el este; y para el 01MAY, en la concepción de los Conductores de los niveles Estratégico-Operacional y Táctico-Superior, los objetivos materiales y blancos a defender eran: el pueblo, el aeropuerto, y los medios de las Fuerzas Armadas emplazadas en los alrededores del pueblo.

La zona de Goose Green y Darwin eran la retaguardia. Por eso fue el lugar elegido por Ejército para ubicar al Regimiento 12; por eso Fuerza Aérea creó la BAM Condor en Goose Green.

Basada en todo esto, fue la selección que hicieron los radaristas de los posibles sitios del radar.

A Sapper Hill lo descartaron por la misma razón por la que sacaron al radar del aeropuerto, era visible desde el mar, y por tanto, al decir de los radaristas, *iba a durar lo que un pelado en la nieve*.

La apreciación fue acertada, porque el 01MAY a la noche, los buques británicos que se aproximaron para bombardear, el primer lugar al que atacaron fue el radar TPS-44 de Ejército, que este colocó allí pese a las sugerencias en contrario del personal de Fuerza Aérea.

Por suerte para el radar, uno de los cañonazos impactó en el Unimog del ECA (Equipo de Control Aéreo) de Fuerza Aérea que estaba próximo, y se incendió.

Los británicos pensaron que el impactado había sido el radar, y cambiaron el lugar a cañonear. La fotografía *sit04* muestra a este Unimog. Cerca de él estaba el TPS-44 de Ejército.



sit04

Si no hubiese sido por el ECA, el radar habría durado *lo que un pelado en la nieve*, como habían predicho los radaristas.

El lugar al sur del hipódromo, próximo al paddock, fue descartado por dos motivos.

El principal era que iba a quedar demasiado encajonado en cuanto a su cubrimiento, por los cerros Sapper Hill al sur y los Wireless Ridge y Courtley Ridge al norte.

El otro problema, también serio, era que no había caminos que llegasen al lugar de emplazamiento, y todo el movimiento de vehículos iba a tener que ser por la turba. Los radaristas ya habían tenido una mala experiencia con el desplazamiento sobre la turba la misma noche del 02ABR, apenas llegados a Malvinas.

El sitio en la zona de las antenas de la Estación Ionosférica, al este del pueblo, era bueno tanto en cuanto a cubrimiento como al acceso, que se podía hacer por un camino asfaltado.

La diferencia con el predio finalmente elegido estaba en que éste estaba un poco más elevado que el de la Estación Ionosférica, y las pendientes del terreno, hacia el este y hacia el sur, eran mayores; lo que iba a permitir un mejor aprovechamiento del tilt negativo de antena para que el lóbulo del radar quedase pegado al agua, y una mejor situación en cuanto al clutter (los ecos fijos devueltos por el terreno circundante y el mar) para su procesamiento por el MTI (Movil Target Indicator) el procesador que iba a eliminar los ecos fijos para permitir ver a los aviones a distancias próximas al radar.

Fue a este lugar adonde, en la mañana del 03MAY, los radaristas acompañaron al Teniente Primero Rey del Castillo, para que instalara su TPS-44 en ese lugar.

Pero la noticia de que tener un radar próximo significaba un aumento del riesgo de ser atacado, ya se había propalado, e hizo que los Jefes de Unidades del lugar gestionaran ante sus mandos que no se autorizara la instalación del radar en ese lugar.

Por eso el radar terminó instalado en el jardín delantero de la tercera de las casas conocidas como *las 5 casas blancas*, a la entrada este del pueblo.

En cuanto al análisis del cubrimiento de los radares, en 1982 se hacía con papel y lápiz, y era una tarea ardua y lenta, a verificar con los vuelos de ocasión.

Si se lee el borrador de operaciones del radar en los primeros días de abril, los operadores han escrito sobre las limitaciones y la poca distancia de detección en el cubrimiento hacia los cerros del oeste.

Para hacer las pruebas con el radar, mientras permanecieron dentro de la BAM Malvinas, aprovecharon que en la bahía frente a Puerto Argentino había quedado surta la fragata Granville, para coordinar con los operadores de su radar el uso compartido de éste, mediante la retransmisión por VHF de las posiciones de los aviones que arribaban desde el continente.

De esta forma los radaristas de Fuerza Aérea tenían la libertad para manejar a discreción la emisión y corte del TPS-43, facilitando los ajustes de tilt y de umbrales del MTI que debían hacer los mecánicos, mientras usaban la información retransmitida desde la Granville para realizar el control del tránsito aéreo.

Esto lo realizaron entre el 03 y el 05ABR; y el 06 a la mañana ya iniciaron la operación continua.

La Granville permaneció como apoyo hasta el 08ABR a la madrugada, en que partió hacia el continente.

Para mostrar como era el cubrimiento de detección del TPS-43 por horizonte electromagnético para diferentes niveles de vuelo, en las imágenes que siguen, hemos colocado los gráficos de cubrimiento.

Los *sit05* y *sit06*, reproducen lo que hicieron los radaristas en forma manual en 1982. Mientras que *sit07* muestra lo que ahora brinda, a través de internet, un programa de Cambridge Pixel luego de unos pocos click en la computadora.

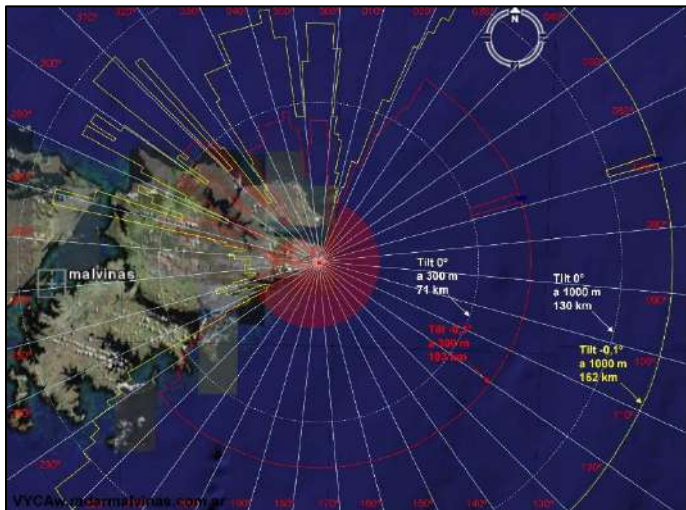
Podemos apreciar que el cubrimiento de detección es bueno, sin restricciones, desde los 025° de azimuth hasta los 265°; y restringido por los cerros del oeste de la isla Soledad, entre los 265° y 025°.

La imagen *sit05* muestra los alcances, con un tilt negativo de antena de 0,1°:

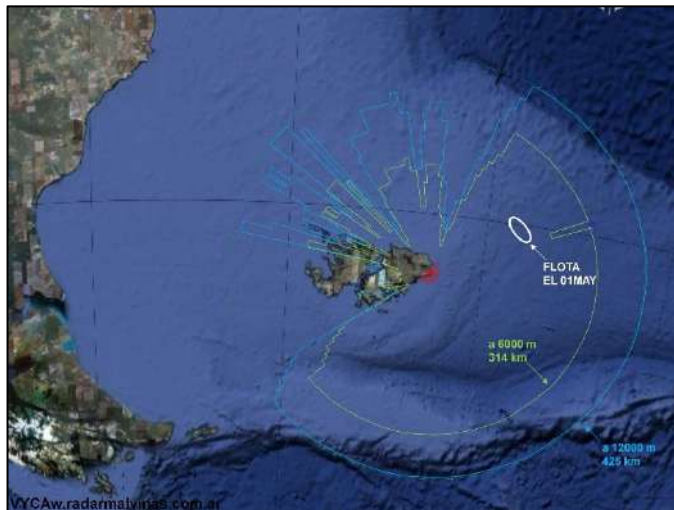
- A nivel del mar. Es el casi semicírculo relleno en rojo, con un alcance de 30 km.
- A 300 metros de altura, con un alcance de 103 km.
- A 1000 m de altura, con un alcance de 162 km.

La imagen *sit06* muestra los alcances;

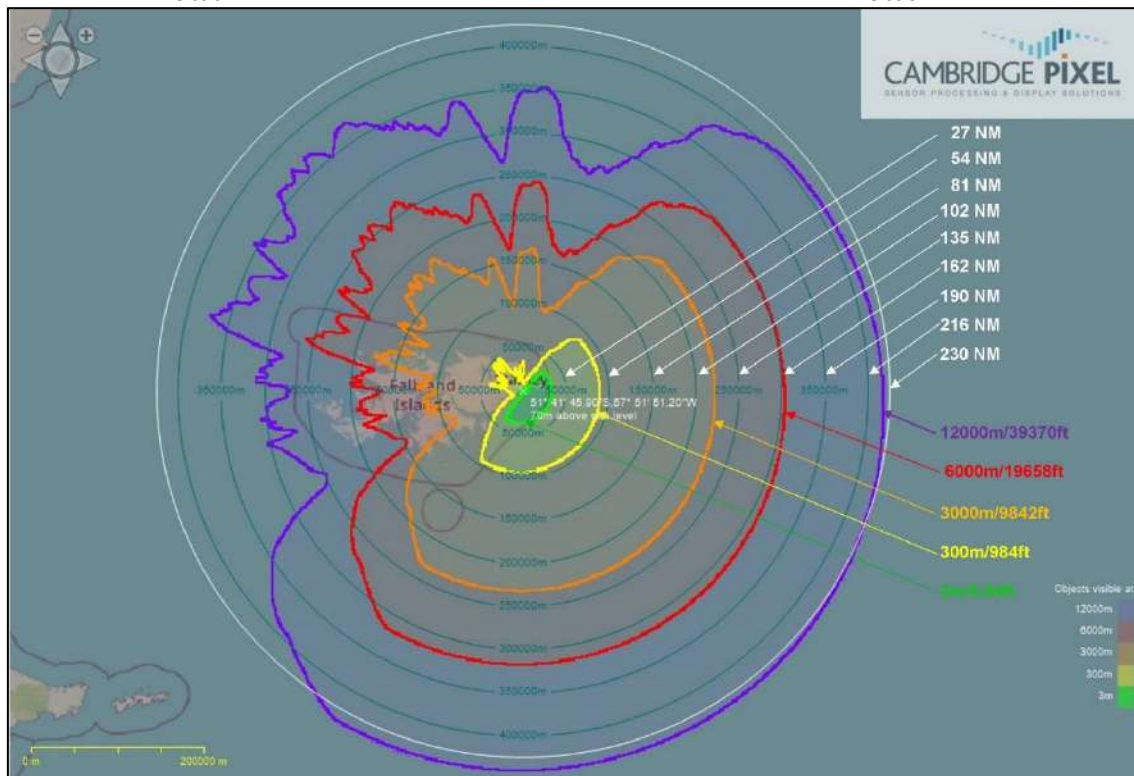
- Para 6000 metros, de 314 km.
- Para 12000 metros, de 425 km.



sit05



sit06



sit07

La imagen *sit07* ha sido trazada automáticamente, en forma reciente, con un programa de la empresa Cambridge Pixel.

Presenta los cubrimientos para:

- 3 metros/9,8 pies/ft sobre el nivel del mar, en verde.
- 300 m/984 ft, en amarillo.
- 3000 m/9842 ft, en naranja.
- 6000 m/19658 ft, en rojo.
- 12000 m/39370 ft, en azul.

Los anillos de distancia están en metros, y les hemos agregado el equivalente en millas náuticas.

DESDE EL INICIO HASTA EL FINAL DE LA HISTORIA

Para finalizar, haremos un racconto cronológico de los radaristas en Malvinas.

El 01ABR al anochecer, la primera dotación, de 24 hombres, partió con el radar desde Palomar hacia Comodoro Rivadavia.

Llegaron tarde, pero esto los favoreció, porque ya no había lugar donde pernoctar dentro de la Base, pero el amigo del Jefe, el Mayor Beuter, que estaba a cargo de los alojamientos para esa noche, le dijo que no se preocupara, porque por las dudas había reservado algunas habitaciones en el hotel Comodoro.

De esta forma, los radaristas comenzaron la guerra de la mejor forma imaginable; durmiendo en una cama con sábanas limpias, una ducha caliente y un desayuno con facturas, mesas con mantel y mozos eufóricos, porque eran las 07:00 hs y ya se había filtrado la noticia de que los argentinos habían desembarcado en Malvinas y estaban combatiendo duramente para tomar Puerto Argentino.



fin01

Después extrañarían esa noche, ya que la mayoría no volvería a dormir con sábanas, menos limpias y almidonadas, por los próximos 78 días, y unos pocos, por 104.

El 02ABR partieron de Comodoro hacia Malvinas en los C-130 Litro 4 y Litro 5, arribando a la que sería la BAM Malvinas alrededor de las 16:00 hs.

Como fueron previsores, y dentro del equipo del radar incluyeron un Unimog, al llegar no tuvieron problemas para trasladar al radar a la elevación al suroeste de la aeroestación y comenzar su armado.

El 03ABR hicieron el primer izamiento de la Enseña Patria, como muestra la siguiente fotografía.



fin02

El 05ABR se los autoriza a sacar el radar de la BAM, y comienzan los preparativos, aguardando a la mejor fecha para realizar la mudanza sin llamar mucho la atención cuando atraviesen el pueblo.

Esta se fija para el 13ABR, cuando comienzan a llegar las tropas de Ejército que se despliegan en la zona alrededor del predio del radar. En la imagen *fin03* están listos para salir hacia el predio.



fin03

La mudanza la realizan sin problemas y tienen la suerte (acomodamiento divino del azar, como antes dijimos), de encontrar a la señora asistente social que los ayuda.

El 15ABR llega el segundo gran contingente de personal, integrado por 17 hombres, la mayoría soldados.

Para el 29ABR ya está la dotación casi completa, con 45 hombres.

No dependiendo directamente del Escuadrón, en esas fechas llegan a Malvinas 4 suboficiales pertenecientes al G1VA, que van para reforzar a los dos suboficiales que habían llegado el 07ABR para operar en el CIC del Puesto Comando del Componente Aéreo, pero fueron destinados a la ROA, junto con un soldado de la IX Brigada Aérea.

El 01MAY, son transferidos desde la BAM Malvinas, otros 2 hombres.

En total fueron 54 hombres; 47 en el radar, el Escuadrón VyCA propiamente dicho; 2 en el CIC, y 5 en la ROA. El listado total lo veremos al final del escrito.

De esta forma, para el 01MAY ya están en plenas condiciones para comenzar la guerra.

El 31MAY el radar es atacado por un Vulcan que le lanza dos misiles antirradar Shrike. Por suerte, el acomodamiento divino del azar hizo que los misiles cayeran justo en donde no produjeron daños al personal, y un mínimo, fácilmente reparable, al radar.

Hemos colocado nuevamente la imagen *i07* para ubicar fácilmente el lugar de impacto de los misiles.



fin04

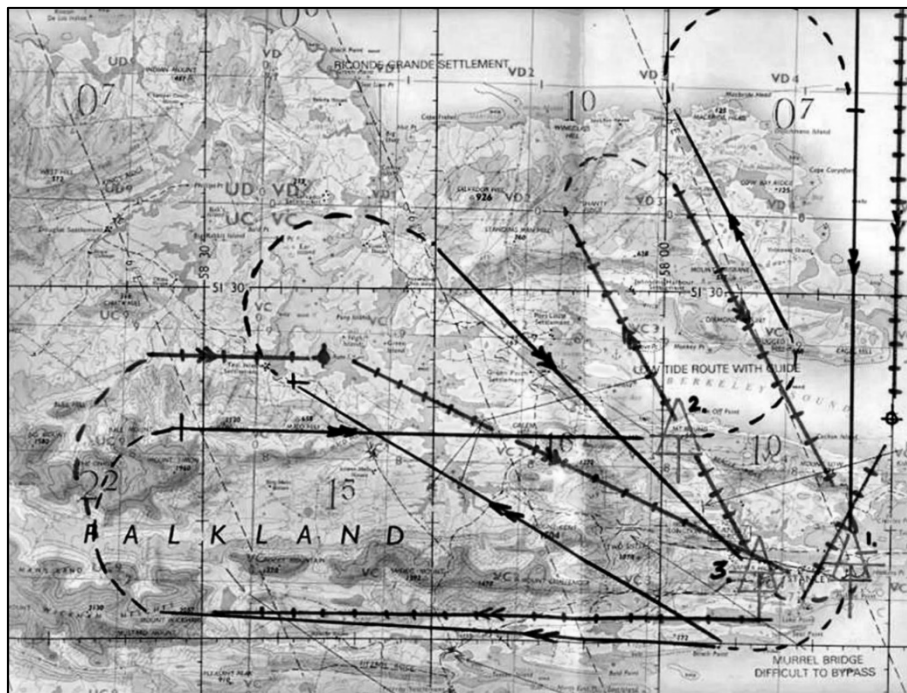
Podemos apreciar que tanto el enmascaramiento como todas las medidas tomadas por los radaristas para que el radar no pudiera ser localizado con precisión, funcionaron.

Lo muestra la imagen que sigue que es de la carta de navegación del Vulcan, en donde los británicos han marcado tres posibles posiciones en donde se encuentra el radar. Son los triángulos numerados 1, 2 y 3.

La tripulación del Vulcan tenía previsto realizar todas esas maniobras dibujadas en la carta para tratar de localizar, mediante el bloqueo por sobrevuelo de la señal, cual era la real posición del radar.

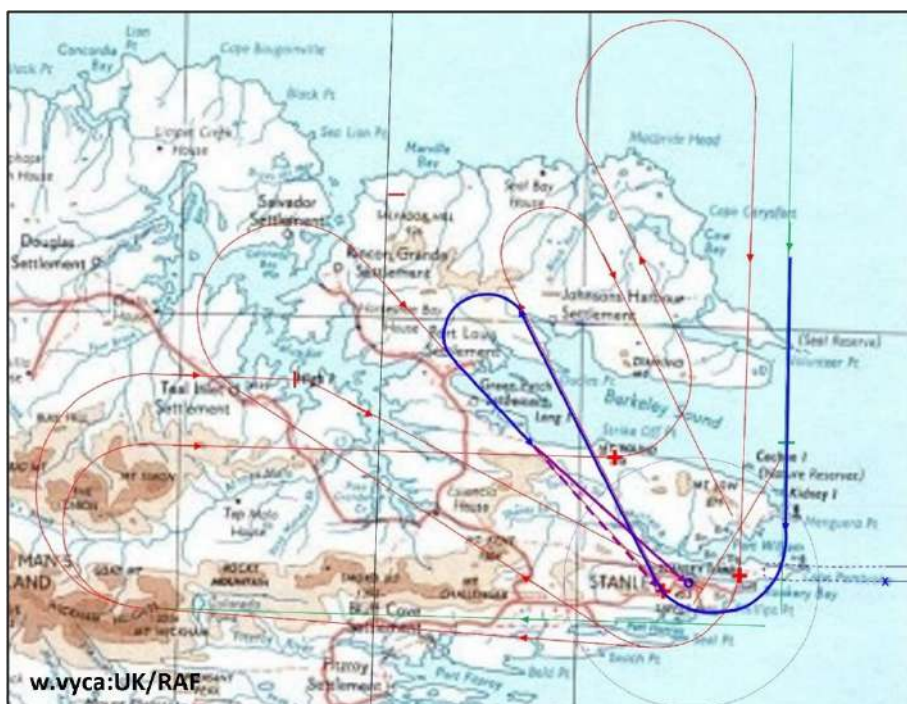
Las posibles posiciones que han marcado son:

- La de la elevación dentro del aeropuerto donde estuvo entre el 02 y el 12ABR. (1)
- El cerro Sapper Hill. (3)
- El cerro Round frente a Berkeley Sound. (2)



fin05

En la imagen siguiente hemos marcado, en rojo, esas maniobras de sobrevuelo; y las hemos complementado con lo que vieron los radaristas en la pantalla del radar, según lo que escribieron en el borrador de operación; marcado en azul.



fin06

Luego de arribar con rumbo 180° y realizar un viraje por derecha, el Vulcan bloqueó el cerro Sapper Hill, y la tripulación asumió que había bloqueado la posición del radar, por eso se aleja, realiza un viraje por izquierda y regresa apuntando al cerro.

Cuando está a distancia de lanzamiento de los misiles los dispara, pensando que lo está haciendo hacia el Sapper Hill.

Por casualidad, debido al rumbo que ha adoptado el Vulcan para lanzar los misiles, el verdadero emplazamiento del TPS-43, el predio, ha quedado dentro del campo visual, la apertura angular, del sensor de los misiles, y también dentro del rango de lanzamiento, por lo que estos, aunque lanzados hacia el Sapper Hill, se dirigieron hacia la antena del radar en el predio.

Es lo que hemos graficado con la línea punteada, hacia el Sapper Hill, y la línea continua, hacia el predio y la antena del radar. Dios, esta vez acomodó el azar a favor de los británicos.

La fotografía siguiente es de las dos colas de los misiles Shrike disparados contra el TPS-43 el 31 de mayo.

Fueron recuperadas del lugar donde se enterraron, una a unos 8 metros de la antena del radar, y la otra entre la casa de los mecánicos y soldados, y la casa 3. Esta vez, con el acomodamiento divino del azar a favor de los argentinos. Actualmente están en la sala histórica de la BAM Merlo.



fin07

No obstante, aunque los radaristas dieron todo de sí para que la historia fuera otra, el 14JUN aproximadamente a las 09:30 hs de la mañana, mientras estaban preparando el radar para su autodestrucción si los británicos lo encendían, por el sur del Sapper Hill vieron aparecer a los primeros infantes británicos.

Poco después les llegó la orden de reunirse todo el personal de Fuerza Aérea frente a la casa de piedra, el lugar del depósito logístico.

Para el mediodía, la orden fue concurrir a sus alojamientos y allí permanecer hasta nueva orden.

La nueva orden fue que, los argentinos iban a dormir esa noche en el pueblo, y al día siguiente debían marchar hacia el aeropuerto, que sería el campo de prisioneros.

Esa noche, todos los radaristas durmieron en la casa próxima a Stanley House, y en la mañana del 15JUN, partieron con los dos Unimog hacia el aeropuerto, y hacia el medio caño que habían utilizado como alojamiento mientras estuvieron dentro de la BAM.

Ese mismo día por la tarde comenzó el movimiento de prisioneros hacia el puerto, para su selección y posible embarque hacia el continente.

A los radaristas les tocó salir el 18JUN, constituyendo la primera columna de Fuerza Aérea en hacerlo, a la que el Comodoro Destri, que había quedado a cargo del Componente Fuerza Aérea, incorporó a parte del personal de sanidad y a varias especialidades de mecánicos y operadores, conformando un grupo de 182 personas que, a la tarde, partieron hacia el istmo y el puerto.

La columna la conformaron con los médicos delante, parte del personal a pie, y el resto subidos a uno de los Unimog remolcando un Dolly (el remolque que se usa para poner arriba los pallets de carga para los C-130).

El aspecto de la columna buscaba convencer a los británicos que el personal estaba enfermo por haber tomado agua contaminada, en procura de evitar la selección del personal con especialidades críticas para quedarse prisionero. Por eso los médicos, el Unimog con el Dolly, y el personal con cara de enfermos.

La foto que sigue es de la columna, aún dentro del istmo. Se ve al personal de sanidad delante, y atrás se divisa al Unimog.



fin08

Al llegar la columna al puerto, sucedió lo que habían supuesto, allí estaba el personal de inteligencia británico haciendo la selección de prisioneros.

A algunos los dejaban pasar para embarcar, y a otros los enviaban a un corralito marcado con unas cintas plásticas. Eran los que se quedarían un mes más como prisioneros hasta el 14 de julio.

De los 182 hombres, alrededor de 142 lograron superar la selección y embarcar; y alrededor de 40 fueron seleccionados y enviados al corralito de los elegidos. Entre ellos, seis radaristas.

La fotografía siguiente es de la zona de selección en el muelle del pueblo. No sabemos quién es el autor.



fin09

En esta foto, aunque no se los ve, ni a los que embarcaron ni a los que se quedaron, los radaristas acaban de pasar la selección. Lo marcan los objetos retenidos que están en el suelo.

Se ve la radio que los radaristas usaban para escuchar a la BBC y radio Carve de Uruguay, el televisor que el Jefe del radar de Comodoro Rivadavia les envió cuando se habilitó el canal de TV en Puerto Argentino, y los contenedores de las máscaras antigás, que algunos radaristas utilizaron para guardar en ellas sus últimas pertenencias antes de marchar al campo de prisioneros en el aeropuerto.

A la radio y el televisor se los puede ver en la fotografía *mh18*, en la parte que se refiere a Montana House.

Los radaristas los llevaron hasta el puerto con el optimismo de poder salvarlos, pero no fue así.

Y este es el fin de la historia.

La fotografía que sigue ya es en la Base en Merlo. Está el Encargado de Escuadrón con la mayoría de los soldados, algunos ya de civil, porque están siendo dados de baja después de haber honrado su granito de arena en la guerra.



fin10

Y por suerte TODOS REGRESARON, por lo que:

- damos GRACIAS A DIOS; que se encargó de organizar el acomodamiento divino del azar para que nada les pasara a ellos; en particular en el ataque con los misiles antirradiación del 31 de mayo.
- damos GRACIAS A ELLOS; que se encargaron de que el radar continuase operativo hasta el final de la guerra, no importa lo que tratasen de hacer los británicos.

Las tres imágenes que siguen son el ORGULLO de los radaristas, porque muestran que no sólo cumplieron con su tarea hasta el final de la guerra; sino que el enemigo no pudo con ellos, a pesar de los intentos para localizarlos y los vuelos de Vulcan para eliminarlos, a pesar de la ayuda dada por Estados Unidos, la primera potencia mundial, mediante los misiles Shrike y toda la información técnica y de inteligencia necesarias para hacer factible esa eliminación.



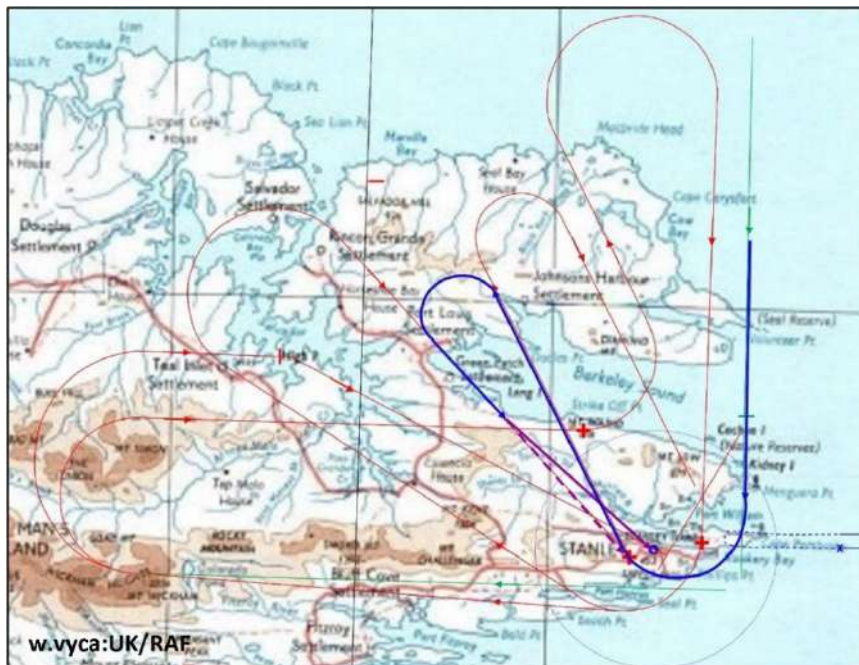
fin11

La fotografía *fin11* fue sacada por un Harrier a principios de junio. Según narran, están buscando la rampa ITB de lanzamiento de los misiles exocet desde tierra, que es mucho más pequeña que el radar.

Han marcado las protecciones hechas por el personal de Ejército, pero se les ha escapado el radar TPS-43 y su predio, que está en el centro de la fotografía.

Esta que sigue, *fin12*, ya la colocamos recientemente. Es la graficación que ha hecho la tripulación del Vulcan, con la marcación de los tres posibles lugares de emplazamiento del radar.

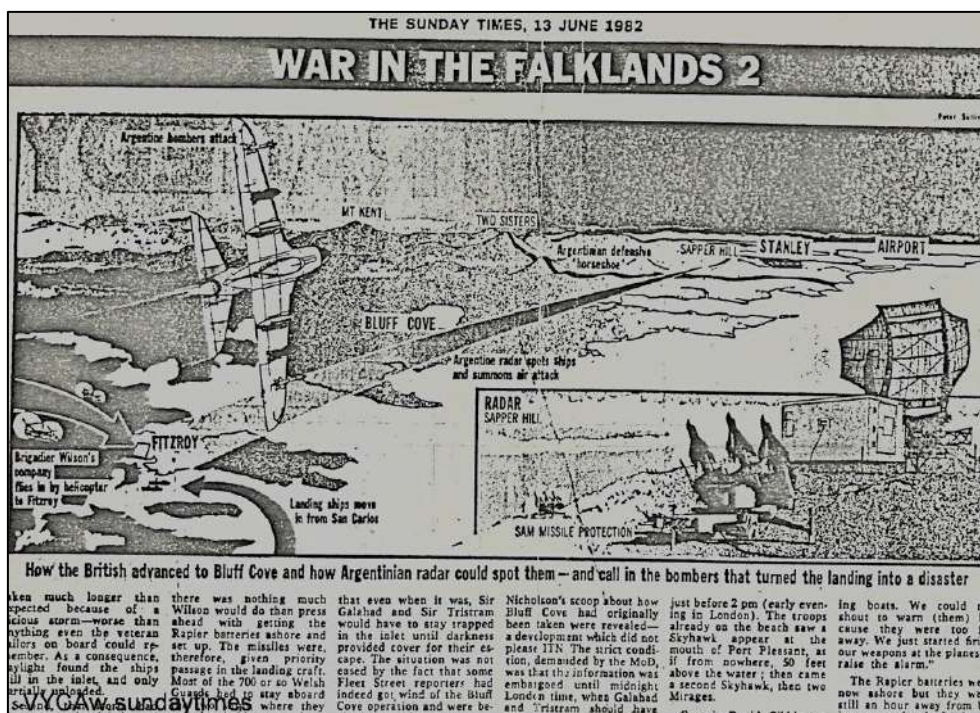
Suponemos que han recurrido a toda la información de inteligencia y reconocimiento disponibles, tanto en Gran Bretaña como en los países amigos, pero se les ha escapado el emplazamiento real, el predio.



fin12

Esta otra es del diario The Sunday Times del 13 de Junio. Están describiendo cómo hizo el radar para localizar a los buques de desembarco que penetraron en Bahía Agradable, y fueron atacados por nuestros aviones el 08JUN.

Ya han pasado 13 días desde el ataque al radar del 31MAY, pero lo siguen dando como emplazado en el Sapper Hill.



fin13

Por eso el orgullo. El enemigo no pudo con ellos.

Esta última fotografía es de la mayoría de ellos en 2007, cuando se cumplieron los 25 años de aquel 31 de mayo de 1982.



fin14

Las fotos de la reunión, realizada en Merlo con las familias, se pueden ver en el sitio del radar: www.radarmalvinas.com.ar entrando por “el radar” en la barra del menú; luego ir a “los protagonistas”, y a “sus fotos en 2007”.

En el sitio también se encuentra el libro “*Diario de Guerra del Radar Malvinas*”, que se puede bajar y guardar en forma gratuita. Además de abundante información sobre la guerra de Malvinas.

A continuación, el listado del personal.

Personal originario del Grupo 2 de Vigilancia y Control Aéreo (G2VyCA)

BAIZ Roberto Alejo 02ABR-18JUN Cabo Primero, Operador Radar

BARRIOS José Antonio 02ABR-18JUN Cabo Principal, Mecánico Radar

BUJAK Pablo 15ABR-18JUN Soldado, Seguridad

CARE Roque Antonio 15ABR-18JUN Soldado, Seguridad

CASENTINI Luis 02ABR-18JUN Soldado, Seguridad

CASSANI Antonio Leopoldo 02ABR-18JUN Suboficial Mayor, Encargado de Escuadrón/Operador Radar

CERANA Jorge 02ABR-14JUL Soldado, Auxiliar Mecánico Comunicaciones

COURTADE Miguel Ángel 15ABR-18JUN Soldado, Seguridad

DISTEFANO Oscar Daniel 02ABR-18JUN Cabo, Mecánico Comunicaciones

DOINY Bernardo Luis 15ABR -18JUN Soldado, Seguridad

EGAÑAS Juan Domingo 20ABR-18JUN Cabo Primero, Operador Radar

ESCALANTE Fernando 02ABR-18JUN Soldado, Logística

ESCOBAR Rogelio 15ABR-18JUN Soldado, Logística

FABER Nolberto Rubén 02ABR-18JUN Primer Teniente, Operador Radar

GOMEZ Roberto Alejandro 15ABR-18JUN Soldado, Logística

HERRERA Néstor 15ABR-18JUN Cabo, Seguridad

LEZCANO Eduardo 17ABR-22ABR Cabo, Conductor

MATARAZZO Alejandro 02ABR-18JUN Cabo, Enfermero

MAYA Jorge 15ABR-18JUN Soldado, Seguridad

MAZZOCCHI Carlos Adalberto 20ABR-14JUL Primer Teniente, Operador Radar

MERCAU Hugo Rubén 02ABR-18JUN Alférez, Operador Radar

MERLINO Gabriel 29ABR-18JUN Cabo Primero, Mecánico Comunicaciones

MIGUEL Osvaldo Norberto 15ABR-18JUN Soldado, Conductor

MORALES Víctor 15ABR-18JUN Soldado, Seguridad

NIEVAS Juan Carlos 15ABR-18JUN Cabo Primero, Operador Radar

NOGUEIRA Marcelo 15ABR-18JUN Soldado, Seguridad

OSÉS Gustavo Marcelo 15ABR-18JUN Soldado, Enfermero

PALMA José Antonio 02ABR-14JUL Suboficial Auxiliar, Mecánico Radar

QUINTANA Carlos Alberto 02ABR-18JUN Cabo Principal, Operador Radar

RAMÍREZ Raúl Alberto 02ABR-18JUN Cabo Primero, Mecánico Generadores

RIVERO Luis Martín 15ABR-18JUN Cabo (de G1VA), Seguridad

RODRIGUEZ Alejandro 02ABR-18JUN Soldado, Auxiliar Mecánico Generadores

ROMANO Bruno Héctor 15ABR-18JUN Soldado, Seguridad

ROMERO Juan Carlos 02ABR-18JUN Primer Teniente, Operador Radar

ROMERO Víctor Roque 15ABR-18JUN Cabo Primero, Seguridad

SARAVIA Guillermo Edgardo 02ABR-14JUL Teniente, Operador Radar

SCACCHI Rubén Jesús 02ABR-18JUN Alférez, Operador Radar

SIERRA Enrique Alberto 02ABR-18JUN Cabo Principal, Operador Radar

SILVA Miguel Ángel 02ABR-14JUL Mayor, Jefe del Escuadrón, Jefe Operativo

TABORDA Carlos Luis 15ABR-18JUN Suboficial Principal, Seguridad

TAMBUZZI Néstor Osvaldo 02ABR-18JUN Subof. Ayudante, Mecánico Radar

TEVEZ Carlos Alberto 02ABR-18JUN Cabo Principal, Mecánico Radar

ULLUA Roberto Marcelo 02ABR-18JUN Cabo Principal, Mecánico Comunicac.

ULRICH Rolando Manuel 03ABR-18JUN Cabo Primero, Mecánico Generadores

WOZNIAK Juan Antonio 02ABR-18JUN Soldado, Logística

Transferidos desde la Base Aérea Militar Malvinas el 01MAY82

MONTES Guillermo 01MAY-14JUL Primer Teniente, Logística

ROSSET Alberto Juan 01MAY-18JUN Cabo Principal, Mecánico Generadores

Personal del Grupo 1 de Vigilancia Aérea (G1VA)

ALONSO Roberto Osvaldo 27ABR-13JUN Subof. Auxiliar, Operador R.O.A.

CORRADO Guillermo Héctor 09ABR-18JUN Subof. Auxiliar, Operador C.I.C.

FUNES Carlos Alberto 07ABR-13JUN Cabo, Operador R.O.A.

GARRIDO Ángel Roberto 07ABR-18JUN Cabo, Operador C.I.C.

GUERRA Raúl Héctor 27ABR-13JUN Cabo Principal, Operador R.O.A.

POCHETTI Roberto Ariel 27ABR-13JUN Cabo, Operador R.O.A.

ZINK José 27ABR-13JUN Soldado (de IX Brigada Aérea), Auxiliar R.O.A.