

LA ARMADA Y LA AVIACIÓN DE LA PREFECTURA NAVAL EN LA GUERRA DEL ATLÁNTICO SUR

Héctor A. Martini

Guardacostas, la Revista Oficial de la Prefectura Naval Argentina, publica en su número 122 de junio de 2007 el artículo “La Aviación de Prefectura en la Guerra de Malvinas”, del cual es autor el Prefecto Principal (RE) Miguel Ángel Suñe.

Si bien ese artículo no refleja necesariamente la opinión de esa prestigiosa Institución –tal como se advierte en la portada de su revista– ni la del conjunto de sus hombres, considero oportuno y necesario hacer algunas reflexiones sobre el mismo, por haberme desempeñado como Comandante del Grupo de Tareas Aeronaval 80.1, con asiento en la Base Aeronaval Almirante Quijada de Río Grande, Tierra del Fuego, cuando tuve a mi cargo las unidades aéreas de la Prefectura asignadas a ese Grupo.

1. En la página 10 se dice que *los ingleses reconocen a la Prefectura como fuerza independiente interviniente en el conflicto con medios propios operados por personal propio.*

En 1982 la Prefectura no era una “fuerza independiente”, dependía de la Armada y era conducida por un Almirante en actividad, lo mismo que la Gendarmería dependía del Ejército. Después pasaron a depender directamente del Ministerio de Defensa y luego del Ministerio del Interior.

2. En la página 12 se dice que [...] *el grupo de Aviación de la Prefectura, con base en el continente fue asignado a la FAS (Fuerza Aérea Sur) y al Comando del Componente Aéreo Malvinas para integrar los Centros de Búsqueda y Salvamento junto con los siguientes medios [...]; entre los medios de la Fuerza Aérea Argentina citados se mencionan a un helicóptero Puma SA-330 y a un Skyvan 3M de la Prefectura destacados en la Base Aeronaval Río Grande.*

Como queda claro en 1, la Prefectura era en 1982 parte de la Armada. Cuando se inició el conflicto, la Armada asignó sus aeronaves (aviones y helicópteros), que obviamente incluían a las de la Prefectura, a la Fuerza de Tareas 80, cuyo Comandante era el Comandante de la Aviación Naval, Contraalmirante Carlos García Boll, quien, a su vez, las asignó al Comando del GT 80.1 cuyo Comandante era el suscripto, operando durante toda la guerra bajo mi dependencia.

El Contraalmirante VGM (R) Héctor A. Martini ingresó a la Escuela Naval Militar en 1947, de donde egresó en 1953, y en febrero de 1955 fue reconocido como Aviador Naval.

Entre otros cargos y destinos, incluso en el extranjero, fue Comandante de la Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros, de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina, de la Escuadra Aeronaval N° 2 y de la Fuerza Aeronaval N° 1, y como Contraalmirante, Comandante de la Aviación Naval por cuatro años consecutivos.

A partir de 1956 participó de misiones aéreas de búsqueda y rescate, y también de salvamento y evacuaciones sanitarias. En particular, fue piloto en el vuelo que en el invierno de 1968 lanzó medicamentos sobre la base antártica británica en Islas Argentina y dirigió la búsqueda y rescate de los naufragos del Belgrano en 1982.

Participó de cuatro campañas antárticas y en 1962 fue copiloto en la primera expedición argentina que llegó al Polo Sur.

En el despliegue realizado durante la crisis internacional de 1978 fue Comandante del Grupo Aéreo del portaaviones ARA 25 de Mayo, y durante la guerra del Atlántico Sur, Comandante del Grupo de Tareas Insular (GT80.1) y de la Fuerza de Tareas de Búsqueda y Rescate (FT50).

Pasó a retiro a su solicitud en julio de 1989 y a continuación se desempeñó durante 10 años como Vocal del Consejo Supremo de las Fuerzas Armadas.

Fue elegido Presidente del Instituto Aeronaval en dos oportunidades, y Presidente del Centro Naval para el período 1999-2001.

BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 819

Enero / marzo de 2008

Recibido: 12.2007



A partir del 2 de abril, destacué a Puerto Argentino a dos aviones Skyvan 3M y a un helicóptero Puma SA-330, que quedaron asignados al Componente Naval en Malvinas, cuyo Comandante era el Contraalmirante Edgardo Otero y que eran dirigidos para las operaciones por el Capitán de Fragata Aviador Naval Luis Anselmi.

Las aeronaves de la Prefectura que quedaron en el continente integraron, como dije, el GT 80.1, y eran dirigidos para las operaciones por el Capitán de Corbeta Aviador Naval Fernando Solá.

Las tareas que cumplieron eran de transporte de personal y carga, y a fines de abril integraron también una Fuerza de Búsqueda y Rescate de la Armada, como detallaré más adelante.

3. En la página 17 se dice: *En cuanto a la organización de las tareas de rescate del personal de la FAS con bases en el continente, el nodo de Coordinación y control estaba a cargo de la Fuerza Aérea. Las aeronaves de la Prefectura, junto a otras de la propia Fuerza Aérea integraban el componente 2, es decir constituían unidades de rescate.*

A mediados de abril de 1982 el Comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS), Vicealmirante Juan José Lombardo, me designó Comandante de la Fuerza de Tareas de Búsqueda y Rescate del Atlántico Sur (FT 50), asignando a la misma los avisos ARA *Sobral* y *Somellera*, y a aquellas aeronaves del Grupo de Tareas Aeronaval 80.1 que pudieran resultar útiles en caso de ser necesarias, incluidas, por supuesto, las de la Prefectura.

En Río Grande estacioné a los avisos de la FT 50 así: el ARA *Sobral* entre Río Gallegos y las Islas Malvinas y el ARA *Somellera* entre Río Grande y las Islas Malvinas. De esta forma se cubrían las dos principales rutas de los aviones propios a esas islas.

Además organicé tres grupos aeronavales de Búsqueda y Rescate, compuestos cada uno por un Skyvan y un Puma de Prefectura, que fueron estacionados en las Bases Aeronavales de Río Gallegos y Río Grande y en Puerto Argentino, con un Centro Coordinador en Río Grande.

La tarea principal de esos medios de superficie y aéreos **era apoyar a todas las aeronaves de cualquier Fuerza** que cruzaban hacia y desde las Malvinas.

De lo que expuse en los puntos 1 y 2 y en éste, queda perfectamente claro que las aeronaves de Prefectura fueron asignadas por la Armada a las Organizaciones de Tareas dependientes del Comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, incluidas las dos que tuve el honor de comandar. Entonces, si como se dice en el artículo que estoy comentando, alguna aeronave de Prefectura hubiera operado bajo dependencia de otra organización sin la autorización u orden de quien correspondía –hecho que según mi conocimiento no sucedió– habría sido fuera de la cadena de comando establecida.

4. En la página 13 se afirma que las aeronaves de Prefectura *fueron, sin duda, los medios más aptos, mejor equipados y operados con el personal con mayor experiencia real en operaciones SAR con el que podían disponer las fuerzas propias* y, en la página 19, se manifiesta que *la Fuerza Aérea incorporó a las unidades SAR de la PNA por ser esta fuerza la que mayor experiencia real tenía en tareas de Búsqueda y Rescate sobre el mar, aunque la misma haya sido obviamente desarrollada en tiempos de paz.*

En 1982 los aviones Skyvan no tenían un equipamiento que los hicieran los más aptos y mejor equipados; sólo eran aviones de transporte liviano y con capacidad limitada en la búsqueda; por su parte el Puma era, y es, un buen helicóptero con buena capacidad de rescate. De todos modos, se operaba con los medios disponibles, lo mismo que para las otras operaciones.

Como ejemplo, detallo algunas operaciones de búsqueda y rescate:

4.1. El 1° de mayo de 1982 fue derribado un avión Canberra de la Fuerza Aérea al norte de las Malvinas; destacué al aviso ARA *Sobral* en búsqueda de su tripulación, que se había eyectado. Durante la operación, el *Sobral* fue atacado por un helicóptero británico que le lanzó misiles, matando al Comandante, Capitán de Corbeta Gómez Roca, y a otros siete tripulantes, quienes estaban en el puente de comando del buque. Solicité que desde Puerto Argentino destacaran el avión y el helicóptero de Prefectura para participar de la búsqueda, pero no pudieron decolar debido a los ataques británicos.

4.2. Durante las operaciones de búsqueda y rescate de los náufragos del crucero ARA *General Belgrano* no intervinieron aeronaves de Prefectura porque no tenían ni autonomía ni medios electrónicos para buscar balsas. Buscaron a los náufragos aviones de la Armada, los encontró uno de sus aviones Neptune y los rescataron buques de la Armada.

4.3. El personal naval que estaba en la isla de Borbón rescató tres pilotos de la Fuerza Aérea que fueron derribados. Fueron trasladados al continente en aviones de la Armada y la Fuerza Aérea.

4.4. Cuando aviones británicos atacaban al pesquero *Narwal*, desde Puerto Argentino se quiso destacar el helicóptero de Prefectura para socorrer a los náufragos. Como este helicóptero tuvo problemas mecánicos, se ofreció voluntaria la tripulación de un helicóptero del Ejército, que fue derribado en el intento, perdiéndose sus tripulantes.

4.5. El 21 de mayo fue un día de ataques masivos por parte de aviones de la Armada y la Fuerza Aérea a la Flota británica, que estaba desembarcando tropas en San Carlos.

Un avión naval, muy averiado, se dirigió hacia Puerto Argentino y su piloto, el Teniente de Navío José C. Arca, se eyectó en la Bahía de Puerto Argentino. Lo rescató un helicóptero del Ejército, cuyo piloto era el Capitán Svendsen. El helicóptero no tenía guinche de rescate, lo sacaron con las manos.

Otro avión fue derribado en el estrecho San Carlos y el piloto Capitán de Corbeta Alberto Philippi se eyectó, llegó nadando a la isla y terminó en la casa de un poblador, el Sr. Tony Blake, quien avisó a Puerto Argentino para que lo fueran a buscar. Fue evacuado por un helicóptero del Ejército y luego traslado a Río Gallegos por un avión de la Fuerza Aérea Argentina; desde allí, finalmente, regresó a Río Grande en un avión Skyvan de la Prefectura.

4.6. Después del ataque de un grupo comando británico que destruyó los aviones de la Armada, la Fuerza Aérea y la Prefectura que estaban en la isla de Borbón, el Comandante de la Aviación Naval, Contraalmirante Carlos García Boll, destacó dos helicópteros navales a Río Grande para evacuar a diez tripulantes que estaban en esa isla. El vuelo significaba navegar 400 millas de ida y de vuelta, regresar nocturno y vigilar posibles ataques de aviones Harrier.

En el vuelo de ida, desde Río Grande destacué a un helicóptero Puma de Prefectura que tenía mejor equipo de navegación para acompañarlos hasta la mitad del trayecto a fin de verificar las posiciones. La combinación resultó exitosa, el Puma regresó a Río Grande y los helicópteros navales continuaron su misión, rescataron a los tripulantes y con ellos regresaron a Río Grande.

4.7. Cuando regresaban aviones con averías desde Malvinas, se destacaban helicópteros de Prefectura para interceptarlos y acompañarlos hasta su aterrizaje, dándole al piloto la seguridad ante cualquier emergencia.

5. En las páginas 20 y 21, bajo los subtítulos “Prefectura –Fuerza de Tarea de Búsqueda y Rescate en Combate asignada al Componente Aéreo Servicio de Costas FFAA” y “Prefectura – Fuerza de Tarea de Búsqueda y Rescate en Combate asignada a la FAS y al Comando del Componente Aéreo Malvinas”, se citan a los siguientes medios de Prefectu-

ra: aviones Skyvan matrículas PA-50, PA-51 y PA-52, y helicópteros Puma matrículas PA-11, PA-12 y PA-13.

Ello no es así; en efecto, todas esas aeronaves –y los Skyvan PA-53 y PA-54– y sus tripulaciones integraron durante la guerra el GT 80.1 y la FT 50 de la Armada.

El personal y las aeronaves de Prefectura se integraron rápidamente y su rendimiento fue profesional y altamente satisfactorio, siendo propuesto por el suscripto el Prefecto Pedro Ernesto Gómez para la condecoración de la Armada “Al Esfuerzo y Abnegación”.

Con las aclaraciones y comentarios que aquí hago, no pretendo quitar ni añadir méritos a nadie, sino que las cosas estén en su lugar, tal cual pasaron, sin que se deforme la historia ni se induzca a conclusiones erróneas. ■

REFERENCIA

- Historia de la Aviación Naval Argentina Tomo III (Conflicto del Atlántico Sur), Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1992, páginas 143, 144, 151, 152, 499, 501, 502, 505, 519, 520, 527 y 529, y Capítulo 27: Prefectura Naval Argentina.

MAN Ferrostaal Argentina S.A.



80 m Offshore Patrol Vessel (OPV)



MAN Ferrostaal lleva más de 40 años en el país ofreciendo sus servicios para Inversiones Industriales, de Infraestructura y de Defensa, como Contratista General o en consorcio con empresas nacionales e internacionales en proyectos de gran escala, especialmente en las áreas de siderurgia, química, petroquímica, industria naval, transporte y metalmecánica.

Lima 355 8° – C1073AAG BUENOS AIRES - ARGENTINA
 Tel ..54-11-5031 5300 – Fax ..54-11-5031 5301
 Mail fsa@ferrostaal.com www.manferrostaal.com