



Ejército Argentino
Instituto Argentino de Historia Militar

**A 42 AÑOS DEL BAUTISMO DE FUEGO DE LA FUERZA AÉREA
Y DE LA ARTILLERÍA ANTIAÉREA ARGENTINA
(1982 – 1º DE MAYO – 2024)**

BM (R) Horacio Rodríguez (*)

Aclaración

El presente trabajo constituye una apretada síntesis de la temática en cuestión extraída de la historia oficial de la Fuerza Aérea en Malvinas, donde se ha tratado de evitar - en lo posible - los nombres de algunos protagonistas, aspectos técnicos y de procedimientos en favor de una mejor claridad para el lector no familiarizado con dichos aspectos.

Introducción

Producida la recuperación de las islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur el 2 de abril de 1982, dos días después y sin mediar preaviso, la Fuerza Aérea Argentina comenzó a desplegar sus unidades de combate y de transporte a los aeródromos y bases del sur en Comodoro Rivadavia, San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos y Malvinas. Significó un gran esfuerzo logístico el traslado del personal y material realizado por medio aéreo en casi su totalidad. Además, a través del Comando Aéreo Estratégico se coordinó que aviones de combate de la Fuerza Aérea pudieran operar desde bases aeronavales de la Armada Argentina en Trelew, Bahía Blanca, y Río Grande.

En veintisiete días la Fuerza Aérea alistó y desplegó todos sus medios. El 1º de mayo, en lo que sería el bautismo de fuego, ya contaba con todo el potencial ofensivo en condiciones de operar en las bases de despliegue.

Durante esta fase de despliegue pudieron apreciarse:

- ◆ Gran flexibilidad y rapidez de los medios desplegados.
- ◆ Eficaz adaptación a las operaciones aeromárítimas.
- ◆ Encomiable vocación de servicio de todo el personal. El ideario internalizado demostró en todos los niveles, creatividad para concebir y ejecutar alternativas que compensaran adversidades que hubieran justificado menor actividad. Esto permitió vulnerar racionalmente límites impuestos en tiempos de paz.

1º DE MAYO DE 1982

Situación de la Fuerza de Tareas británica

Ese día, la situación meteorológica en las bases continentales se presentaba con cielo cubierto y nubes bajas entre 100 y 600 metros de techo y buena visibilidad con excepción de Río Grande y San Julián donde la visibilidad se encontraba reducida por neblina.

En la Isla Ascensión el Estado Mayor de la Task Force, reunido a bordo del HMS *Fearless*, había fijado tres objetivos iniciales:

- ◆ Ejecutar una serie de ataques selectivos contra la Guarnición Conjunta Malvinas, reunir inteligencia y ganar la superioridad naval y aérea.

- ◆ Navegar hacia la Zona de Exclusión y permanecer embarcados hasta encontrar un punto de desembarco.
- ◆ Establecer una cabeza de playa en las islas y, por tierra, avanzar hacia Puerto Argentino.

Si bien reconocían que el mayor peligro para la flota eran los cinco misiles Exocet de los Super Étendard de la Armada Argentina, la principal amenaza la constituían los cuatro escuadrones de cazabombarderos A-4 B/C de la Fuerza Aérea. A través de la aviación naval de los Estados Unidos, los británicos disponían de información sobre las capacidades de dichas máquinas. Por ese motivo, y porque conocían la superioridad numérica de las fuerzas argentinas, desde un comienzo se descartó desembarcar el primer día por modo naval o helidesembarco.

De todos modos, como dudaban de la convicción argentina de luchar por la posesión de las islas Malvinas y aseveraban jocosamente que iba a bastar una amenaza telefónica de Margaret Thatcher al general Galtieri, decidieron hacer una demostración de fuerza, simular un desembarco, intimar la rendición, evaluar la respuesta y, al mismo tiempo, infiltrar fuerzas especiales.

El 30 de abril, el grueso de las unidades británicas se hallaba a 400Km. al noreste de Puerto Argentino. Recién arribado al buque insignia, el portaaviones HMS *Invencible*, el comandante de la Task Force Almirante John Woodward, ordenó comenzar al día siguiente la Operación Corporate para reconquistar las islas.

A partir de la experiencia obtenida en la recuperación de las islas Georgias del Sur, Woodward apreció que si neutralizaba la flota de mar argentina, tendría posibilidades de lograr que el comandante de las fuerzas conjuntas en Malvinas se rindiera frente a una demostración de poder militar contundente. Asimismo, confiaba en el pronóstico meteorológico que anunciaba techos por debajo de los mínimos en el continente, que impedirían la operación de los aviones de combate desplegados en el sur patagónico.

Bombardeo a la Base Aérea Militar Malvinas (Operación Black Buck)

Los británicos daban una gran importancia estratégica a la neutralización de la pista de la Base Aérea Militar Malvinas y a cortar los vínculos de abastecimiento aéreo con el continente. Con ese propósito el jefe de la RAF (Royal Air Force) puso en ejecución la operación Black Buck (Carnero Negro) el 30 de abril a las 19:30 hora argentina. En ese momento desde Wideawake en la isla Ascensión, despegaron dos bombarderos de largo alcance Avro Vulcan cargados con veintiuna bombas de 1000 libras con variados retardos de explosión. Uno de ellos debió regresar por problemas técnicos.

El objetivo primario era destruir la pista de Malvinas, alcanzar la defensa terrestre alrededor del aeródromo y, de modo especial, servir como factor disuasivo, ya que los blancos continentales estarían al alcance de los aviones de la RAF.

La operación aérea estuvo planificada y ejecutada con asistencia de once aviones Handley Page Victor K-2 (reabastecedores) para alcanzar el objetivo que se encontraba a 7200 Km. de distancia. De regreso, se montaría una operación similar con el resto de los Victor K-2 para cubrir un total de 14.400 Km. entre ida y vuelta.

Mientras el Vulcan volaba hacia las islas, el comando del Componente Aéreo en Malvinas, advertido del sostenido avance de la Fuerza de Tareas británica, ordenó a las 01:00 de la madrugada la alerta total a las bases aéreas Malvinas y Cóndor (Pradera del Ganso). Los hombres designados montaron una acentuada vigilia coordinada por el Centro de Información y Control (CIC) en comunicación permanente con la Central de Operaciones Antiaéreas Conjunta (COAaC), con los observadores de la red de observadores del aire (ROA) y con el radar Westinghouse TPS-43 del Grupo de Vigilancia y

Control Aéreo (VYCA). Todos funcionarían sin interrupción.

En la isla no se había recibido una alerta de inteligencia, ni siquiera una advertencia sobre la posibilidad de que un bombardero Vulcan pudiera volar y atacar la Base Aérea Malvinas desde la isla Ascensión; por lo cual, ni el sistema de vigilancia ni la defensa antiaérea estuvieron preparados para afrontar un ataque de esas características.

Los artilleros en las baterías de 20 y 35 mm estaban en alerta listos para disparar al menor movimiento. Como en los días anteriores, desde el puesto de comando de la artillería antiaérea (PCAAe) del aeropuerto habían reiterado que, al caer la noche, el aeropuerto se cerraba para toda operación aérea y quedaban vedados los movimientos hacia y desde el aeropuerto, impartiendo la directiva de que todo lo que se moviera, aéreo o terrestre, debía ser tratado como enemigo.

Mientras tanto, luego del último reabastecimiento de combustible, a 450 Km. de Malvinas, el Vulcan descendió hasta volar rasante a 90 metros de altura, trepando posteriormente a 3000 metros para realizar la corrida final de tiro con rumbo 235°.

El Vulcan siempre voló debajo de la cobertura del radar TPS-43 de Malvinas y no fue detectado hasta entrar en la zona en la de ecos fijos. La primera alarma concreta, 30 segundos antes que estallara la primera bomba, fue dada por el puesto de observación N° 9 de la ROA instalado 30 Km. al noroeste de Puerto Argentino, que escuchó el pasaje de un poderoso reactor. No hubo tiempo de difundir la alarma roja.

A las 04:40, con rumbo noreste-noroeste, el Vulcan realizó la corrida final y arrojó las bombas. La primera impactó en el borde de la pista a 400 metros de la cabecera, dejándola parcialmente fuera de servicio. Las otras veinte bombas cayeron en sentido transversal a la pista hacia la aeroestación, el patio de carpas, la antena del radar ELTA 2106 y el Puesto de Comando de la Artillería Antiaérea (PCAAe). Con diferentes retardos, para atemorizar y dificultar las tareas de salvamento y remoción de escombros, fueron estallando en forma aleatoria durante más de tres horas.

A consecuencia del ataque, la Fuerza Aérea Argentina sufrió las primeras bajas: dos soldados centinelas que se encontraban apostados cuando fueron sorprendidos por el bombardeo, y no lograron protegerse a tiempo.

Poco después del ataque y hasta la salida del sol, los integrantes del Escuadrón de Construcciones se abocaron a reparar la pista y simular un enorme cráter a fin de engañar a la inteligencia británica sobre el resultado del bombardeo. Además de la obturación de la pista se hicieron tres "manchas" más. Todo permite suponer que se logró el efecto deseado, pues la prensa británica difundió que la pista había sido neutralizada, cuando en realidad estaba operativa en un cien por ciento. Y así se mantendría hasta el cese de las hostilidades.

A las 08:00 explotó la última de las veintiuna bombas arrojadas por el Vulcan.

En resumen, si bien el bombardeo estratégico causó la baja de dos soldados de Fuerza Aérea y afectó la pista y las instalaciones, no logró neutralizar el aeródromo.

Si el daño fue relativo, el enorme despliegue de la operación Black Buck se justificó porque logró los restantes objetivos: afectar a la defensa terrestre y servir como factor disuasivo.

En efecto, el Estado Mayor de la Fuerza Aérea Sur infirió que este tipo de operación no sería la única y que seguramente habría de repetirse. Se implementó un nuevo y mejorado esquema defensivo como

objetivo inmediato y de acuerdo con los medios disponibles; y se evaluó el riesgo que podrían correr algunos blancos continentales, si las acciones bélicas no favorecían al Reino Unido.

Tras sobrellevar el primer ataque contra el principal blanco a defender, el sistema de defensa aérea del Componente Aéreo Malvinas (vigilancia, control aéreo y artillería antiaérea) ajustó los procedimientos. A partir de ese momento, nada sería igual.

Operaciones aéreas del 1 ° de mayo (ataque británico)

A las 04:45, informada del ataque, la Fuerza Aérea Sur, porque así lo establecía su misión, alertó a las unidades que le dependían para rechazar nuevas incursiones aéreas contra Malvinas y dispuso la salida de interceptores M III y M 5 Dagger en tareas de cobertura aérea defensiva, a órdenes del CIC (Centro de Información y Control) Malvinas.

Por su parte, el Almirante John Woodward ordenó a la aviación embarcada atacar las bases aéreas en Malvinas y patrullar con aviones de caza las probables rutas de aproximación. Asimismo dispuso que una flotilla menor compuesta por un destructor y dos fragatas hostigara las posiciones de defensa de la Base Aérea Militar Malvinas desde el sudeste de Puerto Argentino.

Tres escuadrillas de Sea Harrier (doce aviones) despegarían del portaviones HMS *Hermes* y atacarían a las 08:30 la BAM Malvinas y la BAM Cóndor.

Durante los ataques con Sea Harrier a ambas bases, se lanzarían un total de 36 bombas entre BL-775 de submuniciones y de 1000 libras con espoletas instantáneas y con retardo.

Ataque de Sea Harrier a la BAM Cóndor

Dos minutos después que el Vulcan bombardeara la pista de Malvinas, se ordenó al jefe de la BAM Cóndor evacuar el Escuadrón de Pucará allí desplegado hacia la estación Aeronaval Calderón, en la isla Borbón, para evitar pérdidas de material si la BAM Cóndor era el blanco del próximo ataque.

El jefe de la BAM Cóndor convocó a los jefes de las distintas unidades de la Fuerza Aérea y los infantes del RI 12 para coordinar la defensa de la Base. Se ordenó alistar la artillería antiaérea y el radar ELTA, y desplegar la Compañía de seguridad a los pozos de zorro. En simultáneo los infantes del RI 12 ocuparon las posiciones de combate. Frente a la inminencia del amanecer la actividad fue febril. Con las primeras luces se trasladaron los helicópteros Chinook y Bell 212 cerca del poblado a efectos de disimularlos y, tras desactivar la alerta roja para la artillería antiaérea, se ordenó que despegaran los Pucará.

En esos momentos y siendo las 08:30, sonó la alerta del radar ELTA que había detectado un móvil aéreo en aproximación. Suponiendo que se trataba de aviones propios no se dio la alarma, pero al repetirse la detección a sólo 4 km. se vio a los Sea Harrier que se acercaban en vuelo rasante lanzando bombas convencionales y de submunición. El personal buscó refugio, sintió temblar el piso y el estruendo de las explosiones.

Una de las bombas impactó en un avión Pucará que ponía en marcha rodeado de suboficiales mecánicos y armeros. El avión se incendió y las llamas produjeron la explosión gradual del armamento de abordó. El área se convirtió en una trampa mortal para quienes asistían al avión.

El resto del armamento lanzado estalló en diversos lugares de la pista, averiando otros dos aviones, al material rodante, a los equipos de mantenimiento e hiriendo a más gente. El devastador ataque produjo un verdadero caos.

El saldo final del ataque aéreo fue de ocho muertos: 1 oficial y 7 suboficiales subalternos, además de 42 suboficiales heridos de distinta gravedad. A las 09:10 en un helicóptero Chinook, se evacuaron los heridos hacia el hospital de Puerto Argentino, siendo esta la primera tarea de evacuación aeromédica con helicóptero dentro de una zona de combate. A bordo yacían once heridos que requerían atención de urgencia. Sin tiempo suficiente, uno de ellos falleció en vuelo. El Chinook H-91 se convertiría así en la primera tumba de guerra transitoria de los primeros suboficiales fallecidos en una acción bélica.

Pasado el mediodía continuó el traslado de los Pucará a la Estación Naval Calderón.

Además, un avión quedó destruido, dos fueron seriamente dañados, así como material terrestre y varios equipos de apoyo al vuelo. Pero más allá de las bajas y los daños materiales, la moral del personal se vio afectada. Los muertos y heridos, en su mayoría, eran armeros de aeronaves, lo que comprometía la operatividad de los aviones.

Y eso no fue todo. En las primeras horas de la tarde el Comando advirtió que se habían detectado buques enemigos dirigiéndose al seno Choiseul, con la evidente intención de atacar la BAM Cóndor o desembarcar. Se reubicó la artillería antiaérea cerca de la costa y se la sumó a la defensa contra un posible desembarco. Con el personal exhausto, sin dormir ni comer, se cumplió la orden hasta cerrarse la noche más oscura. Se esperó el ataque-que no se produjo- y se velaron las armas con el fresco recuerdo de los muertos.

Ataque de Sea Harrier a la BAM Malvinas

En el CIC de Puerto Argentino, esta segunda agresión de la aviación británica fue captada por el radar TPS- 43 y registrada en forma escolástica. Alrededor de la 08:20, la alarma roja fue transmitida a la BAM Malvinas, al Puesto de Comando de la Artillería Antiaérea y a los elementos de las tres FFAA con oficiales de enlace en la sala de control.

Los primeros cuatro Sea Harrier se aproximaron desde el noreste y lanzaron bombas en ascenso partiendo rasante sobre el agua; escaparon dos por el este, uno averiado hacia el norte y el último hacia el sur. El objetivo era neutralizar la defensa aérea, y dañar personal e instalaciones arrojando bombas a distancia y sin entrar en el alcance eficaz de las armas de artillería antiaérea.

Segundos después de los primeros ataques, llegó una segunda ola de dos Sea Harrier con dirección general norte-sur. Volaron directo hacia las instalaciones del aeropuerto y arrojaron bombas de submunición BL-755 que provocaron impactos en la aeroestación e incendiaron el hangar de la Armada.

Paso siguiente, se produjo el ataque de un sea Harrier con bombas frenadas por paracaídas con intención de dañar la pista, objetivo no logrado por lanzamiento lejos del objetivo debido a la acción de la artillería antiaérea. Inmediatamente después, llegaron dos aviones con cañones y bombas BL-755, en dirección general noroeste-sureste.

Cerca de 1000 minibombas (submunición) habían quedado dispersas sobre la plataforma frente a la aeroestación. Pensando en la seguridad y protección del personal se "limpió" la plataforma con una pala mecánica Caterpillar 412 a orugas del Grupo de Construcciones que venía de tapar el cráter que había dejado la primera bomba del Vulcan. Una vez apilada las mismas se solicitó la concurrencia de personal de la Infantería de Marina que tenía la responsabilidad de hacer detonar elementos sin estallar. La locura de hacer estallar una parva de submuniciones sin estallar evitó una desgracia producto de alguna explosión que le hubiera costado una herida importante a nuestra gente.

Como consecuencia de los diferentes ataques pudo apreciarse que algunos lanzamientos de bombas

"sobre el hombro" quedaron largos y otros cortos; varias bombas de submunición se lanzaron demasiado bajo y no esparcieron las submuniciones (aeroestación); las bombas frenadas lanzadas sobre la pista no dejaron daños. Como es comprensible, los pilotos trataron de permanecer el mínimo tiempo sobre el aeródromo y no hubo reempleos.

De acuerdo a la información obtenida por diferentes protagonistas y testigos calificados del ataque de los Sea Harrier a la BAM Malvinas, la artillería antiaérea produjo los siguientes resultados:

Puede asumirse como un derribo confirmado el logrado por la Infantería de Marina con un misil Tigercat; dos probables derribos producido por la artillería de tubo. Como dato sugerente, el 6 de mayo, los británicos declararon perdidos dos Sea Harrier, sin establecer las causas. En los días siguientes, además, los aviadores británicos no volverían a ejecutar un ataque a baja altura como el 1° de mayo.

Respuesta de la Fuerza Aérea Sur

A medida que en el continente recibían información sobre los ataques a las bases malvinenses y deducían la magnitud y ubicación de la flota enemiga a raíz de los avistamientos esporádicos desde la costa y las detecciones del radar de vigilancia TPS-43 del Escuadrón VyCA (Vigilancia y Control Aéreo), se tomaba conciencia del papel protagónico que jugaría la aviación. Consecuentemente, el comandante de la Fuerza Aérea Sur, Brigadier Ernesto Crespo, en cumplimiento de la misión asignada, asumió la responsabilidad de responder por su cuenta y riesgo la agresión británica, incluso atacando objetivos navales.

Mientras tanto hacia las 09:50, la Fuerza Aérea Sur recibía del comando del TOAS la confirmación de que el comandante británico había intimado la rendición y que había sido rechazada por el comandante argentino.

Por otro lado, las acciones aéreas británicas y las detecciones visuales y electrónicas efectuadas por la vigilancia argentina daban cuenta de la cercanía de numerosos buques enemigos. Ante la posibilidad de que se tratara de un inminente asalto anfibio en una playa sin defensas, y sin haber recibido un requerimiento específico, la Fuerza Aérea Sur ordenó despegar la mayoría de los aviones de combate. Escalonados en el tiempo, secciones de dos aviones debían partir configurados para cumplir alternativamente tareas de interceptación o de ataque con bombas a blancos de superficie (agua o tierra) y, en base a una coordinación verbal realizada con anterioridad, quedarían a órdenes del CIC Malvinas. De una u otra forma, las unidades aéreas de la Fuerza Aérea Sur volaron hacia las islas y permanecieron alertas en vuelo.

Cerca del mediodía, las detecciones del sistema de Defensa Aérea de Malvinas captaron tres ecos a nivel del mar acercándose por el sur de Puerto Argentino. A pesar que el grueso de la flota se encontraba en el sector norte, la Fuerza Aérea Sur infirió que los movimientos respondían a una probable operación de desembarco en la costa sur de la Isla Soledad. Consecuentemente se ordenaron salidas de ataque para impedirlo. La táctica elegida consistiría en enviar formaciones con capacidad aire-aire para atraer a las patrullas aéreas de combate y, así, infiltrar las incursiones contra objetivos navales.

La Fuerza Aérea Sur recibió la confirmación de que tres buques desprendidos de la escolta se dirigían a cañonear posiciones argentinas. Estos fueron avistados detrás del horizonte alrededor de las 14:00 por sus arboladuras desfilando de este a oeste, por el sur del aeropuerto. Luego cambiaron de dirección y pusieron proa al norte (aeropuerto). En ese momento se distinguieron claramente los tres buques. Uno sobresalía entre los otros dos por su porte.

Se posicionaron a unos 12 km. de la costa y dos helicópteros Sea King trasladaron tropas que descendieron al oeste de punta Cebroña (extremo noreste de la península de Frecynet).

Según fuentes británicas se trataba de las fragatas Tipo21 *Arrow* y *Alacrity* y del destructor clase County *Glamorgan* que debían acercarse al sudeste de Puerto Argentino y abrir fuego contra el aeródromo de la BAM Malvinas. Tras un breve planeamiento la Fuerza Aérea Sur ordenó la salida de tres Mirage 5 armado con dos bombas de 250 Kg cola frenada por paracaídas cada uno y cañones de 30mm.(escuadrilla con indicativo TORNO).

Los TORNO ingresaron por el norte de la isla Gran Malvina, cruzaron el Estrecho de San Carlos, y el radar de Puerto Argentino los contactó y les indicó el rumbo de aproximación. La escuadrilla se acercó al objetivo desde el cuadrante este-noreste sin ser detectada. Los tres buques separados entre sí 1 a 3 Km bombardeaban las posiciones argentinas.

La escuadrilla efectuó la aproximación rasante y a máxima velocidad, tomando a los buques por sorpresa. Cada avión se dirigió a un buque diferente lanzando sus bombas y descargando sus cañones de 30 mm. sobre los mismos.

El escape lo hicieron en forma individual y de inmediato tuvieron una PAC detrás de ellos. Pudieron evadirlos gracias a la intervención de una sección de M 5. Estos a su vez fueron detrás de los Harrier que se retiraron.

De acuerdo a publicaciones británicas, a consecuencia de los ataques de los aviones argentinos a las 16:50 del 1° de mayo, el destructor *Glamorgan* sufrió daños menores en el casco por la onda expansiva de dos bombas que erraron el blanco por escaso margen y estallaron en las proximidades.

Entre tanto, la *Arrow* recibió ocho impactos de 30 mm que hirieron a un tripulante, mientras que una esquirla de la bomba lanzada por el tercer avión abrió un rumbo en el casco de la *Alacrity* que fue reparado posteriormente.

Combatientes argentinos, testigos del ataque sucedido a aproximadamente 10 Km. de la costa confirmaron que, ante el ataque aéreo, los dos buque menores maniobraron hacia el sur, abandonaron al destructor y huyeron a toda máquina despidiendo humo blanquecino por la chimenea. El destructor se veía envuelto en un humo oscuro, denso, mientras lentamente giraba a babor en dirección a las fragatas en fuga. Cuando la popa quedó presentada hacia la costa, se lo vio escorado a estribor, y que desprendía de ese lado un humo gris oscuro con bocanadas de color negro, evidenciando que había sufrido daños.

Cerrada ya la oscuridad, entre las 18:30 y las 19:00, el suboficial mayor encargado de la Red de Observadores del Aire (ROA) que ocupaba el puesto M 1, notificó que, en la dirección en que se habían alejado los navíos atacados por la escuadrilla TORNO, se distinguía una sucesión de fogonazos y explosiones atribuibles a una batalla naval. En el horizonte se veía una línea de relámpagos cuyas explosiones se escuchaban débilmente hasta bien entrada la noche. Más tarde, el Suboficial Mayor informó que, en la misma dirección, el horizonte se había iluminado con un resplandor de color naranja.

Más allá de la información británica, aún persisten grandes dudas sobre la identidad y el daño real del destructor avistado, pues gran cantidad de testigos presenciales que observaron la explosión de las bombas sobre el buque y los eventos que se sucedieron esa misma noche aseguran que dicho buque se alejó mar adentro con algo más que "daños menores".

Pero la señora Thatcher nos dio, tal vez, la más importante prueba de lo que pasó ese día. Ella escribió, desde el 10 de Downing Street, en su diario personal, y de su puño y letra, sus impresiones sobre los sucesos de la guerra. Señaló respecto al 1° de mayo de 1982, en una publicación hecha en 2015 por

Christopher Collins, director de la Fundación Margaret Thatcher:

"That day (Saturday) the Argentine Air Force attacked our Task Force very heavily indeed"

Traducción: " Ese día (sábado) la Fuerza Aérea Argentina atacó nuestra Fuerza de Tareas realmente con mucha dureza".

Al mismo tiempo que la lucha contra los buques enemigos permitía suponer que resultaría favorable para la aviación de combate argentina, esa tarde, los pilotos de caza de ambas naciones se enfrentaron por la superioridad aérea en los cielos del archipiélago malvinense. Sin coordinación previa, así lo asumieron los comandos de la Fuerza Aérea Sur y del Componente Aéreo Malvinas y, obviamente, el control aéreo de la flota británica. Resultaba evidente que la disputa iba ser tan desigual como el desnivel tecnológico de los aviones de los contendientes.

Primeras pérdidas en el aire

A las 09:00 de la mañana del 1° de mayo se produjo el primer contacto entre cazas argentinos y británicos. Nuestros pilotos, por primera vez en la historia, tomaban conciencia de que el blanco no era simulado, sino tripulado por un piloto de la OTAN que sencillamente lo quería derribar con un misil aire-aire AIM-9L. A partir de ese momento, se entabló una lucha de intenciones, de fintas y amagues entre ambas aviaciones. Los británicos, que habían asestado el primer golpe, luego de configurar sus aviones como interceptores, demostraron el respeto que les merecían los Mirage M-III EA configurados con misiles Matra 530 de interceptación, y asistidos por un sofisticado y eficiente sistema de control aéreo embarcado, patrullaban los alrededores de las islas y aguardaban el contragolpe argentino.

Mientras tanto, la Fuerza Aérea Sur, cuyo objetivo principal era impedir un desembarco tradicional y lograr la superioridad aérea, en función de una coordinación oral previa con el CIC Malvinas, hacía converger, desde las distintas bases continentales hacia las islas, formaciones combinadas de aviones configurados como interceptores y caza bombarderos equipados con bombas de hierro diseñadas para batir blancos terrestres.

En el CIC Malvinas, sin tener un gráfico preparado de antemano sobre las posibles órdenes fragmentarias (horario, tipo de avión, indicativo y tarea), el drama de los responsables de controlar los aviones argentinos era precisar la ubicación de los blancos de nuestros aviones que, transmitidos con urgencia por los radares y observadores, saturaban los canales y aumentaban la confusión.

Entre las 16.20 y las 17:50, llegaron sobre Malvinas 28 aviones propios agrupados en doce secciones o escuadrillas; a seis de ellas los radaristas las tenían que guiar contra los buques y a las restantes emplearlas contra los Sea Harrier para impedir que estos interceptaran las secciones con bombas y se perdiera el esfuerzo de haber llegado para atacar.

Tras un vuelo de cobertura esa misma mañana, el Capitán García Cuerva y el 1° teniente Perona cumplían la segunda salida del día en dos Mirage-III armados con misiles infrarrojos Magic 550 y dos tanques externos de 1700 litros. Su misión era la cobertura aérea de la escuadrilla TORNO que atacarían a la formación naval que cañoneaba la BAM Malvinas cuando el CIC les indicó el blanco: una PAC que orbitaba sobre la Isla Soledad. El controlador los envió a interceptación 45° de frente. García Cuerva ordenó eyectar los tanques de 1700 litros. Lamentablemente, el avión de Perona quedó con el tanque derecho colgado, no obstante decidió, pese a todo, seguir con el avión asimétrico.

Efectuado el contacto visual de un Harrier en rumbo opuesto y antes del cruce de aviones, Perona inició una fuerte trepada para no entrar en combate cerrado porque conocía las bondades del Harrier a bajas velocidades, pero ignoraba que los Sea Harrier ya estaban armados con los misiles Sidewinder AIM-9L.

Con el avión asimétrico a causa del tanque colgado bajo el ala, la maniobra de ascenso quedó muy limitada y fue alcanzado por un misil del adversario, eyectándose Perona sobre la línea de la costa de la isla Borbón.

García Cuerva, luego de evadir un misil logra transmitir al CIC la posición de eyección de su numeral para posibilitar la recuperación de Perona. Este cayó en paracaídas en la Isla Borbón, fracturándose una pierna. En una posición cercana a la Estación Aeronaval Calderón la tripulación de un helicóptero Augusta A-109 del Ejército, que se encontraba recargando combustible, advirtió de la caída del avión al mar y la apertura del paracaídas con normalidad, por lo que salió inmediatamente en su búsqueda y rescate.

Dicho helicóptero no disponía de esquíes ni grúa de rescate, por lo que sus tripulantes improvisaron una cuerda de unos 15 metros amarrados a uno de los afustes externos, y en una primera salida se adentraron en el mar infructuosamente. En una segunda salida encontraron a Perona en tierra herido en una de sus piernas y lo trasladaron de inmediato a la Estación Calderón, donde recibió los primeros auxilios.

Al día siguiente, un B-200 de la Armada, proveniente de Rio Grande, lo trasladó al continente donde recibió la atención definitiva.

Por su parte García Cuerva, escaso de combustible para regresar al continente por haber eyectado los tanques de 1700 litros y entrado en combate, informaba al CIC Malvinas que ponía rumbo a Puerto Argentino para aterrizar. Desde el CIC se le ordenó eyectarse. La orden se impartió porque, además de estar dañada, la pista estaba siendo bombardeada por buques enemigos y sería imposible coordinar el alto el fuego con la artillería antiaérea. El controlador en tres ocasiones le reiteró la orden, pero, aún así, el piloto insistió en aterrizar señalando que su avión estaba intacto y ya tenía a la vista Puerto Argentino.

Ante lo irremediable, desde el CIC se impartió la consigna de alto el fuego al Puesto de Comando de la Artillería Antiaérea (PCAAa), un procedimiento que requería excelente coordinación entre la central de Operaciones Antiaéreas Conjunta (COAAaCj) y las jefaturas de baterías y, a la vez, entre estas últimas y los jefes de piezas.

En el CIC Malvinas, el oficial de enlace de la Brigada de Infantería 7 informó que estaban bajo ataque aéreo. Es de imaginar que la consigna de alto el fuego no llegó a tiempo o no fue interpretada por uno de los eslabones. No obstante, es importante destacar que los artilleros antiaéreos del Ejército no conocían las siluetas de los aviones, ni británicos ni propios, situación que derivaría en varios episodios de fuego amigo durante el conflicto.

Todos los testimonios coinciden - y así quedó registrado en la filmación que hizo el corresponsal de guerra Nicolas Kasanzew- en que, durante la aproximación a la BAM Malvinas, el avión de García Cuerva estuvo bajo fuego de una gran cantidad de armas provenientes de unidades que se encontraban fuera y dentro del perímetro defensivo.

Eran las 16:40. El capitán García Cuerva no logró eyectarse, y cayó con su avión en el mar, donde permanece en una tumba de guerra.

Otra de las pérdidas fue la del 1º teniente Ardiles, quien integraba una sección Mirage 5 Dagger con el Capitán Carlos Rohde de jefe de sección, en misión de cobertura aérea defensiva.

El jefe de sección tuvo fallas en la puesta en marcha, por lo que el Jefe de Escuadrón informó de la

situación a la Fuerza Aérea Sur; a pesar de que la unidad mínima de combate es la sección de dos aviones, recibió la orden de que se cumpliera la misión con un avión. La Fuerza Aérea Sur buscaba saturar el área para disputar la superioridad aérea.

Ardiles decoló solo hacia Malvinas, limitado a cumplir tareas de combate de un avión contra uno o tareas de diversión y exploración. Ya sobre las islas, el piloto se comunicó con el operador de radar que, por orden del CIC, lo guió a interceptar un solo eco enemigo, o sea uno contra uno.

Al llegar a la distancia de cruce, en la pantalla de radar se visualizó el eco desdoblado de una sección de Sea Harrier que, volando en formación cerrada, cambiaron de posición con mayor distancia. El controlador del radar le advirtió alarmado que se trataba de dos aviones, y Ardiles, con voz serena le respondió que los tenía a la vista. Fue su última comunicación.

Los integrantes del puesto de la ROA N°7 fueron testigos oculares del derribo. Observaron la caída del avión en la isla Bougainville, a 56 km. al sudoeste de Puerto Argentino, alejado de la zona de combate. En un gesto que lo enaltece, el 1° teniente José Leónidas Ardiles, no dudó en cumplir una orden que iba más allá de los procedimientos previstos y salió en misión de combate solo, sin su jefe de sección. Fue al encuentro de su destino con la bravura de un guerrero, demostrando sólidas convicciones, entereza y valentía.

Entre tanto, la Fuerza Aérea Sur había completado el estudio de la posible ubicación de los blancos enemigos y, pese a que se aproximaba la noche, asumió que el segundo grupo de combate de la flota con el portaaviones *Invincible* se encontraba enfrente de la Bahía de la Anunciación. En consecuencia dispuso más salidas con los aviones disponibles, incluso con los bombarderos BMK-62 Canberra desplegados en la Base Aeronaval Almirante Zar, en Trelew.

Por orden del Jefe del Escuadrón Canberra, debido al preaviso de la Fuerza Aérea Sur, desde las 08:00 de la mañana se mantenían en alerta, con las tripulaciones instaladas en los aviones, dos escuadrillas de BMK-62 para despegar apenas se emitiera la orden.

A las 15:30 despegó la primera escuadrilla de tres aviones que avistaron la flota pero fueron rechazados por acción de una fragata que averió uno de los aviones en el ala con un misil y por la presencia de una PAC sobre la flota.

La segunda escuadrilla de tres aviones despegó de Trelew a las 16.20. A 350 km del objetivo volaron rasante, pero aproximadamente a 270 km. del blanco fueron interceptados por dos Sea Harrier los cuales dispararon un misil Sidewinder, que impactó el motor derecho del numeral 2 tripulado por el teniente de Ibáñez y el 1° teniente Mario González. El Canberra continuó el vuelo desprendiendo una columna de humo y se lanzó un segundo misil, pero antes de impactar, la tripulación se eyectó mientras el avión caía y se hundía en el mar. Los otros también fueron atacados pero lograron eludir los misiles y, sin autodefensas, dieron la posición de la eyección sobre el mar y regresaron a Trelew.

En conocimiento de las coordenadas de la eyección, la Fuerza Aérea Sur solicitó al Comando del TOAS el rescate de los tripulantes por modo marítimo. De inmediato se ordenó que el aviso ARA *Alférez Sobral* se dirigiera a buscarlos, con resultado infructuoso.

Salidas operativas del 1° de mayo.

La Fuerza Aérea ejecutó 76 salidas:

- ◆ 63 salidas desde el continente, de las cuales 52 fueron de combate.
- ◆ 13 salidas desde las bases en Malvinas de las cuales 11 fueron de combate.

Durante toda la jornada del 1° de mayo los KC-130 Hércules con capacidad de reabastecimiento en vuelo estuvieron al servicio de las escuadrillas de ataque de A 4B.

Aviones C-130 Hércules realizaron misiones de exploración y reconocimiento aeromarítimo.

Asimismo, el Escuadrón Fénix -unidad formada por pilotos y máquinas civiles movilizadas- efectuaron siete salidas en misiones de diversión, exploración, reconocimiento, y relevamiento aéreo por barrido térmico.

Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina

Aeronaves:

2 Mirage III EA

1 Mirage 5 Dagger

1 BMK-62 Canberra

3 IA 58 Pucará (1 destruído en tierra; 2 por accidente operacional en Malvinas.)

Tripulantes:

Capitán Gustavo García Cuerva

1° Teniente José Ardiles

Teniente Eduardo de Ibáñez

Teniente Daniel Jukic

Personal técnico y tropa:

7 suboficiales

2 soldados

Se fortalece el espíritu de combate

El ataque de los M 5 de la escuadrilla TORNO tuvo un efecto estratégico en el desarrollo del enfrentamiento bélico de 1982 y salvó numerosas vidas argentinas. En primer lugar, demostró el alcance real de los aviones de combate y desnudó la deficiente efectividad de los sistemas antiaéreos de la flota británica que no sólo se exponía a una amenaza de tipo "stand-off" con los misiles Exocet, sino también a aviones con armas convencionales que concretaban ataques exitosos. A modo de prueba, basta recordar que la mayor cantidad de derribos durante el conflicto la causaron los aviones Sea Harrier con misiles Sidewinder AIM-9L aire-aire provistos con urgencia por los Estados Unidos.

Del mismo modo, por la acción de la escuadrilla TORNO, los buques británicos no volvieron a efectuar -salvo contadas excepciones - bombardeos navales con luz diurna. Esa misma noche tres buques se aproximaron por el sur y bombardearon el cerro Sapper Hill donde funcionaba el radar TPS-44 Cardion Alert del GADA 601 del Ejército Argentino.

Más allá de las consecuencias tácticas de las acciones, el ataque fulminante de los Mirage 5 Dagger tuvo un efecto moral en la tropa argentina que, hasta entonces, había presenciado como los buques británicos bombardeaban a discreción y no recibían ningún tipo de respuesta.

El abatimiento por el derribo equivocado de un Mirage III sobre Puerto Argentino y la pérdida de su piloto -Capitán García Cuerva- sumado a la frustración por la pasiva indefensión del bombardeo naval, había sembrado una postración que agravaba la rendición en las islas Georgias. Pero de pronto, en medio de la amargura, el rugido de los reactores había alertado a los defensores que, en segundos, comprobaban como uno de los poderosos buques comenzaba a humear. La aviación llegaba en su ayuda y los británicos emprendían la huida.

La desazón se transformó en euforia y en una emoción incontenible, que desató abrazos y el agitar de las armas en alto viviendo a la Patria y a la Fuerza Aérea.

Sector de Defensa Aérea Malvinas

Pese a lo establecido en la doctrina militar conjunta en la materia, en las Islas Malvinas, el Sector de Defensa Aérea (SDA) estaba totalmente aislado dentro de una zona del teatro de operaciones sin vigilancia aérea ni marítima, al mismo tiempo que, en la isla, no se disponía de caza interceptora ni de artillería antiaérea de largo alcance. En consecuencia, el esfuerzo defensivo de la FAA se limitó a montar un sistema de vigilancia local, con los radares de largo alcance asignados, complementados por radares de corto alcance y una red de observadores del aéreo (ROA). Como medios de combate, sólo dispuso de artillería antiaérea cercana con medios de las tres FFAA que se agruparon bajo un comando conjunto sobre el que sólo ejercía autoridad de coordinación.

Conclusiones del primer día de combate

Pese a que las aeronaves operaron al límite de su radio de acción y con malas condiciones meteorológicas en sus bases continentales, se extrajeron las siguientes conclusiones y lecciones del bautismo de fuego:

- ◆ Todos los aviones de combate salieron y regresaron a sus bases sin accidentes, operando muy por debajo de los límites meteorológicos permitidos en ese entonces para la mayoría de los cazabombarderos (300 m. de techo y 3 Km. de visibilidad).
- ◆ La deficiente obtención de inteligencia estratégica impidió anticipar el ataque del bombardero Vulcan y activar la defensa antiaérea en tiempo y forma.
- ◆ Se impidió que el enemigo lograra el dominio del aire.
- ◆ Se efectuó una real interdicción táctica aeromarítima, en las islas Malvinas, a una poderosa flota naval, poseedora de la tecnología militar de la OTAN.
- ◆ Se conocieron importantes factores de fuerza y debilidad del accionar de la flota, que posibilitaría a las tripulaciones de combate encontrar la mejor manera de atacar blancos navales con armas convencionales y con razonable eficacia.
- ◆ La pérdida de aviones en combate el primer día demostró la ventaja que le ofrecía al enemigo la dupla Sea Harrier-Sidewinder AIM.9L para disputar la superioridad en combate aéreo. A esto se sumaba el exiguo tiempo de combate que permitía el combustible en todas las configuraciones de los aviones Mirage.
- ◆ La Fuerza Aérea Sur se abocaría en adelante casi completamente a misiones de interdicción de blancos navales en proximidades de las islas y en posiciones conocidas.
- ◆ Se compartiría el esfuerzo de las operaciones con el sostenimiento del puente aéreo a las islas, y con las misiones de exploración, reconocimiento y diversión que se mantendrían durante todo el conflicto.

En el plano estratégico es necesario resaltar:

El bombardeo británico en la madrugada del 1° de mayo demostró el grueso error del gobierno argentino de considerar que no lo iban a atacar. Al mismo tiempo, la tenaz defensa de la artillería antiaérea argentina, sumada al sorpresivo y certero ataque de la escuadrilla TORNO contra un destructor y dos fragatas, advirtió al Reino Unido que la Operación Corporate no sería un paseo militar. El repliegue de los grupos de tareas británicos mar adentro obedeció a la necesidad real de ponerlos fuera del alcance de los aviones de la Fuerza Aérea Sur y de reorganizarlos en espera de refuerzos o reparaciones. La reacción argentina los obligaría a requerir un nuevo bombardeo con los Vulcan y reforzar las dotaciones de aeronaves, armas, hombres, y abastecimientos.

Sin embargo, este resultado significaba también una verdadera afrenta al Reino Unido y su aliado principal, los Estados Unidos. El gobierno conservador de Margaret Thatcher se jugaba su supervivencia política en el conflicto del Atlántico Sur, pues no sobreviviría a un fracaso militar. No se podía permitir, por consiguiente, otra cosa que no fuera una victoria total a cualquier costo.

Al recordar acontecimientos de la guerra, el Almirante John Woodward reconoció haber subestimado al enemigo:

"Lo que pasó fue que desconocía el potencial de la Fuerza Aérea; mejor dicho, jamás pensé que los pilotos hicieran lo que hicieron. Siempre tuvimos cobertura aérea para nuestros buques, pero nada se pudo hacer contra la persistencia de los pilotos argentinos. Fue algo realmente extraordinario, aparecían por todas partes y aprendimos a respetarlos..."

Bibliografía: LA FUERZA AÉREA EN MALVINAS - Volumen I - Tercera parte -
45 días de guerra- cap. 8 - Bautismo de fuego de la Fuerza Aérea Argentina - pag 241 a 285
Comisión "Batalla Aérea por Nuestras Islas Malvinas" (BANIM)
Secretaría General - Dirección de Estudios Históricos



(*) Miembro del Instituto Argentino de Historia Militar.