

**Extracto del Capítulo III**  
**"Vuelos memorables e históricos" del libro**  
**"La aventura de volar" del**  
**Brigadier Mayor (Retirado) Ruben O. PALAZZI**  
**Biblioteca Nacional de Aeronáutica.**

**EL ULTIMO VUELO ARGENTINO CON ATERRIZAJE Y DESPEGUE EN**  
**MALVINAS**

Estamos en Líneas Aéreas del Estado, lugar tan querido por las tripulaciones de transporte de la Fuerza Aérea y podemos decir que la historia de este vuelo que hoy vamos a relatar, comenzó aquí .

¿Por qué? Porque LADE, con aviones de la Fuerza Aérea, fue quien inició la ruta a Malvinas en el año 1971, que culmina con este último vuelo de un avión argentino con aterrizaje y despegue en Puerto Argentino en la noche del 13 de junio de 1982 .

Once años de trabajo y afanes de la Fuerza Aérea Argentina, con presencia permanente de un oficial jefe en las islas en funciones de coordinador de LADE, en la paz y en la guerra, para consolidar la soberanía de nuestro país en la región.

Asimismo, debo destacar que el 2 de abril de 1982, el primer avión argentino que aterriza encabezando el asalto aéreo de la isla, llevaba como comandante de aeronave al entonces subdirector de LADE, lamentablemente fallecido hace algunos años.

Estas coincidencias nos llevan a un reconocimiento muy especial a este organismo, que hoy nos ofrece sus instalaciones para este especial recordatorio de nuestras vivencias de la guerra.

Hace exactamente 20 años, el 13 de junio de 1982, a esta hora 19:20 horas, el C-130 TC-65 volaba con nuestra tripulación en el campo de combate, próximo al aterrizaje en Puerto Argentino. Yo era su navegador, un joven comodoro de 46 años, recién ascendido. Deseo situarlos en los días en que se desarrollará nuestra historia, del 10 al 14 de junio de 1982, ¿qué situación estratégica y táctica se vivía? ¿cómo era la vida de las tripulaciones de C-130?...

La situación militar en las islas era muy comprometida. Las tropas inglesas estaban a pocos kilómetros de Puerto Argentino, librando un furioso combate con nuestras fuerzas terrestres. Nuestra diezmada

aviación de combate realizaba heroicos esfuerzos para afectar la capacidad del enemigo, con ataques diurnos de cazabombarderos, como por ejemplo el ataque de 7 aviones A-4B en la mañana del 13 de junio al cuartel de campaña del general Moore, del cual el jefe enemigo y su estado mayor se salvaron milagrosamente de las bombas argentinas por pocos metros. Los bombarderos Canberra atacaban de noche, ocasionando daños materiales y psicológicos de importancia a los ingleses. Y pocos días atrás, el 8 de junio había sucedido el exitoso ataque de cazabombarderos de la FAA a buques enemigos en bahía Agradable, calificado por la propia Margaret Thatcher como el día más negro de la flota, pues la flota invasora tuvo 2 buques de desembarco, uno hundido y otro fuera de combate, una lancha de desembarco hundida y un destructor también fuera de combate.

En los primeros días de lucha, entre las tripulaciones de C-130 había corrido un rumor por el cual se afirmaba que los cazas ingleses no derribarían aviones de transporte desarmados. El 1º de junio esa fábula desapareció cuando una PAC (patrulla aérea de combate) de aviones Sea Harrier derribó un avión de nuestro escuadrón el TC-63, que se encontraba cumpliendo una misión de exploración y reconocimiento al norte de las islas. Su tripulación completa, tres oficiales y cuatro suboficiales pereció en las llamas de su avión.

Pese a ello, el Escuadrón C-130 siguió cumpliendo sus misiones de transporte táctico de abastecimiento de las islas y de reabastecimiento en vuelo de las escuadrillas aéreas de combate. Como prueba de ello, el día 11 de junio la tripulación cumple un cruce exitoso con aterrizaje y despegue de Puerto Argentino (despega con una cubierta principal reventada por una esquirla de bomba), y al día siguiente el 12 de junio, la tripulación también logra completar un cruce con aterrizaje y despegue de la pista en Malvinas.

La FAA no bajaba la guardia, pese a las pérdidas sufridas en los más de 40 días de operaciones, en especial nuestro Escuadrón sabía que la continuidad del transporte aéreo era el único vínculo material y espiritual de los defensores de la plaza con el continente, . . . con su Patria. El personal de tripulantes de C-130 eran básicamente 12 tripulaciones que hacían el transporte de abastecimiento táctico de las islas y la evacuación sanitaria, y 7 tripulaciones destinadas al reabastecimiento de combustible en vuelo.

Los reabastecedores KC-130 operaban desde Río Gallegos y el resto de los aviones del Escuadrón lo hacían mayoritariamente desde Comodoro Rivadavia. Aparte de los dos reabastecedores, los aviones C-130H que

operaban a la isla oscilaban entre 3/4 en Comodoro Rivadavia y 1/2 en El Palomar para mantenimiento, con la rotación del personal de tripulaciones que normalmente era destacado por una semana en Comodoro Rivadavia para cumplir 1/2 vuelos a la isla y luego tener un período de descanso en la I Brigada Aérea de 2/3 días y así sucesivamente.

Se despegó el jueves 10 de junio de 1982 en el C-130 TC-66 a las 20:30 hs. desde El Palomar con destino a Comodoro Rivadavia, para integrarse al sistema de rotaciones de tripulaciones que volaban a las islas. A los 30 minutos se debió regresar a la I Brigada Aérea por problemas en un motor y recién se pudo solucionar la falla durante el transcurso de la noche, despegando nuevamente el viernes 11 de junio a las 07:00 hs. y aterrizando en Comodoro Rivadavia a las 10:30 hs. del mismo día.

El resto del día se dedica al descanso y esa noche a las 22:00 hs. se despega de Comodoro Rivadavia en otro avión, el TC-65, a Malvinas por un corredor aéreo al sur de las islas. Luego de más de 4 horas de vuelo y estando a solo 80 millas (140 km.) de Puerto Argentino se ordena el regreso desde el comando de la Fuerza Aérea Sur, por situación táctica desfavorable (ataque aéreo en la Base Aérea Militar Malvinas). Se regresa por Río Gallegos para cargar combustible y posterior a Comodoro Rivadavia donde se aterriza a las 07:00 hs. del sábado 12 de junio, descansando el resto del día, siendo citados para una nueva misión nocturna a Malvinas, despegando a las 20:00 hs. en el TC-64, pero a los 40 minutos de vuelo se debe regresar por radar fuera de servicio, un motor con problemas y el radar altímetro del piloto no indicaba, siendo este último instrumento fundamental para el mantenimiento de la altura de vuelo.

En cercanías de Comodoro Rivadavia, sobre el mar, se deben descargar por el sistema de alije rápido 10.000 libras (casi 5.000 litros) de combustible para llegar al peso máximo de aterrizaje, pues sino se estaba fuera de norma en el peso para poder aterrizar.

Hasta ese momento, era el segundo intento fallido nuestro, pero como dije hace un momento otras dos tripulaciones en los mismos días (11 y 12 de junio) habían conseguido entrar en Malvinas.

Ahora, desearía hacer un breve relato de cómo eran esos vuelos:

- Desde el 1º de mayo, con la presencia cierta de la flota inglesa en cercanías de Malvinas, la Fuerza Aérea Sur decidió continuar con el abastecimiento aéreo de la isla para lo cual analizó los distintos sistemas

de armas de transporte aéreo de la FAA y determinó que el único Escuadrón que podía cumplir dicha tarea era el de C-130, por el tipo de equipamiento de navegación, por el adiestramiento de sus tripulaciones, por no tener necesidad de reabastecimiento de combustible en las islas pese a tener que recorrer rutas más extensas que lo habitual y por la facilidad de carga y descarga del C-130, por su sistema de rampa y puertas, que no necesitaba de servidumbres en tierra.

- Los vuelos se iniciaban a ras de las olas, desde que se entraba al mar, manteniendo 10 a 15 metros sobre el agua, para lo cual el piloto debía concentrarse especialmente en rumbo y altura a través del radar altímetro de su puesto.
- El volar tan bajo a casi 550 kilómetros por hora, en ocasiones de noche, con todas las luces apagadas presuponía una gran concentración y capacidad de pilotaje por instrumentos, pues sabíamos que cuanto más bajos estuviéramos, sería más difícil para el enemigo detectarnos e interceptarnos. También se volaba en silencio total de radio, excepto en escucha, por si a una palabra clave del Puesto de Operaciones ordenaba regresar.
- No se podía usar el radar de abordo ni para navegación ni para alerta meteorológica, pues se corría el riesgo de ser tomada su emisión por los ingleses. Pese a ello, en algún momento y estimando estar cerca de las islas, se hacía un solo barrido de pantalla para verificar la navegación, que se basaba en el sistema Omega de navegación y en un puntilloso ploteo de rumbos, velocidades y vientos por parte del navegador para cumplir los distintos puntos de viraje y control, pues era imprescindible llegar a una hora determinada en el punto de entrada a final de pista, con una tolerancia no mayor a 2 minutos de error; cumplido ese tiempo si nuestro radar de Malvinas no identificaba al avión, la artillería antiaérea tenía orden de abrir fuego, pues se consideraba que era enemigo.
- La tripulación portaba su armamento reglamentario de arma corta en sobaquera. No se llevaba otro armamento, como tampoco paracaídas para toda la tripulación y nuestra única defensa ante el enemigo era nuestro sigilo y nuestra idoneidad profesional.

El domingo 13 de junio a mediodía, estando en nuestro alojamiento, somos citados al Puesto de Operaciones de Transporte Aéreo (POTA) en la IX Brigada Aérea en Comodoro Rivadavia para tener a las 13:00 horas una reunión previa al vuelo para una nueva tentativa de entrar en las islas. . . , la tercera de nuestra tripulación.

Al recibir la citación, es el momento en que empiezan a revolotear unas

extrañas mariposas en nuestro estómago durando todo un interminable viaje hasta la base y la reunión previa al vuelo, que solo termina al subir al avión y comenzar con la rutina del vuelo. A partir del momento en que uno sube al pájaro de metal, todo se transforma en trabajo y dedicación, fruto de tantos años de entrenamiento y experiencia, conseguido con instructores idóneos y dedicados, a los cuales debemos nuestra formación y a quienes algunos aquí presentes expresamos nuestro reconocimiento.

En el pequeño ambiente que ocupa la Sección Operativa de Transporte Aéreo se encuentra el jefe de la misma y también jefe del Grupo 1 de Transporte, quien brevemente en típico lenguaje militar nos impone de la carga a llevar: un cañón de 155 mm. del Ejército, con afuste y parque completo de munición (son mas de 10 toneladas de peso total), sumado a una treintena de oficiales y suboficiales, relevo de artillería antiaérea de Fuerza Aérea.

La situación táctica en Malvinas es alarmante, corroborada por los informes de los anteriores vuelos quien en ese vuelo había reventado una rueda del tren principal de aterrizaje, a causa de las esquirlas en la pista, producto de los constantes bombardeos enemigos, debiendo decolar de Malvinas con la rueda deshecha en un arriesgado despegue fuera de toda norma.

Pero la pieza de artillería a transportar es sumamente necesaria para la defensa de la plaza, que se unirá a otras dos piezas similares llevadas por los C-130 en anteriores vuelos que lograron burlar el bloqueo inglés.

La información de situación indica que las tropas enemigas están a poco mas de 2 kilómetros de Puerto Argentino, se combate a la vista de la Base Aérea Malvinas, la cual se encuentra en estado de alerta roja permanente. Para colmo, la meteorología es cruel: cielo completamente cubierto, con fuertes vientos, precipitaciones de agua-nieve y nevisca, con temperaturas muy inferiores a 0°C. La meteorología en ruta es igualmente decepcionante para el tipo de vuelo a realizar, cielo cubierto, sin luna, chubascos de agua-nieve y nieve proveniente de nubes cúmulus potentes, turbulencia moderada y vientos de hasta 80 km/h.

Luego de recibir las instrucciones vamos al avión asignado, el TC-65, el mismo con el que dos días atrás habíamos regresado casi a la vista de Puerto Argentino por situación táctica desfavorable...¿Sería el tercer intento el definitivo?. Al subir a la máquina, nos impresiona en la penumbra del compartimiento de carga la silueta silenciosa y tenebrosa del enorme cañón de 155 mm, que ocupa la casi totalidad del espacio

disponible.

Ya en nuestros puestos, realizamos puesta en marcha, carreteo y despegue. Son las 15:26 hs. y nuestro vuelo se desarrollará como un plan de vuelo normal desde Comodoro Rivadavia hasta Río Grande (Tierra del fuego), descenso hasta altura de circuito como para aterrizar normalmente en la base de Río Grande y luego seguir bajando hasta 30 metros de altura e internarse con rumbo este sobre el mar. Todo esto para evitar en la zona de Tierra del Fuego la inteligencia visual y electrónica de nuestros vecinos. El vuelo bordea a la Isla de los Estados sin verla por la altura a la cual volamos y ya en esos momentos se nos hace noche cerrada. Debemos proseguir por la ruta de entrada sur a Malvinas con puntos de virajes predispuestos y regulación exacta de la hora de llegada al punto de entrada en final de pista que debía ser a las 19:21hs, so pena de tener problemas con nuestra propia artillería antiaérea.

Pese al cielo nocturno encapotado, los ocasionales chubascos de agua-nieve, la salinidad flotante en el ambiente proveniente del oleaje que opacaba los parabrisas y la molesta turbulencia, un piloto condujo con pericia el avión a 15 metros sobre el océano, controlando rumbos, velocidades y alturas con virajes muy suaves y controlados, debido a la gran envergadura del avión (40 metros) que en viraje sus planos podían tocar el agua. El vuelo se desarrolló dentro de la cierta normalidad que la misión implicaba, ya que la tensión se disimulaba a través del trabajo que cada uno realizaba en su puesto.

A medida que nos acercábamos a nuestro destino, pensábamos cual sería la situación terrestre en Malvinas, dado que era sabido que desde la noche anterior las alturas del monte Dos Hermanas habían caído en poder del enemigo y por su proximidad a la base, ésta podía estar al alcance de su artillería de campaña y que además las Patrullas Aéreas de Combate de Sea Harrier no perdonarían un nuevo reto de los C-130 para entrar a Puerto Argentino, desafiando una pretendida superioridad aérea local.

Luego de casi 4 horas de vuelo, al acercarnos a las islas, con un rápido control por radar para verificar tiempos y velocidades, y corroborando que estábamos en tiempo exacto de arribo, pudimos observar por primera vez en nuestras vidas la visión panorámica de un combate terrestre real. Eramos espectadores privilegiados de un espectáculo dantesco que sobrecogía los corazones: al oeste de Puerto Argentino una extraordinaria luminosidad, provocada por el duelo de las artillerías, las luces de bengalas y los proyectiles trazantes, daban un

marco angustiante al drama de la guerra.

Pese a todo, debíamos aterrizar . . . la pista, o lo que quedaba de ella (reducida a solo 20 metros de ancho por los bombardeos aéreos ingleses) estaba apenas iluminada y volábamos a bajísima altura. Nuestro primer intento falló y el piloto debió hacer un giro de 360°, casi tocando el agua con el ala.

Segundo intento, con ayuda del rayo laser desde la pista y . . . ¡¡¡¡¡aterrizamos!!! carreteamos con luces apagadas hasta un lugar a salvo del fuego enemigo, en la cabecera mas alejada del frente de combate, donde nos estaban esperando los esforzados integrantes de pista y descarga de la Base Aérea Malvinas. Debíamos descargar el cañón en casi total oscuridad, con intermitentes resplandores de las bengalas enemigas que nos obligaban a guardar inmovilidad mientras duraba su iluminación.

Mientras los pilotos y mecánicos permanecían en sus puestos con los 4 motores en marcha, yo como navegador, ya que así lo ordenaba una directiva de la Fuerza Aérea Sur, debía hacerme cargo de supervisar la descarga y carga de elementos y personal del compartimiento de carga.

Cuando teníamos el cañón casi fuera del avión, una de sus enormes ruedas se trabó en el costado del fuselaje, ya que el espacio de maniobra para tremenda pieza era muy reducido.

En ese preciso momento, desde el Puesto Comando de la base aérea fuimos advertidos que el radar de Malvinas había detectado una Patrulla Aérea de Combate de aviones enemigos que se acercaba a mas de 800 km. de velocidad, por lo que si no despegábamos en 5 minutos debíamos cortar motores y buscar refugio, dejando el C-130 librado a su propia suerte, con la única protección de la oscuridad y de la artillería antiaérea.

Después supimos que un helicóptero inglés era el que había alertado sobre nuestros movimientos y pedido el envío de los aviones interceptores, como así también hubo un pedido a la artillería de campaña inglesa para batirnos en tierra, pero por descoordinación del enemigo, no se pudo concretar.

Pese a nuestros esfuerzos no pudimos cumplir el despegue en tan poco tiempo y recibimos la orden de cortar motores y evacuar el avión. Fue una desenfundada carrera en las tinieblas por momentos iluminadas por bengalas, entre piedras, esquirlas, zanjas, alambres y cráteres de bombas. Algunos sufrimos pequeñas excoriaciones por caídas en el accidentado terreno. Permanecimos entre unas piedras al costado de la pista, durante más de 40 minutos, con un frío glacial pese a nuestros

trajes antiexposiciones, en silencio absoluto, salvo el retumbar de la artillería del cercano combate terrestre .

El ataque de los Sea Harrier no se produjo, pues tenían gran respeto por nuestra artillería antiaérea, pero se mantuvieron orbitando a diez millas al norte de la base, acechando su objetivo: nuestro C-130, esperando que despegáramos y podernos interceptar.

A las 20:30 hs. el Puesto Comando nos informó que la PAC se había alejado (posiblemente para ir a recargar combustible) y nos ordenaban despegar de inmediato para evitar una nueva intercepción. Corrimos al avión, pusimos los 4 motores en marcha simultáneamente en tiempo record y a las 20:35 hs. despegábamos entre las esquirlas de la pista, en un despegue temerario, sin luces y en una oscuridad total. Llevábamos 72 evacuados y heridos leves y dos periodistas de canal 7.

Volábamos tan pegados primero al suelo y luego al agua que el altímetro de presión marcaba cero, no así el radioaltímetro del piloto, donde apenas mantenía 10 m. de altura. Luego de volar más de una hora en esas condiciones y realizando algunos cambios de rumbo para evitar un recorrido que pudiera ser seguido linealmente por el enemigo, pudimos ascender un poco más y aliviar tensiones, realizando nuevamente una circunvalación de las islas por el sur y poco a poco ir ganando altura y poner rumbo a Comodoro Rivadavia, donde aterrizamos sin novedad pocos minutos después de la medianoche, o sea que llegamos a nuestra base el 14 de junio en las primeras horas, luego de haber volado mas de 9 horas, la mayor parte de ellas en zona de combate.

A nuestra llegada fuimos calurosamente recibidos y felicitados por nuestra exitosa misión, pero esta alegría se vio empañada por lo que presentíamos después de haber vivido la situación en Puerto Argentino: el fin de la resistencia terrestre argentina estaba próximo.

Por este vuelo, en el año 1993, por ley 24.229 la tripulación fue galardonada por el Congreso de la Nación con la condecoración de guerra Medalla la Nación Argentina al valor en combate.

Entre las consideraciones del otorgamiento de la condecoración se expresa: cumplir una arriesgada misión de vuelo de transporte táctico de abastecimiento nocturno en zona de combate, en condiciones tácticas desfavorables y meteorología marginal, ante presencia de patrullas aéreas de combate y tropas terrestres enemigas, pese a ello realizar la entrega por aterrizaje en la Base Aérea Militar Malvinas de un cañón de 155 mm para el Ejército Argentino con su parque completo y regresar con



evacuados y heridos sin novedad a la base de salida.

### **CRUZAR DE LAS ISLAS AL CONTINENTE EN UN HERCULES.**

Relato publicado en Malvinas a sangre y fuego, Suplemento N° 7 de la revista Siete Días, Buenos Aires, agosto de 1982, sobre el vuelo en el TC-65 el 13/14 de junio de 1982.

Más de un oficial me confesó durante la guerra que prefería afrontar cualquier peligro en acción antes que cruzar de las islas al continente en un Hercules. No había, según muchos testimonios, nada más riesgoso. Y sin embargo, a pesar del bloqueo aéreo inglés, los pilotos de los Hercules hacían estos cruces en forma regular. Ellos nos sacaron al camarógrafo Lamela y a mí en el último vuelo, horas antes de la rendición. Fue la noche del domingo 13 de junio.

Sorpresivamente arribó a Puerto Argentino otro Hercules. Llegaba para traer un nuevo cañón de 155 mm., un Sofman. Llamé por teléfono al suboficial Cassani para preguntarle si estábamos a tiempo de ir al aeropuerto con un grupo de sus hombres que volvían al continente. Lo siento –me dijo-, los dos camiones ya salieron. Nos resignamos a quedarnos en Puerto Argentino y caer prisionero de los ingleses. Cinco minutos más tarde vemos detenerse un camión frente a la puerta del hotel. Era Cassani, que había conseguido agenciárselo a último momento y venía por nosotros. Llegamos al aeropuerto justo a tiempo para ver aterrizar al Hercules y presenciar la descarga del cañón. Era tan grande y pesada su mole que las ruedas traseras del camión que lo estaba sacando quedaron suspendidas en el aire. Este inconveniente demoró unos diez o quince minutos la partida.

No habíamos terminado de instalarnos en el piso del Hercules, junto a unos sesenta militares que también volvían al continente, cuando, apenas iniciado el carreteo, el cuatrimotor frenó bruscamente. Oímos al comandante vociferar por los altavoces: ¡Alerta roja, todos afuera!. Fue una estampida. Yo llevaba dos bolsos y una cámara al cuello, pero la avalancha humana que súbitamente se produjo me despojó de todo sin que yo lo sintiera. Me encontré corriendo hacia las rocas cercanas. La pista estaba iluminada como a pleno día por las bengalas disparadas desde una fragata enemiga y dos Harrier evolucionaban sobre nuestras cabezas. La demora en la descarga del Sofman había impedido que despegáramos en dirección a los aviones ingleses justo en el momento en que aparecían.

Esperamos tensamente por espacio de una hora y media. De manera involuntaria conteníamos la respiración cuando las bengalas inglesas iluminaban el aeropuerto cada quince minutos. Al saltar a tierra desde el avión, detrás de mí un suboficial se había quebrado la mano.

Por fin, el Comandante de aeronave decidió que esperar más podía equivaler a no irse nunca. Reembarcamos totalmente a oscuras y con las puertas traseras del avión semiabiertas, para hacer más ágil la evacuación en caso de un amerizaje forzoso. Varios no se animaron a subir de nuevo.

Durante la fatídica primera media hora en dirección al sur, volamos en el más absoluto silencio. ¿Cuántos padrenuestros caben en media hora, esa interminable media hora en que el Hercules vuela expuesto sin defensa alguna a los ataques ingleses? No se cuantos, pero sé que los rezamos todos mientras volábamos a ras del mar, con el agua salada mojando la panza del Hercules para evitar los radares del enemigo.

En esa zona totalmente controlada por ellos tampoco estaban descartados otros métodos de detección como el visual o el auditivo. Se vuela con la sensación de ser la presa ideal. No todos los organismos resisten. Cuando se encendieron las luces, en medio del Hercules vimos los signos de que alguien había vomitado. No hubo turbulencias en el vuelo. Eran los efectos de una tensión nerviosa extrema. Entonces comprendí lo que me dijo un comando, es decir uno de los hombres más fogueados del Ejército: Hacer en Hercules la travesía de la isla al continente equivale a envejecer dos años.

### **DOCE BREVES RELATOS (UNO INCONCLUSO) SOBRE VUELOS DE REABASTECIMIENTO, EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO Y ABASTECIMIENTO CON HERCULES (19 DE MAYO AL 13 DE JUNIO)**

Entrega por lanzamiento en Puerto Darwin

-Chequeo 1 minuto afuera, zona de lanzamiento recorrida, Luz Verde carga afuera, salida normal, paracaídas abiertos...mantenga el rumbo y velocidad, carga en tierra sin novedad..., mantenga rumbo y velocidad 140, rumbo a las laderas altas al frente, rampa cerrada, ¡abajo, abajo a 50 pies!...por la izquierda rumbo 310°... ¡más abajo, más abajo! más a la izquierda, velocidad 230 nudos, dele canela, no se preocupe, al frente hay agua, dele canela, más abajo es el canal, ya estamos, la visibilidad se reduce, ahora rumbo 010° por la derecha, si ve la costa izquierda péguese a la costa...

-¿Qué costa...? No veo nada...estamos volando por instrumentos a 250 nudos y a 50 pies del agua... (Del navegador, vicecomodoro al piloto mayor, y de este al navegador, en la cabina del C-130H TC-68 Tronco, el 19 de mayo, a las 16:04 horas luego de realizar la primera entrega por lanzamiento de 8 contenedores A-22, en zona de combate, al momento de efectuar el escape sobre las aguas del Estrecho San Carlos).

Tiene dos bandidos arriba a seis millas...

En básica de Puerto Argentino, aún sin ver la costa por lluvia intensa, el radar nos informó el viento y las condiciones: -Viento de los 360° a los 020°, 45 nudos ráfagas 55, visibilidad 800 metros reducida por lluvia. Con esa información y el tener que realizar la aproximación para cabecera 08, decidimos regresar: -Gato, Acuario efectúa QRF por MET.

El radar nos contestó: -OK Acuario, feliz regreso. Iniciamos un viraje chato por la izquierda porque estábamos a una altura de 15 metros sobre el agua, para colocar 360° de rumbo, cuando el radar nos llamó: - Acuario, continúe viraje a 270°, tiene dos bandidos arriba a seis millas. Preguntamos: -¿Dónde vamos con 270°? .Nos contestó: -A casa.

Decidimos no hacer más comunicaciones, mantuvimos constante 50 pies de altura (la pista tenía 75 de elevación) y aceleramos a 300 nudos, metiéndonos en una capa de estratus bajos. Pasamos lateral a la pista sin verla, cuando de pronto, a través de un pequeño claro divisé el comienzo de la bahía frente a Puerto Argentino. Llevábamos un rumbo, que de mantenerlo, impactábamos con las elevaciones al oeste de la misma. Ascendimos en forma inmediata, en segundos y cruzando los 2.000 pies hicimos tope, un blanco perfecto para la PAC.

Viramos a los 360° mientras descendíamos abruptamente hasta los 50 pies e hicimos contacto visual, esta vez sobre la bahía de la Anunciación, continuando el escape de la zona. Luego de unos cuantos minutos comenzamos a respirar nuevamente. Los escasos segundos que estuvimos a 2.000 pies sirvieron para que la PAC regresara nuevamente hacia nosotros, pero volvieron a perdernos cuando nos zambullimos hacia la bahía de la Anunciación. (Del brigadier mayor, que siendo mayor era el comandante del C-130H TC-66 Acuario el 20 de mayo, realizando el penúltimo de los vuelos diurnos de abastecimiento con entrega por aterrizaje a Puerto Argentino).

Quedamos pagando

El 23 de mayo, finalizado el REV de la escuadrilla Nene, una orden del Comando de la FAS, nos hizo dirigir a otra posición ubicada 100 millas al sur de Darwin, sobre el mar, para reabastecer a dos Super Etendard que regresaban de una misión.

Siempre resultó bastante difícil establecer enlace con los marinos, quienes ante la posibilidad que detectaran su posición por el uso de la frecuencia de radio, a veces daban la impresión de pasarse de largo,

pensando más en su propia seguridad y en detrimento de la fidelidad de una comunicación tan necesaria para su reabastecimiento.

En esa oportunidad balbucearon su indicativo, haciéndonos entender que por una luz de alarma encendida en su equipamiento, estaban siendo detectados por el enemigo. Pasaron velozmente debajo nuestro sin reabastecer, con rumbo 270°, perdiéndose en el horizonte hacia Río Grande. Como dice la jerga aeronáutica, quedamos pagando, solos, mangueras afuera, en medio de ese gélido anochecer de los mares del Atlántico Sur.

### Exploración y Reconocimiento...

Despegamos de Comodoro Rivadavia con el C-130 TC-64 cumplimentando lo Orden Fragmentaria 2.220, con el indicativo Loco (después nos enteramos que el indicativo respondía a que alguien dijo: - ¡Hay que estar loco para hacer esos vuelos!...). Debíamos detectar blancos navales al norte del Canal San Carlos e informar la posición...¿Cómo?...De la siguiente manera: se volaba rasante a 320 nudos y se iniciaba, con el IFF en Stand By, una trepada con 30° de nariz arriba hasta los 10.000 pies alcanzándolos con 110 nudos.... En el ascenso se activaba el IFF para detectar si el avión era iluminado por radares enemigos...en caso afirmativo (luz fija), se lo apagaba, se hacían dos barridos con el radar y se congelaba la posición del eco en el navegador Omega, informando las coordenadas.

Hicimos el procedimiento y habremos alcanzado...2.000 pies, con la luz del IFF encendida (señal de que alguien nos había detectado)...con todo el asiento levantado me sumergí en el PPI del radar y en el primer barrido creí ver un eco del tamaño de una lenteja...le dije al navegador: -¡Negro! ¿Viste el eco?...-Sí, me contestó, cuando ya llegaba el segundo barrido....Con mi mano izquierda corté los cuatro aceleradores...sin darle tiempo al piloto a reaccionar...descendimos hasta los 50 pies y casi nos tragamos el agua...En pocos minutos, nos enteramos que era un buque hospital (el Uganda).

### Exploración y Reconocimiento Lejano...

El TC-68 con el indicativo Tigre, salió bien temprano -a las 03:55 horas-, el 28 de mayo y regresó a las 15:30 horas. Al día siguiente, la misma aeronave, con el mismo indicativo cumplió la misma tarea volando 11:05 horas. El 1 de junio, la misma tripulación con el mismo avión e indicativo voló 14:10 horas. Idéntica tarea realizó el 2, 4, y 8 de junio volando en cada oportunidad más de diez horas sobre las frías aguas del Atlántico

Sur. ¡Cuántas anécdotas en tantas horas!. Este es el relato inconcluso, pero por lo que hicieron, integran con todo derecho el capítulo de los vuelos memorables.

No vendrán...

-¡Señor...! Dos aviones por la derecha y parecen A-4C.

En pocos instantes los tuvimos a nuestro lado, los mecánicos de vuelo, suboficiales Perón y Tello extendieron las mangueras y reabastecimos a los A-4C. Entretenido en esta operación había algo que me tenía intranquilo. Mi mente maquinaba: -Estamos en zona caliente, los Harriers nos buscan, qué hago dando vueltas en círculos con dos Skyhawk colgados?... porqué no doy la orden de poner rumbo de alejamiento...?  
¡Eso! ¡Faltan dos!

Pregunté a la tripulación si los veían. Me contestaron: -Negativo.

No me animaba a preguntarles a los pilotos de A-4C, pues tenía miedo a la respuesta...: -Díganme muchachos si los dos que faltan pueden llegar aún. Me contestaron: -No señor, no vendrán, los derribaron en la final de tiro al portaaviones.

Una jugada del destino

El 31 de mayo dos tripulaciones de C-130 permanecían en apresto para las próximas salidas a la zona de combate. Una de ellas debería hacer EYR sobre el mar, que denominábamos familiarmente hablando pinchar el globo y la otra realizaría el siguiente cruce a Puerto Argentino para entrega por aterrizaje. Un Grupo me preguntó, por ser el más antiguo, qué misión elegía realizar.

No había misiones fáciles para los Hercules durante el conflicto. Me hubiera resultado más aliviado recibir simplemente la orden de cumplir tal o cual misión. Por ello, como en un gesto de magnanimidad, asumí que los más viejos, deberíamos realizar aquella misión que considerábamos más riesgosa, o al menos, así lo interpretaba yo: realizar el cruce a las Islas Malvinas.

Próximos a básica de Puerto Argentino

A 100 millas detrás de nuestro avión venía otro C-130, el TC-64. Estando próximos a básica de Puerto Argentino, de noche, el navegador hace un barrido e informa de unos ecos a la derecha, en el mismo momento en

que el copiloto puede constatar que desde una plataforma parten misiles hacia el C-130; esto ocurre a las 20:03 horas. En el acto el comandante realizó un viraje hacia la izquierda dando máxima potencia, marcando el radioaltímetro 40 pies de altura e invirtiendo el rumbo, lo que nos lleva a ingresar a zona lluviosa y evadir la operación de helicópteros ingleses e informar al otro C-130.

No se preocupe enano...

El 8 de junio oímos por el VHF al primer teniente con el A-4B C-231, numeral 3 de la escuadrilla Martillo que volvía solo porque los otros integrantes habían sido derribados. Pedía por radio al radar que lo tratara de ubicar para precisar el lugar de eyección en el mar por falta de combustible. Salí al aire y le dije: -¡No se preocupe enano, que hemos interceptado su comunicación y mientras quede una chancha en vuelo, usted no se va a bañar en otro lugar que no sea el casino de oficiales!...

Lo fuimos a buscar hacia las islas. Nos pidió: -¡traten de ubicarme ustedes a mí porque temo que no nos encontremos!. Le contesté: ¡No se preocupe enano que vamos estelando como locos y nos va a ver de lejos!. Detrás nuestro quedaba marcada nuestra ruta y posición por una reveladora y espesa estela, pero si descendíamos él no llegaría hasta nosotros...así que nos jugamos. Gracias a Dios, cuando sólo le quedaba combustible para unos minutos nos encontramos.

Con una rueda principal menos y la ayuda de Dios...

A medida que el C-130 incrementaba lentamente velocidad, comenzó a sustentarse el plano derecho, con lo cual la corrida se hizo más controlable disminuyendo las vibraciones de la estructura. Recorridos unos 400 metros aproximadamente, con 50 nudos en el velocímetro, al TC-66 le costaba aumentar la velocidad. A los 600 metros de carrera y 68 nudos de velocidad indicada, llegamos al cráter que había en la pista, taponado con tierra. La llanta de la cubierta reventada impactó con violencia en el borde del cráter, y el Hercules en lugar de frenarse momentáneamente, se levantó en forma imperceptible.

Aún muy por debajo de la velocidad de despegue de máximo esfuerzo y también de la velocidad de mínimo control, el TC-66 se despegó del suelo escasos centímetros. Si llegábamos a tocar nuevamente, agravábamos el problema. Ganamos unos pocos nudos más, no muchos, mientras la pista se acababa y penetrábamos en una espantosa oscuridad.

Ya no quedaba pista para abortar el despegue. Fue todo instantáneo. Dí

la orden de ¡tren arriba! sabiendo que no teníamos seguridad en el aire y que el avión perdería unos cuantos centímetros de altura mientras se introducía el tren, pero no tocamos, el variómetro indicaba ¡un metro por segundo arriba!...¡despegamos!...¡sí despegamos con una rueda principal menos y la ayuda de Dios!....

### Dios es Aeronáutico

-Lanza...va a tener que despegar de inmediato...estamos en alerta roja ¡despegue! Lanza...¡deben cortar motores y abandonar el avión!. Me saqué los teléfonos y me dirigí a la cabina principal de carga, para ver qué pasaba, el porqué de esa demora...

Alrededor de 50 hombres de Artillería Antiaérea que acababan de ser relevados habían abordado el avión cubriendo desde adelante hacia atrás más de la mitad de la cabina. Además una larga fila de vehículos se extendía encolumnada hacia atrás de la rampa, con todos los faros encendidos iluminando el avión, y sus luces giratorias de ambulancia alternando en su rotación los colores rojo, azul,...como tratando de llamar la atención de las PACs que orbitaban por el lugar. Una vez más se cumplía aquello de que Dios es Aeronáutico, ya que esta visión me hizo poner los pelos de punta y por más que gritaba para que apagaran las luces no logré mi objetivo. El movimiento era febril, desordenado, con el circular de las camillas, las órdenes y contraórdenes, el ruido de los cañones y de las explosiones, los gritos de los heridos, el ir y venir de las ambulancias...

-Lanza...corten motores y abandonen el avión. Hay una PAC próxima. Diríjense a los refugios.... No había cabida para el cumplimiento de esas órdenes. Era imposible bajar a 45 heridos del avión y la tripulación no abandonaría jamás su aeronave dejándolos a merced del enemigo.

Dí las instrucciones a la tripulación y volví a la cabina de carga...El suboficial con un gesto de la mano me hacía la señal de un minuto. Volví al puesto de copiloto, trabé cinturones y arneses y escuché por el intercomunicador: -Señor...comienzo a cerrar rampa y puerta...- Agárrense que despegamos-, le contesté. -¡ sobre frenos...dé motor a pleno y despegue! No se reocupe por la luz de alarma de puerta abierta...

Con la puerta y rampa cerrándose el TC-66 se perdió en la oscuridad. – Lanza...la PAC lo sigue con rumbo de intercepción 270°...,nos informó el radar. Comenzamos maniobras evasivas, a muy baja altura y con exceso de velocidad, durante treinta minutos. Sobrepassando la boca sur del Estrecho de San Carlos nos sentimos un poco más aliviados...y colocamos

proa directa a Río Gallegos pero peinando las olas.

### La Chancha

Mientras iba ascendiendo comencé a llamar a la Chancha que tenía ese día el indicativo Piedra y le pedí que me vinieran a buscar pues me estaba quedando sin combustible. Para mi tranquilidad me contestaron: ¡No te hagas problemas pibe que ya mismo ponemos rumbo hacia las islas y vamos a buscarte!

Del Hercules me preguntaron: -¿Piano, hasta donde llega si se planta?. Les contesté: -¡Sólo al medio del mar!. -¿Cuánto jugo le queda...? -¡200 libras!. -¡Ah...le sobra para llegar, con eso...!. -¡¡¡Dije 200 no 2.000...!!!.

Mi combustible marcaba casi cero. -¡¡¡Me parece que te tenemos...poné viraje a la derecha, nos tenés que ver!!!. Los ví allá abajo y a la derecha. Mi indicador estaba en cero. Pensé que no llegaba. Reduje todo motor y me lancé en picada ientras les pedía que, haciendo viraje, se acomodaran para mi comodidad. Adelante estaba la canasta. Me acercaba a mucha velocidad, por lo que les pedí que picaran. Inmediatamente escuché en mis auriculares: -¡Picando para rizo!. (El Hercules se montó sobre la ruta Malvinas-San Julián ascendiendo desesperadamente para evitar el descenso del A-4B y cuando estuvieron a la vista realizó una media vuelta sobre el ala, una maniobra casi acrobática para que el C-221 pudiera acoplarse).

-Llegaba, estaba allí, era mía...saqué freno de vuelo y un segundo después mi lanza se incrustaba en la canasta. Mi liquidómetro comenzó a subir. Había nacido de nuevo. Casi todo el combustible que me daban salía por un orificio en mi anque derecho. Me fui acoplado al Hercules hasta la pista.

Mi agradecimiento eterno a esos valientes pilotos de Hercules y también a la Chancha, esa Chancha querida, pues entre ambos salvaron muchísimas vidas, yendo bastante más lejos de lo que les exigía el deber.

Evacuación sanitaria de heridos y eyectados en combate: 1 (dos intentos)

El día 23 de mayo, entre otros ataques, la FAS ordena la salida de 3 M-V que despegan de Río Grande, para atacar buques de desembarco al norte del Brazo San Carlos, en las cercanías del puerto. La escuadrilla, reducida a dos aviones, ya que el numeral 3 no despega por fallas técnicas, cuando regresan son interceptados por una Patrulla Aérea de Combate



(PAC) de dos aviones Sea Harrier al sobrevolar la isla Borbón.

El numeral 2 es alcanzado por un misil explotando su avión sin posibilidades de eyección y cayendo los restos a dos millas de las instalaciones de la Estación Auxiliar Calderón. El guía que tenía mayor aceleración y velocidad, logra eludir el ataque y regresar a su base sin otra novedad.

El otro hecho que interesa destacar ocurrió el 24 de Mayo cuando, entre otras misiones, la FAS evaluó atacar objetivos navales, preferentemente buques de desembarco o de tropas, en las proximidades de la cabecera de playa de San Carlos, su brazo Norte y la bahía, y ordenó la salida de dos escuadrillas de tres M-V cada una, de la base de San Julián.

La escuadrilla con indicativo de vuelo Plata, despegó a las 10:00hs. y planifica su navegación para entrar rasante sobre la isla Gran Malvina, cruzar el estrecho de San Carlos con rumbo Norte hacia el Norte del brazo del mismo nombre, ya que su blanco estaba en la entrada de dicho brazo.

Debido a la fuerte resistencia de las defensas terrestres y de los buques en el canal, su ataque fue impreciso, arroja las bombas haciendo impacto sobre depósitos próximos al puerto de San Carlos. Luego de ello escapan rasante por la izquierda, acelerando a máxima velocidad y al sobrevolar al sur de la isla Borbón son detectados por el Centro de Información y Control (CIC) de la fragata HMS Broadsword, estacionada en piquete de radar con la fragata HMS Coventry para defensa antiaérea, al Norte de dicha isla. Intentaron guiar a una PAC de aviones Harrier para que los interceptara, no lo lograron por la distancia y velocidad que la escuadrilla tenía en ese momento, pero la situación le sirvió al CIC para mantener alerta a la PAC, regulando su operación ante posibles nuevos ataques.

La otra escuadrilla con indicativo de vuelo Oro, debido a que sus blancos se encontraban en las cercanías del puerto de San Carlos, planifica su operación entrando rasante al Norte de la isla Borbón de modo tal que sus blancos se encontraran directamente al frente cuando ingresaran al brazo de San Carlos. Despegan a las 10:04 hs. y realizan su navegación de acuerdo con lo planificado, de modo tal que a la altura de la isla Borbón, los tres aviones se encontraban volando rasante, en una misma línea y a más de 500 kts de velocidad. Estando próximos al ingreso del canal para entrar en final de tiro, el numeral 3 ve como explota el avión del numeral 2, que sin posibilidades de eyección cae al mar.

De inmediato le dice al guía que habían derribado al 2 y este entiende que es la otra escuadrilla la que ha sido interceptada (los Plata que están

saliendo después del ataque). El numeral 3 insiste con su comunicación y cuando el guía lo mira ve que desde atrás le está por impactar un misil, ordenándole que se eyecte y en ese mismo momento ve como prácticamente desaparece la cola del avión por la explosión del misil.

En ese instante inicia un fuerte viraje a la derecha, desde donde viene el ataque, libera cargas externas y acelera al máximo, cuando siente que no tiene comandos de vuelo y se le encienden todas las luces de emergencia del panel; sin dudarlo acciona la manija de eyección y se da cuenta que esta en el aire cuando ve sus pies contra el cielo. Su paracaídas se abre normal y desciende sobre el campo, en la isla Borbón, siendo rescatado por personal de la Estación Auxiliar Calderón.

Debido a su eyección a baja altura y gran velocidad sufre golpes en su columna vertebral, en su clavícula y brazo derecho. Mientras tanto el numeral 3 que también tuvo una eyección normal, cae al mar a unos 40 o 50 metros de la costa y desesperadamente intenta llegar a tierra firme, pero la marea se lo impide. Luego de un gran esfuerzo y muchos minutos en las frías aguas, logra llegar a la costa siendo recuperado por el personal de la Estación.

Como conclusión de este fallido ataque toda la escuadrilla es derribada por la PAC de Harriers que, adecuadamente guiada por el CIC de la HMS Broadswood, cumple una excelente labor, para los ingleses. Ya le tocaría el turno a ella y a su escolta la HMS Coventry, pagarían muy caro la muerte del numeral 2 el primer teniente Omar J. Castillo, que en esta misión ofrendó su vida por la Patria.

Por ello el Comando de la FAS ordena, a la Sección de Búsqueda y Rescate, la planificación de una operación de rescate para traerlo al continente y lograr la atención medica adecuada para su recuperación.

Es importante considerar que si bien en este caso existía una necesidad de orden médico, las operaciones de rescate son de una gran importancia para todos los pilotos que se adentran en la zona de operaciones del enemigo, ya que saben que ante una posibilidad de ser derribados los estarán buscando, en cualquier condición táctica o meteorológica y ello hace a la moral de un combatiente. Cuanto más seguro esté un piloto que será rescatado, mayor será la probabilidad de éxito de su misión.

En un primer momento, se decide que la operación la realizaría la sección de BYR estacionada en Puerto Deseado, que equipada con helicópteros Sea King convocados del ámbito civil, se consideraban más aptos para esta tarea. El día 25 de Mayo se ordena el despegue de dos de estos

helicópteros, que tripulados por personal militar, iniciaron su vuelo en condiciones nocturnas para evitar su detección por el enemigo.

Aproximadamente a una hora de vuelo del despegue, el trasvase de combustible desde un tanque de 200 litros ubicado en la cabina, produjo un derrame de JP1 en el piso que llega a los equipos de navegación y radioeléctricos inutilizándolos y obliga a la tripulación a suspender la operación y a regresar al continente.

En estas condiciones y ante la penalización de los helicópteros de Búsqueda Y Rescate, el Comando de la FAS debió optar por otra solución, planificándose la operación con dos aviones, un Fk-27 como avión retransmisor y de apoyo a la operación que debería orbitar a 10.000 pies de altura y a 100 millas del objetivo, y un DHC-6 Twin Otter para que aterrizara en la Estación Auxiliar Calderón, en la isla Borbón, y rescatara a un capitán y a un mayor.

De esta forma, el 27 de Mayo el comando de la FAS emite la orden fragmentaria de rescate para el día 28, despegando los aviones de acuerdo con lo planificado. El Twin Otter lo hizo en primer lugar por su velocidad, iniciando su vuelo directo y rasante a la isla Borbón, mientras el Fk-27 lo hacía de acuerdo con lo previsto para establecerse en una posición determinada y orbitar.

Luego de aproximadamente dos horas y media de vuelo, el Twin Otter se encontraba en la zona de operaciones sin poder establecer contacto radioeléctrico con la Estación Calderón y aparentemente, sobrevolando la zona de islas al sur de la de Borbón, sin poder identificarla, por la condición de vuelo rasante y la diferencia de visualización del terreno en esa condición. Luego de sobrevolar la zona durante cinco minutos y sin lograr la ubicación del objetivo ni la comunicación con la Estación Calderón, decide el regreso al continente ante la posibilidad de patrullas de aviones o helicópteros alertados por las comunicaciones realizadas.

Esta situación se debió a la falla del sistema de navegación Omega, que no permitió la navegación correcta al blanco, ya que dicho equipo, a la salida o puesta del sol, por deficiencias en la propagación de las ondas de radio, da errores en la distancia al objetivo y también en desviaciones laterales. En muchas oportunidades al estar sobre un punto fijo, un VOR o un ADF, el equipo marcaba 5 millas antes y 5 millas en el lateral. En esta operación de dos horas y media de vuelo, rasante y sin referencias con el terreno, un error de esas magnitudes en el equipo significa no encontrar el blanco como realmente ocurrió.

Este intento de rescate fallido, lo viví muy de cerca porque estaba como

segundo piloto en el Fk-27 retransmisor, y al hacer enlace con el Twin Otter que regresaba tomamos conocimiento del problema que impidió la operación, y luego de acompañarlo hasta las proximidades de la costa, nos dirigimos al aterrizaje.

Desde el Grupo Técnico me dirigí al Grupo Aéreo encontrando al jefe de Escuadrón, el vicecomodoro, y le comenté que habiendo estado en Malvinas en el año 1979, pude apreciar en el descenso del avión, como cambia la visión que uno tiene del terreno y del mar, donde las islas y las elevaciones que poseen, que desde la altura no se notan, al volar bajo cambian rápidamente la fisonomía del terreno y que esa razón pudo impedir la visualización correcta de la isla Borbón, más aún teniendo en cuenta que al acercarse a la Gran Malvina, las Islas Salvajes y las que la rodean, son muchas y de muy diferente tamaño y es muy fácil confundirlas.

También se debía tener en cuenta que el Escuadrón Twin Otter por el tipo de tarea que cumplía, no volaba rasante nunca y que ello, en esta operación, constituía una novedad sobre la que se hacía experiencia en el cumplimiento de la misión.

En esa charla con el jefe de Escuadrón, le dije que de acuerdo con mi experiencia y el conocimiento de la zona, creía que podría lograr el cumplimiento de la misión si se ordenaba nuevamente su ejecución. En ese momento entra a la oficina el teniente Poza y sin saber de lo que hablábamos le dije: -Y el teniente viene conmigo. Por supuesto no tuvo objeciones, era un oficial que hacía un año que volaba el avión, se destacaba por su habilidad y dedicación, era muy decidido y agresivo para todo lo que realizaba y creo que fue una elección correcta por su desempeño en esa misión.

Ese día, a la noche, me avisaron que el comando de la FAS había ordenado para el día 29, el cumplimiento de la misión de rescate nuevamente. De inmediato comenzamos la planificación de nuestra ruta de vuelo, y de acuerdo con la experiencia de la otra tripulación, decidimos iniciar nuestra tarea desde Puerto Deseado, ya que de tener problemas de deriva por el viento o errores en el Omega, desde ese lugar de despegue, la primera isla que se ve y que se pasa lateral a muy corta distancia, dejándola a la derecha, son las islas Salvajes, y ante un desvío en la ruta como el que tuvo la otra misión, como mucho veríamos las islas a la izquierda y ello nos alertaría sobre nuestra ruta.

El día 29, en cumplimiento de la orden fragmentaria 2532 del comando de la FAS, despegamos de Comodoro Rivadavia a las 10:00 hs. para

aterrizar en Puerto Deseado y esperar la orden de ejecución de la misión desde la sección BYR de la FAS. Desde Puerto Deseado, a las 13:00 hs. me comuniqué telefónicamente con el mayor, quien me ordena el cumplimiento de la tarea con despegue a las 14:00 horas.

Luego de cargar combustible y preparar la aeronave, a las 14:00 hs. despegamos con destino a la isla de Borbón, ascendiendo a 10.000 pies de altura que mantuvimos durante una hora de vuelo aproximadamente, luego descendimos a 5.000 pies por cuarenta y cinco minutos y finalmente a vuelo rasante, calculando que estábamos a unas cien millas del objetivo, perdiendo, a partir de este momento contacto con el avión retransmisor, probablemente por la altura de vuelo.

Para la navegación habíamos colocado puntos intermedios cada 100 millas y el punto final, las coordenadas de la pista, que controlábamos permanentemente para detectar cualquier error. La sensación de vuelo rasante era una experiencia totalmente nueva, ya que por la actividad que desarrollábamos en los vuelos LADE no había posibilidad alguna de hacerlo, como también el vuelo sobre el mar en esa condición.

Normalmente se volaba sobre el mar cuando cruzábamos el Twin a la Antártida, pero era en vuelo de crucero, a 10.000 pies de altura. La sensación de encontrarnos volando rasante a unos 5 o 10 metros y ver las olas del mar prácticamente a nuestra altura de vuelo es algo difícil de olvidar. En el puesto de piloto estaba el teniente y cuando empezamos a volar rasante habrá estabilizado el avión a unos 20 metros de altura más o menos, cuando le dije que bajara más me miró con cara de asombro y como interrogándome hasta donde quería llegar, bajamos un poco más y realmente volábamos a la altura de las olas.

El mecánico de vuelo, el cabo principal, que había sido notificado del destino del vuelo antes de la partida, se lo notaba ansioso; para calmarlo le dije que se ubicara en el primer asiento de pasajeros y mantuviera una constante vigilancia hacia fuera, a la izquierda de nuestro avión, para que nos alertara si observaba algún barco o helicóptero enemigo. La realidad era que en esa condición de vuelo si veíamos algo sería cuando estuviéramos por chocarlo, era imposible ver nada por la altura de vuelo, pero sirvió para tenerlo ocupado.

Todas estas precauciones tenían como finalidad evitar ser detectados por los buques que se encontraban en las proximidades del Estrecho de San Carlos. Sabíamos que el piquete de radar constituido por la fragata HMS Glamorgan y la HMS Coventry habían sido atacadas y destruidas el 25 de

Mayo, pero desconocíamos si tenían relevo en la zona de operaciones.

A unos quince minutos de nuestro vuelo rasante, empezamos a ver las islas Salvajes, la emoción comenzó a embargarnos, veníamos de acuerdo con lo previsto ya que debían quedar a nuestra derecha a unas 5 o 10 millas, continuamos viendo las islas siguientes y de pronto al fondo se empezó a perfilar una isla más grande, con una elevación y una bahía a nuestro frente, el navegador Omega marcaba el rumbo correcto y la distancia era de 5 o 6 millas al frente para dar 00 de distancia.

Cuando hicimos Pie seco, es decir, cuando comenzamos a sobrevolar la costa, el Omega se puso 00, estábamos en nuestro objetivo, empezamos a seguir la pendiente ascendente del terreno, unos 20 o 30 metros de altura, y largo la comunicación por la radio:

-Calderón, Calderón, Romeo 2 llamando...

No recibo contestación y mientras empezamos a sobrevolar como una meseta, insisto con el mensaje por la radio. Ante mi sorpresa, después de dos horas de silencio de comunicaciones, Calderón me contesta con fuerte ruido de fondo:

-Romeo 2, aquí Calderón... ¡estamos en alerta roja por sobrevuelo de helicópteros enemigos!... ¡¡regrese no se puede aterrizar!!.

En ese momento, buscando a la derecha y a la izquierda para encontrar la pista, alguna casa o algo que me diera una referencia, veo un Pucará con la nariz apoyada en el suelo, fijo la vista y veo otros aviones en condiciones similares y de pronto visualizo la pista cuando estábamos sobrevolando su eje por el lado del este, a unos 300 metros de distancia.

Le contesto a Calderón y le digo que si habíamos llegado hasta ese lugar no nos íbamos a volver, que aterrizaríamos de inmediato y que estuvieran listos. Le digo al teniente Poza que continúe con ese rumbo un minuto más y luego haríamos un viraje por la izquierda para entrar en básica y final con rumbo Oeste, todo ello a baja altura, rasante.

Enfrentamos final en una básica exigida y el sol, que se recostaba en el cerro más la sal del parabrisas, nos hizo imposible continuar la aproximación. Dimos motor a pleno y con un suave viraje a la derecha nos ubicamos en inicial para la cabecera Este, visualizamos la pista, el cráter y los aviones destruidos a ambos márgenes de la misma, ingresamos en básica y final, con un fuerte viento de cola, planificando tocar en el margen Norte de la pista por el cráter. Mas o menos a la

altura de ese obstáculo tocamos con el tren principal, apoyamos la rueda de nariz y nos paramos sobre los frenos aplicando máximo reversible a los motores, unos 50 metros antes del final de la pista teníamos controlado y prácticamente detenido el avión.

Llegamos a la cabecera y le digo al piloto que se cambie de asiento, para hacer yo el despegue, cuando Calderón nos dice:

-Romeo 2... apague los motores, ¡estamos en alerta roja!... hay helicópteros en la zona y hoy a la mañana nos bombardearon. Le contesto que tienen cinco minutos para estar en el avión, que si no lo hacen despegaría sin ellos.

Mientras me desato los arneses, le digo al copiloto que controle el avión, que prepare la cabina y el navegador para el despegue, mientras yo descendía del avión para controlar el tren de aterrizaje y ver si teníamos alguna novedad. En eso estaba cuando veo aparecer un Land Rover de color verde desde el cual desciende el mayor, me saluda muy afectuosamente y me dice que es imposible despegar en esas condiciones, que pueden destruir el avión en tierra, que debemos esperar hasta que oscurezca, que si nos destruyen el avión todos nos quedaríamos allí.

Ante argumentos tan contundentes, ordené detener los motores y nos dirigimos al vehículo. Entré por la puerta trasera y me senté sobre una caja de municiones, durante el traslado a las instalaciones, a unos dos o tres kilómetros, le pregunté al mayor si lo habían encontrado al teniente que había sido derribado el 23 de Mayo, cayendo su avión en la isla. Me contestó que sí, que estaba sentado sobre él. Miro hacia abajo y me doy cuenta que sus restos estaban en la caja de municiones en la que estaba sentado. Sentí como un calor que me subía del estomago, como que me sofocaba. Al teniente lo conocía de cadete porque vivía en la Provincia de Buenos Aires, a unos 100 km. de mi pueblo, y en las vacaciones siempre viajábamos juntos a la Escuela de Aviación... sentí mucho su muerte por esa amistad que se tiene cuando uno es de la misma zona.

Al llegar a las instalaciones, que no era otra cosa que la vivienda del cuidador de la estancia, saludé a los que estaban allí, ví rostros cansados, mal trazados y con cara de angustia, como si de golpe me tocara la imagen de la guerra, del sufrimiento, de la tensión y la ansiedad e incertidumbre de no saber lo que puede pasar, en general aprecié la precariedad en que vivían.

Hay que tener presente que el piloto que combate, tiene instantes,

minutos u horas de gran tensión cuando cumple su misión, los segundos de un ataque, imagino que se viven como una película en cámara lenta, en donde se debe ver y registrar toda la situación, luego en la salida y escape, se debe sentir un gran alivio y alegría por sobrevivir. Sabe que le espera el descanso y la distracción, el relajarse y compartir la experiencia, siempre en la retaguardia, fuera de la zona de operaciones.

El combatiente que está en el frente, no tiene descanso mientras permanece en él, su vigilia es constante y está a merced de la acción del enemigo. Esta es la diferencia fundamental entre un piloto y un infante. Esta fue la diferencia de vivencias que registré en el momento que entré en la casa.

Allí estaba el capitán, lo saludé y ví que tenía un brazo en cabrestillo, se le notaba cara de dolor y de cansancio. El mayor me pidió trasladar la mayor cantidad posible de personal, le contesté que la orden era sacarlo a el y al capitán, que no tenía asientos ni cinturones de seguridad de ningún tipo y que si se animaban a volar sentados en el suelo y agarrándose de donde pudieran, haría los cálculos del combustible mínimo y necesario para llegar con seguridad, por lo menos a Puerto Deseado, y le diría a cuantos podría llevar.

Mientras oscurecía hice, con el teniente, un recorrido de la pista y los obstáculos que tenía. Allí pude apreciar el trabajo de los comandos del SAS, a los Pucará les habían tirado hasta con fusiles, estaban agujereados por todos lados, caídos de nariz la mayoría, otros de costado y algunos volados con explosivos. El Skyvan de Prefectura fue destruído completamente, no quedaban más que residuos, y los Turbo Mentor en el mismo estado que los Pucará.

La pista tenía unos 600 o 700 metros de largo, estaba fangosa y al pisarla la bota de vuelo se hundía, con agujeros y restos de los aviones por todos lados. La explosión había dejado un cráter de unos 15 metros de diámetro y un metro y medio de profundidad, dejando libre otros 15 metros de ancho utilizable. Al final de la pista, a unos 500 metros de distancia había un cerro de unos 200 o 300 metros de altura, ubicado en la trayectoria del despegue.

Cuando regresamos a las instalaciones, nos dedicamos a realizar el cálculo de combustible para el regreso. Teniendo en cuenta el estado de pista blanda e irregular por los daños, que en la trayectoria final de despegue había un cerro y que deberíamos despegar de noche solamente con las luces del avión, acordé con el mayor Puga que podríamos llevar cuatro pasajeros extras, y que también me llevaría los restos del teniente para que tuviera una sepultura digna en el continente. En esas



condiciones decidimos aligerar de combustible el avión para entrar en peso de despegue, ordenándole al mecánico que vaciara uno de los tanques suplementarios de 300 libras, y o no me entendió, o le di mal la orden, la cuestión es que arrojó 600 libras, lo cual nos favoreció a la hora del despegue pero nos hizo llegar a Puerto Deseado con lo justo.

Al oscurecer, a eso de las 17:30 o 17:45 horas aproximadamente, nos trasladamos al avión, embarcamos y cada uno se sentó donde pudo, llevábamos al mayor Puga, al capitán Díaz, a tres Aviadores Navales, a un marinero herido y la caja con los restos del teniente Volponi.

Me senté en el puesto del piloto, hicimos la lista de control antes de la puesta en marcha iluminados con una linterna para no prender ninguna luz, pusimos en marcha los motores y completamos la lista para el despegue. Preparamos el avión para un despegue STOL, con 30 grados de flaps abajo y toda la barra de comando atrás, de modo que el avión despegara cuando superara la velocidad de pérdida de sustentación. Cuando estuvimos listos encendimos las luces de cabina, apliqué máxima potencia a los motores sobre frenos, prendimos faros de aterrizaje y cuando el avión comenzó a deslizarse solté los frenos.

Empezamos la carrera de despegue, el avión empezó a acelerarse y a intentar ganar a un lado y a otro, por lo blando del terreno y los pozos que tenía la pista, con los pedales corregía para el lado opuesto y mantenía la línea de despegue. Pasamos por el lateral del cráter a unos 30 o 40 kts. y acelerando normal, cuando estábamos a unos 100 o 150 metros del final de la pista, el avión despegó solo, aflojé la fuerza sobre el comando de profundidad para permitirle ganar velocidad, en esta condición despegó a unos 60 kts, y con más o menos 70 kts. y en ascenso viré rápidamente a la derecha para evitar el cerro y de inmediato nuevamente a la izquierda buscando el rumbo a Deseado, descendí a vuelo rasante, hicimos la reducción de potencia y limpiamos el avión subiendo el flaps, apagamos las luces y comenzamos la navegación de regreso controlando el navegador Omega.

Como a los 10 o 15 minutos de vuelo, llega a la cabina el mayor y me dice que los ingleses no volaban de noche, que podía ascender y volar mas alto, le conteste que el vuelo estaba planificado así, que podíamos encontrar o sobrevolar un buque, que nos podía detectar un helicóptero o lo que fuera, que con 130 kts. de velocidad no teníamos defensa contra nada, que no teníamos armamento y hasta con un fusil nos podían derribar, que se fuera a sentar y que nos dejara volar tranquilos.

El mayor se retiró y continuamos nuestro vuelo. Con el paso del tiempo

me ha comentado que cuando me dijo eso yo le conteste que el comandante del avión era yo y como tal decidía como volar mandándolo a sentar. La realidad es que no recuerdo como fue esa situación, normalmente no acostumbro a contestar de esa manera, pero es probable que en un momento de tensión y de peligro uno pueda decir cosas que habitualmente no dice. Fue solamente una anécdota que podría reflejar la influencia de la situación en la forma de comportarse de las personas.

Continuamos nuestro vuelo rasante durante unos 20 minutos más, luego ascendimos a 4.500 pies de altura para volar otros 45 minutos e hicimos enlace con el avión de apoyo, que dada la espera que tuvo que hacer estaba ansioso por saber lo que había pasado, le informe que teníamos 6 a bordo y que estábamos en rumbo a Deseado, que aterrizaríamos a las 20:30 horas aproximadamente.

Después de ello ascendimos y volamos a 10.000 pies de altura, cuando estuvimos a la vista de la costa y las luces de la ciudad, el Fk-27 se adelantó y aterrizó para esperar nuestro arribo. A la hora prevista aterrizamos en Puerto Deseado sin novedad y traspasamos los heridos y pasajeros al Fk-27 que despegó para Comodoro Rivadavia. Hicimos combustible y también despegamos para Comodoro, donde arribamos a las 22:30 horas, siendo recibidos por el Jefe de Grupo Técnico, el comodoro, con gran alegría interesándose por los pormenores de la tarea cumplida, y por el avión, ya que era el padre de las modificaciones y adaptaciones que se realizaron para aumentarle la autonomía.

Al volver a mi casa y pasando por el centro de la ciudad, vi a la gente en los negocios, charlando o paseando por la calle y realmente me chocó. Había visto las caras de los que sufrían las penurias de la guerra, las necesidades y falta de todo, el miedo y la incertidumbre de aquellos que no saben qué les puede pasar, y en el continente, a dos horas de vuelo de esa guerra se vivía como si estuviera ocurriendo en otro país.

Al llegar, mi esposa que había intentado comunicarse conmigo y le decían que estaba volando, pero no sabían a donde había ido ni cuando regresaba, estaba angustiada. Lo normal en Comodoro era, cuando uno salía en vuelo, avisar por teléfono o que alguien avisara, la unidad es muy chica y todos se conocen y saben que hace cada uno, por ello cuando no le decían que estaba haciendo sospechaba que alguna tarea relacionada con la guerra estaba haciendo. Por supuesto cuando me vio, me ametralló a preguntas y cuando le relataba la situación vivida comencé a relajarme y a liberar las tensiones acumuladas. Creo que esa noche dormí como nunca, me sentía como que me había sacado un peso

de encima, que había hecho algo que justificaba mi condición de militar y los años de formación que había tenido, me sentí pleno y satisfecho.

### **PRIMER VUELO DE EXPLORACIÓN Y RECONOCIMIENTO CON BOEING 707 Y PRIMER AVISTAJE DE LA TASK FORCE.**

Trata del primer vuelo de exploración y reconocimiento realizado el 21 de abril en el B-707 TC-91 para detectar a parte de la Task Force británica en su navegación desde la isla Ascensión hacia las Islas Georgias del Sur o Malvinas.

El 2 de abril de 1982, me dirigía en mi automóvil al edificio Cóndor como todos los días. Iba escuchando un informativo por la radio despreocupadamente cuando una noticia me dejó helado: las Fuerzas Armadas Argentinas habían tomado las Islas Malvinas en un operativo conjunto. Cambié precipitadamente de emisora: todo igual, a esa hora ya no había otra noticia en ninguna radio. Todos los analistas políticos se embanderaban con la gesta. El ambiente de júbilo en todos los noticieros era tremendo. Uno de ellos, muy conocido dijo: Por fin las FFAA han hecho algo positivo, y encima lo han hecho bien, y se deshacía en elogios hacia la "Operación Rosario", su comandante y a todos sus integrantes.

Mientras recorría los últimos tramos de mi corto viaje pensaba atropelladamente como esta operación había pasado desapercibida, al menos para mí, ya que nada me hizo pensar en los días anteriores de este desenlace. Quizás se me había escapado un detalle, aunque me tocaba muy de cerca: tres días antes yo tenía programado un vuelo logístico a Europa con un par de pernoctes en Londres, y dicho vuelo había sido cancelado 24 horas antes sin ningún motivo aparente. Pero eso era lo único anormal que se me ocurría en ese momento. Sin embargo, los días siguientes fui atando cabos de sucesos acaecidos en la Ira.

Brigada Aérea que deberían haberme abierto los ojos.

Cuando llegué a mi oficina, todo el edificio era un hervidero: el Comandante en Jefe reunido con los Comandantes, las unidades habían sido puestas en alerta y todo el mundo debía presentarse en sus destinos. El clima era de sorpresa, había una cierta satisfacción pero también una gran incertidumbre. Entre los que estábamos en el pequeño entorno de mi oficina la pregunta era una sola: ¿Y ahora, qué?. ¿Qué harían los ingleses? Y nosotros ¿Qué haríamos?. Corrieron las horas y los días. Las opiniones del mundo divididas, repartidas entre condenas y apoyo a la actitud argentina. Negociadores que iban y venían al son de un mediador puesto por los EEUU que, sin embargo, tenían muy claro a quien iban a apoyar, a pesar de las infantiles dudas del gobierno argentino. Se comenzó a hablar de que una gran flota se estaba equipando en el Reino

Unido para marchar al Atlántico Sur a reconquistar las islas. Escepticismo en nuestro país, eran simples amenazas, un hacer tiempo para dar lugar a la negociación. ¿Qué negociación? Ambas posiciones eran de máxima: para los ingleses retirada incondicional de las islas, para los argentinos reconocimiento de la soberanía total sobre las Malvinas. Ante semejante situación la suerte estaba echada.

La información llegó confirmada: la flota ya había salido de Inglaterra rumbo a la Isla Ascensión, cedida por los Estados Unidos, el mediador, a los ingleses para ser utilizada como base de operaciones. La cosa ya no era igual, sin embargo la Argentina exitista reflexionaba: es una simple amenaza, se van a quedar en Ascensión, a los ingleses no les importan ni las Malvinas ni los kelpers. Por nuestra parte, el puente aéreo a las islas había comenzado. Todos los aviones de transporte de la FAA que pudieran operar en la pista de las islas fueron afectados al traslado de personal y material, en cientos de vuelos, a los que se sumaron aeronaves Boeing 737 de Aerolíneas Argentinas y un BAC 111 de Austral, llevando miles de soldados trasplantados a las islas de lugares con climas parecidos al de Malvinas, como la provincia del Chaco, Formosa, La Rioja y otras similares....

La noticia ocupó los titulares: La flota inglesa zarpó de Ascensión rumbo al sur... ¿Será cierto? ¿Habrán salido hacia el sur o se estarán volviendo? La duda comenzó a carcomer a los argentinos. Algunos llegaban a una conclusión un tanto forzada como para mantener la esperanza de la negociación: Vienen muy despacio, dando tiempo a las conversaciones. De todas maneras, urgía a los lanificadores argentinos una información fehaciente de la situación y composición de la flota y de su velocidad de navegación. La manera de averiguarlo era una sola: ir a buscarlos.

Se creó entonces un Escuadrón de Exploración y Reconocimiento que incluyó a los aviones Boeing 707, en los cuales yo volaba en ese entonces. Esta aeronave por sus performances en cuanto a velocidad, niveles de vuelo y autonomía era la única que poseía la FAA capaz de volar varias horas sobre el mar y regresar al continente. Los Hercules estaban sumamente atareados con el puente aéreo a Malvinas y nadie en las otras FFAA disputó las misiones de exploración aeromarítima a los veteranos Boeing. Entre los integrantes de la escuadrilla B-07 nadie preguntó sobre los riesgos ni tampoco se argumentó nuestra nula experiencia en exploración aeromarítima, dado que no estaba, obviamente, incluida en nuestro adiestramiento. Sin embargo, la pregunta fue una sola: ¿Qué tenemos que hacer?.

Los responsables de la planificación del primer vuelo, lo hicieron muy

simplemente: se tomó como referencia inicial la Isla Ascensión y desde allí trazaron en línea recta dos rutas posibles a seguir por la flota: una con proa a las Malvinas y otra con proa a las Georgias del Sur. Si uniéramos con una línea recta las Georgias y las Malvinas, quedaría conformado un triángulo con sus vértices formados por las islas antes mencionadas. De esta manera se cubrían todas las posibilidades de desplazamiento de la flota en su camino al sur. Luego se tomaron varias velocidades de navegación posible y se determinó un área de búsqueda de piernas paralelas que quedó ubicada a unas 250 millas promedio al sur de Ascensión.

Con la información confirmada de la partida de la Tak Force se planificó con urgencia la primera misión para el día siguiente, 21 de abril. La misión era tratar de localizar la flota, su composición, velocidad de navegación y destino aparente.

Es obvio que el Boeing 707, avión netamente de uso comercial, no contaba con ningún equipamiento adecuado para detectar barcos sobre el mar; entonces decidimos aplicar una experiencia recogida en los vuelos a Europa durante los monótonos cruces del Atlántico. En ciertas oportunidades habíamos observado algunos puntos brillantes en el radar en el modo mapping que resultaron ser barcos, por cuanto debido a su gran masa metálica producían ecos muy particulares en el radar meteorológico. De esta manera, asumimos que aparte de nuestros ojos, el radar meteorológico utilizado en modo mapping, iba a ser el equipo más sofisticado con el que contaríamos en nuestra audaz misión.

El despegue debería efectuarse desde Ezeiza, dado que necesitábamos cargar combustible a full, unos setenta mil kilos, con lo cual el peso máximo de despegue excedía las posibilidades de operación desde la pista de El Palomar. Con todo listo, despegamos de la I<sup>a</sup> Brigada Aérea poco antes de las cuatro de la mañana con destino a Ezeiza para cargar combustible, y donde se nos uniría el capitán de fragata Luis Dupeyron, un oficial y un suboficial del servicio de Inteligencia Naval. Este personal iría en calidad de asesores y nos proveería información sobre la flota en caso de encontrarla, dado nuestro completo desconocimiento del material naval. El suboficial iba munido de una cámara de fotografía oblicua especial para tomar imágenes sobre el mar y desde altura.

No comenzamos el vuelo de la mejor manera ya que tuvimos que efectuar dos escapes en dos sendas aproximaciones a Ezeiza por la densa niebla que había a esa hora en dicho aeropuerto. Finalmente aterrizamos y nos dirigimos a plataforma para carga de combustible y tomar contacto con el personal de la Armada designado para acompañarnos. Y fue así

que a las cinco de la mañana desde la cabecera 11 de Ezeiza y con muy poca visibilidad debido a la niebla todavía existente, con las cuatro turbinas a pleno el TC-91 comenzó a moverse perezosamente por la pista iniciando lo que sería aquel primer vuelo de exploración y reconocimiento, con destino incierto.

Iniciamos el vuelo ascendiendo a 31.000 pies con rumbo directo a las coordenadas del primer punto para iniciar la búsqueda, teniendo cargadas todas las demás coordenadas de la grilla en los dos navegadores inerciales. La conversación era escasa, todos estábamos metidos en nuestros pensamientos que quizás coincidían. Creo que ni aún el más pesimista imaginaba los días que vendrían ni el protagonismo no deseado que le cabría a nuestra Fuerza Aérea.

Después de casi tres horas de vuelo sobre un mar bruñado y cubierto en parte por algunas nubes bajas, el vicecomodoro Riccardini decidió iniciar el descenso al aproximarnos al punto inicial de búsqueda. Bajamos a 20.000 pies y luego continuamos nuestro descenso. En ese momento comenzamos a ver en el radar unos puntos brillantes que aparecían y se multiplicaban cada vez con más nitidez y definición. Supusimos entonces razonablemente haber logrado parte de nuestro objetivo y continuamos nuestro descenso atravesando una capa de nubes hasta unos mil metros aproximadamente.

Estábamos en las coordenadas 19° 29' S y 21° 00' W, cuando nos dimos de manos a boca con la Fuerza de Tareas británica. Nuestra primera reacción fue de júbilo al haber cumplido concretamente la primera parte de la misión. Identificamos a los dos portaaviones, el Invencible y el Hermes y varias fragatas misilísticas tipo 42 que serían nuestros viejos conocidos a partir de ese día. Comenzamos a efectuar un viraje de 360° sobre la flota mientras el personal de la Armada tomaba fotos y el capitán Dupeyron nos comentaba las características de los buques que habíamos encontrado. Continuamos con nuestro viraje inconscientes de la magnitud del peligro al que estábamos expuestos, muy felices de los resultados de la primera misión.

Pudimos observar como al detectar nuestra presencia las fragatas dejando gruesas estelas se dirigían presurosas a proteger los portaaviones, formando una especie de arco protector alrededor de ellos. El capitán Dupeyron, el representante de la Armada a bordo, nos sugirió emprender el regreso cuanto antes debido que de acuerdo con las maniobras que estaban efectuando los portaaviones, enfrentando al viento, era seguro que largarían aviones a interceptarnos. Ante tal sugerencia, aunque no muy conformes porque en realidad el espectáculo

que ofrecía la flota era de una imponente digna de verse, con sus enormes buques destacándose sobre el azul grisáceo del mar espumoso, tachonado por las sombras huidizas de algunos estrato cúmulos que se desplazaban empujados por el viento. Sólo quien ha podido observar desde el aire una formación naval en pie de guerra puede darse una idea de la sensación de poderío y agresividad que emana de ella. Después de tomar las coordenadas de los buques, sacar varias fotos y empezar a transmitir las novedades al comando, comenzamos el ascenso y pusimos rumbo a El Palomar. Mientras ascendíamos nos imaginábamos el total desconcierto de los integrantes de la flota inglesa al sentirse detectados por un avión en el sitio menos pensado y dirigiéndose directamente hacia ellos, a varios cientos de millas de cualquier costa. En ese momento quienes tripulaban el avión eran Riccardini y Argüelles estando Genolet y yo en la cabina de pasajeros junto con el auxiliar de carga y el personal de la Armada comentando con excitación nuestra experiencia. De repente alguien que venía mirando por la ventanilla dijo, en realidad más que decir gritó:

-¡Viene un avión!

-¿Dónde? – pregunté mientras me abalanzaba sobre una fila de asientos delantede quien había hablado.

-¡Aquí, aquí! - repitió ansiosamente.

Yo miré por la ventanilla hacia abajo y no pude identificar nada. Pero entonces, al levantar la vista lo ví...se lo veía enorme, al lado nuestro y un poco arriba y a escasos metros del plano derecho del Boeing. Se trataba de un Sea Harrier de la Royal Navy equipado con dos misiles al parecer Sidewinder que nos observaba atentamente. No pude articular palabra y un chorro de adrenalina corrió por mi cuerpo. Enseguida se sumó otro Harrier que pasó debajo nuestro y formó del otro lado.

Ambos aviones revisaban por arriba y por abajo el nuestro, seguramente buscando antenas que denunciaran algún equipo sofisticado que nos hubiera permitido ubicar la flota en el medio del mar. Continuábamos nuestro ascenso lo más rápido que podíamos sumamente preocupados por cuanto ambos interceptores desaparecían detrás de nuestro avión y como los sabíamos armados y no conocíamos sus intenciones, esperábamos que en cualquier momento nos impactara un misil. Se hacían visibles nuevamente y pasaban de un lado a otro de nuestro avión y muy cerca, observándolo todo.

Seguimos ascendiendo y más allá de los 30.000 pies comenzamos a comprobar que a ese nivel los Harrier no volaban tan cómodos ya que les era difícil seguir nuestro régimen de ascenso: debían descender para

después de un impulso volver a acercarse. La persecución duró aproximadamente unos veinte minutos y luego los aviones regresaron al portaaviones. Creo que después de observar la dimensión de la flota y los Sea Harrier tan cerca, tomamos conciencia que lo que se venía no iba a ser sencillo, pero pienso que también los ingleses habrán pensado que la recuperación de las islas no iba a ser un día de campo como lo suponían...el tiempo daría la razón a ambos.

Esto sucedió el día 21 de abril de 1982 aproximadamente las 09:00 horas local. Desde ese día y hasta el 14 de junio, horas antes de la rendición, los Boeing 707 de la Fuerza Aérea se convirtieron en espías constantes de los movimientos de la flota inglesa controlando sus maniobras, los movimientos de apoyo logístico y todo desplazamiento de buques principalmente dentro del triángulo formado por la Isla Ascensión en un vértice y las Georgias del Sur y las Malvinas en los otros dos.

Una vez abiertas las hostilidades el día primero de mayo, estos vuelos se tornaron sumamente peligrosos por cuanto, según publicaciones de los ingleses posteriores al conflicto, los B-707 se habían convertido en un blanco muy deseado, ya que casi la totalidad de la información de los movimientos de la flota y su apoyo logístico se obtenía a través de sus observaciones. Además, la presencia casi constante de los Boeing rondando la flota o los convoyes logísticos los obligaba a menudo a alistar los Harrier del portaaviones y a veces despegarlos. Hubo muchos encuentros y acciones riesgosas en las cuales salimos bien parados ayudados muchas veces por la suerte, pero eso sería motivo de otros relatos.

Además de los vuelos de exploración y reconocimiento, que fueron en total sesenta y uno, la escuadrilla B-707 realizó una gran cantidad de vuelos de traslado de carga y personal a las bases de despliegue en el sur desde el mismo día dos de abril y también vuelos al exterior en tareas relacionadas con el conflicto. El esfuerzo fue enorme, como podrá verse en las cifras que aparecen más abajo. Ya a muchos años del conflicto en el cual la Fuerza Aérea se desangró día a día, cuando evaluó casi inconscientemente el comportamiento engenera del personal de la Fuerza, rescato dos cosas fundamentales, una de las cuales ya insinué al comienzo de este relato:

-Cuando se percibió que la guerra era inevitable, nadie preguntó en la Fuerza Aérea si en esa guerra, a cientos y a veces a miles de millas de la costa, en un ámbito netamente marítimo era la Fuerza quien debería llevar, como al final lo fue, el gran peso del conflicto ni tampoco que riesgos se correrían: la única pregunta fue: ¿Qué hay que hacer?, y lo



que hubo que hacer, se hizo. Y a qué costo....

-En esta guerra hubo desde Brigadieres hasta Alfereces y desde Suboficiales Mayores hasta Cabos involucrados directamente en las operaciones, y su proceder fue el mismo a pesar de los veinte o treinta años que los separaban, es decir varias generaciones. Esto habla de una extraordinaria formación profesional y moral, que se sumó a la adquirida en sus hogares, por parte de los dos institutos fundamentales en los que descansa el pasado, el presente y el futuro de la Fuerza Aérea: La Escuela de Aviación Militar y la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea.

### EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO LEJANO CON B-707. ENCUENTRO CON EL GRUPO BRISTOL DE LA ROYAL NAVY.

En el aire, una voz dice: -...Ezeiza, Fuerza Aérea 729...

En la madrugada del frío y húmedo 22 de mayo de 1982, el crepitar del VHF sobresaltó al operador de la torre de vuelo del aeropuerto Ezeiza. La cabina del B-707 TC-92, estaba silenciosa, ordenada, fría como el amanecer que se adivinaba y pulcra como un quirófano. A 1.3 EPR los 4 turborreactores susurraban su potencia. Los rostros de los tripulantes apenas se distinguían en la media luz del instrumental y sus gestos mostraban tensión y resolución. Era una tripulación clásica de la Fuerza Aérea, con hombres formados profesionalmente en la responsable conducta institucional, instruidos como los mejores, profundos conocedores de los secretos del vuelo, curtidos en distintas misiones y concientizados para la tarea que les esperaba.

-...Fuerza Aérea 729, contacto radar... Proceda directamente para final de la pista 11, QNH 1.021, viento calmo. Informe establecido en el localizador....

Las instrucciones del operador eran precisas, su voz seca, resuelta, levemente distorsionada por el transmisor. El también sabía lo que hacía, era otro de los tantos especialistas que distinguen a la Fuerza Aérea.

El hermoso e inolvidable Boeing 707 TC-92 rodó entre la neblina clásica de las horas previas al amanecer en ese frío otoño en guerra.

En la semiclaridad de la plataforma de vuelo, la actividad de la tripulación y la de los auxiliares de tierra que abastecían de combustible y de los lubricantes necesarios para una misión de más de doce horas, era afanosa, con la metódica dedicación de los que saben qué hacer en cada instante; entre las luces de camiones, vehículos de apoyo y susurrar de

motores, la tensión iba en aumento.

El primero de mayo, la FAA había recibido su bautismo de fuego, su bautismo de sangre y fuego. Sangre derramada de hombres valerosos, llenos de vida y sueños. Sueños por una patria mejor, sueños por que las tierras irredentas de las Islas Malvinas, volvieran a ser patrimonio inalterable de la argentinidad. Nada pedían ni nada preguntaban. Sólo cumplían con su deber de argentinos y soldados.

El 26 de Abril, el Comando de las fuerzas británicas que navegaban hacia Malvinas, había declarado hostiles a todos los vuelos de Exploración y Reconocimiento y de no haber sido por un grave error de identificación que cometieron las fuerzas británicas y que casi determina el derribo de un avión de transporte de pasajeros brasileño, la suerte de los vuelos de Exploración Y Reconocimiento, hubiera sido otra.

En la fría oscuridad del día que se insinuaba, se realizaron con toda normalidad las tareas previas al despegue, mientras el Comandante de Aeronave y su tripulación hacían los últimos ajustes al planeamiento de la misión a cumplir. El copiloto informa:

-... Lista de control previo al despegue, completada...

Los procedimientos de control de rutina, tantas veces ejecutados, se llevaron a cabo con la precisión acostumbrada. Nuevamente las voces del copiloto y del operador de la torre:

-... Ezeiza, Fuerza Aérea 729, posición y despegue...

-... Fuerza Aérea 729, ocupe posición y despegue,... viento 050 °, 6 nudos....

El piloto al mando, ajustó la potencia de los cuatro turborreactores, de acuerdo con la tabla para el despegue, EPR 1,92. El control del mecánico de vuelo, desde su posición, fue exacto, como siempre:

-Parámetros y temperaturas normales.

Mano izquierda sobre el comando de la rueda de nariz, mano derecha sobre los cuatro comandos de potencia. Suave presión sobre los pedales del timón de dirección y liberados los frenos, los casi 40.000 kilogramos de empuje de los cuatro turborreactores, se hacen sentir en la espalda de los tripulantes, la aceleración es mayor de lo habitual, el avión se encuentra sin los 35.000 kilogramos de carga habituales y eso se siente.

- 80 nudos... dice con serenidad el copiloto, -... parámetros normales....

La velocidad se incrementa rápidamente, las luces de del balizamiento de la pista 11 son ahora casi una línea continua, que los lleva al silencio del Atlántico.

-V 1...Vr...Rotación..., informa el copiloto.

Con toda suavidad y exacta coordinación natural , el piloto levanta la rueda de nariz del avión e instantes después, casi mágicamente, este increíble y hermoso producto del genio de la humanidad, se eleva raudamente quebrando el silencio de la noche.

-Ascenso positivo... Tren arriba, ordena el piloto. Las instrucciones se cumplen mecánicamente, con exactitud.

Rugiendo sobre los techos de las casas cercanas, donde otros hombres y mujeres se preparan para las tareas diarias de aquel sábado 22 de mayo, el TC-92 desaparece velozmente en la frialdad de la noche. Exactamente a las 06:30 horas, en un todo de acuerdo con la Orden de Operaciones, ese rayo celeste y blanco, como los colores de la Patria, inicia su raudo ascenso, directo para el nivel de vuelo 410, a encontrarse con su destino. La misión asignada, exigía la máxima autonomía posible a fin de lograr presencia continua sobre el enemigo, en tránsito hacia el Teatro de Operaciones.

Los siete tripulantes conocían acabadamente la misión que debían llevar a cabo y los riesgos que enfrentaban. Si fueran interceptados por aviones británicos, como había ocurrido en varias misiones, antes del 26 de Abril, el peligro de ser derribados latía en el fondo de la conciencia de cada hombre. De producirse una interceptación por medios aéreos, las posibilidades de evasión eran nulas, así como las de sobrevivir a un ataque aire-aire, tal como les sucedió algunas semanas después, el 1 de junio, a los inolvidables tripulantes del C-130 TC-63.

Además de la tripulación de rutina, integrada por dos pilotos, dos mecánicos y un auxiliar de carga y despacho, fueron sumadas a la misma un fotógrafo y un radiooperador, dado los particulares equipos de comunicaciones instalados a bordo. El fotógrafo, debidamente equipado, tenía como tarea particular registrar aquellos buques que se detectaran, con el objeto de su posterior identificación, seguimiento y eventual interceptación.

La ruta de vuelo, llevó al avión y su tripulación por el límite internacional del Río de la Plata hasta aguas abiertas y desde allí, fuera del espacio

soberano del Uruguay y Brasil a la zona de búsqueda, comprendida entre las coordenadas: S 16° 00'-W 22° 00', S 16° 00'- W 15° 00', S 22° 00'- W 22° 00' y S 22° 00' W 15° 00', es decir una superficie equivalente a la de la Provincia de Buenos Aires, ubicada en la latitud comprendida entre las ciudades de Río de Janeiro y Carabelas, en Brasil, pero unas 800 millas náuticas mar adentro, en la inmensidad del Atlántico gris y bravío.

Desde el inicio de los desplazamientos de la armada británica hacia el Atlántico Sur, tanto de las unidades de combate (portaaviones, destructores y fragatas) así como de los buques de apoyo y de sostén logístico, éstos lo hicieron navegando por la bisectriz del triángulo formado por la Isla Ascensión, Islas Malvinas y las Georgias del Sur, para posicionarse al Este de Malvinas y fuera del radio de acción de nuestros cazabombarderos. Conocíamos sus procedimientos y operábamos en consecuencia.

Amanecía lentamente en el Atlántico en guerra. El mundo miraba asombrado hacia estas latitudes, donde desconocidos valientes de un ignoto país, libraban con las primeras potencias del mundo, durísimos combates por el control del espacio aéreo. Las primeras noticias del día, recibidas por radio eran dramáticas, en momentos en que alcanzaron el nivel de vuelo máximo que les permitía el peso del avión. Los manómetros de consumo de combustible indicaban el mínimo esperado y establecido por tablas, lo que les permitiría alcanzar la zona de búsqueda, descender a la altitud mínima posible, fotografiar los buques que se encontraran y posteriormente, regresar a El Palomar.

En las horas que siguieron el Comandante de Aeronave y su tripulación repasaron la tarea a realizar; los procedimientos de evasión fueron exhaustivamente analizados y establecidos los rumbos de escape, en caso de contactos con la flota enemiga. Todos sabían que a pesar de que los portaaviones británicos se encontraban mucho más al sur, existían reales posibilidades de que cazas de despegue vertical, operando desde buques con cubiertas planas, como las de los porta contenedores, pudieran llegar a ser lanzados, con el objetivo de identificar, interceptar y derribar aviones de la FAA en tareas de Exploración y Reconocimiento. También existía la amenaza de misiles SA y de artillería AA de fragatas y destructores enemigos en navegación hacia las Islas Malvinas.

El día previo a la misión, el Comandante de Aeronave, había recibido información de Inteligencia, acerca de importantes movimientos de buques logísticos hacia la zona de operaciones y precisas instrucciones acerca de la misión que debía cumplir. Dicha información era clasificada y debía permanecer como tal, incluso ante el resto de la tripulación. Por ella

se conocía que un importante equipamiento logístico se estaba concentrando en la Isla Ascensión, con fuerte escolta de fragatas y destructores al igual que un inusitado movimiento aéreo hacia y en los alrededores de la isla.

El 25 de Abril, poco antes de su partida desde Plymouth el Atlantic Conveyor, recibió el primer Harrier a bordo, en tareas de instrucción de pilotos y auxiliares navales. Varios días después, ya en Ascension Island, 8 aviones Harrier GR3 de la RAF (Real Fuerza Aérea), fueron embarcados por aterrizaje en dicho buque porta contenedores, junto con 3 helicópteros Chinook y 5 Wessex para dirigirse posteriormente hacia las islas Malvinas.

En resumen, la misión de EYR establecía: Explorar, detectar y fotografiar los buques que se encontraran en la zona de búsqueda asignada, poniéndose énfasis en la información disponible, que hablaba de importantes contingentes logísticos en navegación hacia las islas.

Las circunstancias de la vida y las exigencias de la situación, habían determinado que tanto el 1er. piloto como el 2do. mecánico, realizaran ese día su primera misión operativa, es decir, muy pocos días antes habían finalizado sus periodos de instrucción e inspecciones correspondientes, por lo que el Comandante de Aeronave dispuso que el 1er. piloto volara en el asiento izquierdo, a cargo de los comandos de vuelo. Ello le permitiría al Comandante, dedicarse más libremente a la operación del equipamiento electrónico y al control general de la misión.

Hora: 09:52 ( LT) . Radar: On (Control de una vuelta de antena). Radar: Off.

Transponder: ON (Control de señales luminosas) Transponder: Off .  
Condiciones de vuelo: FL hacia la zona de búsqueda, estimando ingresar a la misma a las 10:38 (LT), operando en silencio electrónico y con los sistemas de radio en pasivo, haciendo escucha en las frecuencias conocidas de operación de la flota británica.

A las 10:17 horas local (LT), las luces de control del Transponder, titilan levemente y traen la primera señal de presencia de radares de superficie activados y en modo búsqueda.

Instantes después, la primera vuelta de antena del radar de abordo, muestra claramente la presencia de un eco múltiple sobre la superficie del mar y de elevada energía reflejada. El azar, siempre presente en las contingencias de la vida, hizo que por un claro importante en el manto de nubes que se extendía debajo del TC-92, se visualizaran de 4 a 5 buques,

(destruidores y/o fragatas) que escoltaban un transporte de carga de importante eslora, de color negro y cubierta blanca. Durante los segundos que duró el contacto visual, los buques escoltas, cambiaban rápidamente su posición, acercándose al carguero.

-Registre la posición del INS (Inertial Navigation System), ordena el Comandante al copiloto. Y continúa: -Radiooperador, transmita al Comando de la FAS, el contacto registrado. Continuamos con nuestra tarea de Exploración y Reconocimiento. Posteriormente regresaremos para el control del contacto.

Todos los involucrados circunstanciales, sabían perfectamente, tanto los tripulantes del TC-92 como los integrantes del Grupo Bristol ( Denominación del convoy, según información posterior proveniente de fuentes de la Royal Navy) que partiendo de la posición registrada del convoy detectado, era prácticamente imposible que el mismo escapara a las tareas de control, dado la diferencia de velocidades relativas, a menos que se protegiera con Chaff o engañara a la tripulación de abordo generando ecos falsos en los radares del TC-92, capacidades reales de Guerra Electrónica de la mayoría de los destructores británicos.

Este primer contacto visual y electrónico con el Grupo Bristol, sirvió para incentivar aun más el espíritu de lucha de la tripulación, al comprobarse que las características del contacto y las maniobras de los escoltas, hablaban por sí solas de la importancia del mismo. Por otra parte corroboraba la información de inteligencia disponible y en conocimiento del Comandante de Aeronave.

10:41 hs. (LT). Al ingresar a la zona asignada para EYR, se inició un descenso para FL 100 y se redujo la velocidad a 250 Kts.

- Parámetros ajustados, presiones y temperaturas normales.

La voz del 1er. mecánico, sonaba segura, calma, pero algo tensa, presagiando lo que vendría. Su experiencia le decía ya que la tarea que les esperaba pondría a prueba todo el temple de la tripulación.

11:02 hs. (LT). Manteniendo rumbo general 020° aproximadamente, se detecta un buque navegando con rumbo general al teatro de operaciones, a 80 nm (millas náuticas) de la presente posición.

11:03 hs. (LT). -Descenso para 1.500 pies ... .Velocidad indicada 220 Kts.

11:12 hs. (LT). -¡Contacto visual!. Se dejó el buque a la izquierda del avión. Significativamente, la nave sobrevolada, redujo su velocidad de

navegación hasta quedar detenida y desde su puente de mando, las luces de un destellador, en código Morse, decían de su función sanitaria. El color blanco del mismo y una cruz roja en su popa, ratificaban su actividad.

11:14 hs. (LT). -...Ascenso a nivel 100...ajuste de velocidad. Control de consumo.

La actividad en la cabina era la de una clásica rutina. Se sucedieron así varios contactos más entre petroleros y algunos buques de carga.

11:43 hs. (LT). La autonomía remanente determinaba que la EYR en el área de búsqueda asignada, llegaba a su fin.

El Comandante de aeronave dice: -Señores..., vamos a ingresar en el INS N° 1, la posición registrada del blanco a reconocer y volaremos hacia él. Descenso para 1.500 pies, Velocidad 220 Kts...Rumbo 175°....

Las condiciones meteorológicas en el área comprendida entre el límite sur de la zona de EYR y la posición estimada del Grupo Bristol, eran las siguientes: 6 a 8 octavos de Cúmulos humilis a 300/400 metros, con precipitaciones aisladas y visibilidad reducida en la zona de chubascos. Por encima, 8 octavos de Stratocúmulos y Nimbostratus. Los Cúmulos humilis, sobre el mar se saturan de agua y cristales de sal, que producen en los radares meteorológicos, muchísimos ecos en pantalla y de elevado brillo y en este caso saturando la PPI del radar.

Pasaban los minutos y la búsqueda electrónica se hacía ahora con radar en forma continua, a pesar del peligro que ello entrañaba. Los operadores de los sistemas de GE (Guerra Electrónica) de los buques, recibían información permanente de la posición, rumbo, altura y velocidad del TC-92.

El Comandante de Aeronave trabajaba intensamente en el radar y con la ayuda del resto de los tripulantes en la cabina, trataba de realizar algún contacto visual. Sabían perfectamente que las naves, estaban en un círculo no mayor de las 20 nm. En momentos en que el Comandante advierte que la razón de no detectarlos, se debía también a un intenso lanzamiento de Chaff que saturaba la pantalla y limitaba el contacto radar, ordena:

-Vamos arriba, necesitamos más horizonte radar ...Potencia de ascenso ...

Esta orden y la feliz circunstancia de contar con hombres concentrados en

su tarea, salvaron la aeronave y su tripulación de ser derribados, como veremos. A 4.000 pies de altura aproximadamente, el TC-92 ingresa en una densa masa nubosa de Nimbostratus, con turbulencia moderada y quiso Dios ese día, que nuevamente hicieran contacto visual a través de unos 13.000 pies y entre dos capas de nubes, la inferior y otra de Altostratus muy por encima.

También dispuso Dios que en esos instantes, el 2do. mecánico de abordaje, levantara la vista de los instrumentos de control del avión y por la ventanilla derecha, a través del pequeño espacio que queda entre el asiento del Comandante y su tablero de instrumentos, ve, saliendo de nubes una estela de humo color negro e informa:

-Señor,... por la derecha, ¡estela de un avión!...

12:17" hs. (LT). Este contacto visual no hubiera ocurrido, de encontrarse el avión, como unos segundos antes, dentro de nubes y por lo tanto tampoco se hubieran podido realizar maniobras defensivas.

El Comandante de Aeronave, me contó en alguna oportunidad, que ya antes había recibido fuego y múltiples impactos de armas de superficie, en otro tipo de avión y en circunstancias que ya no deseaba recordar. Me dijo también que en esas dos oportunidades y en otras dos más, en sendos choques en vuelo entre aviones, que culminaron en un caso con la muerte de un piloto y en el otro con un avión seriamente dañado, las sensaciones fueron las mismas:

... el tiempo se congeló y los segundos parecían días...ello me permitía pensar calmadamente acerca de cómo y cuando actuar... pero en este caso la situación era distinta... Estábamos en un enorme avión, a muy alta velocidad y sin ninguna defensa como para sobrevivir y yo no estaba solo... También supe instantáneamente, que la negra estela que avanzaba directamente hacia el motor N° 4, era producida por el quemado de un booster de lanzamiento de un misil Sea Dart y no la blanca estela de condensación de algún avión.

-¿Estela de un avión, o de un misil?...exclamó el Comandante, quien al girar nuevamente su mirada hacia el mismo, ve pasar a muy pocos metros de la raíz del plano derecho, otros dos nuevos misiles, que ascendiendo raudamente y por encima del nivel de vuelo del avión, comienzan instantes después una curva de persecución. Sólo quedaban algunos segundos para decidir y obrar.

-...Mío el avión...Fue lo que dijo de improviso el Comandante y haciéndose



rápidamente cargo de los controles de vuelo, inició un rápido viraje escarpado de máxima inclinación y muy cerrado, hacia el lado del primer misil, con el objeto de reducir el radio de viraje de aquél, aumentar las aceleraciones y tratar de lograr con ello desprenderlo del guiado electrónico, a la vez que extraía los frenos de vuelo e iniciaba con un medio tonel descendente un descenso de emergencia de máxima performance.

Todas las alarmas se activaron, el TC-92 crujía por efecto de la velocidad y las aceleraciones, cuando escucharon la explosión del primer misil. Durante el vertiginoso descenso, otro misil Sea Dart, cruzó la línea de vuelo, muy próximo al parabrisas del avión, frío y letal como una cobra. También se vieron otros dos misiles explotar contra el mar, por el lado izquierdo del avión.

...Recuerdo que lo primero que hice, cuando escuché la explosión, fue controlar la presión del sistema hidráulico, imaginando que podríamos haber perdido el control del timón de dirección yernos envueltos en un nuevo problema... Nada de ello pasó y con el Mach Airspeed Warning y el Ground Proximity Warning System que no dejaban de sonar y ya muy próximos al agua, entregué nuevamente los controles al 1er. Oficial, agregó en aquella conversación el Comandante de Aeronave.

Ahora sí, con el radar y el transponder encendidos y los turborreactores rugiendo a la máxima potencia permitida, levantando sobre las olas, blancas estelas de espuma, agua y sal, buscaban el rumbo de escape que los alejara de la flota. Cada vez que pretendían ascender algunos metros, el transponder usado como único medio de alerta de radares en superficie, titilaba locamente, activado por las señales de interrogación provenientes de los sensores de navegación y búsqueda y los radares de onda continua de las centrales de tiro de las unidades navales enemigas. Algunos años después un suboficial de la Royal Navy, que se encontraba a bordo de uno de los destructores, como mecánico de helicópteros, contaba que al pasar el avión entre dos de los buques, separados por algunos centenares de metros, la estela de agua que levantaban los chorros de escape de los turborreactores, era de casi el doble de la longitud del avión.

Volaron a ras de las olas por espacio de interminables 25 minutos, hasta que fuera ya del contacto de los radares de la flota, pudieron iniciar el ascenso. También durante esos minutos, se cursaron las comunicaciones de rigor, al Comando de la FAS, informando la situación encontrada y se dispuso el regreso a El Palomar.

-... Señor..., la autonomía remanente en estos instantes, sólo nos permitiría llegar ajustadamente a Río de Janeiro... El informe del 1er. mecánico, reflejaba a las claras el grado de incertidumbre en que se encontraban estos hombres. Se dispusieron nuevos ajustes a la navegación y controles complementarios sobre todos los sistemas del avión, dadas las extraordinarias exigencias a las que había sido sometido. A las 17:43 horas (LT) , es decir 11 horas y 13 minutos después del despegue de Ezeiza, el TC-92 aterrizó en El Palomar.

He conversado con el Comandante de Aeronave varias veces, acerca de las decisiones adoptadas antes y durante el vuelo, con relación a esta misión. Siempre me remarcó el grado de autocontrol y disciplina, puestos de manifiesto por cada uno de los tripulantes, en particular en los momentos mas graves de la misión, es decir cuando se encontraban bajo fuego enemigo y durante las maniobras de evasión y escape. También me expresó en reiteradas oportunidades la frustración que le causó, por un lado los instantes que perdió en determinar que el Grupo Bristol, se encontraba bajo nubes protectoras de Chaff, segundos que pudieron haber costado el derribo del avión y además que las maniobras de evasión, también le imposibilitaron el registro fotográfico, en especial del buque porta contenedores, que probablemente haya sido el Atlantic Conveyor y que tres días después fuera hundido por aeronaves de la Armada Argentina, con importantísimos pertrechos militares a bordo.

Estas simples líneas, que solo pretenden reflejar una de las tantas circunstancias en que se vieron envueltas las tripulaciones de la Ira. Br.Ae, están dedicadas completamente a la memoria de cada uno de los tripulantes del C-130 TC-63, muertos heroicamente el día 1 de junio de 1982, en tareas de EYR. El Palomar, 15 de Abril de 2003.

Resumen de la Orden de Operaciones del B-707 TC-92

EyR (Visual y Fotográfico)

Objetivo: Componentes Flota Británica, navegando zona WP

A: S 16° 00' W 22° 00' B: S 16° 00' W 15° 00'  
C: S 22° 00' W 22° 00' D: S 22° 00' W 15° 00'

Despegue: de El Palomar 220500 May 1982  
de Ezeiza 220630 May 1982  
Aterrizaje: en El Palomar 221743 May 1982  
Tiempo de vuelo: 11:13 horas.

LA ACTIVIDAD DE LA ESCUADRILLA B-707 EN NÚMEROS (Del 2 de abril al 14 de junio de 1982).

- MISIONES DE EXPLORACIÓN Y RECONOCIMIENTO 61
- MISIONES DE TRASLADO DE CARGA Y PERSONAL 54
- TOTAL DE HORAS VOLADAS DURANTE EL CONFLICTO 1.062
  - TONELADAS DE CARGA TRANSPORTADA 1.607
- PERSONAL TRASLADADO AL TEATRO DE OPERACIONES 7.902

Todo esto se realizó en un mismo período de tiempo con cinco aviones, dieciséis pilotos, once mecánicos y once auxiliares de carga.  
(Entre el 02 y 30-ABR, período sin cerco aéreo)

#### LOS NUMEROS DEL TRANSPORTE AEREO EN MALVINAS

Medios Aéreos participantes en la Fase Asalto Aéreo del Plan ARIES 82, el 2 de abril:

-4 aviones C-130H (TC-68, TC-63, TC-64 y TC-65) y 4 aviones Fokker F-28 (TC-51, TC-53, TC-52 y TC-55), con los indicativos Litro 1 a Litro 8.

Transporte de personal y material a Puerto Argentino desde el 2 al 29 de abril, con aviones C-130H, F-28, F-27, B-737 y BAC-111:

- Cantidad de personal: 9.215
- Cantidad de material: 5.008 toneladas
- Horas voladas por aviones de la FAA (C-130, F-28 y F-27): 1.620 horas
  - Cantidad de aterrizajes de aviones FAA en Puerto Argentino: 397
- Horas voladas por AA (B-737) - AU (BAC-111): (AA) 293:25 – (AU) 15:40 - ARR 4 (BAC 11-11: LV-OAX)
- Cantidad de aterrizajes Aerolíneas Argentinas – Austral: 55

Transporte aéreo a Malvinas, con cerco aéreo, desde el 1 de mayo al 13 de junio con C-130E/H:

- Misiones previstas: 74
- Misiones salidas: 61
- Misiones cumplidas: 33
- Cantidad de material entregado por aterrizaje: 416,8 toneladas.
  - Cantidad de aterrizajes: 31
- Cantidad de material entregado por lanzamiento: 17,5 toneladas.
- Cantidad de lanzamientos: 2 (Sistema de entrega por contenedores)
- Material entregado a: ARA (33 t.) – FAA (133,9 t.) – EJE (249,9 t.)
  - Cantidad de personal trasladado: 514

-Cantidad de personal evacuado: 264

Transporte aéreo realizado desde el 1 de abril al 29 de junio (Total General), con aeronaves B-707, C-130E/H/KC-130H, F-28 y F-27 de la FAA, B-707 y B-737 de AA y BAC-1-11 de Austral:

- Total de personal trasladado para ARA: 3.293
- Total de personal trasladado para FAA : 10.610-Total de personal trasladado para EJE : 37.475
- Total de personal trasladado de FFAA : 51.378
- Total de carga transportada: ARA (390,5 t) – FAA (4.494,7 t.) – EJE (5.024,8 t.)
- Total de horas voladas por la FAA: 6.875:20 horas.
- Total de horas voladas por Aerolíneas Argentinas y Austral: 1.004 y 141:35 horas, sin ceroc aéreo (desde el 10 al 29 de abril).

Total de salidas y tareas cumplidas de Reabastecimiento de combustible en vuelo (REV) con KC-130H desde el 1 de mayo al 13 de junio:

- Total de salidas: 46 (incluidas 1 de EYR y 1 para diversión)
- Total de tareas REV cumplidas: 31Total de tareas de Exploración y Reconocimiento con C-130E/H, KC-130H y B-707:
  - Total de tareas EYR con C-130H: 11 (en zona de combate)
  - Total de tareas EYR con KC-130H: 3 (en zona de combate)
  - Total de tareas EYR con B-707: 61 (Exploración y Reconocimiento Lejano)

Total de tareas de Exploración y Reconocimiento Cercano con F-27 y DHC-6:

- Total de tareas de EYR cercano con F-27: 164
- Total de tareas de EYR cercano con DHC-6: 31
- Total de tareas de Evacuación sanitaria con DHC-6:
  - Evacuación sanitaria de heridos y eyectados en combate: 1 (dos intentos)

Entre el 02 y el 27-ABR-82, sin cerco aéreo

¿Porqué estos vuelos tienen importancia...?, porque mostraron la actuación descollante de un sistema de armas que mereció elogiosos comentarios de nuestros enemigos.

Y tal como dijo el estratega chino Sun-Tsu 500 años antes de cristo: si quieres saber como te fue en la guerra, pregúntale a tu enemigo.

... Y aquí tenemos las respuestas:

Coronel del Ejército británico Jonathan Alford (Vicedirector del Instituto de Estudios Eestratégicos de Londres): Lo que nos produjo una enorme conmoción, fue saber que los argentinos habían volado con sus Hercules a Puerto Stanley hasta el último día del conflicto.

Secretario de la Marina de los EEUU John Lehman en su informe al Congreso (en el año 1983): A pesar de los heroicos esfuerzos de los pilotos de los Sea Harrier, los británicos nunca lograron algo que se aproximara a la superioridad aérea en Malvinas. Incluso aviones de transporte argentinos fueron capaces de aterrizar hasta la misma noche anterior a la rendición.

Falkland - The air war, de 5 autores ingleses (Burden - Draper - Rough - Smith y Wilton) al referirse al Escuadrón C-130, expresan : Así como se reclama que el avión Sea Harrier fue el que sobre todos los otros aviones ingleses posibilitó la victoria en la guerra de las Malvinas, podemos afirmar que el Escuadrón C-130 de la Fuerza Aérea Argentina permitió a la Argentina presentar batalla. En sus roles de transporte táctico, reabastecimiento en vuelo y exploración y reconocimiento, la "chancha" (sic), como afectuosamente se la conocía, proveyó a las fuerzas argentinas un soporte invaluable durante toda la guerra. El C-130 estuvo presente desde el principio hasta el final de las operaciones.

Reflexionando a dos décadas del conflicto, fueron al campo de batalla a buscar nuestra propia fortaleza, es por eso que ahora tenemos paz en el alma y orgullo por lo que hizo la Fuerza Aérea.

Si el presentimiento es un mensaje que nos manda el futuro, sabemos que la vida es una misión y al morir esa misión se transmite a nuestros hijos.

Por eso, la razón acabará por tener razón: las Malvinas serán argentinas y otro avión y otra tripulación argentina posará sus ruedas en nuestro suelo insular, donde las blancas cruces del cementerio argentino nos esperan.

Las tripulaciones y los hombres que conformaron los medios logísticos y de apoyo operativo pueden sentir internamente la gran satisfacción del deber cumplido. Si no se hizo más fue porque no se pudo hacer más y lo

que se hizo se realizó con el máximo esfuerzo y de la mejor manera que pudo hacerse.

Si se dudara de esto, sólo hay que remitirse a la memoria de todos los argentinos acerca de lo que estos hombres hicieron durante la batalla, a la opinión objetiva que ese accionar despertó en el extranjero -en particular del propio enemigo-, y al juicio de la historia.

En el momento de virar se vio una explosión donde estaría el avión si no lo hubiera hecho y en un segundo intento pudieron aterrizar. Era el último aterrizaje en la Isla donde se libraba la batalla final y el Hércules traía un cañón de 155 mm. ante la vista de los observadores de la artillería terrestre inglesa que dispararon a la pista, fuera de alcance, en un vano esfuerzo por destruirla o pegarle al avión. Si esto hubiera ocurrido la artillería terrestre hubiera conseguido lo que la Royal Navy con sus aviones y misilísticas no pudieron en toda la guerra. Hasta horas antes de la redición un pesado avión de 60 tn. entraba y salía, burlando el cerco. Esto era posible porque los pilotos argentinos ponían lo que hacía falta para equilibrar la diferencia tecnológica.

Bibliografía sugerida sobre el tema, puede ser consultada en la Biblioteca Nacional de Aeronáutica, Paraguay 745 1° piso