

La 106 en Borbón

2 de abril de 1982

En el '82 estaba destinado como Instructor de Vuelo en la Escuela de Aviación Naval, destino al que había llegado el año anterior. Era Teniente de Corbeta trocista, vivía en la Base Aeronaval Punta Indio y como la mayoría de la Promoción tenía 25 años.

El 2 de abril nos despertamos y escuchamos la noticia por la radio. Nadie en la dotación sabía nada al respecto. A partir de ese momento, vivimos una situación vertiginosa. Todos queríamos ir a Malvinas, con mucho entusiasmo, razonamiento lógico, siendo oficiales jóvenes, por lo que significaba la recuperación de un territorio propio tan emblemático como las Malvinas

La decisión de destacar aeronaves como los T-34 al Teatro de Operaciones del Atlántico Sur obedeció a su capacidad de operaciones desde pistas rudimentarias, no asfaltadas, para cumplir misiones de apoyo aéreo. La única pista importante de las islas era la de Puerto Argentino. En el despliegue sobre la geografía insular, la Fuerza Aérea se instaló en la zona de Pradera del Ganso (cuyas instalaciones fueron bautizadas como Base Aérea Militar Cóndor), y la Armada hizo lo propio en la Isla Borbón, al norte de la isla Gran Malvina.

Allí se creó la Estación Aeronaval Bahía Elefante, más conocida luego como Estación Calderón, o simplemente como Borbón. La dotación aérea de la Armada en esa Base fue de cuatro Turbo Mentor: 1-A-401, 408, 411 y 412. La capacidad armada que tenían los T-34 era de dos cohetas de 3,75" (con siete proyectiles cada uno) y dos ametralladoras calibre 7.62mm. La Misión básicamente era de Reconocimiento Armado y Apoyo Aéreo a la Infantería de Marina y/o el Ejército Argentino

Yo crucé a las islas el 29 de abril, despegando desde Río Grande. Fue un vuelo bastante complicado, utilizando el criterio de "punto de no retorno" en donde si había dificultades para aterrizar (ya fuera en Borbón como en Puerto Argentino), no podíamos volver al continente. En la planificación previmos una meteorología aceptable, que se cumplió parcialmente. Todo el trayecto sobre el agua lo hicimos sobre capa de nubes. Ya sobre las islas se aclaró. La navegación del vuelo la hizo un B-200 de apoyo, ya que los Turbo Mentor tienen un sistema de navegación básico.

Mi primera sorpresa fue el tamaño de las Islas, las creía pequeñas, pero vistas desde el aire son notablemente más grandes. El estrecho de San Carlos, por caso, tiene espacios amplios, en donde hay puntos en los que no se llega a ver la costa de enfrente.

¿Cómo se organizó la Base Borbón?

El Jefe de la Base era el entonces Teniente de Navío Pereyra Bozo, quien lamentablemente falleció en un accidente automovilístico años más tarde. La Escuadrilla formaba parte de un Grupo Aeronaval que dependía del Comando Aeronaval de Puerto Argentino. Pero como había serios problemas de comunicaciones en las islas, muchas veces las órdenes venían directamente desde Río Grande.

Inicialmente, la dotación aérea estaba conformada por los cuatro T-34 y un Skyvan de Prefectura, que hacía las veces de apoyo logístico. Más adelante, como consecuencias de dificultades meteorológicas y de problemas operativos en otros aeródromos de Malvinas, actuó como pista de alternativa para la Fuerza Aérea. Así fue que llegaron, paulatinamente, cinco Pucarás de la que terminaron siendo parte del elenco estable de la Base. La pista tenía entre 700 y 800 metros, y normalmente se usaba para tráfico local de abastecimiento y

comunicación para las estancias. El suelo del archipiélago es la turba, muy esponjoso, que no tiene capacidad de absorción de humedad. Tal es así que tuvimos algunas misiones hasta el 7 de mayo y luego de tres días seguidos de lluvia la pista quedó totalmente fuera de servicio. En los días previos en los que operábamos tampoco fue sencillo, ponías máxima potencia de motor para el despegue, pero el avión quedaba clavado y al correr en la pista la turba generaba un coeficiente de fricción muy alto y al avión le costaba una enormidad acelerarse.

La Base y los Kelpers

La población local (Estancia Peeble Island) era de unas 40 personas. Para decirlo en términos sencillos, con la mitad, la relación era buena, y con la otra mitad era mala. En general, quienes tenían un trato más amigable habían tenido (ellos o algún allegado) una experiencia buena con la Argentina a raíz de los acuerdos de 1971, en donde tenían muchas facilidades de comunicación de relación con nuestro país.

Nuestro trato con ellos, igualmente, era mínimo. El Jefe de la Base les impuso reglas claras, en cuanto a horarios y movimientos. Estaba claro que ellos hacían inteligencia para las fuerzas inglesas, por lo que hubo requisas de equipos de radio. Pero en general, la relación era buena. Con algunos más simpática, con otros más cortante. Los Pilotos nos alojábamos en una escuela, separados de la estancia y de la población civil. Como albergue era muy cómodo, por lo que no sufrimos tanto la dureza del clima. Los Suboficiales y los Hombres de IM se distribuían en el resto de las casas.

El bautismo de fuego

El 1º de mayo amanecimos temprano, a eso de las 6 y media de la mañana. A las 9, aproximadamente, nos ordenaron desde Puerto Argentino despegar para interceptar un helicóptero que presumiblemente desembarcaba tropas inglesas en sus proximidades. Salimos tres aeronaves, y yo era el número 2. Los aviones salieron pesados, cargados con ametralladoras y cohetas. El despegue fue utilizando toda la pista, sin que sobrara nada. Despegamos de Borbón, seguimos la línea de la costa hasta Puerto Argentino y comenzamos un patrullaje un poco al noroeste de la ciudad, durante unos 20 minutos. En ese momento, yo observé un helicóptero de color claro, que no respondía a las características de los helicópteros propios. Le indiqué al líder lo que había visto y se lo marqué. Ordenó adoptar formación de ataque y aceleramos. Casi instantáneamente después, el número 3 (el entonces Teniente de Fragata Uberti) nos informa: “¡Lobos a las seis!”.

La formación de ataque es una columna flexible, con el líder adelante y los dos numerales atrás. Uberti, que venía atrás nuestro, vio dos Harrier que nos estaban atacando. Yo rompí por derecha, y al mismo tiempo sentí los disparos de cañones de 30 milímetros de los Harrier que pasaban a muy poca distancia. El ruido producido por los cañones de 30 mm tan cercano fue tan importante que pensé que me habían dado, a tal punto que dije: “Me dieron”.

Luego de romper, miré hacia mi izquierda, y ahí ví al Harrier ascendiendo. Puse la proa de mi avión en su dirección, pero en un punto el Harrier –utilizando sus toberas de orientación de flujo- logró instantáneamente ponerse frente a frente conmigo. Nos cruzamos, yo subiendo y él bajando, sin tirarnos. Cuando estaba en el pico de una nueva tijera, observé una nube cumulus que parecía un buen lugar en donde enmascararme. Nos volvimos a cruzar, esta vez en un plano un poco más horizontal, y entré a la nube. El me perdió, y me quedé volando ahí dentro. En un momento me fijé y ví la sombra del Harrier que estaba también dentro de la nube por sobre mi nivel. Salí de allí, y vi al otro T-34 con el otro Harrier haciendo exactamente lo mismo que nosotros, en otro cumulus cercano.

Luego del primer cruce, el líder ordenó eyectar cargas. El avión no es de combate aéreo, y no está preparado para llevar tanto peso bajo las alas. Con todo ese peso, vuela al borde de la

pérdida, porque además le cambia la forma del ala. Puede servir para atacar un helicóptero, o un grupo de infantería en tierra. Pero no para maniobrar contra otro avión, y mucho menos contra uno de semejante diferencia de performance como el Sea Harrier. Entonces no había otra opción que lanzar las cargas para tratar que el avión volara un poco más. *Al eyectar las cargas, nos quedamos desarmados en cuanto a armamentos, pero armados en lo que se refiere a capacidad de maniobra. Nuestra posibilidad de supervivencia era mucho mayor basándonos en la maniobrabilidad del avión ligero, que apostando a los disparos de una mini gun de 7.62 mm.*

¿Muchos me preguntaron si Podrían los Harrier haber disparado un misil? Creo que evaluaron que eran blancos no rentables para un misil. Además, un turbohélice como el Mentor genera una firma infrarroja chica a diferencia de un reactor y es probable que con una simple maniobra el misil siga de largo. En una carta que me mandó unos años más tarde el piloto Británico que me atacó Lt Cdr Mike Watson, me dijo que en realidad ellos se sorprendieron de encontrarnos. Esperaban, como mínimo, un AerMacchi, nunca dos T-34.

- ¿Cómo se resolvió la situación?

Estábamos Pereyra Dozo y yo en dos nubes distintas, en parejas de Harrier – T34, sin coordinación entre todos. En un momento dejé de ver la sombra de mi oponente, salí de la nube, no vi al Sea Harrier, me planché al mar y volví a la Base de Borbón. El líder ya había hecho lo mismo que yo, pero antes. Lo mío fue bastante más largo, al punto que en la Base pensaron que me habían derribado. ¡Todo el combate habrá durado no más de cinco minutos, que parecieron una eternidad!!

Entre el lugar del combate y la Base habría unos 20 minutos de vuelo, que también parecieron horas. Cuando aterricé me di cuenta de lo que había vivido. La adrenalina y el entrenamiento lo llevan a uno a pensar y actuar a una velocidad tremenda. Es increíble. En tierra me estaba esperando toda la Dotación. Recuerdo claramente que me abrazó cada uno de ellos festejando mi supervivencia. Incluso abrimos una botella de whisky que alguien había llevado.

Aviadores sin aviones ¿Qué pasó el 15 de mayo?

Durante la noche del 14, un componente del SAS (tropas comando de la Fuerza Aérea Británica) realizó una incursión a la base. Antes de eso habíamos tenido fuego naval, y también algún ataque desde el aire. Los comandos pusieron cargas explosivas bajo nuestros aviones, y se trabaron en combate con los infantes de Marina que estaban protegiendo la Base.

Los pilotos estábamos durmiendo en la escuela, a unos 150 metros de la pista. Salimos con nuestras armas reglamentarias (un revólver calibre 38), pero obviamente sin muchas chances de hacer nada. Cada movimiento nuestro, era seguido por un disparo de ellos en la misma dirección, producto de los equipos de visión nocturna que tenían.

Los infantes de Marina tenían como consigna que antes de entregar la guarnición, volar la pista para dejarla inoperativa. Dada la indudable superioridad de medios y tecnología el TN IM Marega a cargo de la Sección ordenó la voladura. Suponemos que esa maniobra pudo haber dejado heridos entre las filas británicas, porque con la luz del día vimos apósitos con sangre en el lugar. Casi instantáneamente luego de esa explosión cesó el fuego enemigo.

Luego de ese ataque con la pista y las aeronaves inoperativas tratamos de ser proactivos, y darle alguna utilidad a lo que había quedado. Intentamos usar las coheteras de los aviones como elementos de artillería tierra-tierra, pero nunca llegaron a funcionar. Recibimos varios ataques de Harrier, que lanzaron bombas Beluga. Los intentábamos repeler de manera ciertamente primitiva, con disparos de armas portátiles.

El 21 o 22 de mayo se rescatamos al Mayor Puga y al Capitán Díaz, de la Fuerza Aérea Argentina. A Díaz lo rescatamos inmediatamente después de su eyección. Puga, en cambio, fue derribado a la tarde. Pasó toda la noche a la intemperie y lo rescatamos a la mañana siguiente, casi congelado.

La Estación Aeronaval contribuyo significativamente para el ataque al HMS Coventry.

El 25 de mayo un Destructor Británico las 6 o 7 de la mañana comenzó a realizar fuego naval sobre nosotros. Pasamos el dato de su presencia a Río Grande, y sobre las primeras horas de la tarde nos informan que iban a atacarlo. Nos ordenaron desplegarlos sobre posiciones elevadas para vectorear a los A-4 de la Fuerza Aérea que iban a efectuar el ataque y a reportar la actividad aérea enemiga.

Nos dividimos. Yo fui a una elevación para informar sobre posibles patrullas de Harrier en la zona, y un infante de Marina el Gu Montalvo fue a otro lugar para informar sobre la posición del buque. Nosotros le transmitíamos a un LearJet de la FAA, que a su vez le retransmitía a los A-4 de la FAA. El HMS Coventry (nosotros en ese momento no sabíamos que Buque era) ya estaba bien lejos, sobre la línea del horizonte. A las 5 de la tarde, más o menos, pudimos ver los aviones nuestros, la figura del buque y una nube de humo blanco producto del ataque. La confirmación del éxito del ataque la tuvimos unos minutos después, cuando sobre la zona confluyeron unos cuantos helicópteros ingleses que salieron de San Carlos, para las tareas de rescate.

El Lear Jet retransmisor era el LR-35A, indicativo "Ranquel". Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:45 hs., y regresó tres horas más tarde. Los ataques al Coventry y al Broadsword fueron realizados por sendas escuadrillas de tres A-4B cada una, que se vieron disminuidas porque un avión de cada escuadrilla debió regresar al continente por problemas técnicos. El HMS Coventry fue hundido, mientras que el Broadsword recibió el impacto de una bomba sin mayores consecuencias.

- ¿Se vivía con la misma intensidad la guerra desde tierra?

- Sí, totalmente. Lo vivíamos con mucha intensidad, y estábamos eufóricos sabiendo que había sido exitoso. De la misma manera, era terrible cuando derribaban aviones propios. Influyó mucho en el factor psicológico. Cuando rescatábamos a los pilotos con vida, sentíamos alivio. Pero en el caso del Primer Teniente Volponi, que fue derribado delante nuestro, encontramos sus restos junto con los del avión. Esos casos tiraban la moral abajo. En ese caso particular, lo que hicimos fue recuperar su cuerpo y enviarlo de regreso al continente.

Final anticipado de la guerra

El 1º de junio fuimos destacados desde Borbón a Puerto Deseado en un Twin Otter, el TF Fernández Vidal y yo junto a los dos pilotos eyectados de la FAA ese día la Guerra finalizo para nosotros.

Atrás habían quedado una treintena de días intensos con alta adrenalina. Habíamos participado activamente del único conflicto bélico de la Argentina del Siglo 20, superamos miedos, desventajas tácticas y tecnológicas, frio, pero puedo decir sin dudas que la guerra fue una experiencia tremenda para mí como militar y como ser humano. Me permitió trabajar codo a codo con nuestros camaradas de la FAA, la PNA. Integramos un verdadero equipo en tierra con nuestros Infantes de Marina y por ultimo y no menos importante la Escuadrilla mientras pudo volar esos pocos días de principios de mayo lo hizo con un medio muy poco apto para el combate, pero al que le sacamos todo el provecho que los Aviadores Navales sabemos rescatar en base a espíritu y profesionalismo que nos dio el intenso adiestramiento.

Me siento un privilegiado por haber ido a Malvinas y muy afortunado por volver, cuando tantos otros camaradas no pudieron mi respeto y recuerdo hacia ellos

DANIEL GUSTAVO MANZELLA

La hermandad del aire

Enemigos en mayo de 1982, el suscripto y Mike Watson tuvimos la posibilidad de escribir un capítulo diferente y humano en la historia de la guerra. En diciembre de 1987, merced a la intermediación del historiador británico Martin Middlebrook, Watson me envió una carta contándome su versión de los hechos de aquel 1º de mayo. Fue una muy linda carta, en donde contaba desde su punto de vista el combate y sus vivencias, sus miedos e incertidumbres. Termina la carta muy conceptuosamente diciendo: 'Espero que la próxima vez que nos encontremos sea chocando dos vasos de cerveza y no entre fuego de cañones''. En el 2000 acompañé en un viaje a Londres al Jefe de la Armada. Le pedí al oficial de enlace de esa visita si podía contactar a Watson. Luego de rastrearlo, coordinamos el encuentro (Watson estaba a tres horas de tren de Londres). Nos encontramos en la estación Victoria Station, nos abrazamos y bebimos cerveza durante dos horas, compartiendo experiencias y vivencias. Esta es una muestra de la faceta humana de la guerra. Uno pone el foco en derrotar al oponente, no en matar a una persona.