



AVIONES BRASILEROS EN EL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR

Enrique A. Fortini

Pintura del Bandeirante 111, óleo sobre tela 90 x 60 cm, de Carlos A. García, 2010. (Donado por los Sres. Oficiales de la Unidad de Tareas 80.2.2 al Museo de la Aviación Naval)

ALQUILADOS PARA LA GUERRA

“Después de los combates tan lamentables como espectaculares, quedó definitivamente grabada en la opinión pública mundial la reivindicación de la Argentina por la soberanía de las islas, antes prácticamente desconocida.”

Opinión Internacional Brasil, 2004.

Objetivos nacionales y aviones brasileiros

Los dos aviones Bandeirante alquilados a la República Federativa del Brasil a finales del mes de abril de 1982, contribuyeron a objetivos buscados por la República Argentina. Uno de estos objetivos era la urgente necesidad de contar con aviones exploradores marítimos de mayor alcance que los disponibles. Hacía tiempo que se intentaba reemplazar el Neptune SP-2H por el Orión P-3. El Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Jorge I. Anaya, había ordenado el día 2 de marzo de 1982, que “el Estado Mayor debía accionar a fin de traer al país, antes del 1.º de junio de 1982, todos los aviones Súper Etendard con la totalidad de su amunicionamiento adquiridos a Francia y comprar aviones de exploración Orión P-3 en los Estados Unidos o en cualquier otro país que los tuviera en venta antes de dicha fecha”, todo ello como previsión, “a una posible utilización del factor militar a partir del tercer cuatrimestre del año en curso”.

Otro objetivo fue obtener el apoyo político del Brasil, que hasta ese momento se apreciaba reticente, indeciso y hasta incrédulo. Esta contribución, que la República del Brasil iba a medir cuidadosamente, no la eximió de tener que efectuar aclaraciones ante los reclamos inmediatos del imperio británico, al decidirse a “apoyar a la Argentina sin agredir a Gran

El Capitán de Fragata VGM (R) Lic. Enrique A. Fortini Uzal-Deheza, pertenece a la Promoción 98 de la Escuela Naval Militar.

Es orientado en Aviación y capacitado en Exploración y Guerra Antisubmarina, en Inteligencia y como Instructor de Vuelo. Siendo Jefe del Centro de Adiestramiento en Vuelo Instrumental (CAVI), fue convocado para completar las tripulaciones de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina el 6 de abril de 1982, habiendo integrado su plana mayor en los años 1978, 79, 80 y 81. Participó en 15 misiones de combate durante el conflicto del Atlántico Sur.

Fue comisionado por el Comando de Operaciones Navales a Arabia Saudita y Emiratos Árabes Unidos en la guerra por la liberación del Estado de Kuwait. Estuvo destinado en el Comando de Operaciones Aéreas (COA), de la Fuerza Aérea Argentina. Es Oficial de Comando y Estado Mayor (Grado y Posgrado), realizó el curso de Estado Mayor Conjunto y ejerció el Comando de la Escuadrilla Aeronaval de Reconocimiento y

Sigue en la siguiente página.



Viene de página anterior.

del Grupo Aerofotográfico de la Aviación Naval. Es Licenciado en Sistemas Navales y Aéreos por el Instituto Universitario Naval, es Máster en Relaciones Internacionales por la Facultad de Estudios para Graduados de la Universidad de Belgrano y Piloto de Transporte de Línea Aérea Comercial (TLAA). Desde su retiro voluntario de la Armada Argentina como Capitán de Fragata desde 1992 hasta el 2006, se dedicó al management de empresas privadas de telecomunicaciones. Siendo formado en la conducción de empresas por la Corporación Globo-Net Brasil- en la ciudad de San Pablo, desempeñándose como Operador de Negocios, Administrador, Director y/o Gerente Operativo de empresas argentinas en Brasil, Perú, España, Uruguay y Paraguay, países en donde residió. Como socio activo del Club Centro Naval, integró sus Comisiones Directivas como vocal titular en dos periodos en el área Disciplina, Ingresos y Egresos, fue miembro del Consejo Editor del Instituto de Publicaciones Navales y colaborador del Boletín del Centro Naval; en la faz deportiva, desarrolló responsabilidades en la Sede de Núñez (1989-92), gestionando para la defensa y optimización del predio y para su inserción al Centro Naval; como responsable del hockey, incorporó activamente al Centro Naval a la Asociación Amateur Argentina de Hockey.

Los Bandeirante volaron 39 misiones de combate con nuestra bandera y con nuestros tripulantes.



Versión definitiva del Embraer 110 Bandeirante.

Breña". Pese a esto, la elección establecía una significativa, nueva y positiva diferencia con las actitudes de otros países de la región como Uruguay y Chile, que si bien habían manifestado su neutralidad, su apoyo a Gran Bretaña eran hartamente evidentes.

Al final, como intentaré relatar, los Bandeirante volaron 39 misiones de combate con nuestra bandera y con nuestros tripulantes, fueron incorporados a la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina en operaciones la noche del 21 de mayo de 1982, sirviendo con éxito a los objetivos de nuestra política internacional como protagonistas indiscutidos en la última contienda bélica.

Encolumnando recuerdos

El haber integrado el llamado "grupo Embraer" como Teniente de Navío, haber contribuido a su organización y volado las aeronaves durante la guerra, en definitiva, el haber sido protagonista de su inserción en nuestra organización de batalla, me anima 30 años después, a escribir estas líneas desde una visión crítica acorde a mi jerarquía de entonces, con la intención de enriquecer la historia del fugaz paso de estos aviones por nuestra Armada en tiempos de guerra.

En el año 1988, en la Base Aeronaval Punta Indio, el entonces Sr. Capitán de Fragata Julio E. Kalauz, antes de publicar un excelente y consumado artículo sobre el tema, en su carácter de ex jefe del "grupo Embraer", solicitó le sugiriera un título para su trabajo. Se me ocurrió "Malvinas: Orgullo de un recuerdo", teniendo él la deferencia de adoptarlo. Su artículo fue publicado en la revista Mach1 a principios de 1989, reflejado en el diario La Prensa en abril de 1992 y posteriormente publicado en Brasil bajo el título "Cumprindo o Acordo" en el año 2004 y en directa referencia al Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR). Es mi intención encolumnar mis recuerdos a los suyos, publicados hace 23 años más allá de que mi experiencia en el avión (como la de todos los demás) haya sido exigua.

Mi encuentro con el Bandeirante 111 Patrulla

El día 19 de mayo de 1982 permanecía en las instalaciones de la Fuerza de Infantería de Marina N° 1 (ex Estación Aeronaval Río Gallegos, "GOS"). Había volado en el día de la Armada la sexta misión de combate a Malvinas, y sin saberlo, por última vez en los Trackers, cuando el comandante de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina, Capitán de Corbeta Héctor A. Skare me convocó y me interrogó sobre mi disposición para sumarme al elemento de tareas Bandeirante(*). El hecho de desempeñarme como comandante operativo, haber adquirido experiencia de combate, ser adscripto en la organización de la escuadrilla, haber volado y mantener la habilitación en aviones biturbohélice (volaba el Súper King Air 200 desde el año 1976), ayudaría a una rápida adaptación al nuevo avión y con ello, a las tripulaciones designadas. Sin dudarle, le respondí que sí, en el convencimiento que si el Capitán Skare me lo sugería era porque lo necesitaba y porque constituía el modo de acción más conveniente. En lo personal lo sentí como un desafío. Agregó que hasta ese momento desconocía la solución aceptada por la Armada ante la acuciante falta de exploradores aéreos idóneos.

(* Los Bandeirante 111 Patrulla son derivados de un modelo de avión ejecutivo, el Embraer 110 Bandeirante, efectúan operaciones de Control del Tránsito Marítimo (en Brasil reemplazaron a los Lockheed B-69 de su Fuerza Aérea) y son conocidos en la región como los "Bandeirulha". Con la incorporación de ellos en la Armada Argentina se intentaría suplir la labor de los aviones Neptune de la Escuadrilla Aeronaval de Exploración que ya habían sobrepasado su vida útil y acababan de ser retirados de la batalla.

El 20 de mayo, embarcamos con el Capitán de Corbeta Emilio "Checho" Goitía en un vuelo de línea con destino a Bahía Blanca (Base Aeronaval Comandante Espora). Esa noche acompañé

como copiloto de rodaje al Teniente de Navío Miguel “Mike” Salvador, dirigiéndonos al Taller Aeronaval Central para trasladar el segundo de los aviones hasta hangares. La aeronave había sido pintada de color gris oscuro en tiempo récord, como se hacía todo en aquellos días. De esta manera tuve mi primer contacto con los aviones Bandeirante, a los que no llegue a conocer con sus colores originales y que volaría hasta la finalización del conflicto.

La primera impresión que me causó como avión de combate fue pobre, diría que hasta decepcionante. Era, realmente y más allá de los adjetivos que le agregaba el fabricante, un avión de propósitos generales/ejecutivo, con un radar de emisión sectorial de 240 grados y nada más. Al decir de los operadores, el radar no era comparable al del Neptune ni al del Tracker, pero lo calificaban de aceptable (un Eaton/Telephonics AN/APS-128 para vigilancia marítima). Para mí era un radar con una emisión sectorial y desconocido, y por ende, poco confiable. Además, por la información recibida sobre sus capacidades, lo catalogué de inmediato como inepto para el vuelo táctico, porque eran necesarias 12 vueltas de antena para alcanzar su máxima escala, había que emitir en exceso para obtener una detección confiable, y contra una flota eso era mortal, por lo que me pareció que era un radar poco flexible y poco preciso para este tipo de operación.

El interior del avión era amplio, cómodo y sobresalía una cocina prometedora. Sobre la banda de estribor se le había incorporado en el Taller de Electrónica de Espora, un instrumento electrónico retirado de un laboratorio, un analizador de espectro marca “Tektronix Mod. 7L3” que medía desde los 200 hasta los 400 MHz, era imprescindible dotarlo de un equipo MAE, cuestión que no se logró, o de una alarma radar para, al menos, poder detectar y analizar las emisiones de los radares de alerta temprana de las unidades navales inglesas. Sabía que la Fuerza Aérea Brasileira había convertido un Bandeirante 110 en una versión para apoyo electrónico ELINT/SIGINT y que los Bandeirante 111 brasileños y chilenos poseían MAE. Existía por lo tanto, una suficiente experiencia en la región que lamentablemente no se pudo capitalizar, desconozco las razones pero deben haber sido de orden logístico, considerando que los aviones que nos fueron destinados no los poseían originalmente y no habría en disponibilidad.

Asumí que me encontraba frente a un avión modesto para volar en un escenario caracterizado por la presencia aérea y de superficie del enemigo, porque en resumen, el avión tenía un radar aceptable que posiblemente no se adaptaría a las necesidades tácticas, y un llamado sistema MAE, recientemente injertado, que nosotros conocíamos muy bien puesto que habíamos participado en su concepción y ya lo habíamos operado intensamente en combate, resultando un complemento vital en los Trackers, donde constituyó un equipamiento de carácter crítico, pero no dejaba de ser un instrumento de laboratorio complementario, que cubría exclusivamente un sector de frecuencias.

Los aviones tampoco portaban armas de ninguna naturaleza, en Brasil estaba previsto su uso con cohetes y hasta contaba con una mira elemental, pero para nosotros todo ello fue excluido por decisión política, prejuzgando que el avión había sido previamente “desequipado”, no encontrándole otro justificativo a estas ausencias.

Mi experiencia profesional me alertaba sobre posibles futuros e imponderables costos. Sabía que la situación ideal para un explorador era portar misiles aire-superficie para ataque, así como bengalas y *chaff* para su defensa, como el Orión P3C, y tenía conciencia que nosotros no teníamos acceso a los mismos, pero de ahí a no portar nada, había una gran distancia, todo configuraba una situación sumamente difícil de entender. En nuestra escuadrilla, no estábamos acostumbrados a volar el material que nos asignaban con las falencias con que lo recibíamos, tendíamos a adaptarlo según nuestras necesidades operativas. Todo ello posible gracias a las múltiples y sorprendentes capacidades en todos los órdenes disponibles en los diferentes organismos técnicos de la Armada, así que por lo general lo lográbamos, pero en Río Gallegos no existirían fácticamente esas posibilidades, las estaciones alares quedarían vacías. Había tenido la oportunidad de volar desde Espora hasta el

Los aviones tampoco portaban armas de ninguna naturaleza, en Brasil estaba previsto su uso con cohetes y hasta contaba con una mira elemental, pero para nosotros todo ello fue excluido por razones políticas.



Bandeirante Patrulla
brasileiro, sus estaciones
alares con cohetes.

tas. Tiempo después, ya pasado el conflicto, identifiqué al avión de la ARCH como el modelo AN, con requerimientos específicos que la fábrica tuvo que cumplimentar, los nuestros eran anteriores, del modelo A, sin sistema antihielo. Alas, hélices y fundamentalmente motor sin protección, realmente otra tremenda desventaja.



EMB 111 modelo AN,
especial para la Armada
de Chile.

**Sentí que era muy poco
para operar contra
fuerzas de la OTAN.**

Insistía para mí, que habíamos arrendado un medio carente de las capacidades necesarias para participar en el conflicto, me parecía que esa había sido la idea primigenia y condicionante del acuerdo. Los aviones estaban en línea de vuelo en la Fuerza Aérea Brasileña, habían sido desactivados y entregados a la fábrica Embraer, que a su vez los transfirió a la Armada Argentina y adiestró a sus dos tripulaciones, se había disminuido todo posible contacto entre fuerzas militares de ambos países, sólo excepciones ineludibles a la instrucción.

Las tomas de aire de las turbinas están por diseño a muy baja altura, esto implicaba un serio peligro en vista a las condiciones en que se encontraba la vieja pista de Aeronaval Río Gallegos, que durante años había sobrevivido casi sin mantenimiento, la pérdida de una turbina por la ingestión de piedras estaba latente. También su control de la rueda de nariz era gracioso, era similar a la empuñadura de una plancha y se oía como las puertas de un ómnibus.

Como punto positivo, me impresionaron muy favorablemente los navegadores inerciales Litton en el centro del tablero, maravillosa noticia para mi análisis hipercrítico. Los inerciales se distinguían notablemente de la tecnología rudimentaria que imperaba en el resto de la cabina; al menos tendríamos una navegación confiable y cómoda, y también estabilizaban al radar. Seríamos la envidia de los pilotos de Tracker porque ellos debían seguir dudando con la información de situación que les proporcionaba el VLF Omega (las estaciones Omega que cubrían la región habían sido reprogramadas para inducir errores en las posiciones).

El avión, en términos generales, me resultaba parecido al viejo Guaraní. Mi conclusión fue “es lo que hay, es lo que se pudo conseguir”, lo que haya sido, sentí que era muy poco para operar contra fuerzas de la OTAN, se ponía en evidencia algo que hasta ahora no había considerado, las dudas y la pobreza de medios imperante en la ayuda del exterior a la que podíamos acceder, con la que podíamos contar. Sabía que nosotros necesitábamos una

Cabo de Hornos en un P-3C de la U.S. Navy del escuadrón VP-56 “Dragons” en operaciones el año anterior, me sentía actualizado en mi capacitación “Exploración y Guerra Antisubmarina”, creía tener una idea formada y sólida al respecto.

Enseguida percibí que tampoco tenía botas desheladoras en los bordes de ataque de las alas y del empenaje, que lucían paradójicamente “relucientes”, cuestión que me desorientó porque Chile había comprado para su armada seis aviones entre 1978 y 1979 que conocía muy bien, y todos tenían las botas.



Vista de perfil del Bandeirante 111 Patrulla, del artista aeronáutico Carlos A. García.

aeronave con agilidad en los ascensos y descensos, capaz de variar rápidamente su velocidad, con defensas para el vuelo en una atmósfera fría y húmeda, que portase un radar confiable para el uso táctico y un MAE amplio y sensible para poder operar bajo lóbulo y como sensor principal. Debía presentar un eco radar pequeño y poseer defensas contra misiles. Teníamos que ir en busca del enemigo, encontrarlo sin que nos neutralice, era importante crear la posibilidad de sortear un contacto que nos hubiere detectado para poder mantener la exploración.

La realidad era que estábamos a bordo de un Bandeirante brasileiro **que nos fue arrendado porque no resultaría peligroso para los ingleses**, toda una paradoja. Me recordaba a la figura histórica y épica de nuestros inicios, cuando se utilizaban las embarcaciones disponibles del tipo que fuesen y se las armaba con lo que se encontraba para defender en el mar nuestra incipiente independencia política como nación. Comencé, antes de siquiera haber realizado un vuelo en el Bandeirulha, a extrañar al Tracker, un avión norteamericano para uso en el mar, específicamente antisubmarino embarcado, que comenzó a ser fabricado en la década de los cincuenta, muy bien diseñado por la Grumman y adaptado por la escuadrilla para operar con éxito contra los medios ingleses, un avión de combate relativamente económico, con motores de pistón, pero que ya había superado exitosamente todas las exigencias de la guerra vividas hasta el presente, operando tanto desde el portaaviones flota contra flota, como desde las islas, y ahora desde la pista de Aeronaval Río Gallegos. Esa noche en Espora no dormí bien.

La realidad era que estábamos a bordo de un Bandeirante brasileiro que nos fue arrendado porque no resultaría peligroso para los ingleses, toda una paradoja.

Hacia Río Gallegos

El día siguiente, 21 de mayo, fue una jornada con muchas malas noticias desde Malvinas, se estaba estableciendo una cabecera de playa en San Carlos, este hecho hablaba del dominio del mar y del aire por parte de los británicos. Estas novedades no tardaron en convertirse en órdenes para nuestro grupo, era importante el traslado de nuestro Elemento de Tareas, dos aviones, rebautizados 2-P-201 y 2-P-202 a Río Gallegos para reforzar los medios de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina. La guerra comenzaría para los Bandeirantes. Percibía mi disconformidad y no lograba superarla, tampoco estaba cómodo con mi actitud y buscaba una justificación, ¿se habría impuesto una visión sobre las capacidades de estos aviones excesivamente esperanzadoras? Sabía que deseábamos un medio que nos permitiera la búsqueda de los portaaviones ingleses para utilizar los tres misiles Exocet AM-39 remanentes. También sabía que al enemigo ya se lo había sorprendido técnica y tácticamente una vez, sorprenderlo dos veces me parecía que era una pretensión exagerada, no obstante, nosotros deberíamos intentarlo, nos comprometíamos a superar las ya demostradas capacidades operativas de los Trackers y de los Neptune, puesto que los ingleses operaban ahora decididamente a mayor distancia y estaban a la defensiva contra los ataques aeronavales. Para ello se debía contar con una sorpresa tecnológica que precisamente no teníamos. Me repetía que deberíamos llegar adonde los Trackers no llegaban, conseguir toda la información posible sobre unidades de superficie enemigas,



Vista de la estación Aeronaval Río Gallegos desde la "casa vacía". A la derecha, Juan J. "Lince" Membrana.



Me frustraba que la Armada incorporara medios con menores capacidades que los que tenía en existencia desde hacía décadas.

como mínimo establecer su detección inicial. La única ventaja existente era nuestro mayor radio de acción, esa era la ventaja comparativa, eso se necesitaba, ahí estaba puesto el foco, pero el llegar solamente no alcanzaba, había que tener el medio idóneo para realizar la tarea. Ya había volado en ese teatro y creía saber con claridad que era necesario, me parecía que el Bandeirante no calificaba. Me frustraba que la Armada incorporara medios con menores capacidades que los que tenía en existencia desde hacía décadas, esto era el resultado de una realidad impuesta, ahora no había opciones, ahora sí estaba convencido que realmente el conflicto nos había sorprendido en el tiempo. Estábamos condicionados a asumir un compromiso operacional que evaluaba muy difícil de cumplir. Lógicamente opté por la prudencia y el silencio, había que esperar.

El día se llenó de urgencias, preparamos el traslado para todo el grupo con el apoyo de un vuelo de transporte, no sabía cuándo, pero ya me había convertido en el Jefe de Logística. Aproximadamente a las 18:00 h, cuando comenzaba la noche, volví a ser cálidamente despedido por nuestro comandante superior, el Capitán de Fragata Luis César Vázquez, comandante de la Escuadra Aeronaval N° 2 y del Grupo de Tareas 80.2, y despegábamos con rumbo sur. Iba como copiloto del Capitán Kalauz, repasando nuestras carreras, habíamos volado casi el mismo tipo de aviones y congeniábamos estupendamente, también era mi primer vuelo en el EMB 111, nocturno y sin que me presentaran el manual de operación de la aeronave. Aterrizamos a las 23:10 h y sin novedad en Río Gallegos, en nuestra vieja pista iluminada con bochones y dotada de una radio baliza portátil. Dimos las directivas de rigor y fui al reencuentro de mi espacio en la antigua, improvisada, distante y vacía casa destinada a nuestro alojamiento. Allí convivíamos todos los Tenientes de Navío y algunos Tenientes de Fragata aviadores navales con quienes nos llevábamos magníficamente, la camaradería siempre fue un componente fundamental de nuestro sostén. Las casas, si bien parecían que estaban abandonadas, satisfacían nuestras necesidades primarias, tenían buena calefacción y baños completos, aunque no tenían mobiliario, sólo había que acostumbrarse al fuerte olor del agua de pozo, muy sulfurosa, especialmente cuando intentábamos hacernos un café. Quizás nuestra mayor incomodidad era durante las noches, llegar a la cámara de oficiales o al hangar sin el acoso de los centinelas, tal vez haya sido la razón del porqué se hicieron tan populares los juegos de cartas en la cálida "casa vacía".

Rumbo 090°, al encuentro de la flota enemiga

El día 22 de mayo comenzó muy agitado, los Tracker continuaban con su intensa actividad mientras observaba asombrado distanciarse mi posibilidad de hacerme con el manual de vuelo antes de que me incluyeran en la primera misión de combate. Solamente dos mecánicos y dos operadores habían hecho el curso en la fábrica Embraer, los Suboficiales Appelhans y Guajardo, ambos excelentes mecánicos aeronáuticos, y para la operación y mantenimiento del radar, el Suboficial Kaless y el Cabo Ramírez, todos ellos podían ilustrar-

me sobre los sistemas del avión, pero en ese primer día era muy difícil coincidir en tiempo y espacio, de los cuatro pilotos que habían estudiado y volado la aeronave en Brasil, dos eran los únicos comandantes operativos CC Kalauz y TN Salvador y dos copilotos, TF Navarro y GU Zurdo, todos volarían todos los días, y no era un turno de vuelo y vuelta al trabajo, era una misión de combate de seis horas de vuelo neto, ocho o nueve horas entre pre y pos vuelo, y cuando finalizaba, terminábamos cansados y nerviosos, estaba claro que no tendríamos de tiempo para dedicarnos. Me preocupaba ir al combate en un avión que no conocía, que no le tenía confianza.

Era consciente que los vuelos debían cumplirse, que se debía mantener actualizada la situación mar entre el continente, las islas y su entorno, una falta de información oportuna, una evaluación errónea, costaría vidas y tendría consecuencias estratégicas invaluable, además, queríamos encontrar las unidades importantes, queríamos ser protagonistas. Los Trackers volaban hasta las islas con solvencia y superando sus reales posibilidades, en más de una oportunidad se plantó un motor por agotarse todo el combustible, taxativamente se volaba hasta la última gota, ahora nosotros deberíamos ir más allá, asumiendo que más allá implicaba mayor probabilidad de encuentro con el enemigo.

Los objetivos impuestos en las misiones eran los básicos, no cabía duda y no había sorpresa. Las tripulaciones estaban muy bien programadas, se daría prioridad a los pilotos con experiencia operativa, se formaron las duplas CC Kalauz/TN Fortini y TN Salvador/CC Goitía, y también para los operadores de sensores con más experiencia que serían GU Carrizo (radar)/TC Rosende (MAE) y GU Gelman (radar)/GU Orofino (MAE) quienes con dos o tres misiones asegurarían su mejor nivel; los copilotos tendrían que adiestrarse con un ritmo más pausado.

Los operadores eran en su mayoría oficiales recién egresados y/o en formación del curso de ascenso de suboficial a oficial, o sea, Tenientes de Corbeta, grado con el que egresaban o Guardiamarinas en Comisión, para los que no habían egresado aún de la Escuela Naval Militar, realmente excelentes y confiables en su función, pero del avión sólo sabían lo indispensable para realizar su trabajo.

El objetivo era alcanzar cuatro tripulaciones y una adecuada cadena de sostén logístico, pista y mantenimiento. Cuatro tripulaciones a dos vuelos por día, significaba que volaríamos día por medio y era aceptable. El personal de mecánicos de vuelo fue reforzado con la llegada en Espora, de los Suboficiales Heredia y Roblas, mecánicos aeronáuticos experimentados en turbohélice. Dos abrigados técnicos brasileros procedentes de la fábrica Embraer y civiles pertenecientes al Arsenal Aeronaval N° 1 de Punta Indio completarían las necesidades de personal calificado en tierra. El Capitán Kalauz decidió luego de un intercambio de opiniones que en los vuelos de combate no volara ni mecánico ni observador. Con referencia al mecánico, opiné que deberían volar puesto que eran vuelos prolongados y podrían resolver algún problema técnico a bordo, o dirimir alguna duda, considerando que muchos de los pilotos no teníamos conocimiento de los sistemas del avión, y tampoco descarté la posibilidad de que tuviésemos (por emergencia o porque se nos ordenara) que aterrizar en la pista de Puerto Argentino (que se mantenía milagrosamente operable y suponía con combustible; siempre lo consideré como una alternativa razonable, al punto que en todos mis vuelos cargaba mi pistola ametralladora Halcón 9 mm con tres cargadores y dos pesadas granadas americanas en mi tradicional bolso de vuelo). Con respecto a los observadores o fotógrafos la situación estaba clara, no había nada que observar o fotografiar. También se presentó después de que realizáramos las primeras misiones, el mismo tema con el oficial navegante a quien yo evaluaba como prescindible. Éramos fieles a las tradiciones de las diferentes escuelas, el Cap. Kalauz y “Mike” Salvador volaban Neptune (11 tripulantes) y “Checho” Goitia y yo, Tracker (4 tripulantes), con gusto hubiese cambiado al oficial navegante por el suboficial mecánico. En definitiva, la composición de la tripulación fue: comandante, copiloto, navegante, operador radar y operador MAE (cinco almas a bordo y, por lo general, todos oficiales). Durante la primera misión de combate del grupo Embraer,

Los objetivos impuestos en las misiones eran los básicos, no cabía duda y no había sorpresa.

estos puestos estarían cubiertos por: el CCAV Kalauz, quien suscribe, el GUAV Zurdo, el GUCP Carrizo y TCCP Rosende, así que, a las 13:00 en punto, 12 horas desde nuestra llegada a Río Gallegos, despegamos rumbo a Malvinas para realizar una “trayectoria Norte”, iba con la firme determinación que haría lo que fuese necesario para suplir todas las falencias materiales con intensiones de máximo esfuerzo, arrojo, imaginación, ingenio, inteligencia, voluntad, conducta, excelente predisposición, perseverancia, obcecación y plegarias, muchas plegarias; regresamos a las 18:25 con la misión cumplida.

Extraje como experiencia, que el avión era físicamente muy cómodo comparándolo con el Tracker, y aun vistiendo traje antiexposición y chaleco de supervivencia; pero que no sucediera una emergencia porque sería muy difícil abandonar este aparato en caso de un amerizaje, sacar el bote por la puerta sería imposible por tamaño y peso, ni pensar en una línea de mar, las esperanzas de supervivencia se reducían al mínimo. El sistema de cifrado que nos habían asignado no era compatible con la operación aeronáutica, o cifrábamos o volábamos, no era funcional. Nuestro control nos interrogó sobre cual era nuestra posición, si comenzaba cifrando la respuesta letra por letra, número por número la irían a recibir media hora más tarde, o sea a 80 millas de distancia, así que, para cumplir con la condición de oportunidad contesté en claro “al whisky de Pastorino”, en referencia “al oeste de la Gran Malvina”, asociándolo a Malvina Pastorino, reconocida actriz argentina; nadie me entendió y me pareció inaudito. Amén de ello, me molestaba como nos habían bautizado, podían ser originales sin dejar de ser dignos, pero nuestro indicativo era “Escarola” ¿a quién se le ocurre ponerle “lechuga” a un avión de combate en guerra?, lo sentía despectivo. Esa noche soñé con un criptófono, y mientras tanto, no dejaba de preguntarme: “¿El manual de vuelo quién lo tiene?” No es fácil para el comandante de una misión de combate dar clases de conocimiento y operación del avión. Con ese tema pasamos durante nuestros vuelos, los momentos más agradables con el Capitán Kalauz; nos reíamos de buena gana cuando intentaba explicarme por quinta vez cómo funcionaba el circuito hidráulico y algún acaecimiento frustraba nuestro esforzado proceso. También estoy en condiciones de aseverar que aquella tradicional conclusión leída hasta el cansancio por los pilotos de Tracker de: “Los corazones de los aviadores navales laten más fuerte en una final de portaaviones que en combate con el enemigo”, es falsa, en lo personal creo que laten más fuerte con una idea clara, libertad y apoyo para realizarla.

Nos identifica como amigo al observar nuestra bandera pintada en el empenaje, a pesar de no reconocer el avión.

El día siguiente, 23 de mayo a las 09:45 despegábamos con la misma tripulación para la tercera misión de los Bandeirantes. Vivimos un pequeño detalle anecdótico para nosotros en aquellos momentos: ya en el proceso de regreso de las islas un A-4 de la Fuerza Aérea nos sobrepasó raudo y veloz rumbo a Río Gallegos, quizás nos sorprendió que volase solo y el bajo nivel de vuelo, pero nada más. Cinco años después, en 1987, realizando un ejercicio de planeamiento militar conjunto en la Escuela de Guerra Naval, conversando con un compañero del grupo perteneciente a la Fuerza Aérea, nos reconocimos como los tripulantes de aquellos aviones en aquel lejano día. Realmente aquel evento había sido bastante más dramático que el que nosotros habíamos supuesto, el oficial en cuestión, mi amigo, el entonces Capitán de la FAA Pablo M. Carballo, regresaba de una misión de ataque sobre el estrecho de San Carlos, habiendo perdido al Primer Teniente Luciano Guadagnini, solo y a baja altura a causa de las averías sufridas por el fuego enemigo. Fue allí que visualizó un punto negro en el horizonte, un avión azulado y narigón, evidentemente (pensó) un Sea Harrier, y al reconocer a la aeronave que le cerraba el paso como enemiga se preparó para atacarla con cañones, pero cuando nos tiene en la mira ya listo para hacer fuego, algo lo hace desistir, recién cuando nos sobrepasa, y ya absolutamente jugado, nos identifica como amigo al observar nuestra bandera pintada en el empenaje, a pesar de no reconocer el avión.

Era así, muy pocos aviadores reconocían este aparato; además, si éramos oscuros seríamos ingleses para los argentinos, pero si éramos claros seríamos fácilmente visibles para los ingleses, un verdadero dilema, lo preferible era que nadie nos viera, aunque ello no dependía de nosotros. Aterrizamos a las 15:30 h con la misión cumplida sin novedad.

Por mi parte, y volviendo a mi posvuelo, empezaba a preocuparme menos el saber ¿dónde estaría el manual de vuelo del Bandeirante 111 Patrulla?, pero también empecé a sospechar que el analizador de espectro radioeléctrico no estaba operando con los mismos estándares de funcionamiento a los que estaba acostumbrado en el Tracker, ¿sería una falla del operador o del equipo? creí que del equipo, pero recé para que fuera una falla del operador, perder el MAE sería una pesadilla, implicaba volar sordos, volar en la incertidumbre, perder el control, nosotros habíamos aprendido a depender con absoluta prioridad de la información del MAE.



El 27 de mayo a las 14:10 despegamos esta vez con el 2-P-202 y en mi caso, por tercera vez, con la misma tripulación, aterrizando a las 19:30 h. Ya empezábamos todos a desconfiar de la información MAE, como ya también habíamos descartado el uso de la clave en nuestras comunicaciones HF. Asumíamos al Bandeirante en su verdadera dimensión, un avión lento para su categoría (poco más veloz que el Tracker), sin antihielos, con un MAE dudoso y con un radar comparativamente moderno, pero diseñado para trabajar en emisión continua. Me torturaba la duda sobre las detecciones logradas, muchas veces, las bajas presiones provenientes de la Antártida arrastraban un prolijo tren de nubes lenticulares sobre la superficie del mar que eran confundidas con formaciones navales; para colmo, las estaciones meteorológicas chilenas no irradiaban sus reportes horarios. Las flotas de pesqueros englobados dentro de la URSS, que al principio del conflicto navegaban en la zona complicando la situación radar, pero favoreciendo nuestra situación táctica de superficie ante las detecciones MAE y radar del enemigo, ante las imágenes satelitales y para los análisis acústicos, ya se habían retirado. Había que tener fe en los operadores, pensé que me estaba inclinando a considerar como vitales y casi excluyentes al comandante y al operador radar, si esa dupla funcionaba los vuelos tendrían éxito, por lo que terminaba considerando al avión y su radar, nada más. Esa noche dormí mejor, tuve la sensación que los puntos sobre las íes se estaban acomodando.

Respecto a la lentitud de la aeronave, comparándola con la agilidad de Beech BE 200 (5.600 kg peso máximo de despegue), tomé conocimiento por los técnicos brasileros que al convertirse en un avión para el control de tránsito marítimo, búsqueda y rescate, o custodia de los intereses en el mar, se le agregaron tanques suplementarios de combustible en las puntas de las alas para mejorar su autonomía, similares a los del avión Xavante, ello implicó reforzar sus estructuras alares y también sus fijaciones a la sección central del tren de aterrizaje, todos esos agregados aumentaron sensiblemente su peso en más de 1.000 kilos (7.000 kg peso máximo de despegue), 1.400 kg más que el BE200 pero con las mismas plantas de poder, en ello radicaba la causa de sentirlo lento y pesado, era estable pero menos maniobrable.

A esta altura de nuestras experiencias, al manual de vuelo lo había casi olvidado, supuse que era como consecuencia de haber volado un par de horas como piloto recibiendo instrucción, cosa que realmente me hizo sentir mucho más cómodo. Era evidente que ya me había adaptado al avión y que también había calculado sus posibilidades, si bien no le otorgaba toda la confianza al radar, sabía que era lo único útil que teníamos y ya había decidido cómo operarlo para cumplir con el objetivo, en cuanto al MAE lo había descartado por poco confiable, lo utilizaría como fuente de información secundaria. Asumía un riesgo calculado mayor que el que me había impuesto en el Tracker. La misión se podía cumplir como a mí me gustaba, pero el resultado sería sin duda de menor calidad por las mayores probabilidades de error, pero ese era el medio que poseíamos, esa era la herramienta que teníamos y ya estaba convencido que alcanzaba, quizás a “duras penas” pero alcanzaba. Alguna vez, en un posvuelo alguien me interrogó telefónicamente desde Espora pidiendo garantías sobre mi exploración, por supuesto no las pude dar. Al final, el avión, que no era

Había que tener fe
en los operadores.



2-P-202 listo para otra misión de combate en la plataforma de GOS Aeronaval.

S2E y EMB111 formados después de la batalla.

en mi opinión el medio más idóneo y solamente con el radar operativo, ya que el sistema de antenas del MAE tuvo que ser retirado en mitad de la campaña porque producían destrucción estructural severa, sirvió, fue útil, quizás no como se esperaba inicialmente de él, pero demostró su utilidad, sin duda sumó. Ahora expresaba mi disconformidad comparando la buena suerte de los otros (las tripulaciones de Tracker) frente a la mala suerte de nosotros (las tripulaciones de Bandeirante), el muerto se ríe del degollado, fascinantes mecanismos de nuestra naturaleza.

Ya nuestro departamento logística funcionaba muy bien, los aviones siempre alistados para cumplir las misiones encomendadas, se realizaba un esfuerzo tremendo con buen ánimo y disposición, el grupo funcionaba y se hacía querer, las comodidades de las que disponíamos eran pocas, se extrañaba la vida en el portaaviones, nos sentíamos aislados, a bordo estábamos más cómodos y nos creíamos más funcionales, también se comía mejor, sin duda el buque constituía nuestro hábitat natural, pero todos comprendían el porqué de las falencias y se las superaba con camaradería y humor.

Nos sentíamos aislados, a bordo estábamos más cómodos y nos creíamos más funcionales.

Nuestra Armada Brancaleone

El Comandante de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina y de la Unidad de Tareas 80.2.2 era, como siempre, y para nuestra entera y completa satisfacción, el Capitán de Corbeta Héctor Alfredo Skare, quien conformaba dos elementos de tareas:

-Elemento de Tarea 80.2.2.1, S2E Tracker, 5 aviones, 8 tripulaciones.

-Elemento de Tarea 80.2.2.2, EMB 111, 2 aviones, 4 tripulaciones.

Dotaciones de vuelo de los Bandeirantes:

Capitán de Corbeta Julio E. Kalauz, Capitán de Corbeta Emilio V. Goitía, Teniente de Navío Enrique A. Fortini y Teniente de Navío Miguel A. Salvador, Comandantes de avión y operativos (4).

Teniente de Fragata Luis Sanguinetti, Teniente de Fragata Luis Navarro, Teniente de Corbeta Horacio Núñez, Guardiamarina Gustavo Zurdo, Copilotos/Pilotos (4), estaba previsto recibir como quinto copiloto al Teniente de Fragata Marcelo Álvarez, quien se desempeñaba como comandante de Tracker, pero no llegamos a concretarlo.

Teniente de Fragata Eduardo Gatti, Teniente de Corbeta Guillermo Meneses, Guardiamarina Luis Savoia, Guardiamarina Gonzalo Sulé, algunas misiones las ejecutó el Guardiamarina Gustavo Zurdo, Navegantes (4).

Teniente de Corbeta Jorge Rosende, Guardiamarina en Comisión Jorge Orofino, Guardiamarina en Comisión Héctor Carrizo, Guardiamarina en Comisión Miguel Gelman, Suboficial Principal Hugo Kaless, Suboficial Segundo Juan Fernández, Suboficial Segundo Wilfredo

Cabrera y Cabo Primero Miguel Ramírez, Operadores Detección (8), casi todas las misiones las llevaron adelante los oficiales.

Suboficial Segundo Juan Appelhans, Suboficial Segundo Carlos Guajardo, Suboficial Segundo Víctor Roblas, Suboficial Segundo José Heredia, Mecánicos de a Bordo (4).

Mantenimiento de los Bandeirantes:

Se alternaban: Teniente de Navío (ingeniero aeronáutico) Gabriel Vignola, Teniente de Fragata (ingeniero electrónico) Hugo Mosquera, Teniente de Fragata (ingeniero aeronáutico) Santiago Tondo. Permanecían estables: el Teniente de Corbeta (técnico aeronáutico) José Antonio Galandrini (a mi juicio el real Jefe de Logística), el Suboficial Primero Mario Enríz y el Cabo Primero Ramón Antonio.



Harrier en Malvinas operando desde una unidad auxiliar.

Se alternaba el siguiente personal civil perteneciente al Arsenal Aeronaval N° 1: Supervisor Luis de la Iglesia, Supervisor Luis Silvestri, Técnico Felipe Gallaman, Técnico Rubén Silvestri, Oficial Juan Skoropad, Oficial Luis Correa, Oficial Rubén Ramírez, Oficial Carlos Delle Ville, Oficial Antonio Angueira, Oficial Ernesto Helling, Oficial Héctor Szabo, Oficial Marín Casualdo, Oficial Horacio Santoro, Oficial Luis Endemaño, Oficial Eduardo Foyth, Oficial Sergio Podoba, Oficial Gandolino Barrone, Oficial Federico Ewe.

Éramos 47 argentinos (21 rotaban entre sí, así que siempre había 36 o 37) más los dos valorables y emponchadísimos técnicos brasileros, en total, 49 personas afectadas a la operación Bandeirante 111 Patrulla, en guerra y todos, por supuesto, pertenecíamos a diversos destinos. Alguien con picardía bautizó al grupo como “La Armada Brancaleone”, en referencia a una película de 1966, proyectada en Punta Indio en 1970, una comedia italiana protagonizada por Vittorio Gassman, donde una banda de facinerosos se burla del estereotipo de los caballeros plenos en valores del medioevo.

Trabajábamos, comíamos y descansábamos cuando las órdenes que recibíamos lo permitían, nuestros puntos de encuentro eran el hangar o nuestros lugares de descanso, no disponíamos de teléfonos internos, nuestra vestimenta nunca coincidía y siempre había alguien que recién se incorporaba y otro que ya se iba, pero todos teníamos la firme obsesión de cumplir con el objetivo, cumplir la misión. Comparándonos con la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina, que llevaba 20 años de existencia mancomunada, disciplinada y eficiente, éramos diferentes, ambos grupos muy unidos, pero diferentes. Volábamos diferente (más lejos, más tiempo, más cómodos en lo físico pero más incómodos en lo operativo), nuestras logísticas eran diferentes, demandábamos más que los S2E, nuestros combustibles eran diferentes (aeronafta 115-145 vs. kerosene parafinado JP1), nuestras rutinas eran diferentes (estábamos más exigidos y en nuestras tripulaciones imperaban los más jóvenes). También eran distintos, en nuestro heterogéneo grupo, el Batallón Comando y Apoyo Logístico de la Fuerza de Infantería de Marina N° 1 nuestros anfitriones, o el Batallón de Comandos Anfibios, siempre listos a cruzar a las islas y que nos brindaban seguridad con su presencia; o la sección de Artillería Antiaérea del Ejército Argentino, parte de nuestras defensas; o la sección de Búsqueda y Rescate de la Prefectura Naval Argentina (un helicóptero Puma y un avión Skyvan). Todos ellos respondían a otros comandos, nosotros en particular respondíamos al Comandante del GT 80.2 y éste a su vez, al Comandante de la FT 80, Contralmirante Carlos García Boll (Comandante de la Aviación Naval), ambos en la Base Aeronaval Comandante Espora desde donde se ejercía nuestro control.

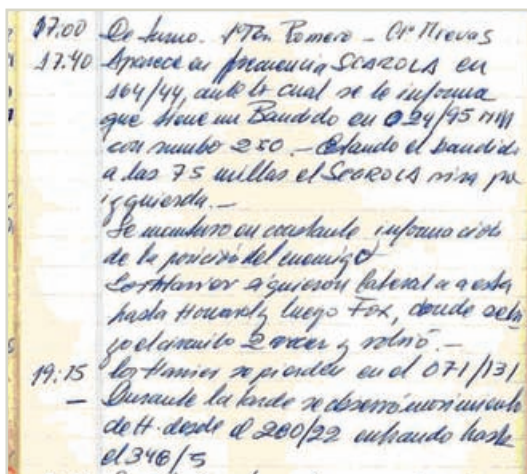
Alguien, con picardía, bautizó al grupo como “La Armada Brancaleone”.

Comandante de Bandeirante (sin haber leído el manual)

El 28 de mayo, con las tres misiones de combate en que me desempeñé siempre como copiloto del Capitán Kalauz y sumando siete horas de vuelo de adiestramiento, mi recordado y respetado Jefe del grupo Bandeirante me habilitó como comandante, el Capitán “valiente Checho” Goitía ya lo había logrado un par de días antes. Batía así mi record de irregularidades aeronáuticas, era comandante de 4 aviones simultáneamente: T-34C Turbo Mentor, BE 200 Súper King Air, S-2E Tracker y EMB 111.

Debíamos explorar el mar, me sentía realmente mucho más cómodo volando sobre el mar.

Dos días después, el 30, despegamos a las 14:35 h. Era mi misión de combate número 10 y como comandante, con libertad de acción, iba con el Guardiamarina Zurdo como copiloto, el Guardiamarina Savoia como navegante, el Guardiamarina Orofino como operador radar y el Teniente de Corbeta Rosende como operador MAE; mi armada Brancaleone se movilizaba. Debíamos realizar una trayectoria Sur, nosotros desconocíamos que a las 14:30, hora en que estaba programado nuestro despegue, había sido lanzado el último misil Exocet AM 39 en una operación conjunta planificada por el Comando de la Aviación Naval y ejecutada por aviones de la Armada y de la Fuerza Aérea. Al final, no solamente se los sorprendió una vez, sino tres veces y con la misma sorpresa táctica, pero sólo una vez (la primera) el blanco fue detectado por una aeronave exploradora, las últimas dos lo fueron por trabajos de recopilación de información del CIC (Central de Informaciones de Combate) relevadas desde Puerto Argentino obtenidas por el radar de la FAA y ploteadas, recalculadas las envolventes y evaluadas las posiciones por el Comando de la Aviación Naval, quien decidía el ataque con consulta a la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Ataque. Íbamos a explorar el espacio marítimo adyacente al Grupo de Tareas inglés atacado. A las 17:40 h le estábamos respondiendo a una alerta en VHF que nos efectuaba el Radar de Puerto Argentino y que nos informaba a nosotros, y a todos los que escucharan esa frecuencia, que nos marcaba al 164°/44'.



Copia del cuaderno del radar de Puerto Argentino del 30 de mayo donde figura “Scarola” por “Escarola”.

Las PACs (patrullas aéreas de combate) de Harriers estaban como era habitual, presentes, ya que no operaban sólo desde los portaaviones sino también desde buques auxiliares y posiblemente desde tierra, personalmente estaba convencido que siempre lo hacían bajo control positivo radar y que los pilotos no se desviaban un ápice de la doctrina, sea desde unidades navales o desde algún centro de radar en tierra, transferían el control de acuerdo a la posición del enemigo detectado y a la cantidad de interceptaciones por realizar. Siempre le prestaba mucha atención a todas las señales de emisiones radioeléctricas “jorobas” que lográbamos captar, pero en particular, a las provenientes de las islas Soledad y Gran Malvina que tendíamos a considerar como territorio amigo, pero que no lo era. Lamenté profundamente que no

hubiésemos participado en ésta, la última operación Súper-Etendard/Exocet.

Nuestras trayectorias (Norte, Centro y Sur) preestablecidas nos mantenían alejados de la costa de las islas, a mí me resultaba correcto que así fuera, debíamos explorar el mar, me sentía realmente mucho más cómodo volando sobre el mar, además, de esta manera, se dificultaba nuestra detección por el radar de Puerto Argentino, mantener comunicaciones en VHF con estilos diferentes y en esas latitudes no me gustaba; perdíamos la información de las PACs, pero lo prefería; además, con PACs o sin ellas hacíamos siempre lo que debíamos hacer, allanar el camino a todos los que cruzaran a las islas y mantener informados a sus defensores.

Nosotros volábamos muy bajo, nuestro color nos camuflaba acertadamente con la superficie del océano y de las nubes densas casi siempre presentes al sur de las islas, tampoco dejábamos estelas. Por la periodicidad de nuestros ascensos y emisiones radar eludíamos con buenas probabilidades a las unidades de superficie del enemigo con sus sistemas antiaéreos; consecuentemente, las PACs que vendrían luego tendrían dificultades en detectarnos porque sus controladores no nos tenían en sus radares, sus interferencias a nuestro

radar no nos molestaban, quizás habríamos sido detectados pero como después de nuestra emisión radar descendíamos y cambiábamos el rumbo en forma aleatoria, deberían buscar-nos a muy baja cota, y allí creía, perderían las comunicaciones (nunca supimos si trabajaban con retransmisores aéreos para mantener el control informativo, pero entendíamos que no). También pensaba especulando, o quería creer, que nuestras tan diferentes velocidades colaborarían para complicar las maniobras a los pilotos y a los controladores.

Cuando los radares Ferranti Blue Fox del Sea Harrier emitían, nosotros ya estábamos con nuestro radar en *stand-by* y sus emisiones se reflejaban en nuestras pantallas con mucha claridad, hacían tal interferencia -rueda de carro- que hasta nos permitían establecer el arribamiento de los emisores.

La secuencia que suponíamos en nuestras tertulias se iba cumpliendo, quedábamos enfrentados simplemente avión contra avión, sin controladores, solamente con sus capacidades técnicas y humanas, era fascinante, era volver a la pedana, ahí nos introducíamos en la mejor nube que encontrábamos, si la había; siempre realizábamos alteraciones importantes en nuestro arribamiento, no eran necesarias maniobras violentas, por lo general, ponía rumbo aproximado en la dirección del emisor para presentar la menor superficie reflectora radar y acelerar el encuentro o cruce o lo que resultara, obligarlos a buscar abajo, adonde el enemigo no tenía la mejor visual. Asumíamos que los ingleses no operaban con la capacidad de control aire-aire en esas latitudes a pesar de los esfuerzos de los norteamericanos de proveerles radares helitransportados. Si se daban las condiciones atmosféricas para cargar hielo, era necesario confirmarlo, entonces cada tanto cambiábamos el paso de las hélices, por precaución, para eventualmente desprenderlo; si golpeaba en la cabina se oía fácilmente y se confirmaba la formación del hielo, se desprendía de las palas de la hélice del motor izquierdo, aumentaba así la gravedad de la situación y había que salir de la nube con urgencia, pero reconozco que la mala meteorología en la zona siempre nos fue favorable. Esperábamos llamando a la suerte, puesto que para nosotros en teoría, era preferible cargar hielo que implicaría un potencial amerizaje por falta de sustentación a desintegrarnos en el aire por la explosión de un misil o despedarnos por los dos cañones de 30 mm que poseía el Harrier, pero lógicamente no podíamos exponer el avión ante la creencia de que el enemigo estaba a la vista.

Quedábamos enfrentados solamente avión contra avión, sin controladores, solamente con sus capacidades técnicas y humanas.

Mi distribución visual se posaba demasiado frecuentemente en los instrumentos de temperatura de las turbinas, perder un motor sería otra historia. Era el momento para fumar-se un cigarrillo y repasar mentalmente la cinemática de la experiencia que nos parecía surrealista, que todo sólo estaba en nuestra imaginación, porque en realidad nunca vimos, por lo tanto no pudimos confirmar fehacientemente todos los intentos de interceptación, sólo nos constaba la habitual y clásica emisión de un supuesto e ineficiente radar "Blue Fox" que podía ser más o menos nervioso y persistente. Pasado un tiempo prudencial y con ausencia de interferencia radar en nuestra pantalla siempre en *stand-by*, retomábamos nuestro rumbo o reprogramábamos nuestra trayectoria continuando el vuelo, utilizábamos también como un indicador secundario la luz ámbar que se encendía en el transpondedor cuando nos iluminaban, que también llevábamos en *stand-by*. Estas experiencias nos sucedían una o dos veces en un vuelo en esas latitudes y esas fechas, no recuerdo haber enfrentado intentos de interceptación en tres oportunidades consecutivas, lo asumíamos en silencio y sin comentarios, con seguridad y con cara de póker. La diferencia con la operación de los Trackers era mucha, nosotros teníamos que esperar a que las señales electromagnéticas del enemigo se hicieran presentes en nuestros pobres instrumentos (radar y transpondedor), ello nos obligaba a prever que ya nos habían detectado, ya que la intensidad de la señal debía ser alta. En el Tracker, por lo general operábamos bajo lóbulos, o sea, que nos podíamos anticipar al hecho de ser detectados midiendo la intensidad de la señal electromagnética en el ambiente, eso nos quitaba mucha incertidumbre.

En el Bandeirante la rueda de carro era solo percibida por el operador radar en su pantalla, en mi caso, casi todas mis misiones las hice con el Guardiamarina Héctor Carrizo como ope-



Tracker y Bandeirante operando en la pista de GOS Aeronaval.

radar radar, había volado con él en los Trackers y le tenía mucha confianza, me comunicaba los sucesos con seguridad y en tiempo para comenzar la evasión y tratábamos de no transmitirlo al resto de la tripulación así como tampoco negarlo, simplemente tratarlo como un acontecimiento más.

Nuestra mejor defensa la constituía la franca emisión electromagnética del enemigo, si éste no emitía no teníamos preaviso, eso es precisamente lo que hacíamos nosotros, emitir poco, avisar poco. Muchas veces concluí que nuestro comportamiento era el de un verdadero caradura, volábamos a las zonas potencialmente conflictivas simple y literalmente con un bajo perfil, “volando bajito y despacio” con la precisión que nos otorgaba el navegador inercial y una escueta emisión radar, pero con actitud y persistencia.

El comandante del portaaviones HMS *Invincible* durante la guerra, Admiral Sir Jeremy J. Black le comentó durante una reunión a nuestro Vicealmirante VGM Benito Rótolo, que en 17 oportunidades su buque destacó PACs para la interceptación de los Trackers y/o Bandeirantes previamente detectados. En el informe final del HMSUB “Valiant” (Report of Proceedings) donde se asientan día por día todas las detecciones de las emisiones radar y avistajes de nuestros aviones, para los Tracker se contabilizaron 37 oportunidades en que sus emisiones radar fueron detectadas y 3 avistajes, y para los Bandeirantes 32 emisiones y 8 avistajes (información relevada entre el 20 de mayo al 25 de junio por ese submarino que operaba entre Río Gallegos y Río Grande).

El vuelo del 30 siguió con fuertes e inusuales interferencias y señales MAE del sector Este. Regresamos a nuestra casa, donde aterrizamos a las 22:25 h, después de más de siete horas de nuestro despegue de Río Gallegos, ya teníamos iluminación de balizas eléctricas portátiles en la pista, nuestro aeródromo auxiliar progresaba incesantemente y otra vez sin novedad (“sin novedad” significaba volver con la tripulación y el avión sanos), todos los acaecimientos se registraban y se entregaban con los informes de vuelo (en particular delegaba esta responsabilidad en el oficial navegante de la misión).

Nuestra mejor defensa la constituía la franca emisión electromagnética del enemigo, si este no emitía no teníamos preaviso.

El día 1.º de junio nos tocó madrugar, me despertó el “mutante” de guardia a las 04:00. El “mutante” era un personaje único, eran conscriptos, quienes cumpliendo funciones de imaginarias, enfundados en sus camperas de abrigo verdes y siempre con sus cabezas cubiertas para protegerse del frío que imposibilitaba verles el rostro, ingresaban sigilosamente a la “casa vacía”, nos buscaban y despertaban para indicarnos que debíamos levantarnos, lo hacían en silencio, sin errores y respetuosamente, a veces me recordaban que debía atarme una prenda de color blanco en el brazo izquierdo para que los centinelas no nos impidan la libre circulación (léase, no nos disparen) nunca pude hablar con ninguno, con el pasar de los años siempre recuerdo con nostalgia a aquellas personas que permanecieron cerca nuestro en momentos vibrantes y me fueron desconocidas.

Una vez afuera, con el “Negro” Navarro, se nos unieron el GU Savoia, GU Carrizo y GU Orofino que dormían en la otra casa y emprendimos el camino de unos doscientos metros de campo helado hasta el hangar. El oficial de la UT 80.2.2 de guardia en operaciones nos recibió como siempre, con buen humor, con la misión a realizar, con un café, algo de inteligencia y meteorología que en verdad no nos interesaba mayormente ya que el vuelo se realizaba igual; cuanto peor fuese la meteorología en la zona me alegraba más, era más importante la conservadora portátil con algunas vituallas (normalmente para cuatro, ya que se habían acostumbrado a la tripulación del Tracker, cuando nosotros éramos siempre cinco) y mi bolso verde con la pistola ametralladora y las granadas.

A las 05:46 despegábamos en el 2-P-202 para cumplir con la trayectoria Sur, como siempre

casi en silencio, en frecuencias no usuales, sin luces y a baja altitud, para no alertar a los “campanas” que asumíamos se concentraban sobre la pista de Fuerza Aérea, era la primera vez que cambiaban tantos integrantes de la tripulación, seguíamos rotando, era un buen indicativo del adiestramiento en curso. Aterrizamos a las 12:06.

El día 2 de junio, y otra vez con el TF Navarro, GU Savoia, GU Carrizo y GU Orofino, despegamos a las 05:56 h para una trayectoria Norte, sólo los inefables movimientos en la entrada norte del estrecho de San Carlos nos mantuvieron atentos y laboriosos, y aterrizamos a las 11:02.

¡Contacto a una milla!

El 4 de junio por la tarde con el 2-P-

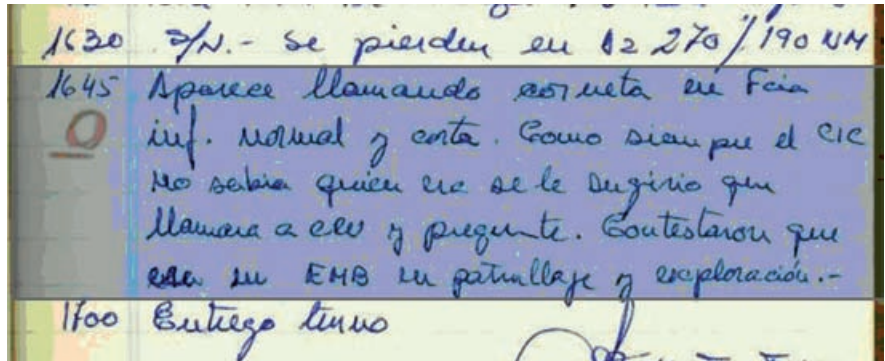
202 despegamos a las 14:11 en mi misión de combate numero 13 y algo debía pasar, a 50 millas al 090° de Río Gallegos, el Guardiamarina Carrizo detectó electrónicamente mientras calibraba el radar, a una milla aproximadamente “un chico”, apéndices de un submarino que ante su alarma e inmediata marcación alcancé a visualizar. Sin duda, los clásicos apéndices de un submarino a profundidad de periscopio, que intentamos atacar con la rueda del tren principal izquierdo y posiblemente con la hélice incluida, porque el parante del tren principal es muy corto en este avión, pero los perdimos en la maniobra. Inmersión para un submarino por una parte, pero profunda desgracia para un oficial antisubmarino por la otra. Realmente lamentamos haber perdido la posibilidad de neutralizar al segundo submarino nuclear de ataque inglés en la contienda, (el primero fue el HMSub “Splendid” el 5 de mayo, ya que ese día abandonó la persecución del portaaviones y se dirigió a la zona de reparaciones para recibir repuestos vía aérea, quizá por nuestro ataque con torpedos), la posibilidad de romperle la antena MAE y el periscopio de búsqueda le significaría su regreso a casa, muchas veces recordando este episodio me pregunté qué hubiera sucedido de tener cohetes, y siempre concluí que es una pregunta inválida, qué hubiese sucedido si las cuestiones hubieran sido otras, es definitivamente una alternativa inexistente.

Nos elevamos para intentar visualizar la silueta bajo el agua, sin éxito, e informamos del acaecimiento por UHF a GOS. Continuamos nuestra misión programada y regresamos a las 19:44 h, quizás en éste hayamos alcanzado el punto más distante en nuestros vuelos 85 MN al Este de Puerto Argentino, 52° 34' S y 55° 56' W aproximadamente a 485 MN de Río Gallegos.

A casa y nuevamente a la guerra

Durante unos días nuestro comando, de ser posible de a uno o de a dos, nos enviaba a nuestras casas, en mi caso, desde el 6 de abril estaba ausente, en Punta Indio había quedado mi señora con mi hija de 5 años recién cumplidos el 21 de marzo y mi hijo de un año y medio, así que me tocó disfrutar junto con el Teniente de Fragata Daniel Marinsalta del descanso de un día completo y reparador en nuestros hogares.

Regresamos de madrugada en un vuelo comercial desde el Aeroparque Metropolitano como simples y rutinarios pasajeros con destino a Río Gallegos, podíamos conversar sobre el mundial de fútbol que estaba por comenzar en España, o de la próxima visita del Papa Juan Pablo II mientras saboreábamos un café y leíamos el diario, realmente magnífico.



Cuaderno de Puerto Argentino. 4 de junio, efectuamos una llamada corta.

Intentamos atacar con la rueda del tren principal izquierdo, y posiblemente con la hélice incluida.

Horas voladas como Comandante		37.9
Horas voladas como Copiloto Operativo		17.9
Copiloto de traslado EPO-GOS		5.3
Copiloto	1.2	Adiestramiento 7.0
Observador	2.4	
Piloto	3.4	
Total		68.1



Comandante, Plana Mayor y Dotación de la UT 80.2.2. (24/junio/1982)

En este vuelo se produjo una incompatibilidad en el uso de los medios propios que afectó mi capacidad de resistencia a la incertidumbre.



TRACKER EN MALVINAS. JUNTOS ALLÍ PELEAMOS. Unidad de Tareas 80.2.2 50 años de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina.

El 12 de junio despegamos a las 09:50 h para realizar una trayectoria Sur en el 2-P-201. A las 03:30 había sido exitosamente lanzado el último misil Exocet MM 38 desde proximidades de Puerto Argentino. En este vuelo se produjo una incompatibilidad en el uso de los medios propios que afectó mi capacidad de resistencia a la incertidumbre.

El Tracker 2-AS-25 tripulado por el Sr. Comandante Capitán Héctor "Yunque" Skare había despegado para casi la misma trayectoria Sur a las 06:15 y en proximidades de Malvinas recibió en su analizador de espectro señales de un radar de búsqueda inglés, lo que motivó de su parte una intensa emisión radar intermitente que, a su vez, nosotros recibíamos en nuestra pantalla radar y traspondedor, (que en ese momento clasificamos como "Blue Fox", nuestro análisis -rueda de carro- a eso se reducía, sólo nos permitía asumir que era una emisión radar que estaba cerca, era insistente, era aéreo) nos sorprendió que los aviones ingleses ya operaran claramente al oeste de las islas. Una vez superado el encuentro con el Tracker continuamos con nuestra misión hasta aterrizar a las 15:23 h. En tierra, con el CC Héctor A. Skare y el CF Carlos A. Cortalezzi (Comandante de la Escuadrilla el año anterior y de visita en GOS) analizamos el incidente.

Así llegamos al domingo 13 de junio, despegando a las 03:00 h de la madrugada, desde la pista de la ex estación Aeronaval Río Gallegos a bordo del Bandeirante 111 A Patrulla 2-P-201 de la Armada Argentina (en arrendamiento) para realizar mi misión de combate número 15 en el conflicto del Atlántico Sur, esta vez en compañía del Guardiamarina Gustavo Zurdo como copiloto, el Guardiamarina Gonzalo Sulé como navegante, el Guardiamarina Héctor Carrizo como operador radar y el Guardiamarina Jorge Orofino como segundo operador radar (ya que la parcial alarma radar hacía tiempo que la habíamos perdido) para realizar un vuelo sobre la trayectoria Sur. Determinamos una unidad de superficie enemiga a 45 MN de distancia, caleteando o fondeada, (o quizás un centro radar en tierra) en latitud 52° 12' S y longitud 59° 14' W en la Bahía de los Abrigos de la que recibimos interferencia radar desde las 05:10 hasta las 05:43 h y sin actividad de PACs asociada, pero ya era preocupante puesto que la dejábamos a retaguardia y la relacionamos con la detección del Tracker 2-AS-25 del día anterior, continuamos con nuestro vuelo y aterrizamos a las 09:00 h; cumplimentando sin novedad la última misión de combate de esta tripulación en el conflicto.

Al final, mis horas totales voladas en el Bandeirante fueron 68.1, que implicaron 9 misiones de combate: 3 misiones como copiloto, el 22, el 23, y el 27 de mayo y 6 misiones como comandante, el 30 de mayo, el 1, el 2, el 4, el 12 y el 13 de Junio. Hice mi primer vuelo el 21 de mayo desde Espora a Río Gallegos y el último, el 24 de junio, de Espora a Aeroparque y Punta Indio.

Al final, mis horas totales voladas en el Bandeirante fueron 68.1, que implicaron 9 misiones de combate: 3 misiones como copiloto, el 22, el 23, y el 27 de mayo y 6 misiones como comandante, el 30 de mayo, el 1, el 2, el 4, el 12 y el 13 de Junio. Hice mi primer vuelo el 21 de mayo desde Espora a Río Gallegos y el último, el 24 de junio, de Espora a Aeroparque y Punta Indio.

RECONOCIMIENTO

A todos los caídos de Malvinas.

A la memoria del Capitán de Navío (R) VGM Julio Esteban Kalauz.

AGRADECIMIENTO

Al Sr. Director, Consejo Editorial y al personal del Boletín del Centro Naval, por su encomiable labor.

Al Capitán de Corbeta Marcelo Vulic y al Suboficial Mayor Juan Carrera, Comandante y Suboficial de Unidad de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina por su colaboración en el acopio de información.

Al Dr. Mariano Sciaroni, por su colaboración en la corrección del trabajo.

Al Sr. Carlos A. García, artista aeronáutico, por su desinteresada contribución.