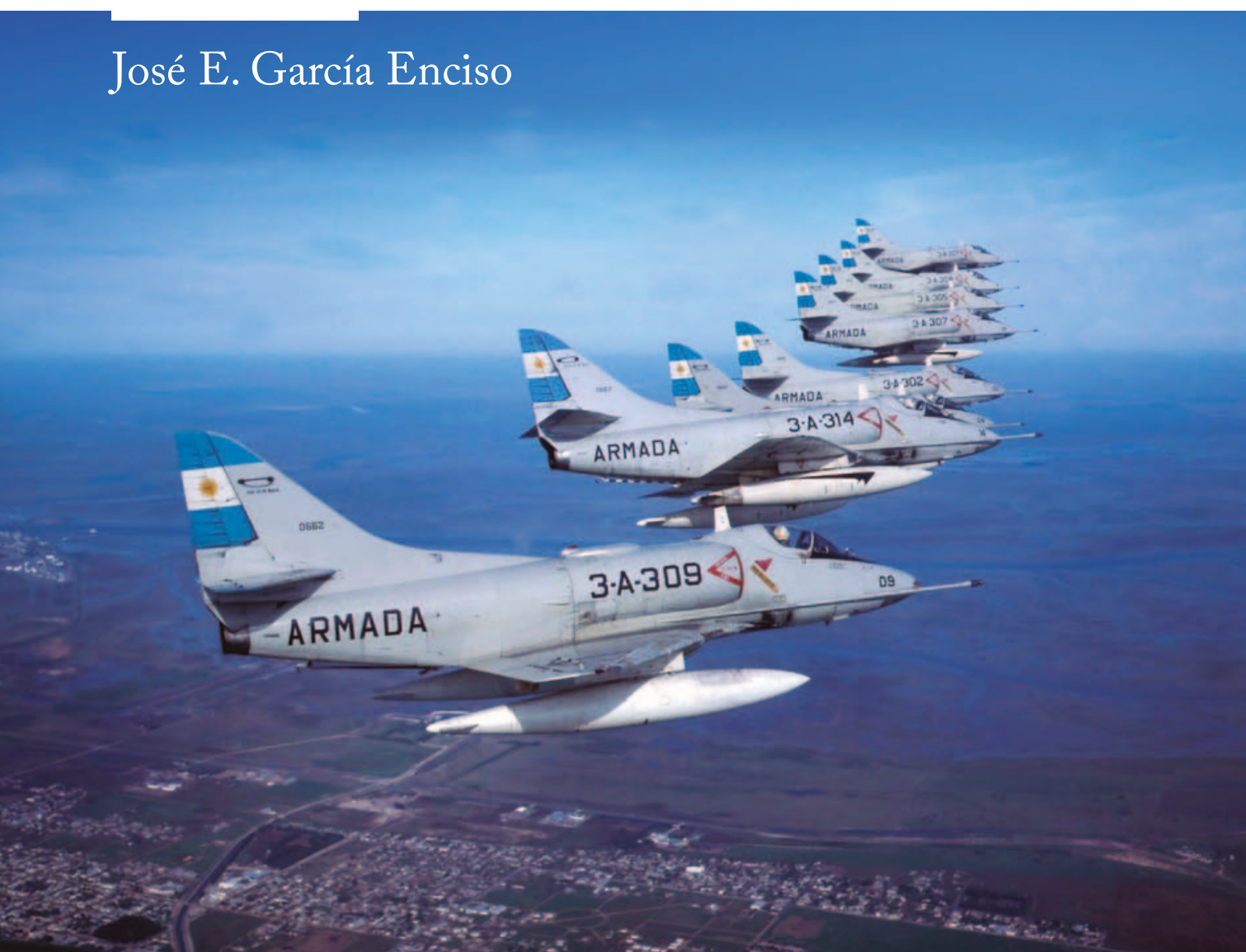


TERCERA ESCUADRILLA AERONAVAL DE CAZA Y ATAQUE

MISIÓN DEL 28 DE MAYO DE 1982 BARRILETES SOBRE MALVINAS

José E. García Enciso



En 1981 la Armada Argentina había comenzado un proceso de reconversión para reemplazar lentamente los A4Q (Sky Hawk) por los Super Etendard. Sus nobles A4Q, que constituyeron durante más de una década la punta de lanza de la Aviación Naval Argentina, estaban ya llegando al fin de su vida útil.

De sus once aeronaves tradicionales, a fines de 1981 quedaban solo tres en servicio, pues las demás tenían sus largueros intermedios del ala fisurados, sus cañones obsoletos y sus asientos eyectables vencidos sin recambio de cohetes. El resto de las aeronaves permanecían en los talleres, tras haber cumplido holgadamente lo que de ellas se esperaba.

Varios de sus pilotos se encontraban capacitándose en Francia, mientras que otros habían sido trasladados a nuevos destinos. Entonces, el 2 de abril, sonó el clarín de la Patria.

Sin ningún acuerdo previo, espontáneamente, se fueron presentando todos estos pilotos en la base de asiento de la Tercera Escuadrilla: desde su Comandante —que había sufrido un grave accidente en el portaaviones el año anterior— hasta el más joven con experiencia en el avión. Dejaron atrás familia, tareas y destino para ofrecerse a hacer aquello para lo cual se habían capacitado y preparado tan duramente: volar los A4Q en defensa de la Nación argentina, aunque en ello les fuera la vida.

El hecho que ha de destacarse fue que, mientras los mecánicos con un nivel profesional y un grado de esfuerzo extraordinarios iban recuperando los aviones que, en circunstancias normales nunca hubieran sido autorizados a volar, uno a uno iban llegando, también, los viejos pilotos de la Escuadrilla.

Lo que realizó la Tercera de Ataque en la Guerra de Malvinas ya es parte de la historia. Recuperación de aeronaves obsoletas, vuelos en condiciones extremas, aviones en el límite de su capacidad y vida útil, adversarios con tecnología superior ante los cuales poco se podía hacer. Pero, por sobre todas las cosas, con un nivel de profesionalidad y de coraje sin par.

En el cumplimiento de las misiones ordenadas, la Tercera de Ataque participó, el 2 de abril, en la recuperación de las Islas Malvinas; el 21 de mayo hundió la fragata *Ardent* y el 23 de mayo participó en el hundimiento de la fragata *Antelope*; causó graves daños al enemigo y permaneció activa hasta el 14 de junio, último día de combate.

Perdió, en ello, a su Segundo Comandante (el Capitán de Corbeta Carlos Zubizarreta) y a uno de sus pilotos más preparados (el Teniente de Navío Marcelo Márquez). Pero, por sobre todas las cosas, dejó —y esto tal vez sea lo más trascendente— un ejemplo de entrega al cumplimiento del deber que perdurará siempre en la memoria de los argentinos y en la admiración de sus adversarios.



José Enrique García Enciso es Licenciado en Ciencias Políticas.

Integrante del Equipo Malvinas - Presidencia de la Nación (1982-3).

Senador Provincial por el Partido Liberal de Corrientes (1987-1999).

Presidente del Senado de Corrientes y Vicegobernador a cargo (1992-3).

Vicepresidente del Senado de Corrientes y Vicegobernador a cargo (1999).

Profesor Titular de Historia de las Ideas Políticas USAL (2008-2012).

Presidente del Instituto Belgraniano de Corrientes (1986-2002).

Miembro de la Academia Argentina de la Historia.

Autor de diversos libros y artículos sobre temas históricos.

Asesor histórico del Regimiento 9 de Infantería de Corrientes (1993-97).



Personal de Armamento instalando las bombas MK-82



Regreso a Río Grande de los Tenientes Rotolo, Lecour y Sylvester después del último ataque del 21 de mayo en el Estrecho San Carlos



Tenientes Lecour y Medici verificando la carga de armamento

Algunas de sus misiones son muy conocidas. Otras, como las que se relatarán aquí de boca de sus protagonistas, tal vez no lo sean. Entre otras cosas, porque quienes las protagonizaron han sido reacios a hablar de ello. Dicen que solo cumplieron su deber, como restando importancia a lo hecho. Pero para quienes ven esto desde fuera, todo lo realizado por la Tercera en Malvinas es heroico y forma parte de un legado para futuras generaciones de argentinos. Aquí, pues, sus testimonios:



3A-302 a bordo del portaaviones
ARA 25 de Mayo



3A-301
catapultando



Personal de
Mecánicos
alstando
el 3A-305.
Supervisa el
Capitán Castro
Fox y el Teniente
Vite

La Tercera de Caza y Ataque participó en Malvinas desde el 2 de abril, embarcada en el portaaviones ARA 25 de Mayo, hasta el 14 de junio, operando desde la Base Aeronaval Río Grande.

«El 28 de mayo, amanecimos de guardia con el Teniente Lecour y, a media mañana, recibimos la orden de despegar para atacar un buque enemigo que, desde Punta Federal, bombardeaba el área de Puerto Darwin. Como en el ataque del 21 de mayo en el Estrecho San Carlos, otra vez me tocaba volar con “el Flaco” y otra vez a bordo del 3-A-301 que, en ese momento, era uno de los dos aviones en línea de vuelo armados con cohetes y de asientos eyectables en servicio. Sabíamos de antemano que el estado de la meteorología en la zona de operaciones no era para nada bueno. La configuración consistía en cuatro bombas MK-82 con cola retardada que debían ser lanzadas en reguero. Nuestro blanco principal era un buque enemigo que se encontraba bombardeando las posiciones argentinas en Darwin».

Relato del Aviador Naval, Piloto de la Tercera Escuadrilla de Caza y Ataque Capitán de Navío (RE) VGM Roberto Gerardo Sylvester

«El comando de Aviación Naval y la Fuerza Aeronaval Nro. 2, de las cuales dependíamos operativamente a través del comandante de la Escuadra Aeronaval Nro. 3, habían permanecido en su lugar de asiento, la base Aeronaval Comandante Espora, cercana a la ciudad de Bahía Blanca, alejados del teatro de operaciones. Por tal motivo, con frecuen-

Diferentes camuflajes empleados en los A4-Q durante la guerra



Profesionalidad, espíritu de sacrificio y coraje fueron las virtudes esenciales que caracterizaron a sus pilotos y mecánicos para convertirse en protagonistas.



Personal de Mecánicos trabajando en Río Grande



cia teníamos discrepancias en la información que nos brindaban al ordenar las misiones. Sucedió, lógicamente, que nosotros actualizábamos en tiempo casi real la información de todo tipo. En especial, la meteorológica, pero, con frecuencia, también la de Inteligencia, mientras que ellos sufrían el retardo lógico de las transmisiones a distancia de las cuales dependían.

Muchas veces, nos bastaba con acercarnos a otros pilotos, incluidos los de la Fuerza Aérea, que regresaban de misiones. Este fue un ejemplo típico en que, desde Espora, nos insistían en que la meteorología estaba bien cuando nosotros sabíamos que no era así. Pero no estábamos allí para discutir, sino para buscar la manera de tratar de cumplir la misión que se nos asignara. Creo que fue por eso que previmos hacer la aproximación al blanco desde el oeste cruzando la isla Gran Malvina. También acordamos en el prevuelo que, si llegaba el momento en que la visibilidad se redujera al punto de impedir que nos viéramos, con el agravante de estar volando a baja altura con riesgo de impactar algún obstáculo orográfico, yo dejaría de volar en formación y pasaría a realizar mi propia navegación de regreso al con-



Foto del Capitán Philippi
sacada en Ushuaia en
1981 (pilotos: Rótolo,
Benítez, Sylvester y Goñi)

“Ataco en el Estrecho San Carlos con seis aviones el 21 de mayo; tres pilotos son derribados después del ataque y el Teniente de Navío Marcelo Márquez fallece en combate”.

tinente. Para evitar una colisión entre nosotros, cada cual adoptaría un rumbo divergente y en ascenso para salir rápidamente de tal situación».

Relato del Aviador Naval, Piloto de la Tercera Escuadrilla de Caza y Ataque Capitán de Corbeta (RE) VGM Carlos Lecour

«Despegamos con rumbo noreste para encontrarnos con el *Hércules* reabastecedor en una posición preestablecida. El reabastecimiento en vuelo fue un trámite; con el KC 130, los pilotos de la Tercera de Ataque conformábamos un equipo sólido desde hacía muchísimo tiempo. En el más absoluto silencio radial, nos acoplamos en el primer intento a las dos canastas de reabastecimiento y, con Lecour a la par mía, efectuamos la maniobra. Por medio de señales visuales, le avisé que había completado mi carga, y ambos, en formación cómoda y abierta, nos alejamos del KC 130 e iniciamos un progresivo descenso. Pese a tantos años volando sobre el mar a bordo del portaaviones ARA *25 de Mayo*, el que nos esperaba adelante

era un escenario poco familiar y sombrío, en particular en lo que se refería a la geografía y a los vaivenes meteorológicos sobre las Islas Malvinas, lugar donde solo una vez —exactamente una semana antes— habíamos atacado juntos».

Sylvester

«Una diferencia importante era, precisamente, la de poder contar, en esta oportunidad, con reabastecimiento en vuelo, ya que el día de nuestro bautismo de fuego, cuando atacamos la HMS *Ardent*, no lo habíamos tenido y casi nos cuesta el regreso de los tres únicos aviones que pudimos volver, puesto que aterrizamos con nuestros tanques prácticamente secos.

Qué irónico hubiera sido caer por falta de combustible luego de haber sobrevivido a un combate exitoso en condiciones sumamente desventajosas. Pero bueno, eso fue otra historia».

Lecour

«Pasamos a vuelo rasante bastante antes de llegar a las Islas, cumpliendo el perfil de vuelo planificado para evitar ser detectados por los radares enemigos y, como habíamos previsto, recalamos muy cerca de la isla San José. Cruzamos las bahías San Julián y 9 de Julio, y próximos a la bahía San Francisco de Paul, caímos al este volando dentro de un cañadón. Nunca pudimos acostumbrarnos a ver el otro Skyhawk camuflado de verde y marrón. Hasta aquí, siempre habíamos operado con el avión en configuración de color gris americano. El nuevo camuflaje permitía que nos confundiéramos mejor con la geografía del terreno, pero no ayudaba, en cambio, a que nos visualizáramos fácilmente entre los pilotos, en particular, en caso de mal tiempo, como el que nos recibió sobre las Islas».

Sylvester

«Era en estas circunstancias en las que apelábamos a nuestro elevado nivel de adiestramiento. Ambos teníamos muchos años volando en la especialidad de Caza y Ataque, y ambos habíamos alcanzado, hacía mucho tiempo, el nivel requerido para ser instructores de los pilotos novicios en el A4Q Skyhawk. Pero lo más importante era que los dos teníamos absoluta confianza en el otro. Sylvester sabía que yo mantendría la punta del ala de mi avión a un metro de distancia de la suya, volando a más de 900 km por hora sin impactarlo y, por mi parte, yo sabía que él, como líder y responsable de la navegación, desarrollaría una navegación segura para los dos. Ya que en condiciones de vuelo absolutamente límites, el numeral no mira los instrumentos, sino que se concentra en seguir al líder mirando siempre su avión y se entrega a su navegación. Si el líder se estrella por error de cálculo o posicionamiento, el numeral sigue irremediamente su suerte. Creo que no hay mejor ejemplo de “trabajo en equipo y confianza mutua”».

Lecour

«A medida que avanzábamos, la meteorología se fue cerrando violentamente y, antes de llegar al Estrecho San Carlos, pegados al piso y en formación cerrada, con muy poca separación entre ala y ala, fuimos entrando en forma paulatina como si fuera en un túnel hasta quedar directamente con visibilidad “cero”. En estas condiciones, además de no poder ver hacia adelante ni observar las paredes del callejón por el que estábamos aproximándonos, obviamente nos perdimos de vista entre nosotros. Lo que nos esperaba era terminar incrustados, cada uno, en alguna de las alturas del entorno antes de tener cualquier posibilidad de poder encontrar el blanco. Como teníamos previsto en caso de llegar a esta condición,

“Ataco con 3 aviones en la Bahía San Carlos el 23 de mayo. Al regreso de la misión fallece en combate el Capitán de Corbeta Carlos María Zubizarreta.”

escapamos del área en forma individual y recuperamos la condición visual recién a partir de los 1500 metros de altura. En ese momento, pasamos a ser algo así como dos barriletes a merced del armamento enemigo. Aunque mantuve alguna breve comunicación por radio, no pude volver a juntarme con Lecour.

La capa de nubes hacia el este era sólida y compacta; no había forma de volver a penetrarla manteniendo ese rumbo, por lo que decidí regresar sobre nuestros pasos y convertir la misión en un reconocimiento armado, buscando, durante el regreso, algún blanco de ocasión. Así se lo transmití a Lecour y sé que ambos, más allá de estar volando separados, buscamos desesperadamente encontrar ese objetivo de oportunidad que nos permitiera descargar sobre él todo el peso de nuestro armamento. Para eso habíamos ido ahí.

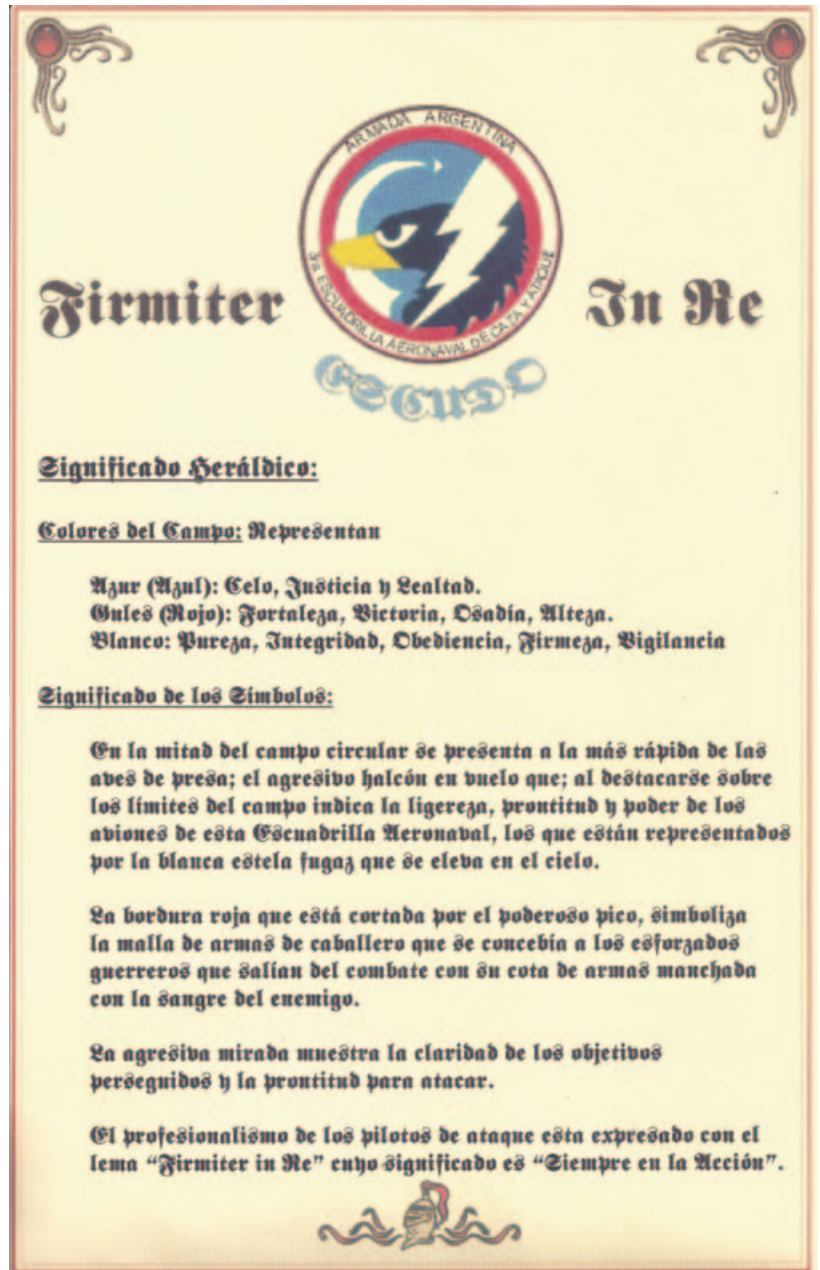
Mala suerte. Después de atravesar a baja altura cada una de las bahías antes mencionadas, dejamos atrás las Islas Malvinas y emprendimos el regreso a Río Grande cargando con nuestras penas y bombas. Era lo que correspondía doctrinariamente. Muy diferente de lo vivido una semana antes, cuando encontramos en la bahía Ruiz Puente, junto con Rótolo y Lecour, una fuerte concentración de buques de superficie enemigos, que nos dieron la oportunidad de atacar y de dar la última estocada a la fragata *Ardent*.

Durante el retorno pensé, una y mil veces, qué había hecho mal para no alcanzar el objetivo. No fue fácil volver con las bombas arriba, el peso de la responsabilidad era enorme, pero materializó otra experiencia de vida, tan importante a través del tiempo como la que había experimentado el 21 de mayo. Una de cal y otra de arena. Quizá esa sea la ley de la vida.

Arribamos a Río Grande rodeados de una algarabía contenida; como siempre, nos estaban esperando junto al Comandante, nuestro personal de mecánicos y nuestros compañeros de vuelo».

Sylvester

«Siempre que alguien nos pregunta sobre esta misión, digo jocosamente a Roberto Sylvester que la recuerdo muy bien. Nunca podría olvidarme del día que me llevó a las Islas para abandonarme volando a alta velocidad casi pegados al piso entre elevaciones



Descripción heráldica del escudo de armas de la Tercera de Ataque



Visita del Presidente Alfonsín a la FAE2. Saluda en la foto al Teniente Lecour

“Además de las ya mencionadas, realizo misiones de combate los días 26, 27 y 28 de mayo; y 8 y 12 de junio”.

orográficas y con visibilidad cero. Decidimos regresar pesados conservando todas las bombas que no pudimos lanzar, preservándolas para la próxima misión».

Lecour

En resumen, nos queda como enseñanza de esta misión el valor del entrenamiento conjunto que permite extraer el máximo potencial de hombres y de máquinas.

Pero más importante aún, cabe como reflexión el extraordinario valor del trabajo en equipo basado en la confianza mutua, donde líder y numeral llegan al punto de entregarse mutuamente sus vidas, porque se conocen y se respetan.

Y más allá, queda para todos la inspiración que representa poder ver cara a cara —pues sus protagonistas están aún entre nosotros— lo que puede lograr la conjunción de patriotismo, de profesionalidad y de coraje en una lucha librada en las condiciones más adversas.

Por todos ellos, el sol de la bandera de guerra de la Tercera de Ataque brillará por siempre mientras quede en esta tierra un solo argentino. ■

Roberto Gerardo Sylvester es Capitán de Navío (RE) VGM, Licenciado en Sistemas Navales Aéreos (IUN) y tiene un Máster en Administración de Empresas (IDEA, Promoción 94).

Se desempeñó como piloto de Caza y Ataque entre los años 1974 y 1992.

En 1989, cursó estudios superiores en la Escuela de Guerra Naval de la Armada Argentina.

En 1990, cursó estudios superiores en la Escuela de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Brasil.

En 1991 y 1992, fue Comandante de la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque.

En los años 1993/94 y 1998/99, se desempeñó como Oficial de Estado Mayor en la Jefatura de Política y Estrategia de la Armada, y fundó, en 1999, el Departamento Políticas Navales Regionales.

Fue asesor en la Marina de Guerra del Perú (1995 y 1996).

Fue Comandante de la Fuerza Aeronaval N.º 2 (asiento del Grupo Aeronaval de la Flota) en 2000.

En 2001, se retiró de la Armada para trabajar en el medio civil.

Distinciones y Condecoraciones

1982: Distintivo "OPERACIONES DE COMBATE EN MALVINAS", Armada República Argentina.

1993: Medalla "EL HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN A LOS COMBATIENTES".

2013: Condecoración "HONOR AL VALOR EN COMBATE", Armada República Argentina.

2014: "ESTATUILLA MALVINAS ARGENTINAS", Comisión permanente de homenaje a la Gesta del Atlántico Sur.

2015: "DISTINCIÓN AL VALOR EN COMBATE", Municipio de San Isidro

Carlos Lecour es Capitán de Corbeta, Aviador Naval, VGM (RE), Licenciado en Sistemas Navales Aéreos (IUN), con estudios en Análisis de Sistemas Informáticos.

Promoción 102 de la Escuela Naval recibido en 1973.

Aviador Naval, promoción 49, obtuvo sus alas el 26 de febrero de 1974 luego de haber operado en un portaviones como alumno.

Capacitado en fotografía y magnetometría aérea, fue piloto de la escuadrilla Aeronaval de reconocimiento en 1975 (Aviones comandados B-80 y C-45).

Piloto de Caza y Ataque entre 1976 y 1989; piloteó aviones T-28, MC32 Air Macchi, A4Q Skyhawk y Super Etendard.

Jefe de cubierta de vuelo del portaaviones *25 de mayo* en 1983.

Autor de varios trabajos profesionales, entre los que se destaca "Optimización de la evaluación y control computarizado del adiestramiento en armas en la Aviación Naval".

En 1986, sin perjuicio de sus funciones, fundó, en la ciudad de Bahía Blanca, el único jardín de infantes especializado en la enseñanza de computación en salas de cinco años.

En 1989, se retiró del servicio activo como Jefe del Departamento Operaciones de la Segunda Escuadrilla Aeronaval de caza y Ataque (Súper Etendard)

1982 21 de mayo 2017

35º aniversario del Bautismo de Fuego de la 3ra Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque de la Aviación Naval Argentina

Bandera de Guerra condecorada "Honor al valor en combate"

"Por ejecutar Operaciones de Ataque en situaciones de máxima oposición, adversas condiciones de seguridad y meteorológicas, contribuyendo a producir significativas bajas al poder naval enemigo"

Desde la Escuela Naval hasta su retiro, integró con actuación destacada diferentes equipos de esgrima (arma sable) y también de tiro (armas cortas y largas).

Desde su retiro, ha presidido e incluso ha fundado, tanto en nuestro país como en el exterior, empresas altamente especializadas en innovación tecnológica de aplicación en varias ramas de la industria y, también, en medicina de avanzada.

Distinciones y Condecoraciones

1982: Distintivo "OPERACIONES DE COMBATE EN MALVINAS", Armada República Argentina.

1993: Medalla "EL HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN A LOS COMBATIENTES".

2013: Condecoración "HONOR AL VALOR EN COMBATE", Armada República Argentina.

2017: "ESTATUILLA MALVINAS ARGENTINAS", Comisión permanente de homenaje a la Gesta del Atlántico Sur.

"Siempre en Acción" fue el lema que distinguió por siempre a la Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque.