

FONDO: "CEM"
SECCION: "INTELIGENCIA"
CAJA: 21
CARPETA: 2

RESERVADO

DOCUMENTACION CONFLICTO MALVINAS

ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO

NRO 790.83

AVIACION DE EJERCITO

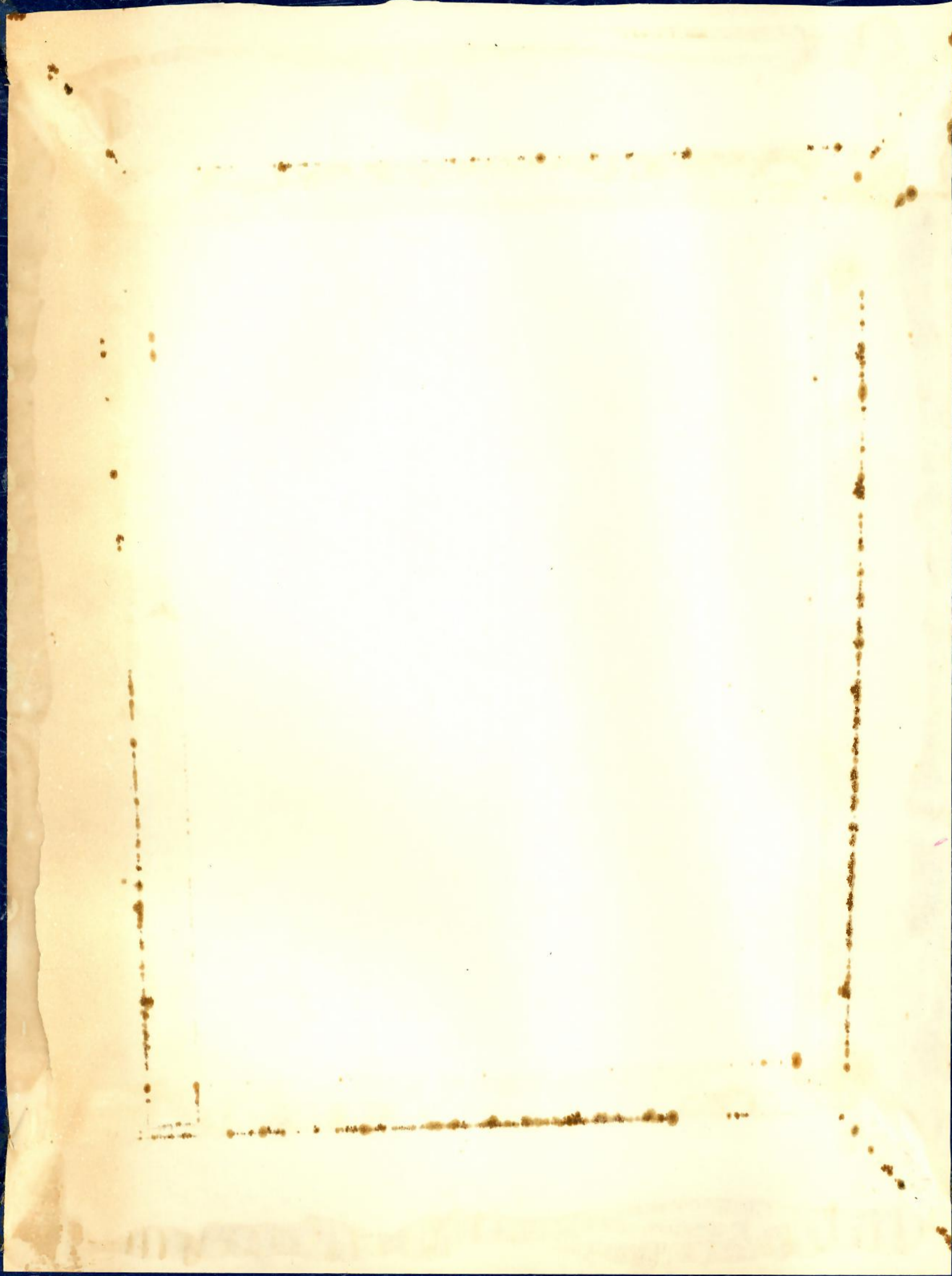
TOMO III

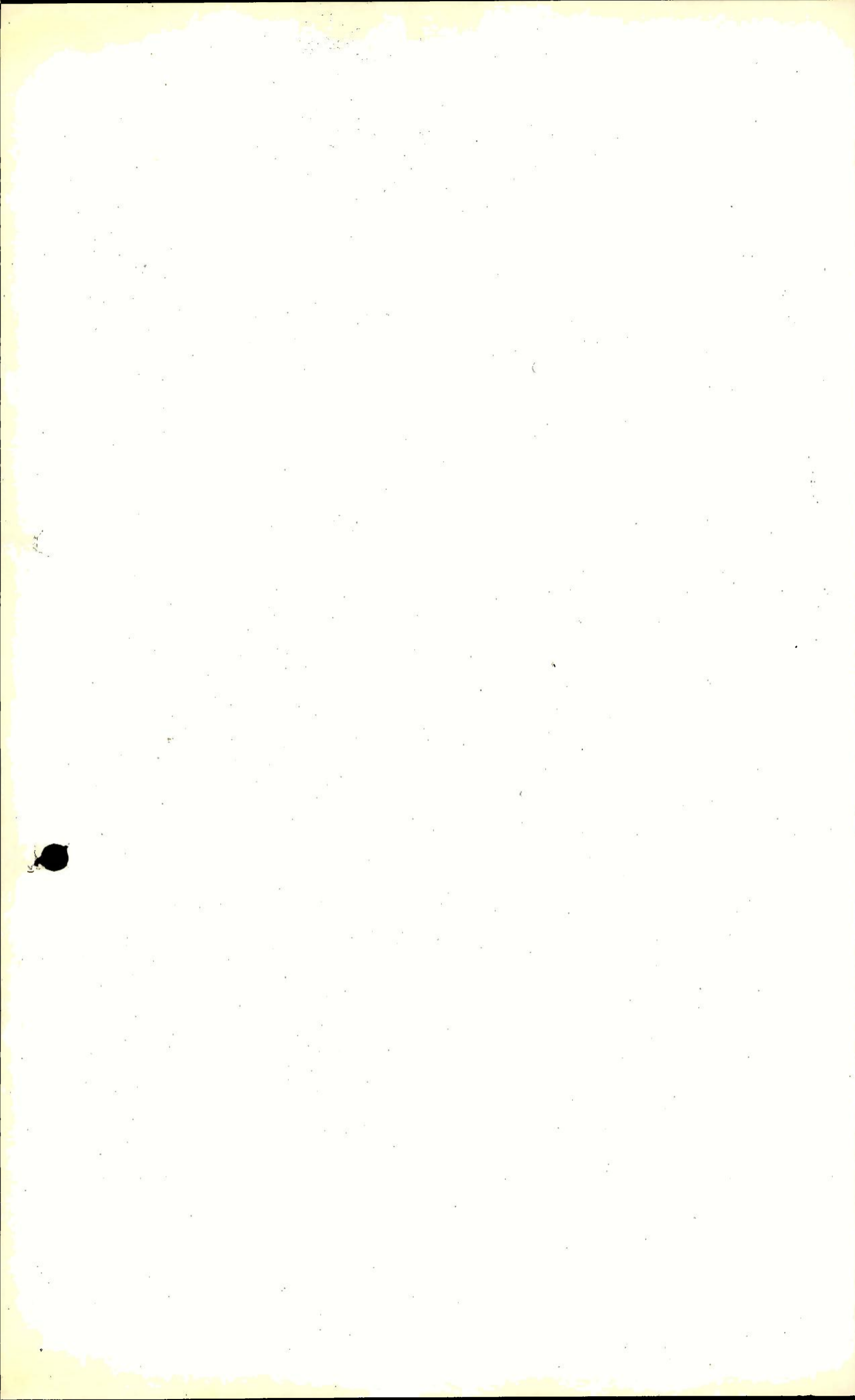
AÑO 1983

33

RESERVADO

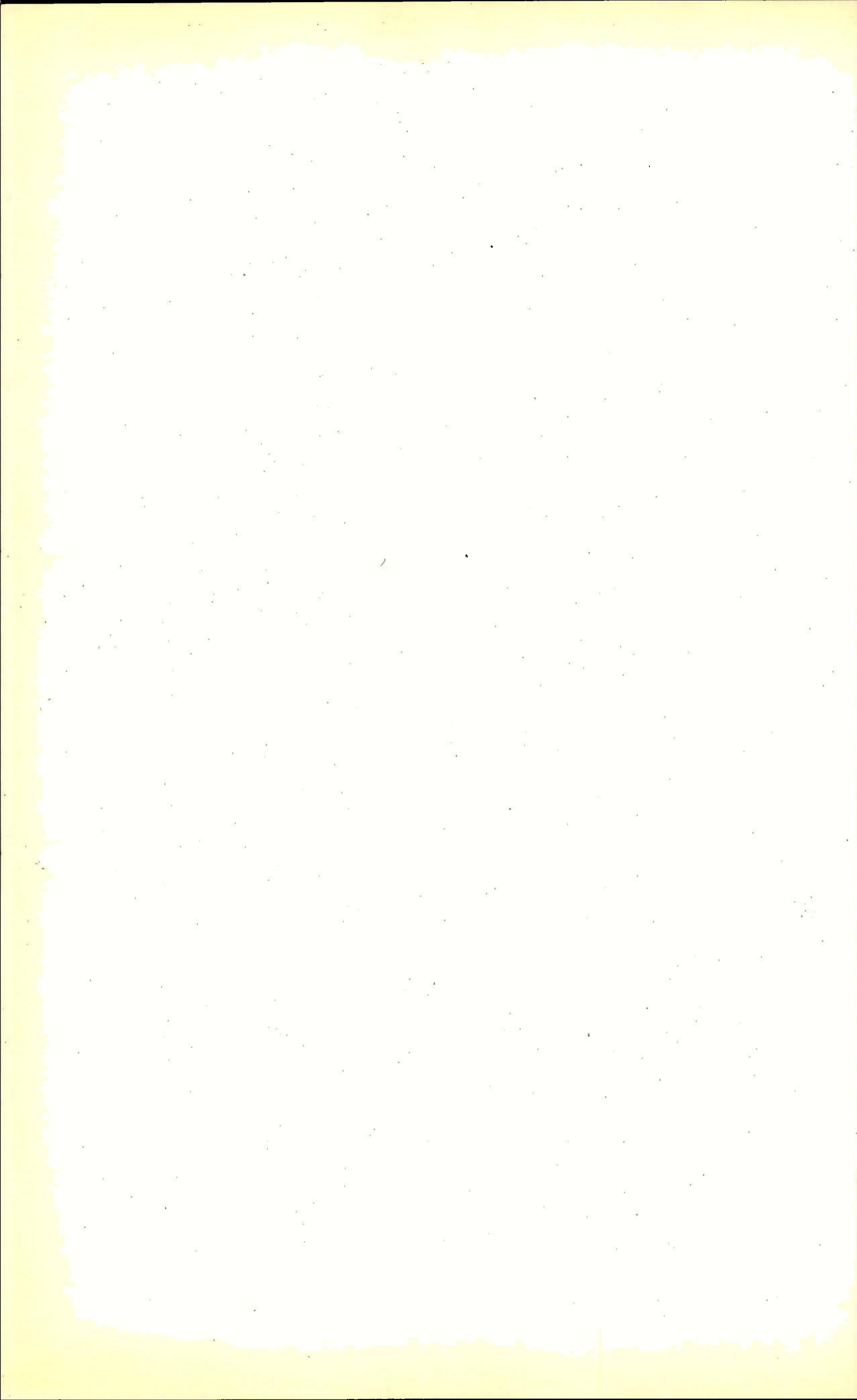
Inv. 430 T3
27/2/84
358.4





420₅₇₅





1
BUENOS AIRES, 19 de mayo de 1982.-



JEFES III-OPERACIONES.

De acuerdo a la orden recibida, ratifico a Ud, por escrito el informe verbal presentado al regreso de la comisión efectuada al Cdo Cpo Ej V.

1. Motivo de la comisión: Se adjunta como Anexo 1, fotocopia del MMC cursado.
2. Inmediatamente arribado al Cdo Cpo Ej V el 101600 May 82 y tomado conocimiento de la ausencia de prioridades y posibilidad de pasar cualquier material de aeronaves a las islas, para incrementar la capacidad aeromóvil de la misma, participe del estudio de EM que estaba efectuándose para implementar la seguridad estratégica operacional a lo largo de todo el litoral Atlántico, al haber desaparecido las exigencias impuestas por el MR caso OESTE.
3. De este estudio surge la orden del Cdo Cpo Ej V, que concfeta el siguiente despliegue para el material de Aviación de Ejército:
 - a. Medios movilizados.
 - 1) BAHIA BLANCA: 1 Helicóptero
 - 2) TRELEW : 2 Helicópteros
 - 3) COMODORO RIVADAVIA: 1 Helicóptero (para pasar a la isla)
 - 4) PUERTO DESEADO: 2 Helicópteros
 - 5) PUERTO SANTA CRUZ: 2 Helicópteros
 - 6) RIO GALLEGOS : 2 Helicópteros
 - b. Medios orgánicos.
 - 1) COMODORO RIVADAVIA.
 - a) Agregados a la Br I Mec XI: 2 Bell UH-1H.
 - b) Reserva del Cdo Cpo Ej V:
 - (1) FIJA:
 - 2 Bell UH-1H
 - 1 Agusta
 - (2) Para pasar a MALVINAS cuando las prioridades lo permitieran.
 - 6 Bell UH-1H
 - 2 Agusta
 - 1 Helicóptero de movilización
4. El día martes 11 de mayo de 1982, el señor JEMGE, tomó conocimiento de esta orden del Cdo Cpo Ej V, durante su visita a COMODORO RIVADAVIA, en la cual se efectuaba la distribución de aeronaves indicada en el apartado 3.
5. Debe recalcar que los medios del B Av Comb 601 se encontraban en la zona de COMODORO RIVADAVIA desde el 24 Abr 82 desarmados y en condiciones de ser pasados a MALVINAS por la FAA, sin conseguirse esta prioridad, ni posibilidad de hacerlo hasta el 10 May 82, habiendo transcurrido 16 días sin que se concretara su pasaje.

354

En esta oportunidad y ante la variante de la situación general, se ordenó su armado para contribuir como reserva del Cdo Cpo Ej V a la seguridad del litoral marítimo. No obstante se mantiene la posibilidad de desarmarlos nuevamente, para ejecutar su pasaje cuando se obtenga nueva prioridad o disponibilidad.

- 6. Ante requerimiento del Cte Cpo Ej V, con la autorización del señor JEMGE, se procedió a efectuar traslado de personal con licencia de 48 horas, COMODORO RIVADAVIA, BAHIA BLANCA y BUENOS AIRES, utilizándose únicamente un FIAT G-222, y habiéndose concretado solamente 3 vuelos al día de la fecha.
- 7. Durante la permanencia del suscripto en la zona de COMODORO RIVADAVIA, pudo comprobarse la incertidumbre de la oportunidad de pasaje de re- puestos para el 1ro, 2do y 3ro escalón de mantenimiento del material de vuelo existente en las islas.

Estos inconvenientes obligaron a distraer permanentemente personal superior y subalterno propio, para el seguimiento y control del transporte de estos efectos por parte de las aeronaves de la FAA.

Pudo comprobarse también gran cantidad de encomiendas y correspondencia detenida o demorada en la terminal aérea, por falta de prioridades o posibilidades para su traslado.

- 8. Por estos motivos el suscripto ordenó la constitución en el Cdo Cpo Ej V, de un Puesto de Comando adelantado del Cdo Av Ej, a cargo de un Jefe del mismo (G3), para coordinar, agilizar y supervisar las tareas de Aviación de Ejército, del material movilizado y las necesarias para el material orgánico que debe moverse desde COMODORO RIVADAVIA hacia TOAS, TOS y vicerversa.
- 9. Por las dificultades señaladas en 5. y 7., es necesario proponer que los 2 FIAT G-222 actualmente en servicio, sean destacados al área COMODORO RIVADAVIA para operar desde ese lugar hacia el TOAS, como complemento del transporte que realiza la FAA, para satisfacer necesidades específicas y prioritarias para el mantenimiento de la aptitud combativa y bienestar de la Fuerza Ejército, tal como lo realiza Aviación Naval para sus efectivos, ante la falta de capacidad de la FAA para satisfacer todos los requerimientos en forma oportuna.

Del presente memorándum se confeccionarán DOS (2) ejemplares de un mismo tenor, y dos foja útil cada uno.

AGREGADOS:

- MMC Nro 4061/D/82 de ESMAYOR, CUEJERCIN: Anexo 1.

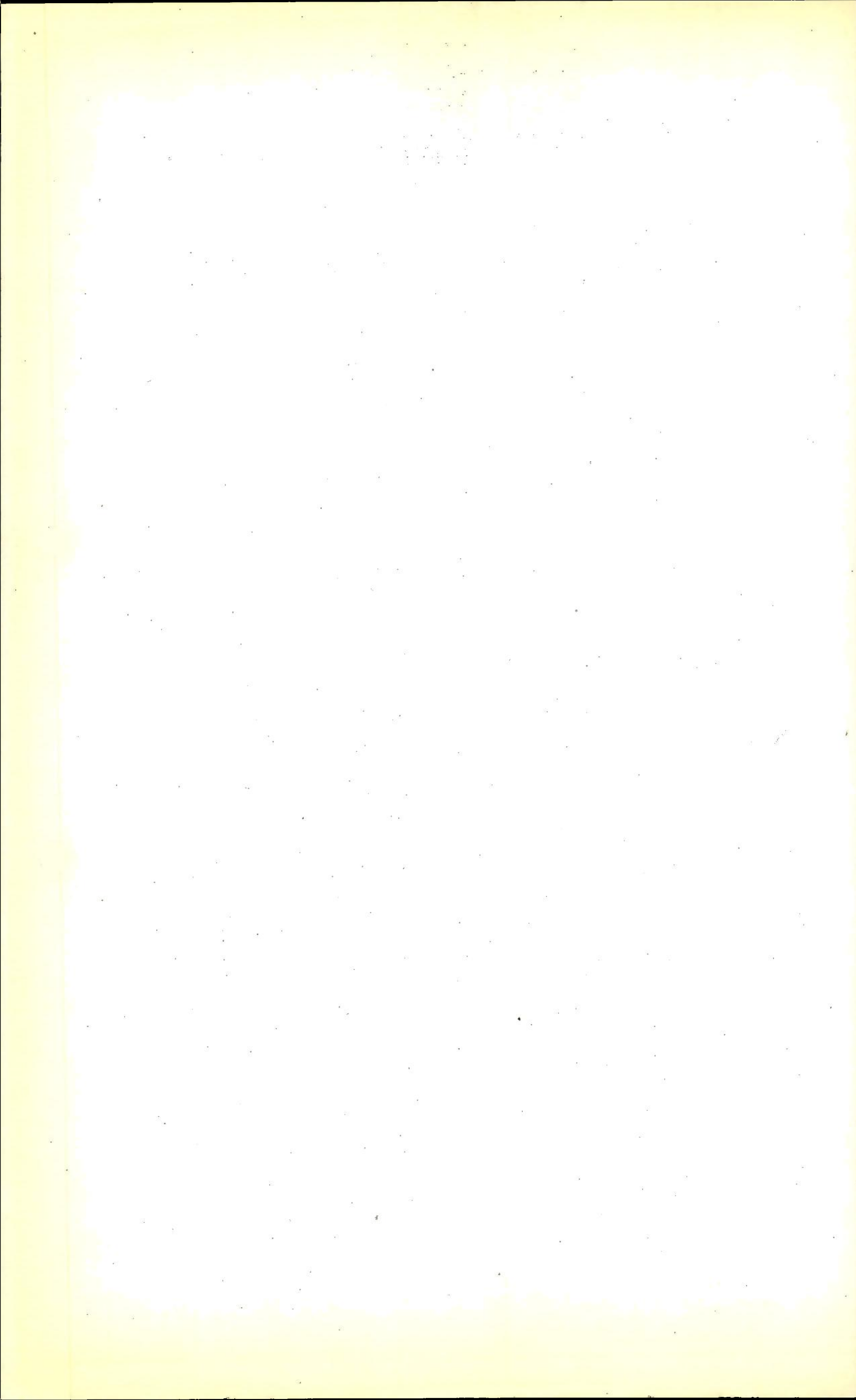
Cdo Av Ej

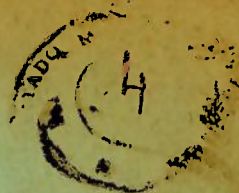
[Handwritten signature]

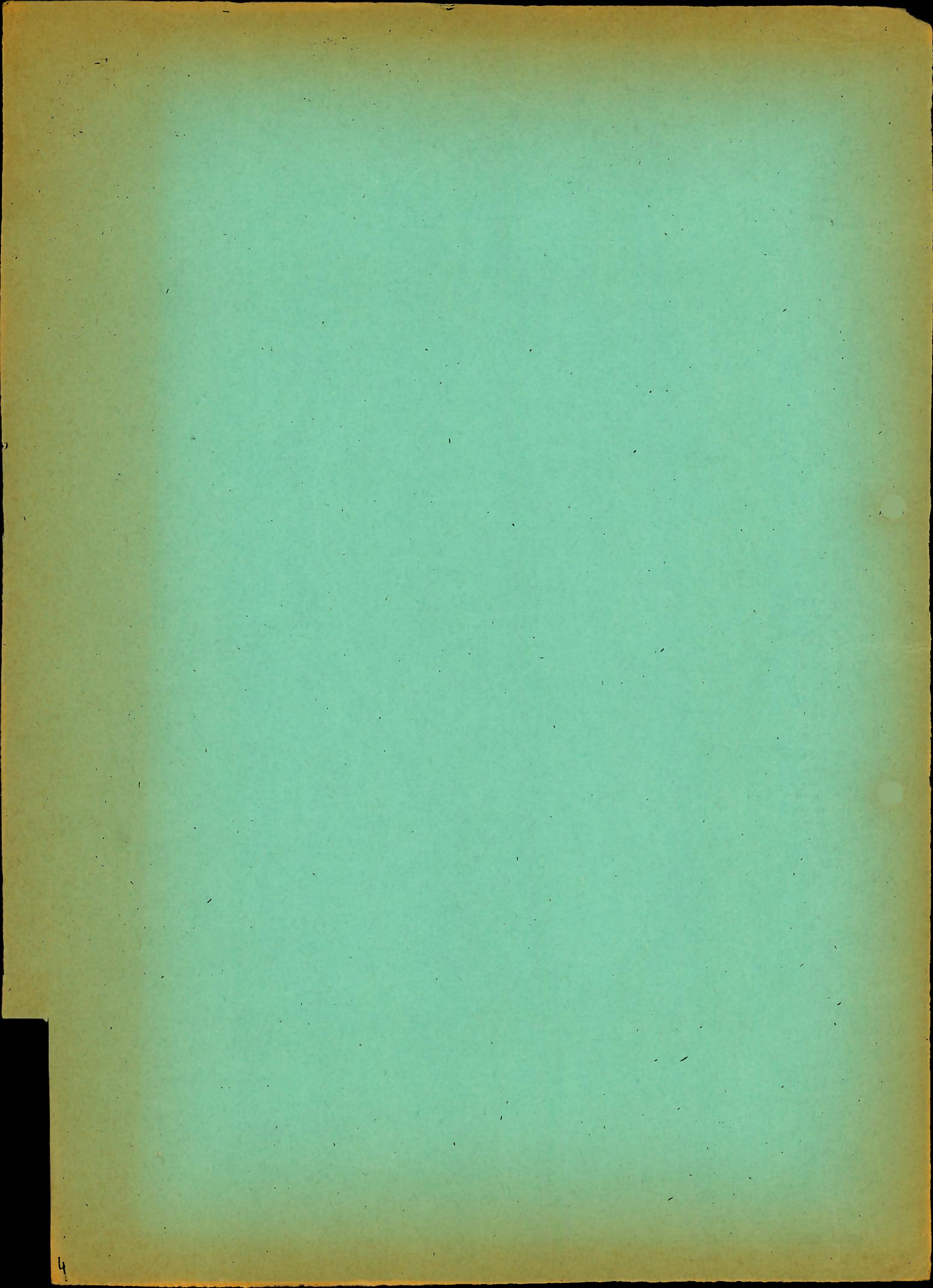
[Circular stamp and handwritten signature]

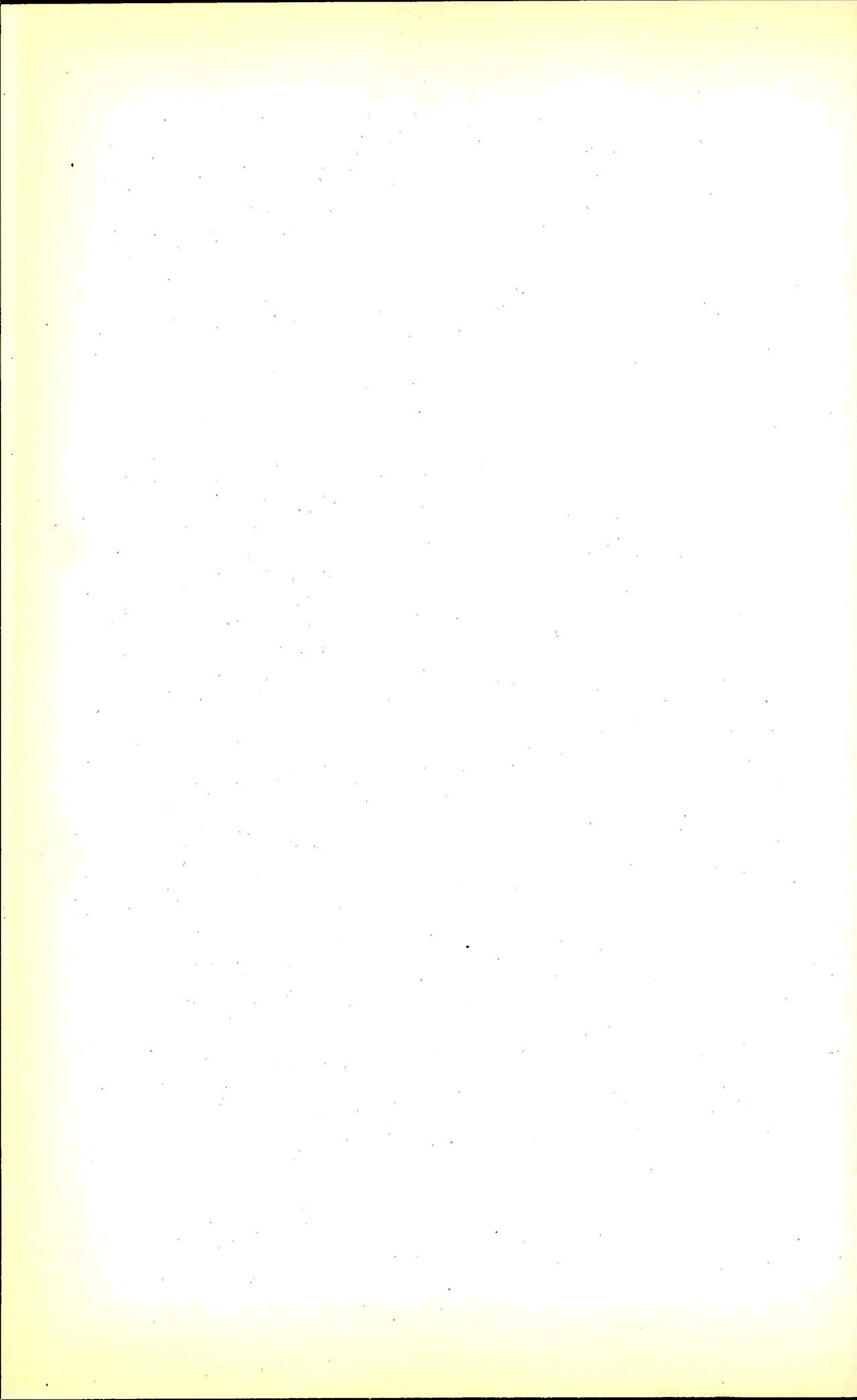
DISTRIBUIDOR:

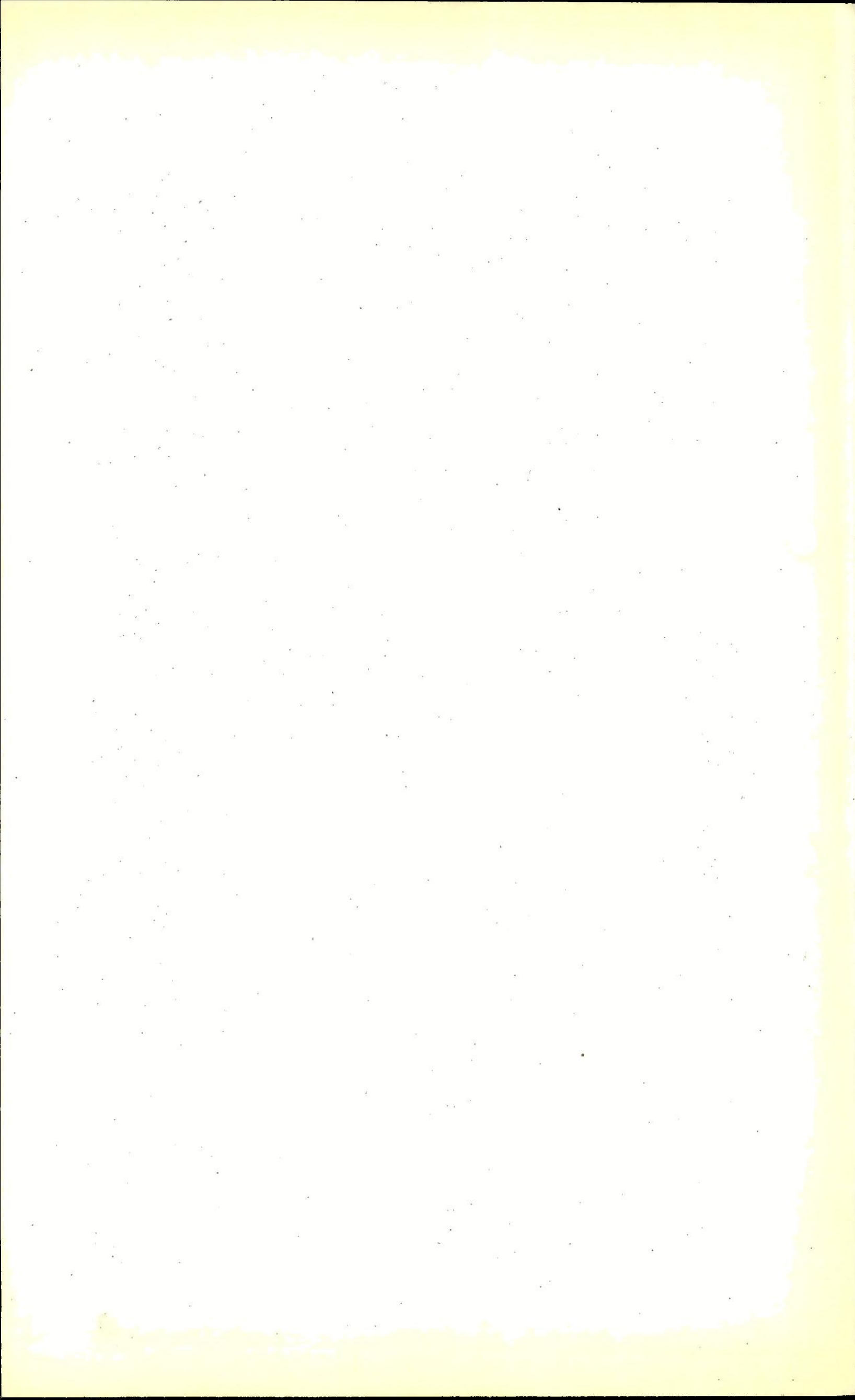
- Original: Jef III-Op
- Duplicado: Cdo Av Ej (archivo)











MENSAJE MILITAR



Facilidad	AUTENTICAR	<input type="checkbox"/>	Transmitir	<input type="checkbox"/>	Nro. de Control
Canal	AUTENTICADO	<input type="checkbox"/>	CLARO	<input type="checkbox"/>	
			Reservado	<input type="checkbox"/>	

Estación/Estaciones
 Estación transmisora
 Excepcionada/s
 NH

URGENCIA	GRUPO Y CLASIFICACION	MES	AÑO	INSTRUCCIONES DEL MENSAJE
Z Flash	O () Prioridad	H Hora	071900	MAY 82
				Acusar conformidad <input type="checkbox"/> Con momento de ejecución <input type="checkbox"/>

PROMOTOR ESMAYOR - BAIRES
 EJECUTIVO/S CUEJERCIN - COMODORO RIVADAVIA.

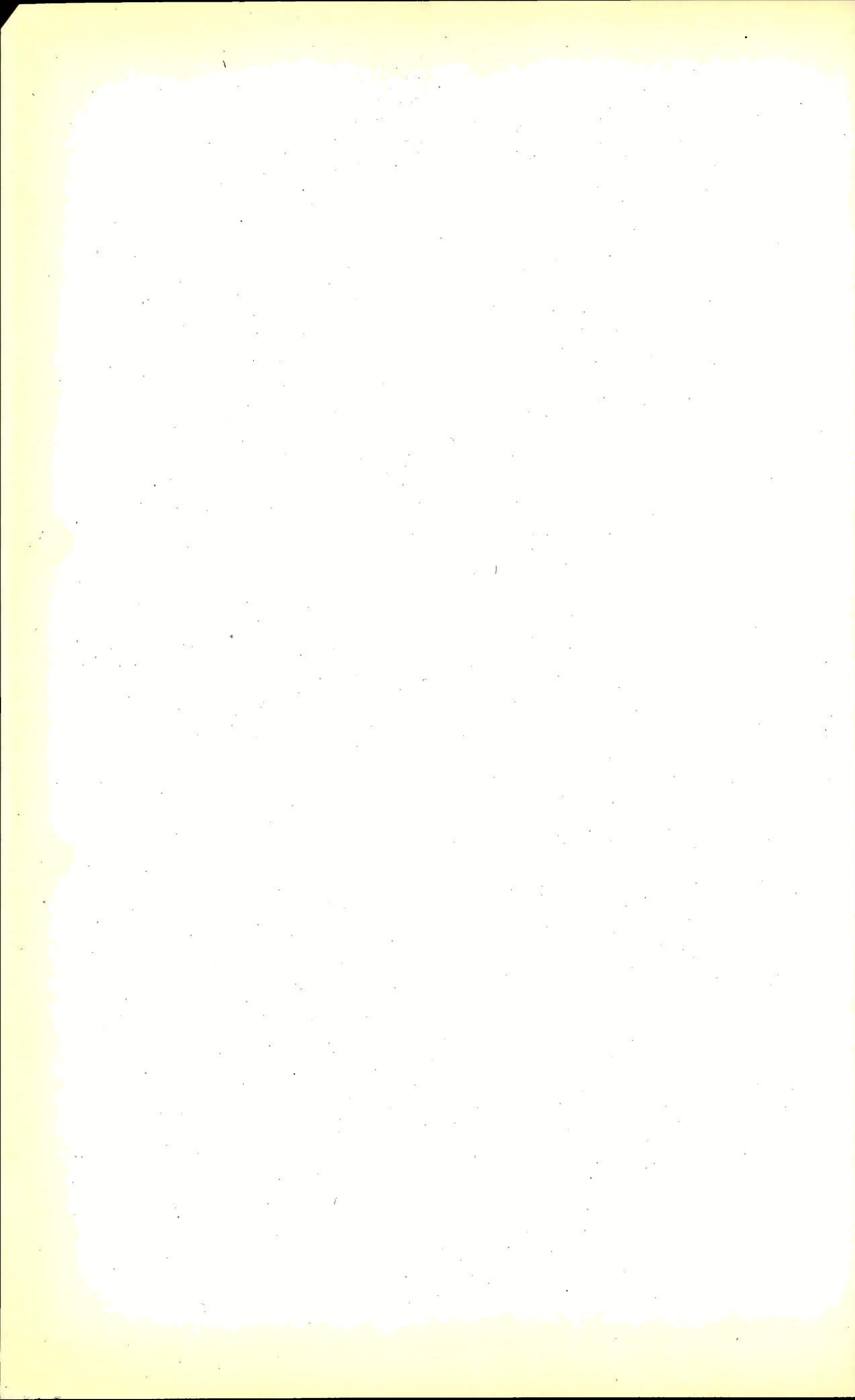
INFORMATIVO/S ESMAYORTRES - BAIRES - AVEJER - BAIRES - ESMAYOCUAR - BAIRES
 ARSENALEJER - BAIRES - GOBERNADOR EN MALVINAS.

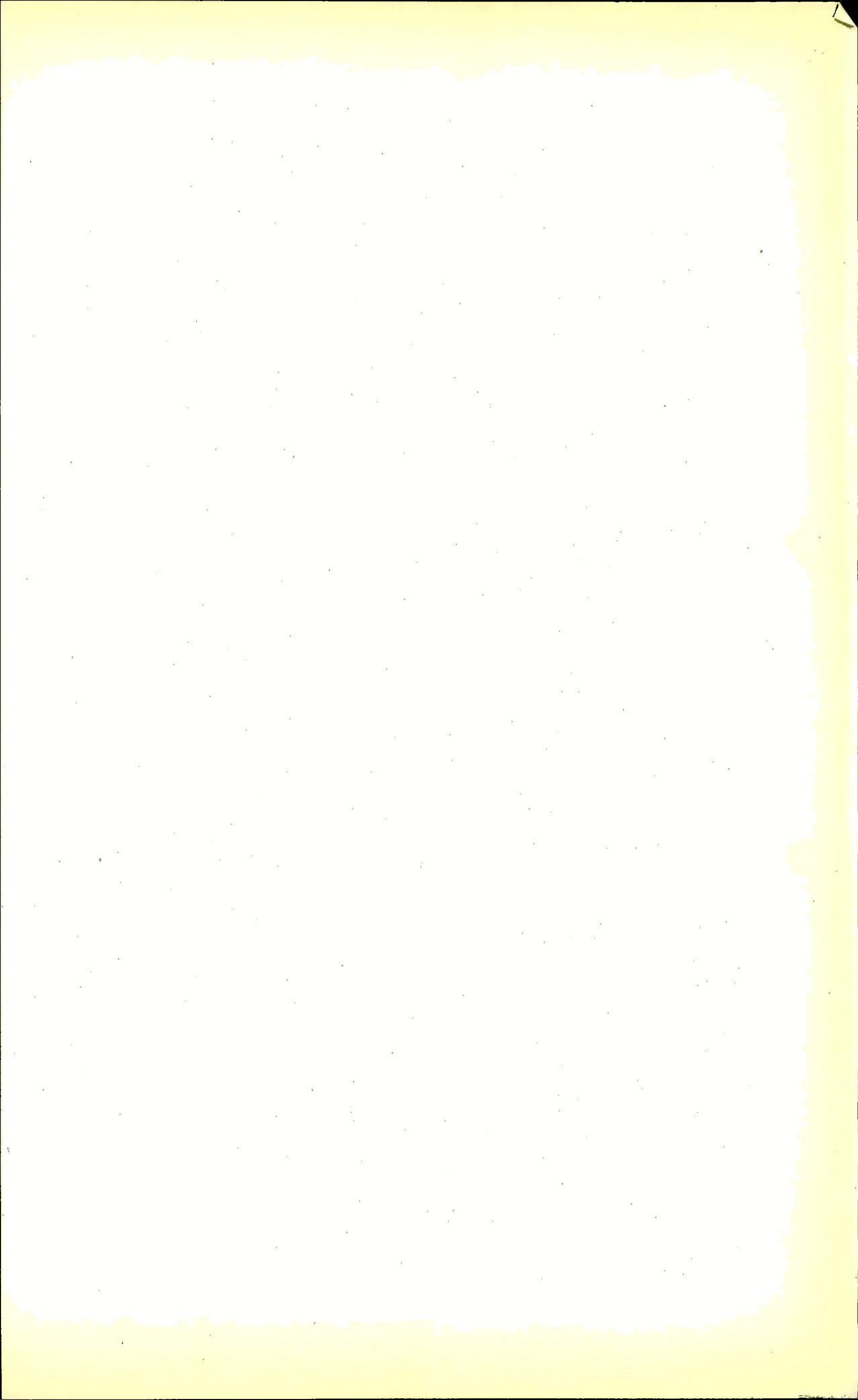
CDO J EJ EMGE (JEF TIL-OP) AVEJER OP NRO 4061/D/82, POR RESOLUCION A
 JEFEJER, AVEJER SE TRASLADARA EL 100900 MAY 82 HASTA EL 17 MAY 82 B
 A COMODORO RIVADAVIA CON LA FINALIDAD DE: 1. COORDINAR CON CUEJERCIN B
 LA ADMINISTRACION DE LOS MEDIOS DE AV EL. 2. IMPLEMENTAR CRUCE DE C
 HELICOPTEROS ORGANICOS Y MOVILIZADOS A MALVINAS. ASIMISMO DESPLIEGUE D
 FINAL DE MEDIOS DE AV EL SERA: 1. ORGANICOS a. MALVINAS: PUMA - 5 (CINCO) D
 AGUSTA - 4 (CUATRO) - BELL UH-1H - 15 (QUINCE) - CHINOOK - 2 (DOS). D
 b. CPO EJ V - COMODORO RIVADAVIA - UH-1H - 4 (CUATRO) - AGUSTA - 2 (DOS) D
 2. MOVILIZADOS a. MALVINAS - 8 (OCHO) HELICOPTEROS. b. CPO EJ V - COMODORO R
 RO RIVADAVIA - 2 (DOS) HELICOPTEROS. D

Grupo	INST FINAL	K	AM
Hora			
Fecha Central	Inicial	Cod N°	Fecha Hora
Estado	INSTRUCCIONES ESPECIALES		
Receptor	MENSAJE TIPO. Deseoblado <input type="checkbox"/>		
Destino	Claridad <input type="checkbox"/> Claridad <input type="checkbox"/>		
	Método Recepción <input type="checkbox"/> Difusión <input type="checkbox"/>		
	Intercepción <input type="checkbox"/>		
	ACERCAACIONES.		
	Referido al mens.	Señalar	copias
	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>		
	Clasificado <input type="checkbox"/>	Pu	de Pago.

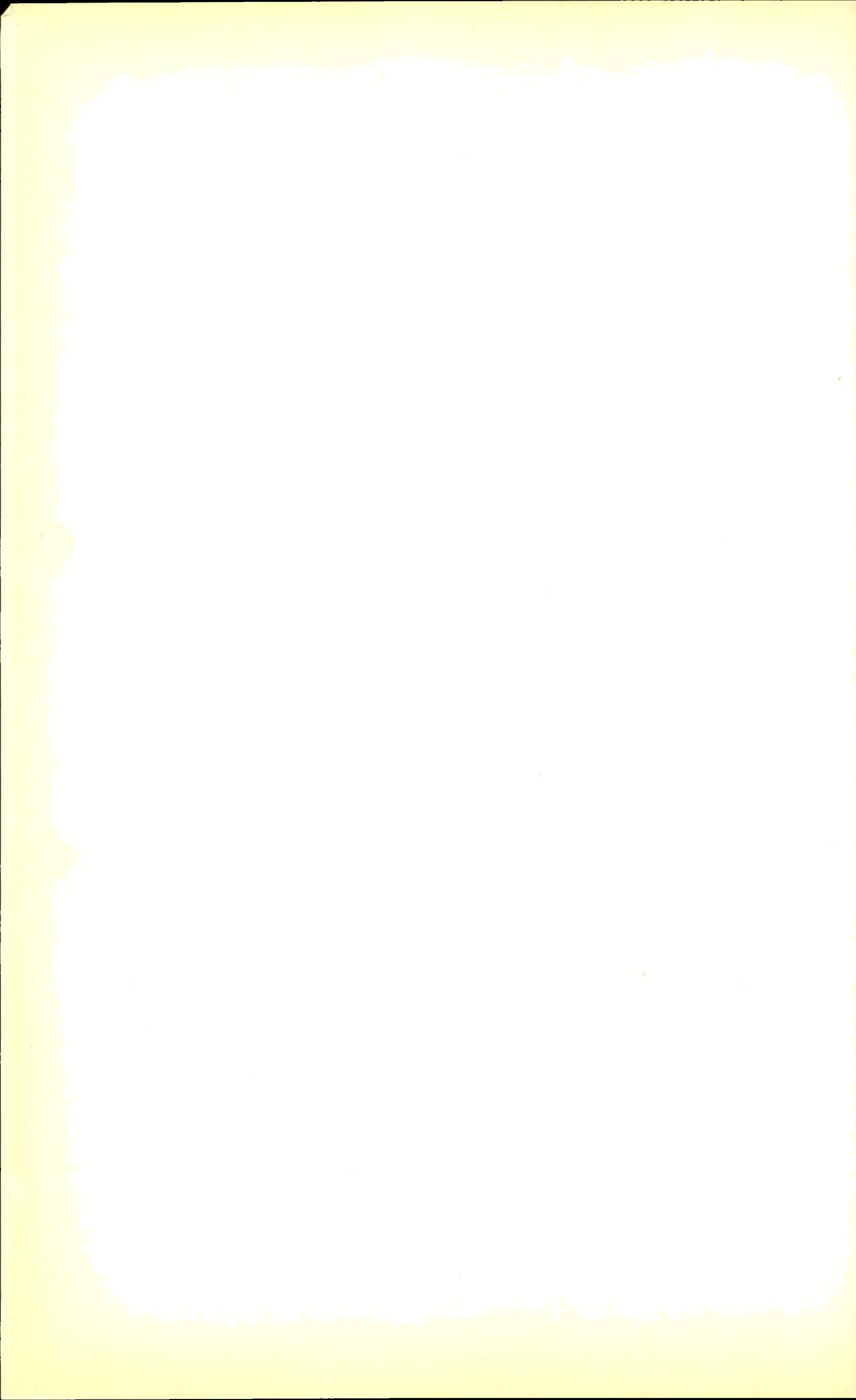
ES COPIA

LUIS DEL VALLE ARCA
 Comandante en Jefe
 Comando en Jefe Fuerza Aerea









SECRETO
MEMORANDUM Nro. 28/82



BUENOS AIRES, 6 de mayo de 1982.

AL: JEFE III - OPERACIONES.

De acuerdo a lo ordenado en forma verbal, elevo al señor Jefe el Asesoramiento Nro 2/82, relacionado con el adelantamiento de parte del Comando de Aviación de Ejército y movilización de la Sección Helicópteros TOAS, a efectos de ser propuesto al señor JEMGE.

Del presente memorándum, se confeccionaron DOS (2) ejemplares de un mismo tenor y de UNA (1) foja útil cada uno.

AGREGADOS:

- Lo expresado en el texto de TRES (3) fojas.

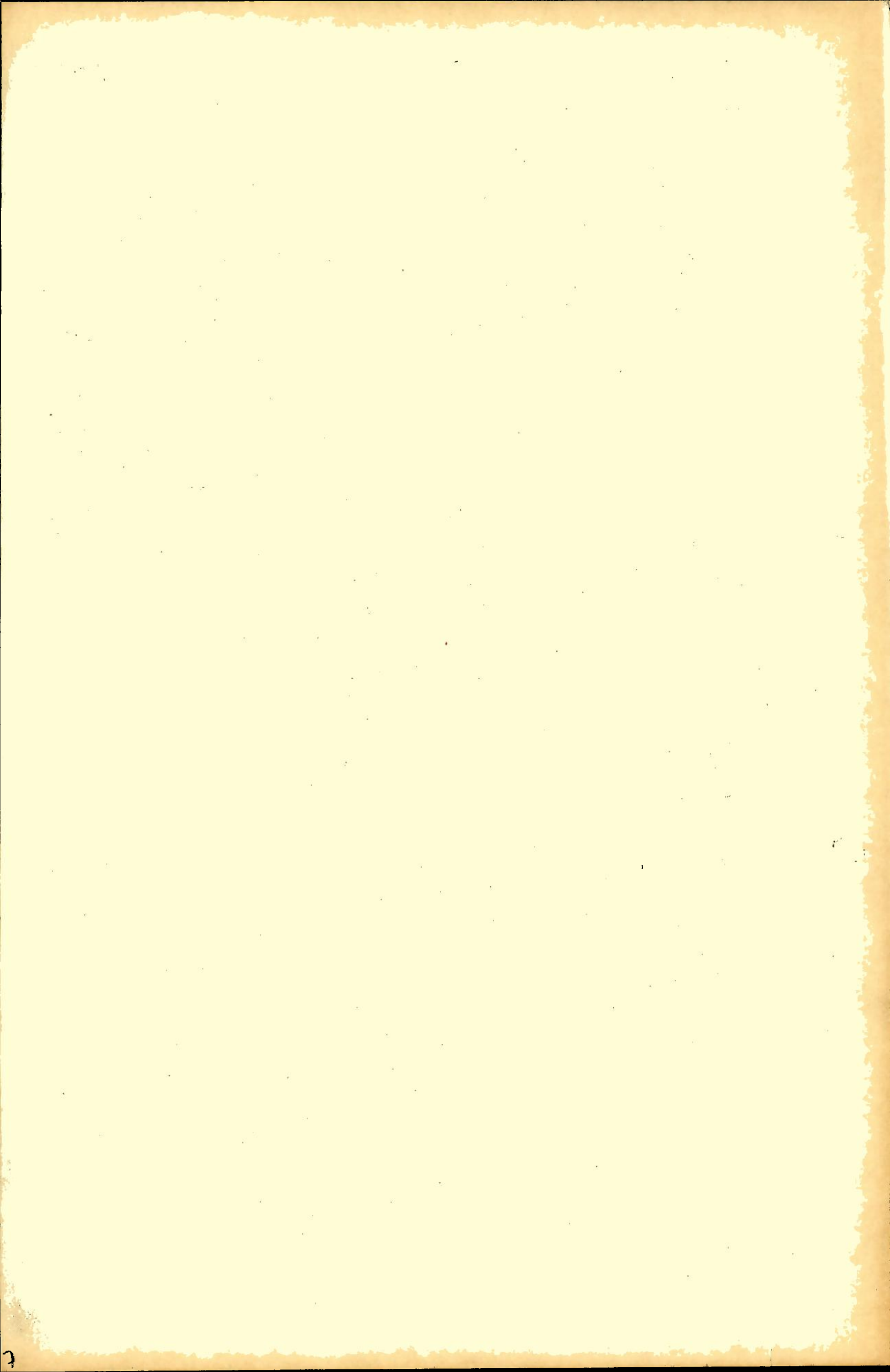
Cdo Av Ej	
Div Op e Icia	
INICIA	RECIBI
10/11/82	
12/14/82	

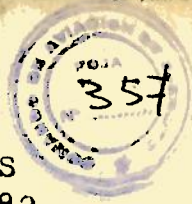


LUIS DEL VALLE ARCE
COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO

DISTRIBUIDOR:

- Original : Jef III-Op.
- Duplicado: Cdo Av Ej (Archivo - Div Op e Icia).



ASESORAMIENTO Nro 2/821. TEMA.

Adelantamiento de parte del Cdo Av Ej y movilización de la Sección de Helicópteros TOAS.

2. PROBLEMA.

Forma de implementarlo, traslado, dependencia y empleo de la sección movilizada.

3. ANTECEDENTES.

- a. Empleo a partir del 07 Abr 82 de 8 UH-1H, 5 SA-330L PUMA y 5 A-109 en el TOAS.
- b. Empleo de 2 CH-47C a partir del 12 Abr 82 en el TOAS.
- c. Refuerzo de 10 UH-1H y 1 A-109 al TOAS, para aumentar la capacidad de aeromovilidad en las Islas, a partir del 23 Abr 82.
- d. Orden del JEMGE, de incrementar la aeromovilidad en las Islas, a través de la movilización de la sección con helicópteros provistos por FAA y provenientes del ámbito civil.

4. CONSIDERACIONES.

- a. Con motivo del conflicto con GRAN BRETAÑA y a partir del día 02 Abr 82, se ordenó tener los medios de aviación en alistamiento, para mandar a orden al TOAS.
- b. A través de órdenes que se fueron recibiendo, el día 07 Abr 82, marcharon para ser embarcados en ESPORA: 8 UH-1H, 5 SA-330L PUMA y 5 AGUSTA A-109. Esos helicópteros no pudieron embarcarse en ESPORA, por lo tanto se les ordenó seguir en vuelo hasta PUERTO DESEADO y RIO GALLEGOS, lugares desde los cuales fueron trasladados a MALVINAS, quedando 2 AGUSTA A-109 en el continente por falta de espacio en los buques.
- c. El día 12 Abr 82, volaron hacia MALVINAS, 2 CH-47C CHINOOK, los cuales luego de superar varios inconvenientes, principalmente de meteorología, llegaron a las Islas el día 14 Abr 82.
- d. El día 23 Abr 82, volaron hacia DESEADO, 10 UH-1H y 1 A-109 para ser embarcados a MALVINAS. Fueron cargados en el barco CORDOBA y posteriormente descargados porque el barco no salió y trasladados en vuelo hacia COMODORO RIVADAVIA, para ser transportados por avión a MALVINAS.
- e. Desde el día 25 Abr 82 se encuentran en COMODORO RIVADAVIA. Se ha transportado 1 UH-1H únicamente por lo que el resto permanecerá a órdenes del Cte Cpo Ej V.

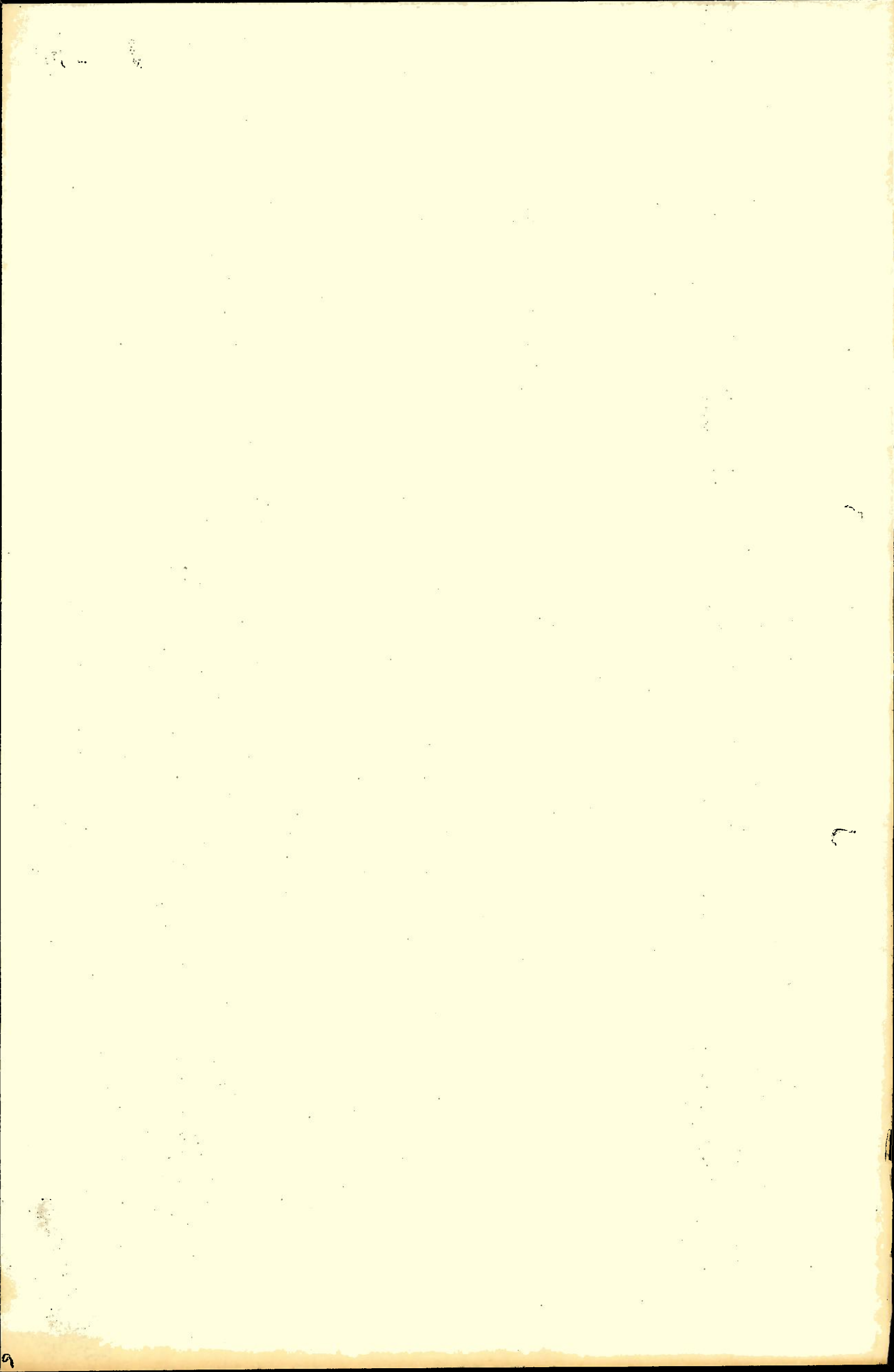


- f. Por orden del Cte Cpo Ej V, se trasladaron de este agrupamiento, 2 helicópteros BELL UH-1H a RIO GALLEGOS, para prestar apoyo a la Br I Mec XI.
- g. En MALVINAS se encuentran 2 CH-47C CHINOOK de la FAA, operando exclusivamente en apoyo de la misma.
- h. También se encuentra adelantado en MALVINAS un PCT del Cdo Av Ej integrado por un Tcnl Jefe y 2 My(s) (Operaciones y Logística), para asesorar al Gobernador Militar de la Isla.
- i. Además de la redistribución de pilotos ya efectuada, se ha previsto la movilización de los 7 pilotos de helicópteros dados de baja en diciembre de 1981, para completar los cuadros faltantes.
- j. Por orden verbal del señor JEMGE, se ha impartido la orden de movilización de 1 sección helicópteros, para ser destacada al TOAS y aumentar así la capacidad de aeromovilidad de las Islas. Esta sección podría estar lista para marchar el día 10 Abr 82, hacia COMODORO RIVADAVIA o GALLEGOS, para ser luego cruzada a las Islas.

5. CONCLUSIONES.

De lo expuesto anteriormente surge:

- a. Que los primeros helicópteros destacados, aunque con atraso por problemas de transporte, lograron arribar a las Islas, contando actualmente con 9 BELL UH-1H, 5 SA-330L PUMA, 3 AGUSTA A-109 y 2 CHINOOK CH-47C, para operar en apoyo de la Fuerza, a órdenes del 2do Jefe del B Av Comb 601.
- b. Que los refuerzos ordenados de 10 BELL UH-1H y 3 AGUSTA A-109, han quedado en COMODORO RIVADAVIA por falta de bodega a pesar de habersele asignado prioridad 1 en varias oportunidades, restándole una importante capacidad de aeromovilidad al territorio insular. Estos elementos se encuentran a orden del J B Av Comb 601 y hasta tanto puedan pasar a las Islas, asesoran sobre su empleo al Cte Cpo Ej V.
- c. Que la sección movilizada, es factible de concretarse en corto plazo, en la semana 3/9 del presente mes, pero se presenta el inconveniente de no poder ser trasladada a las Islas, por el momento.
- d. Que en las Islas existe material de vuelo muy importante del tipo CH-47C CHINOOK para uso exclusivo de la FAA, que podría contribuir al esfuerzo final centralizadamente, en la batalla aeromóvil a librar en el momento decisivo.
- e. Que en caso de trasladarse a las Islas el agrupamiento de helicópteros existente en COMODORO RIVADAVIA, no quedará en este lugar ningún Comando del área Aviación de Ejército para coordinar las importantes responsabilidades de asesoramiento y coordinación de mantenimiento y transporte, entre este lugar y las Islas.





- f. Que es necesario completar los cuadros faltantes, mediante la movilización de 6/7 pilotos de helicópteros dados de baja en diciembre de 1981, para evitar dejar aeronaves en tierra por falta de pilotos y posibilitar mínimos reemplazos de personal.

6. PROPOSICIONES.

Ante esta situación y para evitar la dispersión y el descontrol de los escasos medios disponibles, el Comando de Aviación propone:

- a. Adelantar una parte del Cdo Av Ej a COMODORO RIVADAVIA, a partir del 10 Abr 82, a efectos de coordinar y asesorar al Cte Cpo Ej V, en la correcta administración de los medios e impulsar desde ese lugar, todas las actividades logísticas, de personal, operacionales, mantenimiento, etc, de área Aviación de Ejército.
- b. Dicha fracción del Cdo Av estaría integrada por el Cte Av Ej, Of Op (G3), Of Log (G4) del Cdo Av y un Gpo Cdo constituido por 3 Subof(s) y 4 Sold(s).
Dejar a cargo del Cdo Av Ej, al señor 2do Cte, con el Aux Op, Aux Log y Fin y al Of Pers.
- c. Asignar la Sec Helic TOAS (de movilización) al Cdo Cpo Ej V, hasta tanto pueda efectuar el cruce a las Islas, manteniéndola en RIO GALLEGOS como lugar de asiento y prestando apoyo a la Br I Mec XI, para un eventual conflicto con CHILE.
- d. Acelerar a través del Cdo Cpo Ej V, el cruce de los 6 BELL UH-1H, 3 AGUSTA A-109 y Sec Helic (de movilización) a las Islas, para aumentar efectivamente la capacidad de aeromovilidad del TOAS y apoyo orgánico de fuego aire-tierra.
- e. Solicitar a la FAA, que asigne al Gobernador Militar de las Islas los 2 CH-47C CHINOOK, para la ejecución centralizada de operaciones aeromóviles, incrementando esta capacidad de los propios medios del Ejército.
- f. Dejar a orden del Cte Cpo Ej V en COMODORO RIVADAVIA, 2 BELL UH-1H y del Cte Br I Mec XI en RIO GALLEGOS otros 2 BELL UH-1H.
- g. Mantener como reserva en CAMPO DE MAYO, 1 SA-330L PUMA, 1 AGUSTA A-109, 5 SA-315B LAMA y 2 BELL UH-1H, además de la Ca Av AG 601 para apoyo general de transporte.
- h. Movilizar a los 7 pilotos de helicópteros dados de baja en diciembre de 1981, para completar los cuadros faltantes.



ASESORAMIENTO Nro 2/821. TEMA.

Adelantamiento de parte del Cdo Av Ej y movilización de la Sección de Helicópteros TOAS.

2. PROBLEMA.

Forma de implementarlo, traslado, dependencia y empleo de la sección movilizada.

3. ANTECEDENTES.

- a. Empleo a partir del 07 Abr 82 de 8 UH-1H, 5 SA-330L PUMA y 5 A-109 en el TOAS.
- b. Empleo de 2 CH-47C a partir del 12 Abr 82 en el TOAS.
- c. Refuerzo de 10 UH-1H y 1 A-109 al TOAS, para aumentar la capacidad de aeromovilidad en las Islas, a partir del 23 Abr 82.
- d. Orden del JEMGE, de incrementar la aeromovilidad en las Islas, a través de la movilización de 1 sección con helicópteros provistos por FAA y provenientes del ámbito civil.

4. CONSIDERACIONES.

- a. Con motivo del conflicto con GRAN BRETAÑA y a partir del día 02 Abr 82, se ordenó tener los medios de aviación en alistamiento, para mandar a orden al TOAS.
- b. A través de órdenes que se fueron recibiendo, el día 07 Abr 82, marcharon para ser embarcados en ESPORA: 8 UH-1H, 5 SA-330L PUMA y 5 AGUSTA A-109. Esos helicópteros no pudieron embarcarse en ESPORA, por lo tanto se les ordenó seguir en vuelo hasta PUERTO DESEADO y RIO GALLEGOS, lugares desde los cuales fueron trasladados a MALVINAS, quedando 2 AGUSTA A-109 en el continente por falta de espacio en los buques.
- c. El día 12 Abr 82, volaron hacia MALVINAS, 2 CH-47C CHINOOK, los cuales luego de superar varios inconvenientes, principalmente de meteorología, llegaron a las Islas el día 18 Abr 82.
- d. El día 23 Abr 82, volaron hacia DESEADO, 10 UH-1H y 1 A-109 para ser embarcados a MALVINAS. Fueron cargados en el barco CORDOBA y posteriormente descargados porque el barco no salió y trasladados en vuelo hacia COMODORO RIVADAVIA, para ser transportados por avión a MALVINAS.
- e. Desde el día 25 Abr 82 se encuentran en COMODORO RIVADAVIA. Se ha transportado 1 UH-1H únicamente por lo que el resto permanece a órdenes del Cte Cpo Ej V.



- f. Por orden del Cte Cpo Ej V, se trasladaron de este agrupamiento, 2 helicópteros BELL UH-1H a RIO GALLEGOS, para prestar apoyo a la Br I Mec XI.
- g. En MALVINAS se encuentran 2 CH-47C CHINOOK de la FAA, operando exclusivamente en apoyo de la misma.
- h. También se encuentra adelantado en MALVINAS un PCT del Cdo Av Ej integrado por un Tcnl Jefe y 2 My(s) (Operaciones y Logística), para asesorar al Gobernador Militar de la Isla.
- i. Además de la redistribución de pilotos ya efectuada, se ha previsto la movilización de los 7 pilotos de helicópteros dados de baja en diciembre de 1981, para completar los cuadros faltantes.
- j. Por orden verbal del señor JEMGE, se ha impartido la orden de movilización de 1 sección helicópteros, para ser destacada al TOAS y aumentar así la capacidad de aeromovilidad de las Islas. Esta sección podría estar lista para marchar el día 10 Abr 82, hacia COMODORO RIVADAVIA o GALLEGOS, para ser luego cruzada a las Islas.

5. CONCLUSIONES.

De lo expuesto anteriormente surge:

- a. Que los primeros helicópteros destacados, aunque con atraso por problemas de transporte, lograron arribar a las Islas, contando actualmente con 9 BELL UH-1H, 5 SA-330L PUMA, 3 AGUSTA A-109 y 2 CHINOOK CH-47C, para operar en apoyo de la Fuerza, a órdenes del 2do Jefe del B Av Comb 601.
- b. Que los refuerzos ordenados de 10 BELL UH-1H y 3 AGUSTA A-109, han quedado en COMODORO RIVADAVIA por falta de bodega a pesar de habersele asignado prioridad 1 en varias oportunidades, restándole una importante capacidad de aeromovilidad al territorio insular. Estos elementos se encuentran a orden del J B Av Comb 601 y hasta tanto puedan pasar a las Islas, asesoran sobre su empleo al Cte Cpo Ej V.
- c. Que la sección movilizada, es factible de concretarse en corto plazo, en la semana 3/9 del presente mes, pero se presenta el inconveniente de no poder ser trasladada a las Islas, por el momento.
- d. Que en las Islas existe material de vuelo muy importante del tipo CH-47C CHINOOK para uso exclusivo de la FAA, que podría contribuir al esfuerzo final centralizadamente, en la batalla aeronáutica a librar en el momento decisivo.
- e. Que en caso de trasladarse a las Islas el agrupamiento de helicópteros existente en CRV, no quedará en este lugar ningún Comando del área Aviación de Ejército para coordinar las importantes responsabilidades de asesoramiento y coordinación de mantenimiento y transporte, entre este lugar y las Islas.



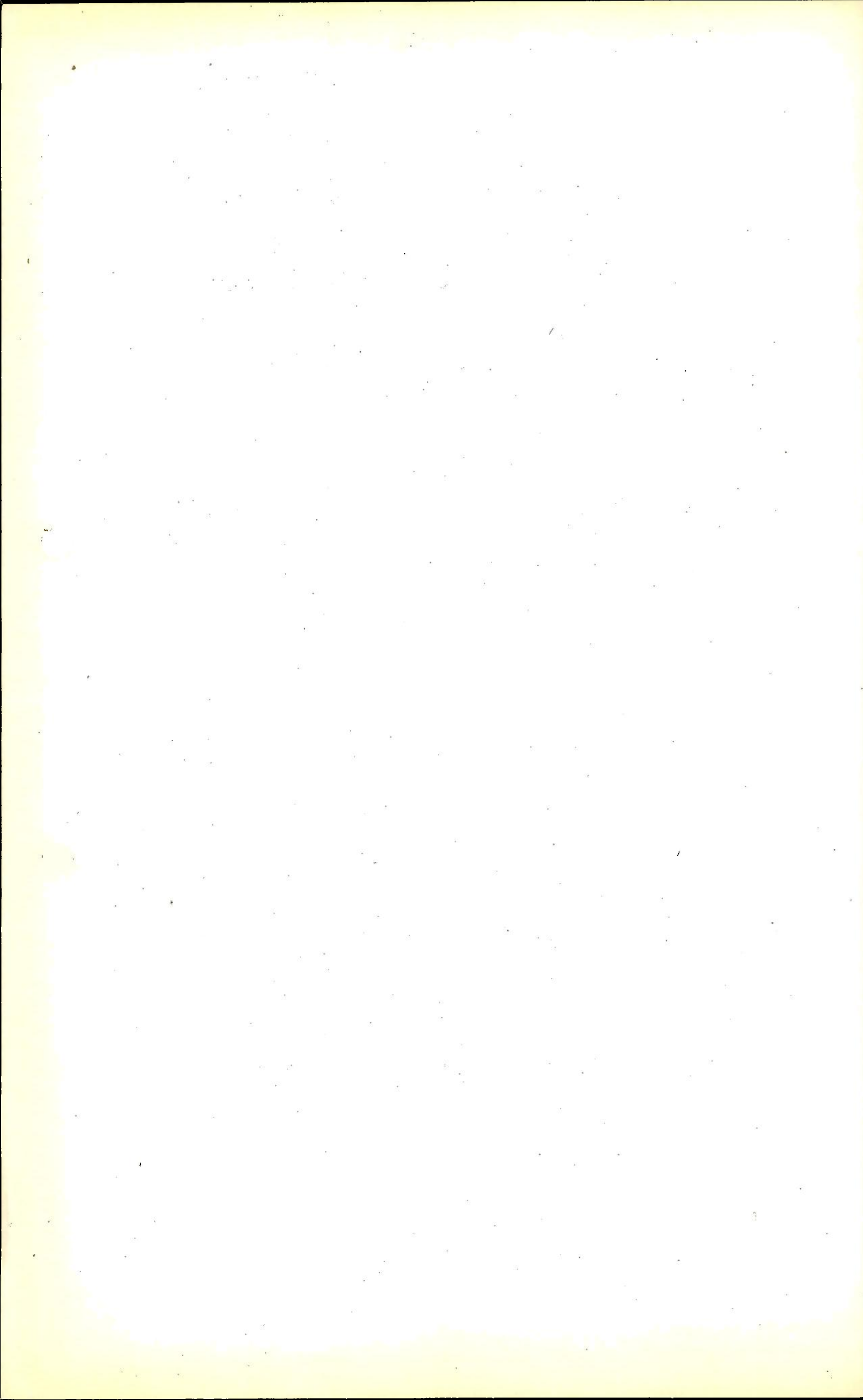
- f. Que es necesario completar los cuadros faltantes, mediante la movilización de 6/7 pilotos de helicópteros dados de baja en diciembre de 1981, para evitar dejar aeronaves en tierra por falta de pilotos y posibilitar mínimos reemplazos de personal.

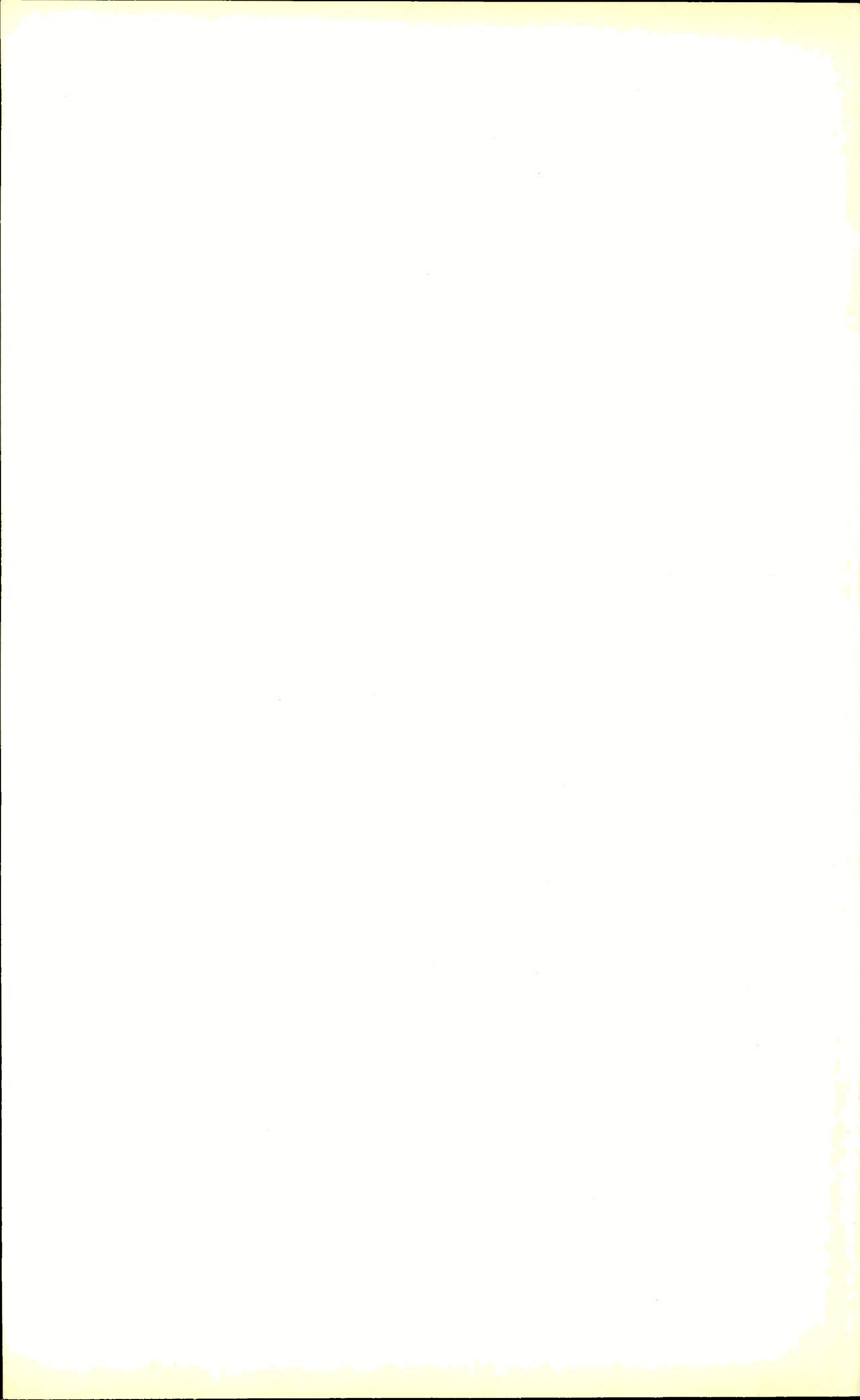
6. PROPOSICIONES.

Ante esta situación y para evitar la dispersión y el descontrol de los escasos medios disponibles, el Comando de Aviación propone:

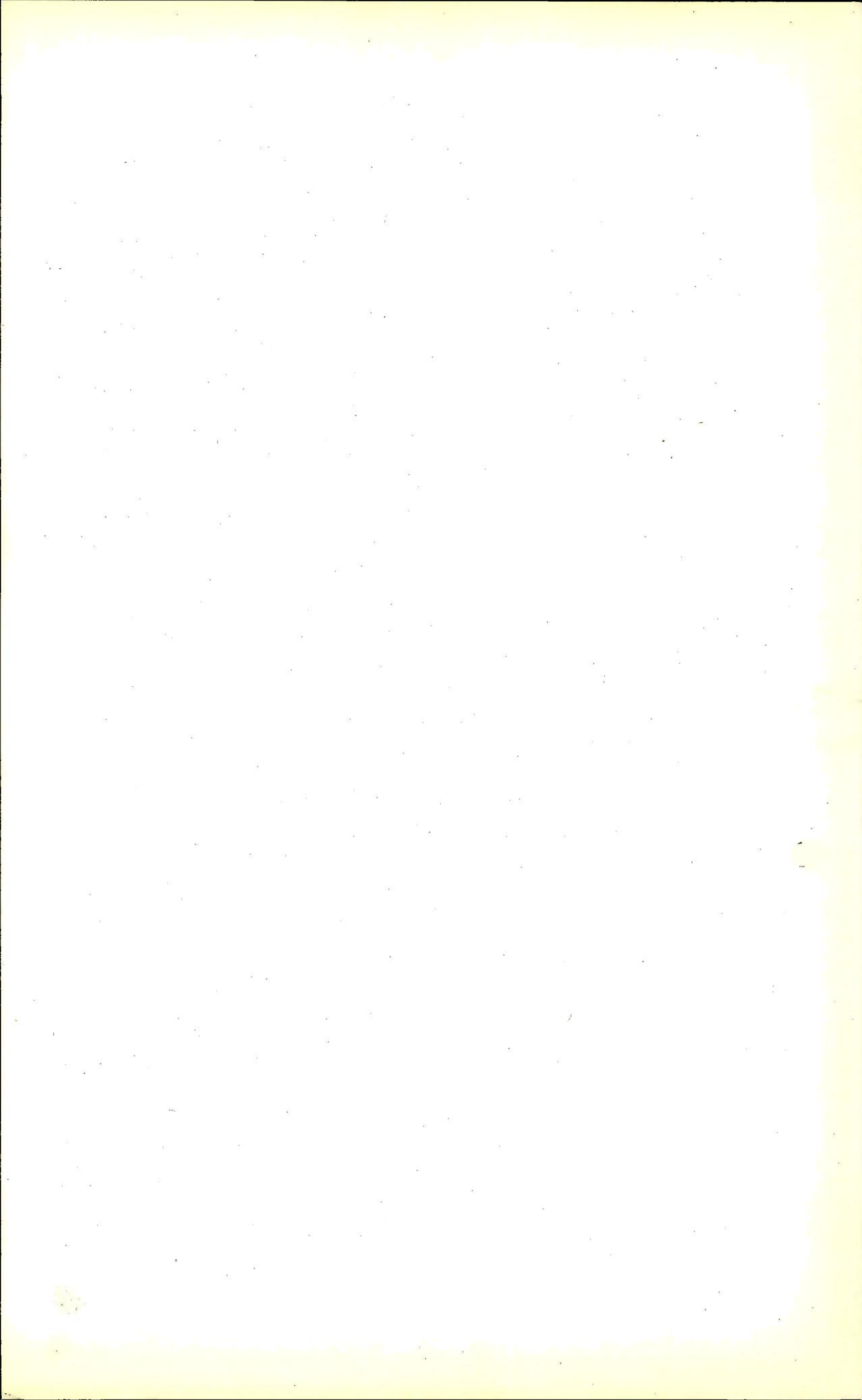
- a. Adelantar una parte del Cdo Av Ej a COMODORO RIVADAVIA, a partir del 10 Abr 82, a efectos de coordinar y asesorar al Cte Cpo Ej V, en la correcta administración de los medios e impulsar desde ese lugar, todas las actividades logísticas, de personal, operacionales, mantenimiento, etc, del área Aviación de Ejército.
- b. Dicha fracción del Cdo Av estaría integrada por el Cte Av Ej, Of Op (G3), Of Log (G4) del Cdo Av y un Gpo Cdo constituido por 3 Subof(s) y 4 Sold(s).
Dejar a cargo del Cdo Av Ej, al señor 2do Cte, con el Aux Op, Aux Log y Fin y al Of Pers.
- c. Asignar la Sec Helic TOAS (de movilización) al Cdo Cpo Ej V, hasta tanto pueda efectuar el cruce a las Islas, manteniéndola en RIO GALLEGOS como lugar de asiento y prestando apoyo a la Br I Mec XI, para un eventual conflicto con CHILE.
- d. Acelerar a través del Cdo Cpo Ej V, el cruce de los 6 BELL UH-1H, 3 AGUSTA A-109 y Sec Helic (de movilización) a las Islas, para aumentar efectivamente la capacidad de aeromovilidad del TOAS y apoyo orgánico de fuego aire-tierra.
- e. Solicitar a la FAA, que asigne al Gobernador Militar de las Islas los 2 CH-47C CHINOOK, para la ejecución centralizada de operaciones aeromóviles, incrementando esta capacidad de los propios medios del Ejército.
- f. Dejar a orden del Cte Cpo Ej V en COMODORO RIVADAVIA, 2 BELL UH-1H y del Cte Br I Mec XI en RIO GALLEGOS otros 2 BELL UH-1H.
- g. Mantener como reserva en CAMPO DE MAYO, 1 SA-330L PUMA, 1 AGUSTA A-109, 5 SA-315B LAMA y 2 BELL UH-1H, además de la Ca Av AG 601 para apoyo general de transporte.
- h. Movilizar a los 7 pilotos de helicópteros dados de baja en diciembre de 1981, para completar los cuadros faltantes.

[Signature]









Copiamiento
 Cdo Av Ej
 BUENOS AIRES
 031200 May 82
 ADG-31



ORDEN PREPARATORIA Nro 2/82 DEL COMANDANTE DE AVIACION DE EJERCITO - TOAS (MOVILIZACION DE LA SECCION DE AVIACION DE EJERCITO TOAS).

1. SITUACION.

a. Del enemigo.

- 1) Ante el continuo avance de la flota inglesa, se considera inminente la iniciación del conflicto en el TOAS.
- 2) Los informes de Ictia han determinado una serie de preparativos, tanto en las Fuerzas Armadas como de seguridad de CHILE, que lo situaría en capacidad de ejecutar acciones ofensivas sobre nuestro territorio, en dirección PUERTO Natales - RIO TURBIO y PUERTO TORVENIR - SAN SEBASTIAN, cuando ARGENTINA tenga comprometido su potencial militar con GRAN BRETANA.
- 3) A la capacidad antes expresada, debe sumársele el apoyo en PUNTA AIGENAS y PUERTO NATALES a la flota inglesa.

b. De propia fuerza.

- 1) Los acontecimientos producidos el 25 Abr 82 en GEORGIANAS DEL SUR y el aparente fracaso de las negociaciones, presupone un agravamiento de la actual situación.
- 2) De lo expuesto surge la necesidad de incrementar la capacidad de los medios de Aviación de Ejército en el TOAS.

2. MISION.

El Cdo Av Ej, movilizará la Sec Av Ej TOAS, en RIO GALLEGOS, a partir del 08 May 82 para incrementar la capacidad de enlace, aeromovilidad, comando y control del TOAS, a fin de facilitar el cumplimiento de la misión.

3. EJECUCION.

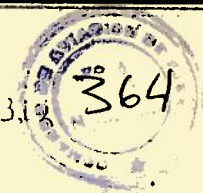
a. Concepto de la operación.

La operación consistirá en la toma de medidas de prevención a partir de este momento y en movilización a partir del 02 May 82, con aeronaves provenientes del medio privado (movilizados por FAA) y personal del B Av Comb 601 y la Ca Av AG 601.

La operación se dividirá en las siguientes fases:

Fase 1: (301200 Abr 82 - 1200 May 82).

- Coordinación de FAA.
- Designación del personal.
- Traslado del personal militar a RIO GALLEGOS.



Fase 2: (061200 May 82 a 071200 May 82).

- Movilización.
- Coordinación con FAA para recepción de aeronaves.
- Coordinación con FAA para traslado en vuelo de las aeronaves a MALVINAS.

Fase 3: (a partir del 071200 May 82).

- Traslado en vuelo de las aeronaves a MALVINAS.
- Cumplimiento de la misión.

b. Cdo Av Ej.

- 1) Designará el J Sec Av Ej TOAS.
- 2) Efectuará las coordinaciones necesarias con la FAA, para la obtención de personal y medios.

c. B Av Comb 601.

Proporcionará personal y equipo necesario para la Sec Av Ej TOAS.

d. Ca Av AC 601.

Proporcionará el personal del Cpo Cdo de la Sec Av Ej TOAS.

x. Instrucciones de coordinación.

- 1) El personal militar integrante de la Sec Av Ej TOAS, deberá encontrarse en RIO GALLEGOS el 05 May 82, para lo cual la Ca Av AG 601 proporcionará un avión G-222 para el traslado del personal y equipos.
- 2) Las aeronaves serán recibidas por el J Sec Av Ej TOAS, parte de FAA, el 07 May 82.
- 3) El J Sec Av Ej TOAS coordinará con FAA el cruce desde RIO GRANDE a MALVINAS.
- 4) Se autorizarán a partir de ese momento los enlaces y coordinaciones con el Cdo Av Ej.
- 5) La Sec Av Ej TOAS, quedará asignada al B Av Comb 601(-) en MALVINAS.
- 6) En caso de no hacerse efectivo el cruce de la Sec Av Ej TOAS, la misma quedará a órdenes del Cte Cpo Ej V.

4. SPAC.

a. Personal.

A la Sec Av Ej TOAS, a movilizar, se le proporcionará el apoyo de personal necesario para integrar un equipo Jefatura,

de acuerdo a lo siguiente:

1) Jefe de Sección.

A designar por el Cdo Av Ej.

2) Jefe del Grupo Comando y auxiliar.

1 Suboficial Superior y 2 Suboficiales Subalternos del Cuerpo de Comando a proporcionar por la Ca AV AG 601.

3) Mecánico de Aviación.

1 Suboficial Subalterno Mec Av a proporcionar por el B Av Comb 601.

4) Entafetas y conductores.

3 soldados a proporcionar por el B Av Comb 601.

b. Logística.

1) Funciones logísticas.

a) Abastecimiento.

(1) Clase I.

De acuerdo al régimen funcional establecido en el TOAS..

(2) Clase II y IV (Int).

El J Sec Av TOAS deberá retirar del depósito central del B Av Comb 601, DIEZ (10) equipos con el inventario previsto para personal asignado al TOAS y efectuar su provisión al personal convocado en el lugar de reunión en RAO CALLEGOS.

(3) Clase II y IV (Arm).

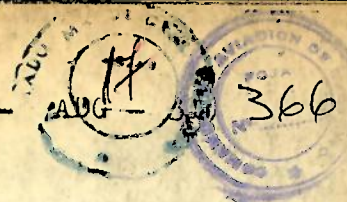
El J Sec Av Ej TOAS, deberá retirar del B Av Comb 601, DIEZ (10) pistolas Cal 11,25mm con TRES (3) cargadores cada una y cartucho correspondiente, para ser provisto en RAO CALLEGOS.

(4) Clase II y III(A).

El J Sec Av Ej TOAS, elevará los requerimientos de repuestos de Ier y Rdo Elon, una vez que tome conocimiento de los tipos de aeronaves movilizadas y estado de las mismas.

(5) Clase III(A).

Una vez incorporada la Sec Av Ej TOAS al B Av Comb 601(-), se regirá por el régimen funcional logístico establecido. El combustible a consumir en



el traslado de las aeronaves a RIO GALLEGOS, RIO DE LA PLATA, MALVINAS y para las operaciones, será a nombre del Cdo Av Ej (Nro de Cuenta de YPF 62760060).

(6) Clase V.

Nivel de abastecimiento establecido para el TOAS.
15 días.

(7) Clase V(A).

No se prevé su provisión.

b) Mantenimiento.

(1) 1ro y 2do Elon.

La Sec Av Ej TOAS, se apoyará en el B Av Comb 601 (-) a la cual es asignado.

(2) 3ro y 4to Elon.

Se apoyará en los medios que el Cdo Ars (Ca Ab y Mant Aeron 601) disponga en operaciones.

c. Finanzas.

No se asignarán partidas especiales para el cumplimiento de la presente.

5. COMANDO Y COMUNICACIONES.

a. Comando.

Azopardo 250 - Piso 13 - Cdo Av Ej.

b. Comunicaciones.

TE: 33-4637 - 34-3173 - Computador Cdo J Ej 30-3011 Int 1862 - 1529.

Sírvase acusar recibo.

LUIS DEL VALLE ARCE

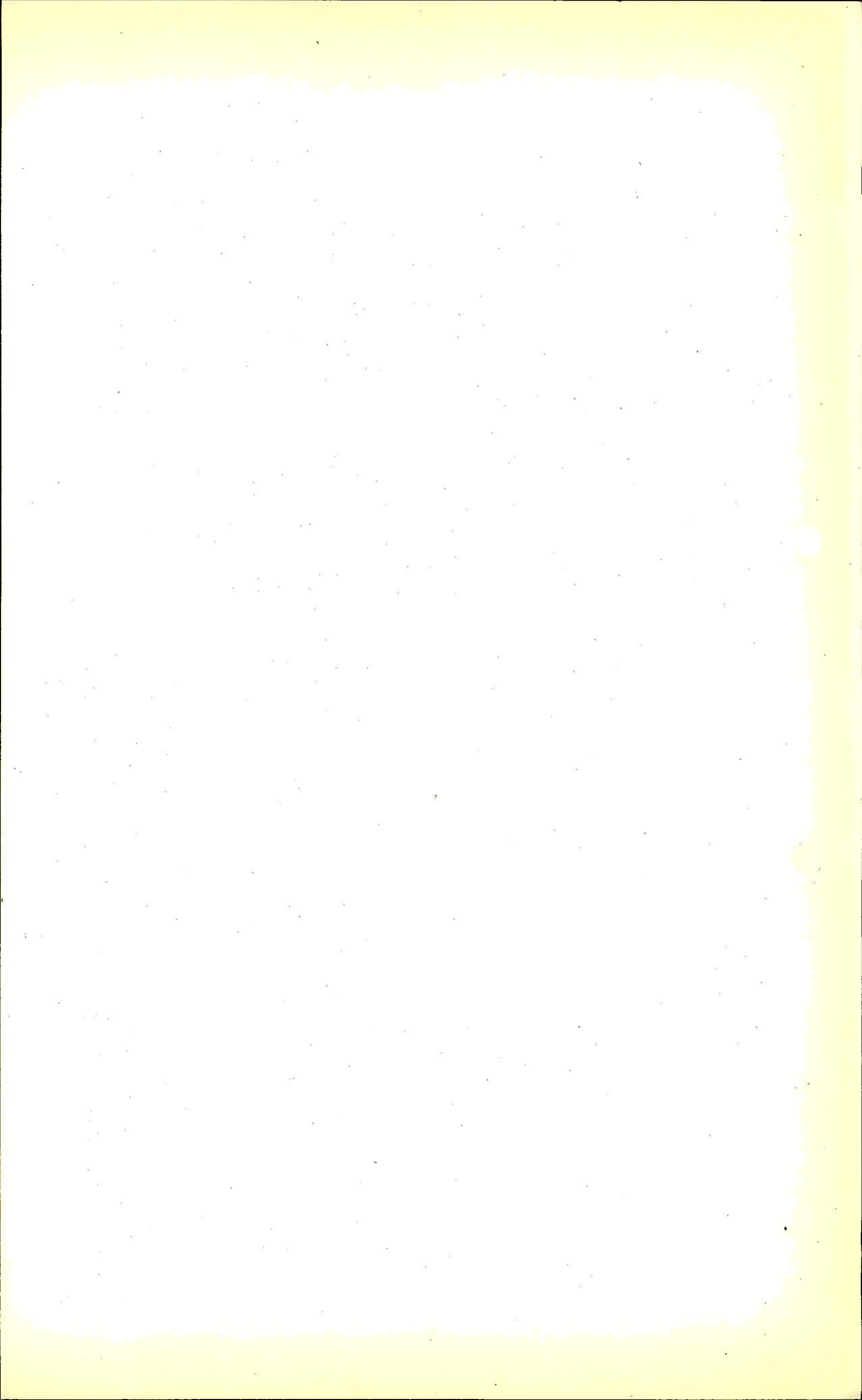
Coronel

Comandante de Aviación de Ejército

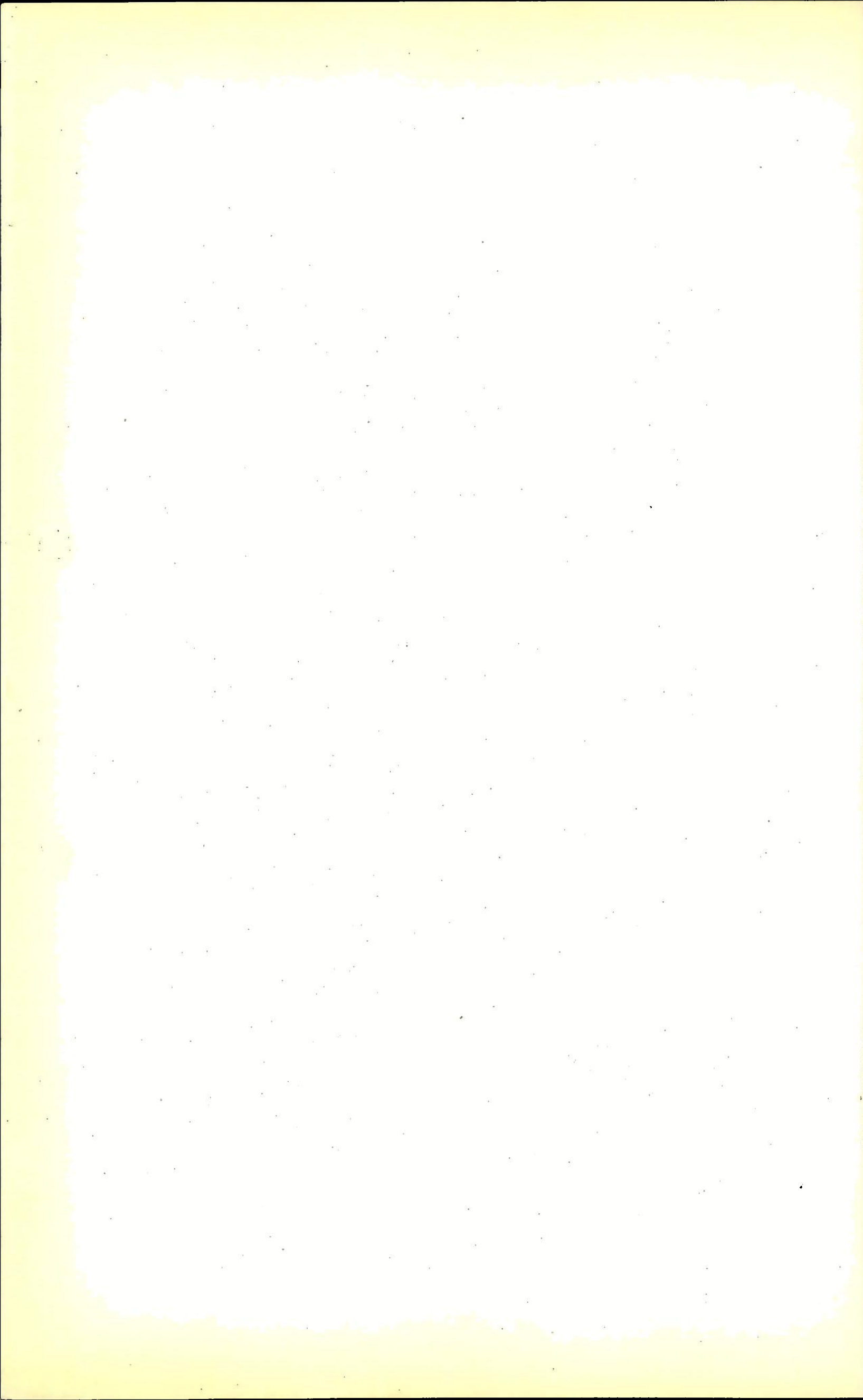
DISTRIBUIDOR:

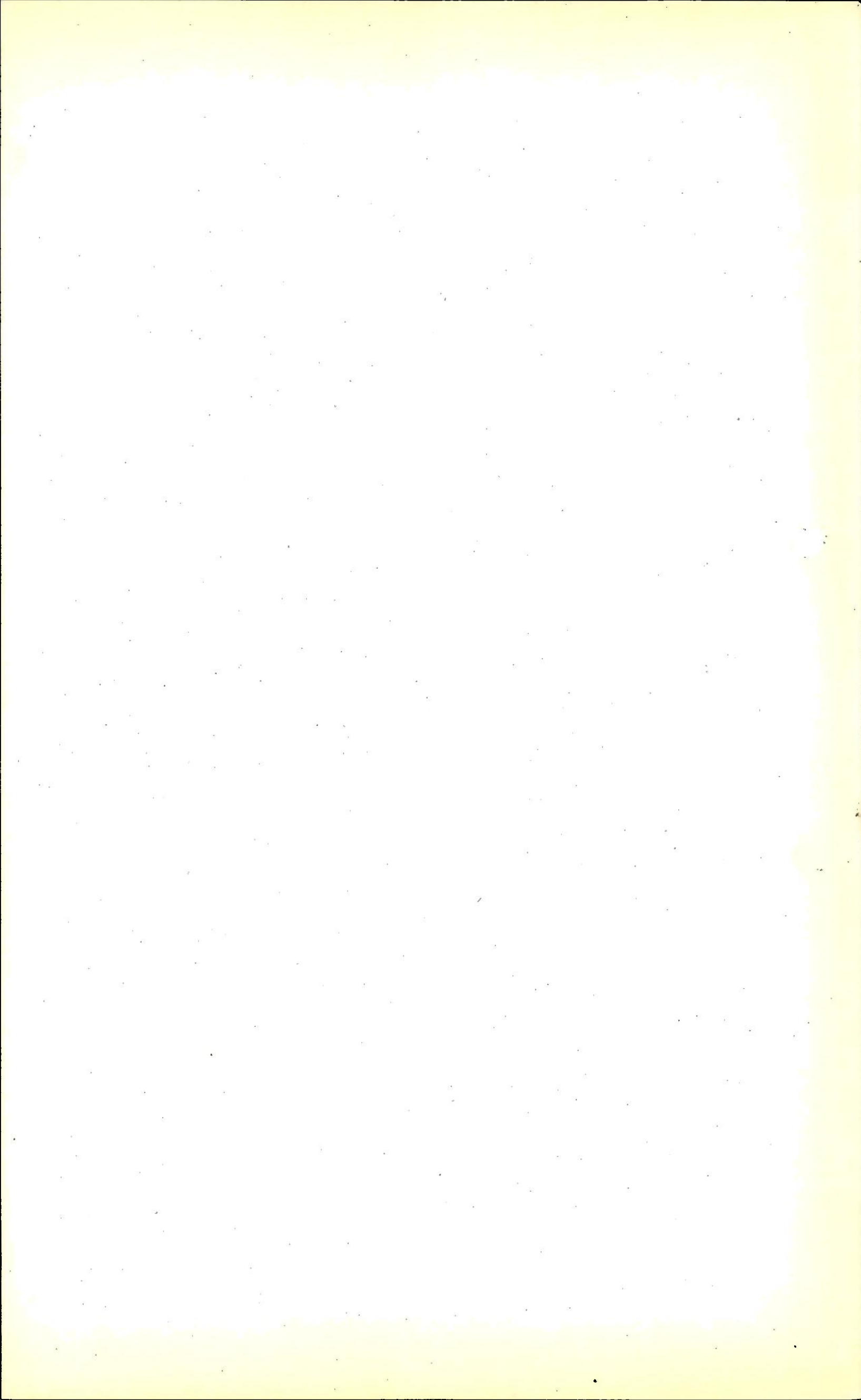
- Copia Nro 1: Jef III-Op.
- Copia Nro 2: Jef VI-Mov.
- Copia Nro 3: Cdo Ars.
- Copia Nro 4: Cte Av Ej.
- Copia Nro 5: B Av Comb 601.
- Copia Nro 6: Ca Av AG 601.
- Copia Nro 7: J Sec Av Ej TOAS.
- Copia Nro 8: Cdo Av Ej (Archivo - Div Op e Icia).











MEMORANDUM 398/82



BUENOS AIRES, 07 de diciembre de 1982.-

Al (Ver distribuidor)

Con referencia a la OECJE Nro 762/32 (para el estudio y la explotación de experiencias relacionadas con el conflicto MALVINAS), remito a usted la carpeta Nro 10 que contiene aspectos correspondientes a su área de interés y otros que sin serlo específicamente pueden ser de utilidad y que fueran extraídos del trabajo efectuado por la Comisión de Estudios de la ESG, cuyo resultado se expusiera el 16 Nov 82 ante SE el señor Comandante en Jefe del Ejército.

Esta documentación, sumada a la que oportunamente se le remitiera como resultado de los informes producidos por los Cdo(s) Cpo Ej, en cumplimiento de la mencionada OE, posibilitará contar con los antecedentes necesarios para profundizar los estudios en cada campo de interés de la conducción.

En tal sentido se reitera lo expresado por el suscripto en oportunidad de la exposición realizada, para lo cual, se tendrá en cuenta, entre otros aspectos, lo siguiente:

- 1. Completar los estudios e investigar hasta los menores detalles los problemas detectados en el rendimiento del material como así también el desarrollo de las distintas funciones ejecutadas durante las operaciones.

La tarea deberá efectuarse buscando lograr conclusiones precisas que posibiliten obtener bases para perfeccionar aspectos doctrinarios orgánicos, educativos, funcionales y de dotación dentro de cada área.

- 2. Para una mayor precisión de los estudios, se deberá, en caso de ser necesario, reunir al personal de cuadros, ya sean superiores o subalternos, a los efectos de profundizar, mediante un contacto personal, los detalles sobre las experiencias extraídas recurriendo de esta manera, a la misma fuente de origen del problema planteado.

- 3. Obtenida la información necesaria y evaluadas las experiencias recogidas, el EMGE expondrá ante el suscripto el resultado alcanzado a partir de marzo de 1983, en la forma y circunstancia que se comunicará oportunamente.

No obstante, en caso necesario, podrán darse a conocer resultados parciales de los que pueda surgir la necesidad de adoptar medidas anticipadas, tendientes a la finalidad perseguida.

- 4. El Jefe III-Operaciones tendrá responsabilidad primaria de coordinación en la tarea ordenada, encontrándose en ella (Departamento Doctrina), reservada para su consulta, la totalidad de los informes producidos por los elementos de la Fuerza, en cumplimiento de la referida OECJE.

JEF III - OP	
OPTE DOCTA	
Fecha	Coliga
RF 219	
W 262	

Edo Nestor Calvi
 EDUARDO NESTOR CALVI
 GENERAL DE DIVISION
 JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DEL EJERCITO

DISTRIBUIDOR:

- Copia Nro 1 : Jef I-Pers
 - Copia Nro 2 : Jef II-Icia
 - Copia Nro 3 : Jef III-Op
- ///

COMANDO EN JEFE
 Ejercito
 09/12/82
 DIC
 82



f

///

- Copia Nro 4 : Jef IV-Log
- Copia Nro 5 : Jef V-Fin
- Copia Nro 6 : Jef VI-Mov
- Copia Nro 7 : Cdo Log
- Copia Nro 8 : Cdo Com
- Copia Nro 9 : Cdo I
- Copia Nro 10: Cdo C
- Copia Nro 11: Cdo A
- Copia Nro 12: Cdo Av Ej



INFORME RELACIONADO AL AREA OPERACIONES

1

f) Aviación de Ejército

- (1) En lo que respecta a esta tropa técnica se ha comprobado la creciente importancia del apoyo de combate que brindan.
- (2) La escasa aeromovilidad disponible en las Islas, la dificultad de los movimientos terrestres y la superioridad aérea enemiga fueron factores importantes que llevaron al resultado final conocido.
- (3) El Cdo Av Ej ha resumido experiencias de detalle que aquí no se repiten por considerar que corresponde a niveles inferiores su estudio, compatibilización y proposición de modificaciones.
- (4) Las experiencias fuera del ámbito geográfico de Malvinas fueron escasas y no agregan mayores conn

cimientos a las obtenidas en aquellas Islas.

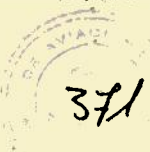
(5) Se señala como aspectos más importantes:

- (a) La necesidad de intensificar desde la paz los trabajos con la FAA, mediante la puesta en ejecución de procedimientos de vuelo, de identificación, de comunicaciones etc, conjuntos.
- (b) La necesidad de prácticas de ejercitaciones con unidades tácticas de infantería y logísticas para concretar tablas de transporte de personal y cargas.
- (c) Insistir en tareas de planeamiento de operaciones aeromóviles llegando a que cada Unidad de I de llanura como mínimo cuente con un PON para el aeromovimiento de combate.
- (d) Completar el entrenamiento de las tripulaciones para su empleo en todo el territorio nacional, durante las 24 horas y en condiciones meteorológicas desfavorables.
- (e) Para lo anterior completar el equipamiento de las aeronaves o adquirirlas con equipamientos convenientes.
- (f) Dotar de medios de defensa aérea a las subunidades de Aviación de Ejército.
- (g) Organizar y desplegar a esta tropa técnica según estudios a realizar sobre la base de:

Relativo //

- Mantenerla centralizada a nivel Cdo J Ej durante la paz y en operaciones como parte de los medios de Ej asignados al (los) T00.
- Mantenerla dividida por subunidades en las GGUUB, equipadas y entrenadas para operar en el ambiente geográfico particular de las jurisdicciones de cada Cpo Ej, sin perjuicio de mantener una reserva central a nivel Cdo J Ej.

Esta dentro del OOE año 2000 Y MP Y LP. //



↑
Puntivo del
Cdo Au Ej

- (h) Acrecentar la capacidad de mantenimientos de aeronaves, en especial la de campaña.
- (i) Dotar a los elementos empeñados, de personal y medios necesarios para la operación de los aerodromos de campaña, sin tener que emplear a personal de las Pl My o a las tripulaciones de aeronaves.

g) Otras modificaciones

- (1) La necesidad de que los elementos operacionales se desentiendan de problemas de guarnición y se ocupen de su preparación para el combate, hace conveniente que las secciones destinos puedan no sólo desarrollar las tareas que le asignan sus CO sino también la de seguridad en los cuarteles y guarniciones (guardias escoltas, patrullajes etc.).
- (2) A efectos de reunir en un sólo elemento del EM de las GGUUB las tareas propias de la Movilización y de la Acción Civica se propone organizar en aquellos comandos un departamento con responsabilidad primaria sobre estas áreas que actualmente están involucradas dentro del campo de operaciones.

c. Educación

- 1) La experiencia demuestra que la deficiente capacitación del personal de tropa afectó el cumplimiento de la misión en el TOAS.

En menor grado afectó al personal de cuadros, pese a que se observaron falencias en cuanto a su capacitación para la guerra clásica, acción de mando en circunstancias críticas y conducción de las fracciones en combate nocturno.

Mayores fallas se observaron en el personal de cuadros egresados de institutos de reclutamiento por interrupción de sus últimos cursos.

Debe dejarse bien claro que una falencia muy importante fue la de comprobar que las unidades no estaban integradas en sus apoyos de fuego, de apoyo de combate y de servicios para apoyo de combate para combatir, precisamente, con función y con espíritu de unidad. El combate fue el resultado de la acción no coordinada de las secciones o subunidad. Tampoco hay experiencias para la integración



de los elementos de combate cercano con los de apoyo de combate (A, Ing, Com).

En mucho menor grado hay conocimiento y aplicación de doctrina, procedimientos y técnicas conjuntas. Sólo hubo cooperación basada en la buena voluntad de los jefes de elementos que operaron juntos.

Se considera que las pruebas de confianza en tanto estén diagramadas, reglamentadas y se adecuen a las características de los terrenos donde se operará podrán contribuir a la capacitación del personal para enfrentar el peligro.

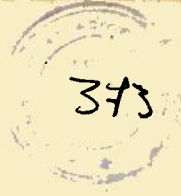
No se informa sobre experiencias de envergadura en operaciones aeromóviles. Las pocas que se ejecutaron mostraron fallas en la capacitación de las tropas.

Las nuevas formaciones del Ejército demostraron satisfacer en su nivel de preparación. Sin embargo debe hacerse notar que el personal que componía los elementos de comandos no estaban con el adecuado entrenamiento físico y técnico que debe caracterizar a estas tropas.

La falta de adaptación al medio geográfico afectó seriamente el rendimiento de las fuerzas que operaron en las islas, no así en el continente. Los factores que afectaron ese rendimiento fueron:

- a) La exposición constante del personal a las inclemencias del tiempo.
- b) La falta de relevo y rotación oportunas.
- c) La carencia de zonas de descanso adecuadamente dotados.
- d) La inexistencia de refugios colectivos.
- e) El inadecuado racionamiento en calidad, cantidad y oportunidad.

En general los elementos que operaron en las islas no recibieron nueva instrucción ya que a partir del momento de su arribo debieron construir sus posiciones



y a partir del primero de mayo estuvieron aferrados a ellas en espera de la ofensiva enemiga. Por otra parte las condiciones meteorológicas, las exigencias del terreno, las actividades logísticas, la inadecuada alimentación y la constante amenaza aérea y naval enemiga limitaron las posibilidades de instrucción.

En cambio en el TOS se pudo completar la instrucción de los conjuntos ya que se contó con tiempo, terreno y medios logísticos, en especial Cl V, adecuados, se obtuvo así resultados satisfactorios.

El rendimiento de tiro en combate no pudo ser comprobado ya que se desconocen las bajas enemigas, El rendimiento en ejercicios con tiro de combate fue muy satisfactorio.

La infantería ejecutó tiro automático con sus ametralladoras, No se informa sobre mayores experiencias con FAL, salvo que existió tendencia a ejecutar tiro automático y a distancias mayores que el alcance eficaz de esta arma.

La A ejecutó especialmente tiro de zona con fuegos de neutralización.

Hubo ensayos de operaciones planeados en el TOS relacionados con desplazamiento de reservas, contraataques y recuperación de instalaciones.

Las reservas movilizadas demostraron mantener aptitud para el combate, aunque debe aclararse que el personal de tropa había sido recientemente licenciado.

El personal de cuadros movilizadas demostró falencias en sus conocimientos y escasa capacidad física para enfrentar tareas propias de su nivel de conducción.

Es necesario contar con manuales de ayuda memoria para actividades en campaña. (Esquema de órdenes, reconocimientos, distancias y profundidades de marcha, superficies de zonas de vivac, alcance de armas etc).

En algunos EE MM no se logró el clima de armonía y confianza necesario para el trabajo en equipo.

No siempre el asesoramiento producido fue tomando

24 374

en cuenta por quien debía adoptar una resolución. Asimismo se observó personal de EM que no guardó el principio de mantenerse en el anonimato dentro del equipo, buscando sobresalir al contar con información adicional a proporcionar.

Se han observado falencias graves en el empleo de materiales por parte de especialistas y falta de idoneidad para desempeñarse en determinar roles de combate (oficiales logísticos, de personal, observadores adelantados, etc).



*INFORME RELACIONADO AL AREA DE INVESTIGACION
Y DESARROLLO*



3. AREA DE INVESTIGACION Y DESARROLLO

a. Introducción

- 1) El análisis de los requerimientos de Investigación y Desarrollo se efectuó teniendo presente el formulario base indicado en el Apéndice 1 y tratando de reunir las observaciones por efecto.
- 2) Las GUB, GUC y las Unidades que respondieron el formulario mencionado, en algunos casos no identificaron los efectos a los cuales hacían referencia provocando indeterminación en las novedades informadas. Asimismo en varios documentos solo se enumeraron los efectos contestando las preguntas enumeradas en forma afirmativa o negativa.
- 3) Del análisis de los requerimientos surgieron aspectos de interés para los campos de Operaciones y Logística que fueron incorporados a los mismos.
- 4) Es necesario hacer notar que gran cantidad de novedades producidas se debieron a aspectos comunes a todos los efectos, equipos o elementos considerados a saber:
 - a) Deficiente instrucción del operador.
 - b) Falta de mantenimiento adecuado.
 - c) Falta de repuestos para su reparación.
 - d) Provisión del equipo con novedades que limitan su eficiencia.

b. Conclusiones

- 1) referente al armamento resulta necesario indicar que las novedades relevadas comunes al mismo son:
 - a) Influencia de las contingencias climáticas sobre funcionamiento y uso. Acción provocada por el congelamiento de los lubricantes.
 - b) Contramedidas del Eno para reducir eficiencia armas y equipos propios. Gran movilidad, gran capacidad de detección de blancos. Enmascaramiento apropiado. Gran capacidad de transmisión de coordenadas. Dirección precisa del proyectil hacia la zona del fuego. Fuego de contrabaterías. Bombardeo aéreo. Misiles antiradares.
 - c) Contramedidas propias para reducir eficiencia armas y equipos del Eno. Fortificaciones adecuadas. Enmascaramiento.



caramiento apropiado. Oscurecimiento. Posiciones simuladas.

d) Seguridad. Accidentes por imprudencia.

Las novedades consolidadas por efecto se agregan como Apendice 1.

2) Referente al material de comunicaciones; resulta necesario indicar que de las novedades relevadas surge lo siguiente:

- a) Eficacia en el empleo. Influencia de los accidentes geográficos.
- b) Contramedidas del Eno para reducir eficiencia de armas y equipos propios. Facilmente interferidos y goniometrables Silbidos, musica, voces y sonidos en toda gama de frecuencias.
- c) Contramedidas propias para reducir eficacia de armas y equipos del Eno. Disciplina de tráfico, silencio de emisión, uso limitado y mensajes en clave.
- d) Los equipos de las series 3000 y 4000 operan con limitaciones dada la necesidad de que exista intervisibilidad entre estaciones.

Las novedades consolidadas por efecto se agregan como Apendice 2.

3) Referente al material de ingenieros no surgen novedades de conjunto. Las novedades consolidadas por efecto se agregan como Apendice 3.

4) Referente a automotores y vehículos de combate resulta necesario indicar que de las novedades relevadas surge lo siguiente:

- a) Influencias de contingencias climáticas sobre funcionamiento y uso. El gasoil se congela a -12° C. La operabilidad en nieve y hielo limita el rendimiento del vehículo.
- b) Operabilidad nocturna y con visibilidad restringida. Resulta imprescindible, las luces de oscurecimiento.

Las novedades consolidadas por efecto se agregan como Apendice 4.

5) Referente a munición resulta necesario indicar que de las novedades relevadas surge lo siguiente:

- a) No se indica fecha de fabricación ni tipo de munición



lo que limita la identificación de las proposiciones a analizar.

- b) Transportabilidad, los envases deben ser de 50 Kg como máximo para facilitar su maniobrabilidad y con recubrimiento plástico interior para disminuir los efectos de la acción de los agentes atmosféricos.

Las novedades consolidadas por efecto se agregan como Apéndice 5.

- 6) Referente a equipos especiales no surgen conclusiones de conjunto.

Las novedades consolidadas por efecto se agregan como Apéndice 6.

- 7) Referente a los efectos clase II y IV de Intendencia resulta necesario indicar que de las novedades relevadas surge lo siguiente:

- a) Resulta necesario disponer de equipos apropiados a las condiciones meteorológicas de T0, de mimetización adecuada y que no restrinja la movilidad necesaria en el combate.

- b) Consecuencia del empleo sostenido y prolongado. Disponer de reposición adecuada de efectos de acuerdo a la vida útil real de cada elemento.

Las novedades consolidadas por efecto se agregan como Apéndice 7.

- 8) Referente a los efectos clase I de intendencia no surgen novedades de conjunto.

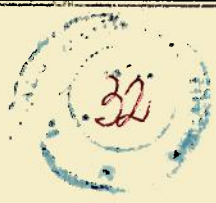
Las novedades consolidadas por efecto se agregan como Apéndice 8.

- 9) Referente a los efectos clase III de intendencia resulta necesario indicar que de las novedades relevadas surge lo siguiente:

- a) Influencia de contingencias climáticas sobre el funcionamiento y uso. El gasoil y el aceite hidráulico se congelaron a -12°C.

- b) Transportabilidad, dificultad de transporte de tambores de lubricantes de 200 litros.

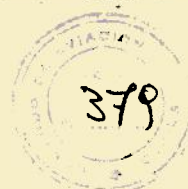
- c) Maniobrabilidad: las bombas manuales no son prácticas para transferencia de combustible.



Las novedades consolidadas por efecto se agregan como Apéndice 9.

- 10) Del análisis de los requerimientos de ID, ~~surge lo siguiente:~~
- a) No aportan información significativa para futuros estudios sobre reorganización de la fuerza.
 - b) La compatibilización de los efectos comunes de provisión en las FFAA permitirían el establecimiento de canales logísticos similares, lo que facilitaría la acción conjunta.
 - c) La inteligencia técnica que deben efectuar los canales de mantenimiento facilitaría la solución de los problemas de ingeniería de producción y permitiría a I y D., concentrar sus esfuerzos en la investigación y desarrollo de nuevos materiales.
 - d) Los aspectos de educación de los cuadros, tropas y conjuntos extraídos del análisis efectuados en los efectos considerados fueron transferidos para su consideración al campo de operaciones.

Se agregan como documento adjunto nueve planillas de trabajo confeccionadas según lo indicado en el Apéndice 1.



APENDICE 1 (Novedades Consolidadas en Armamento) AL ANEXO 2 DEL INFORME DE EXPERIENCIAS Y CONCLUSIONES RELACIONADOS CON EL COMPLEJO MALVINAS

1. FAL

- a. El FAL Serie 4 con visor de luz residual cumple las exigencias del combate.
- b. Arco del guardamonte debe permitir el tiro con guante de abrigo.
- c. Analizar la posibilidad de disponer de un cargador con 30/35 cartuchos.
- d. Posibilidad de construcción de cargadores descartables.
- e. Cilindro recuperador de gases debe poseer concavidad que asegure mínima pérdida de compresión.

2. FAP

- a. Adaptación de mira telescópica con luz residual.

3. MAG

- a. Reemplazar bandas por eslabones plásticos descartables.
- b. Correa de transporte de poliamida.
- c. Adaptación de mira telescópica con luz residual.

4. PISTOLA 9/1125 mm

- a. Pintar línea de fe fosforescente sobre corredera alza y guión.

5. PISTOLA AMET MOD 1

- a. Reemplazar por FMK 3.

6. MOR 21 mm

- a. Adecuar aparato de puntería similar al Mor 120 mm con anteojo de luz residual.
- b. Analizar transporte de munición gran capacidad para reducir peso.
- c. Analizar construcción de mortero reduciendo su peso hasta 32/35 Kg.



7. MOR 120 mm
 - a. Anteojo con puntería de luz residual.
 - b. Analizar transporte de munición para facilitar su maniobrabilidad.
 - c. Aparato de puntería sector ángulo debe estar en milésimos como tablas de tiro.
8. AMET 12.7 mm
 - a. Analizar posibilidad de adicionar seguro.
9. CANON 20 mm L 70
 - a. Posibilidad de adicionar anteojo de puntería con luz residual.
10. LANZACOHETES 88.9 mm
 - a. Adicionar visor de luz residual
 - b. Analizar construcción lanzacohetes descartables.
11. CANON S/R 105 mm
 - a. Reemplazar arma de reglaje por telemetro laser.
12. SAM 7
 - a. Sin antecedentes.
13. BLOW PIPE
 - a. Sin antecedentes.
14. OBUS 105 L 14
 - a. Observador adelantado con visor de luz residual.
15. CANON 155 L 33
 - a. Atascador neumático insuficiente.
 - b. Analizar posibilidad de provisión de compresor.
 - c. Estopines se funden y obligan cambio de alojamiento de por taestopines.
 - d. Modificar tren de ruedas por ruedas trocha ancha.
 - c. Observador adelantado con visor de luz residual.



16. CANON 35 mm

- a. Sin antecedentes.

17. CANON 30 mm

- a. Analizar mejorar condiciones de aparato de puntería, para actividad nocturna.
- b. Operador con antejo de luz residual.
- c. Construcción de cargadores de plásticos o de aletas intercambiables de los cargadores.

18. MISIL ROLAND

- a. Asegurar mantenimiento adecuado.

19. CANON 155 L 30,8

- a. Observador adelantado con visor de luz residual.

20. CANON 40 mm

- a. Colocar visor calculador para aumentar eficacia en el empleo
- b. Operador con antejo de luz residual.



APENDICE 2 (Novedades Consolidadas en Material de Comunicaciones)
AL ANEXO 2 DEL INFORME DE EXPERIENCIAS Y CONCLUSIONES RELACIONADAS
CON EL CONFLICTO MALVINAS

1. PRC 3000
 - a. Adaptación pilas de NICD
 - b. Cierre de receptáculo con gancho para asegurar contacto equipo batería
2. PRC 3600
 - a. Adaptación pilas NICD.
3. VRC 3600
 - a. Adecuar conexión microtelefono.
4. VRC 3622
 - a. Sin antecedentes.
5. PRC 4600
 - a. Sin antecedentes.
6. PRC 4620
 - a. Adecuar conexión microtelefono
7. VRC 4622
 - a. Sin antecedentes
8. TRC 300
 - a. Adaptar auricular y laringofono.
 - b. Adaptar antena di polo con cable coaxil de 500 OHM
 - c. Adecuar conexión microtelefono.
9. NELL UK 321
 - a. Adaptar antena di polo con cable coaxil de 50 m 50/75 OHM
10. GRC 106
 - a. Sin antecedentes.
11. HALLICRAFTERS FM 1
 - a. Sin antecedentes.



- 12. TELEFONOS DE CAMPANA TA 312/IPT/101
 - a. Sin antecedentes.

- 13. CABLE DE CAMPANA WDI/TT
 - a. Falta cilindro ensamble de cortes.

- 14. CENTRAL TELEFONICA SB 993/PT 0 22/PT
 - a. Sin antecedentes.

- 15. SIEMENS SD 192/232 CENTRAL TELEFONICA
 - a. Continúa situación fuera de servicios.

- 16. DATOTEK 505 RADIOELECTRICO
 - a. Deficiente
 - b. Criptografico obsoleto.

- 17. DATOTEK 125 RADIOTELEFONICO
 - a. Buena performance.
 - b. Criptografico obsoleto.

- 18. CONVERSION TELEFONICO Sec 22
 - a. Rendimiento optimo.

- 19. TADIRAN
 - a. No acepta variaciones de tensión 28 V.
 - b. Criptografico y transmisor muy eficaz



APENDICE 2 (Novedades Consolidadas en Material de Comunicaciones)
AL ANEXO 2 DEL INFORME DE EXPERIENCIAS Y CONCLUSIONES RELACIONADAS
CON EL CONFLICTO MALVINAS

1. PRC 3000
 - a. Adaptación pilas de NICK
 - b. Cierre de receptáculo con gancho para asegurar contacto equipo batería
2. PRC 3600
 - a. Adaptación pilas NICK.
3. VRC 3600
 - a. Adecuar conexión microtelefono.
4. VRC 3622
 - a. Sin antecedentes.
5. PRC 4600
 - a. Sin antecedentes.
6. PRC 4620
 - a. Adecuar conexión microtelefono.
7. VRC 4622
 - a. Sin antecedentes
8. TRC 300
 - a. Adaptar auricular y laringofono.
 - b. Adaptar antena di polo con cable coaxil de 500 OHM
 - c. Adecuar conexión microtelefono.
9. MELL UK 321
 - a. Adaptar antena di polo con cable coaxil de 50 m 50/75 OHM
10. GRC 106
 - a. Sin antecedentes.
11. HALLICRAFTERS FM 1
 - a. Sin antecedentes.



- 12. TELEFONOS DE CAMPAÑA TA 312/IPT/101
 - a. Sin antecedentes.

- 13. CABLE DE CAMPAÑA NDI/TT
 - a. Falta cilindro ensamble de cortes.

- 14. CENTRAL TELEFONICA SB 993/PT 0 22/PT
 - a. Sin antecedentes.

- 15. SIEMENS SD 192/232 CENTRAL TELEFONICA
 - a. Continúa situación fuera de servicios.

- 16. DATOTEK 505 RADICELEFONICO
 - a. Deficiente
 - b. Criptografico obsoleto.

- 17. DATOTEK 125 RADIOTELEFONICO
 - a. Buena performance.
 - b. Criptografico obsoleto.

- 18. CONVERSION TELEFONICO Sec 22
 - a. Rendimiento optimo.

- 19. TADIRAN
 - a. No acepta variaciones de tensión 28 V.
 - b. Criptografico y transmisor muy eficaz



APENDICE 3 (Novedades Consolidadas de Material de Ingenieros) AL ANEXO 2 DEL INFORME DE EXPERIENCIAS Y CONCLUSIONES RELACIONADAS CON EL CONFLICTO MALVINAS

1. PALA PLEGABLE
 - a. Rotura planchuela union hoja mango.
2. EQUIPO LOCALIZADOR DE OBJETOS ENTERRADOS JOURNALER 4D
 - a. Analizar su utilidad en terreno no sedimentario.
 - b. Detecta rocas como objetos enterrados.
3. MINAS AP/AT
 - a. Se proponen antimagnéticas.
 - b. Sembrado desde helicópteros.
4. RETROEXCAVADORA POCLAIN
 - a. Sin antecedentes.
5. EQUIPOS VIALES
 - a. Sin antecedentes.
6. Se requiere explosores con control remoto y a tiempo variable.



APENDICE 4 (Novedades Consolidadas en Automotores y Vehículos de Combate) AL ANEXO 2 DEL INFORME DE EXPERIENCIAS Y CONCLUSIONES RELACIONADAS CON EL CONFLICTO MALVINAS

1. JEEP MB
 - a. Adaptación a nafta común o agregado aditivo.
2. UNIMOG 416/421
 - a. Colocar protector de tanque de combustible y caja de batería.
 - b. Adaptar luces de oscurecimiento.
3. CM BENZ 1112/13/14
 - a. Adaptar luces de oscurecimiento.
4. FORD F-100
 - a. Adaptar luces de oscurecimiento.
5. VCK 113
 - a. Adaptar zapatas para nieve o adaptador especial
6. FIAT 697
 - a. Adaptar ventiladores magneticos.
7. VCK 105
 - a. Sin antecedentes.
8. PANHARD AML 90
 - a. Sin antecedentes
9. VUG 2½ Ton 6x6 Reo
 - a. Adaptación de repuestos de otras marcas.
10. VUG 3/4 Ton, 5 Ton DODGE
 - a. Adaptación de repuestos de otras marcas.
 - b. No utilizado por obsolescencia material.
11. VC SEMIORUGA
 - a. Sin antecedentes.



12. MB 2624 5 Ton

a. Sin antecedentes



APENDICE 5 (Novedades Consolidadas de Munición) AL ANEXO 2 DEL INFORME DE EXPERIENCIAS Y CONCLUSIONES RELACIONADAS CON EL CONFLICTO MALVINAS

1. 7,62 mm
 - a. Se propone envase de transporte plásticos.
 - b. Valijines de 500 tiros.
2. 12,7 mm
 - a. Sin antecedentes.
3. 9 mm
 - a. Proyectoil de punta roma.
4. 81 mm
 - a. Determinación de vida útil cartucho de propulsión y carga suplementarias.
5. 120 mm
 - a. Determinación de vida útil cartucho de propulsión y carga suplementarias.
6. A 155
 - a. Estopines adecuados a carga máxima
7. A 105
 - a. Determinación de la vida útil de las espoletas.
8. ADA 20/
 - a. Determinación vida útil del proyectil autodestruyente.
9. ADA 35 mm
 - a. Sin antecedentes
10. ATAN 105
 - a. Se propone envases de transportes plásticos.
11. ATAN 88,9
 - a. Sin antecedentes

12. PAF 62/PDEF 40

- a. Granada con alza incorporada.
- b. Proporsionar envases adecuados para transporte por granadero (mochila).

13. 90 mm

- a. Sin antecedentes.

14. CARTUCHO ILUMINACION

- a. Determinación de vida útil.

15. SALUETES DE POLVORA

- a. Sin antecedentes.

16. GRANADA M 5

- a. Confiabilidad regular.
- b. Analizar rendimiento.



APENDICE 6 (Novedades Consolidadas de Equipos Especiales) AL ANEXO
2 DEL INFORME DE EXPERIENCIAS Y CONCLUSIONES RELACIONADAS CON EL
CONFLICTO MALVINAS

1. RADAR DE VIGILANCIA TERRESTRE RASIT LMT 3190 B
 - a. Caja de mando de antenas se inutiliza.
2. VISOR NOCTURNO
 - a. Agotamiento de tubos excitadores.
3. TELEMETRO LASER
 - a. Sin antecedentes.



APENDICE 7 (Novedades Consolidadas de efectos Clase II y IV Intendencia) AL ANEXO 2 DEL INFORME DE EXPERIENCIAS Y CONCLUSIONES RELACIONADAS CON EL CONFLICTO MALVINAS

1. EFFECTOS NECESARIOS DE REEMPLAZAR

- a. Botas de combate impermeabilización inadecuada.
- b. Paño de carpa tela poco resistente.
- c. Parante resistencia inadecuada.

2. EFFECTOS NECESARIOS A PROVEER PARA ZONAS FRIAS

- a. Polera en lugar de camisa.
- b. Medias de lana con talonera en lugar de algodón.
- c. Pasamontañas.
- d. Bufandas.
- e. Boinas
- f. Mochila
- g. Galochas para borceguies o polainas impermeables.

3. EFFECTOS A ELIMINAR

- a. Poncho impermeable poca practicidad para combate.

4. EFFECTOS DE RUSTICIDAD ADECUADA

- a. Equipo de provisión del BIM 5.



APENDICE 8 (Novedades Consolidadas de Efectos Clase I)

1. COCINAS

- a. Deficiente receptaculo para glicerina la que se congela.
- b. Remoción de quemadores dificultoso.

2. RACION C

- a. Envase no apto para su transporte por usuario.
- b. Debe incluir negro de humo.
- c. Todo lo que constituye la ración debe enlatarse (azucar, cara melos etc).

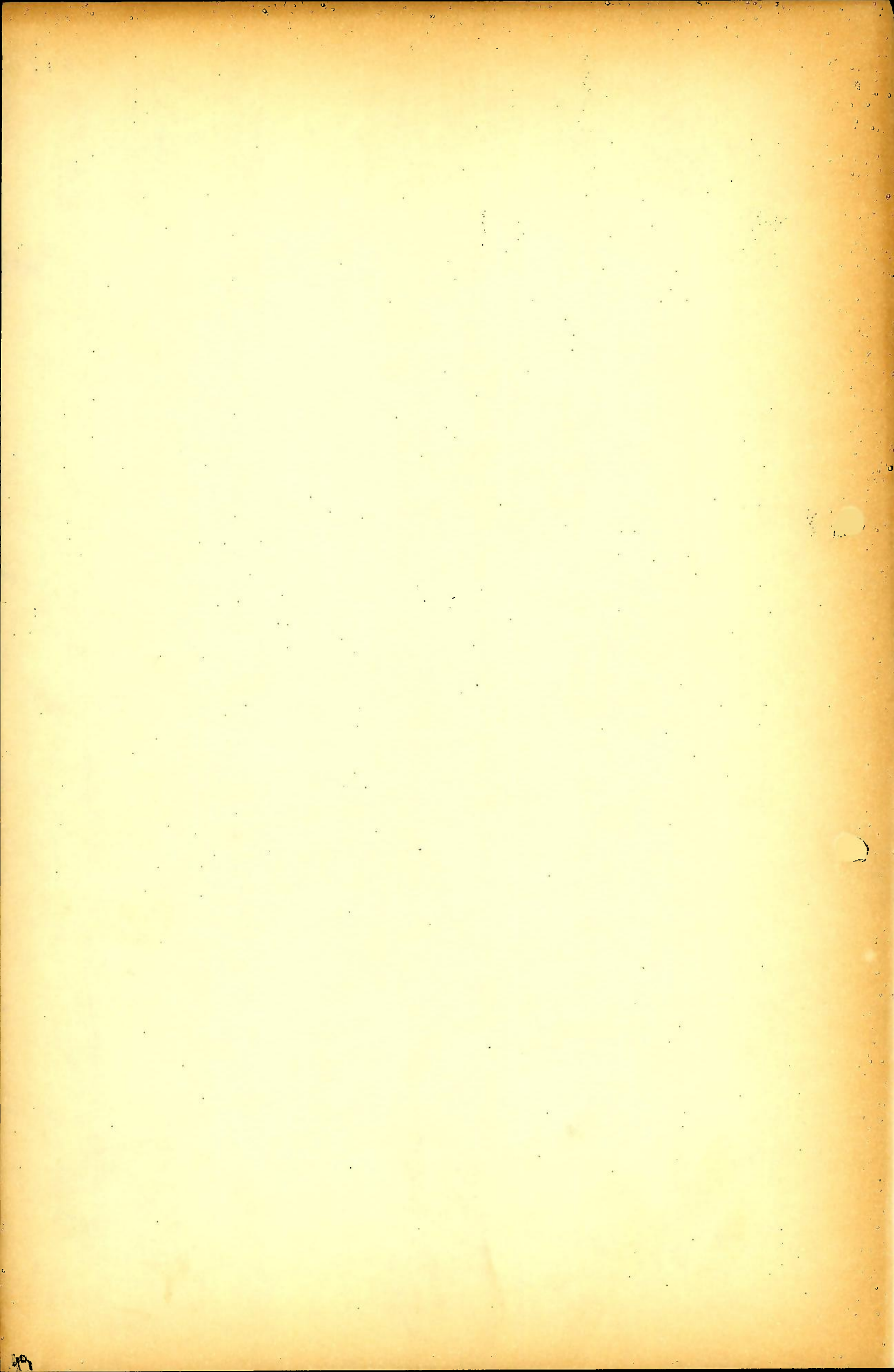
3. PROVISION DE CILINDROS TECNICOS.

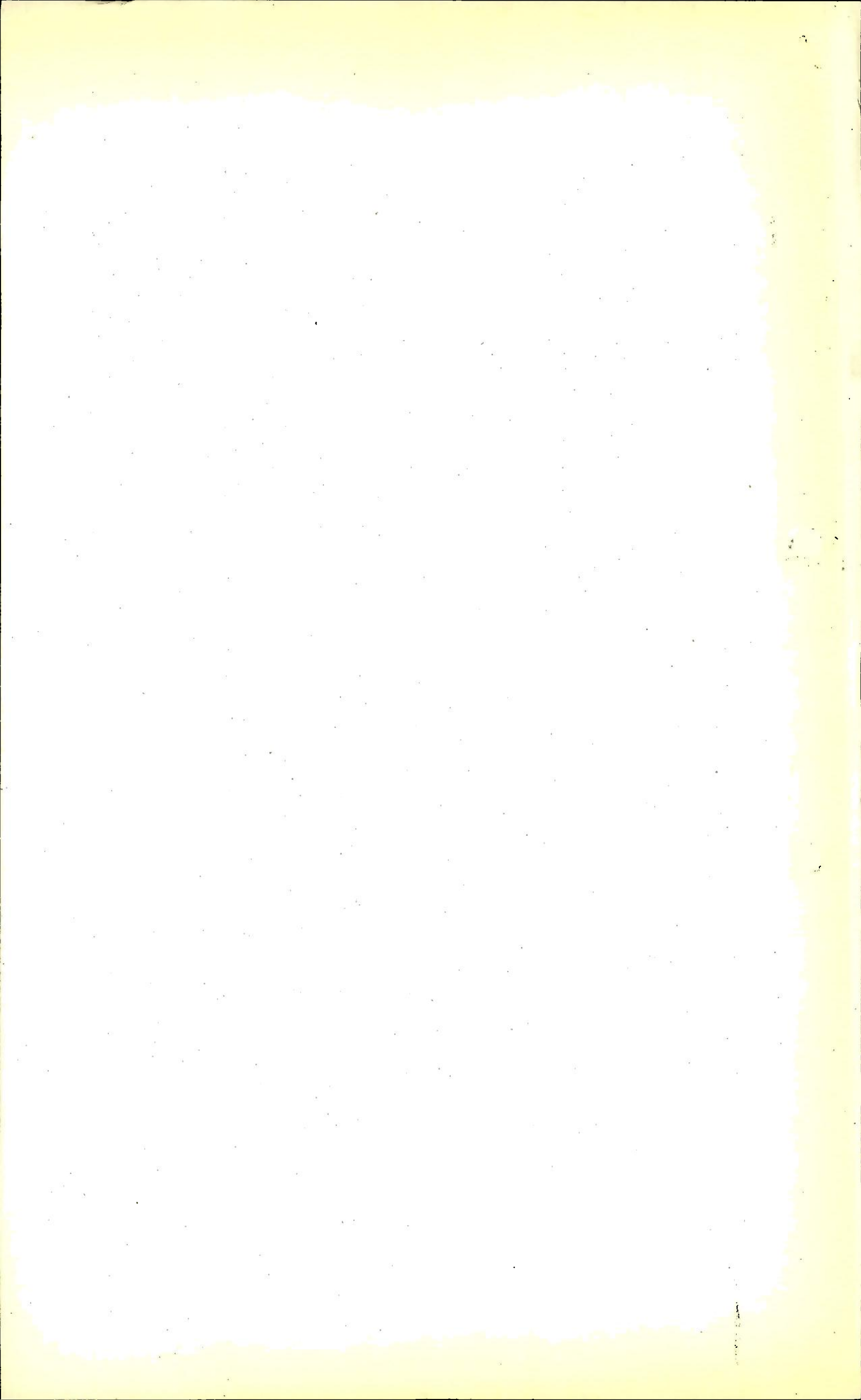
4. RACION TIPO A y B INCLUIR CHOCOLATE Y CAFE.

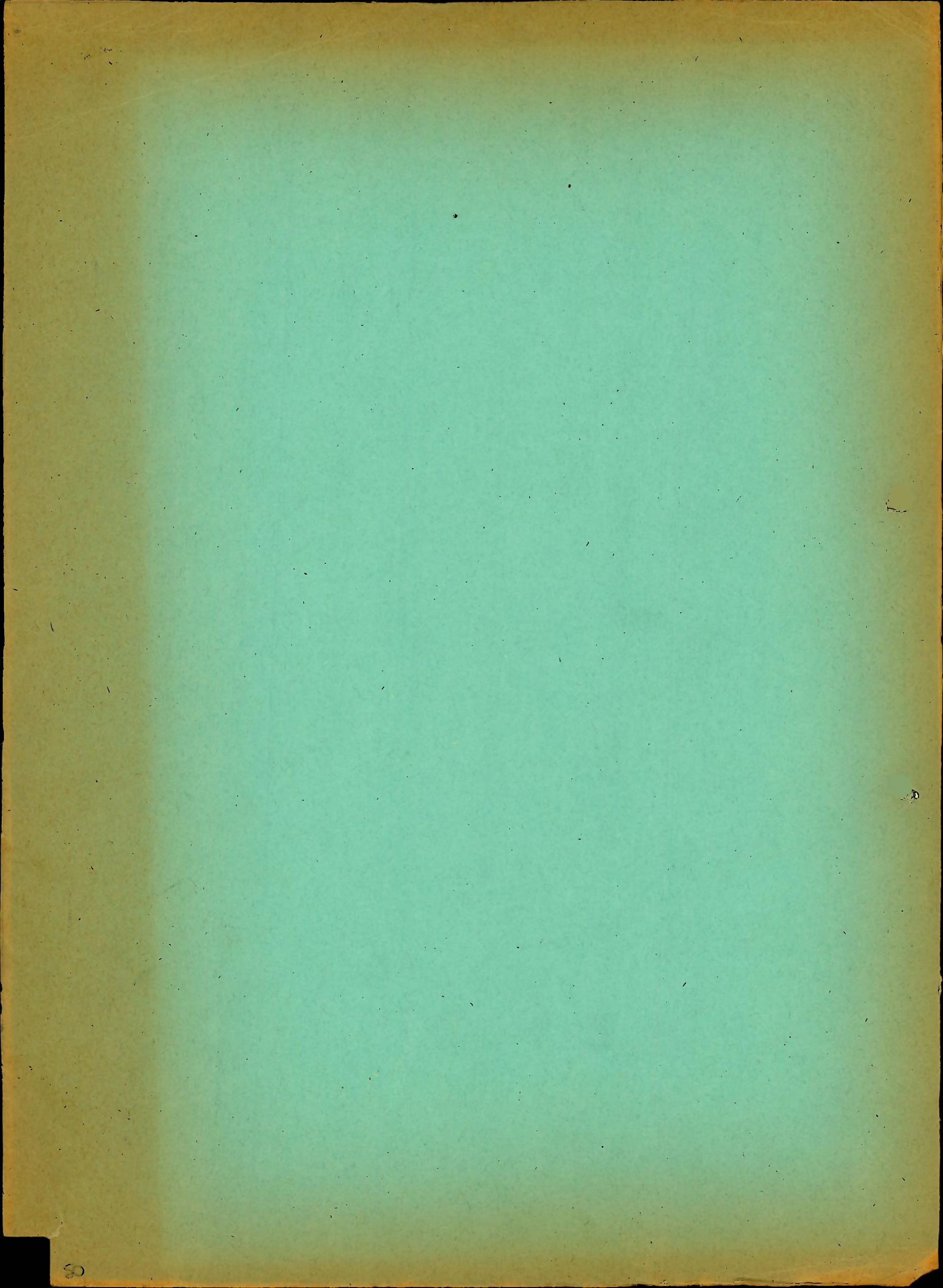


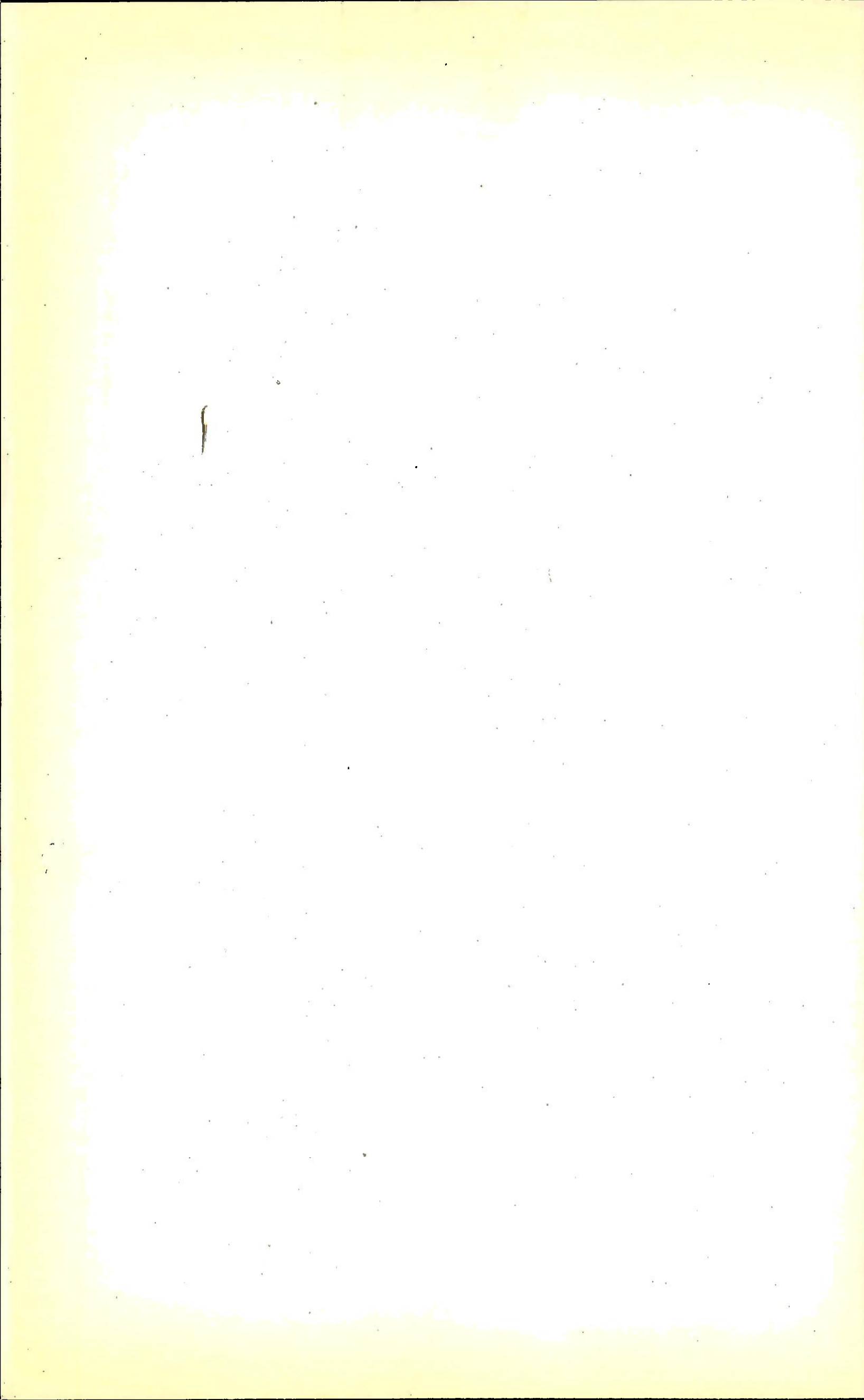
APENDICE 9 (Novedades Consolidadas de Efectos Clase III)

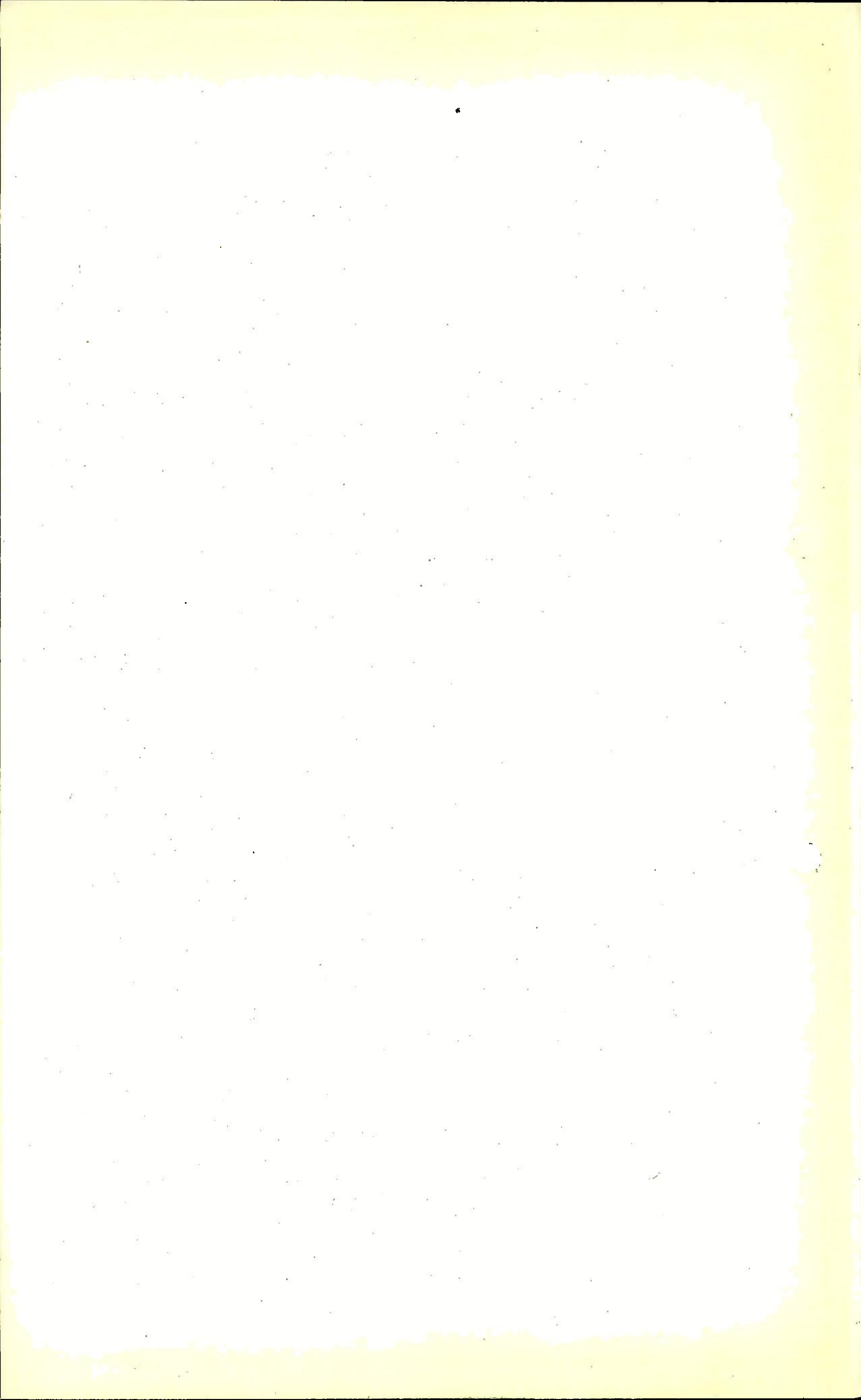
1. Para evitar congelamiento de gas oil se propone su mezcla con kerosene, en proporción de 10 a 25 %.
2. Para facilitar su transporte se propone provisión de latas de lubricantes de 20 litros.
3. Para facilitar la carga de combustible se propone la provisión de bombas eléctricas.
4. Los camiones cisternas deben poseer valvulas reductoras y elementos de medición del combustible extraído.
5. No se aconseja tambores de combustible en primera línea por su inflamabilidad.











MEMORANDUM NRO: 82/83BUENOS AIRES, 14 de marzo de 1983.AL COMANDANTE DE AVIACION DE EJERCITO

Con referencia a la OECJE Nro 762/82 (Para el estudio y la explotación de experiencias relacionadas con el conflicto MALVINAS) y lo ordenado por el suscripto en Memorandum Nro 398/82, comunico a usted que las exposiciones del EMGE y EMF se ejecutarán de acuerdo a lo siguiente:

1. OPORTUNIDADa. 28 Mar 83

- | | |
|----------------|-----------|
| 1) Cdo Ing | 1600/1630 |
| 2) Cdo Com | 1635/1705 |
| 3) Cdo Log | 1715/1740 |
| 4) Dpto Transp | 1745/1830 |

b. 29 Mar 83

- | | |
|------------|-----------|
| 1) Cdo Ars | 1600/1715 |
| 2) Cdo Int | 1725/1800 |
| 3) Cdo San | 1805/1830 |

LUGAR DE EXPOSICION

Sala de conferencias del 4to Piso.

PERSONAL QUE CONCORRE

A cada una de las exposiciones deberá concurrir el siguiente personal:

- a. J III-Op y JJ Dpto Pl(s), Doct, Org e I y D.
- b. J IV-Log y Cte(s) Log, Ars, San y J Dpto Transp.
- c. Cte Ing.
- d. Cte Com.
- e. Cte Av Ej.
- f. Dir Proy.

4. DESARROLLO DE LAS EXPOSICIONES

La necesidad de explotar ordenadamente las experiencias del conflicto MALVINAS, impone realizar exposiciones parciales tendientes a obtener bases que puedan perfeccionar aspectos de las diferentes áreas.

MEMORANDUM

AL

En una primera fase se realizarán las correspondientes al campo logístico, de ingenieros y comunicaciones, interesando en particular, que se ponga con precisión el comportamiento de todos los efectos que hayan participado en el conflicto MALVINAS. En tal sentido se tendrá en cuenta:

- a. Que se destaquen factores puesto de manifiesto, tales como: ineficiencia, bajo rendimiento, fallas de material, etc. En la misma forma aquéllo que haya evidenciado eficiencia en su empleo.
- b. Que se estudien exhaustivamente las causas del irregular o eficiente comportamiento, según corresponda, para obtener el adecuado conocimiento que permita concretar los juicios.
- c. Que deberá considerarse el mayor número posible de efectos, para brindar abundantes y provechosas experiencias que faciliten los estudios en ejecución en la Fuerza.

La exposición se entregará por escrito, a la Jefatura III-Operativa, al término de la misma.

En una segunda fase, las demás áreas expondrán en la forma y oportunidad que se ordenará.

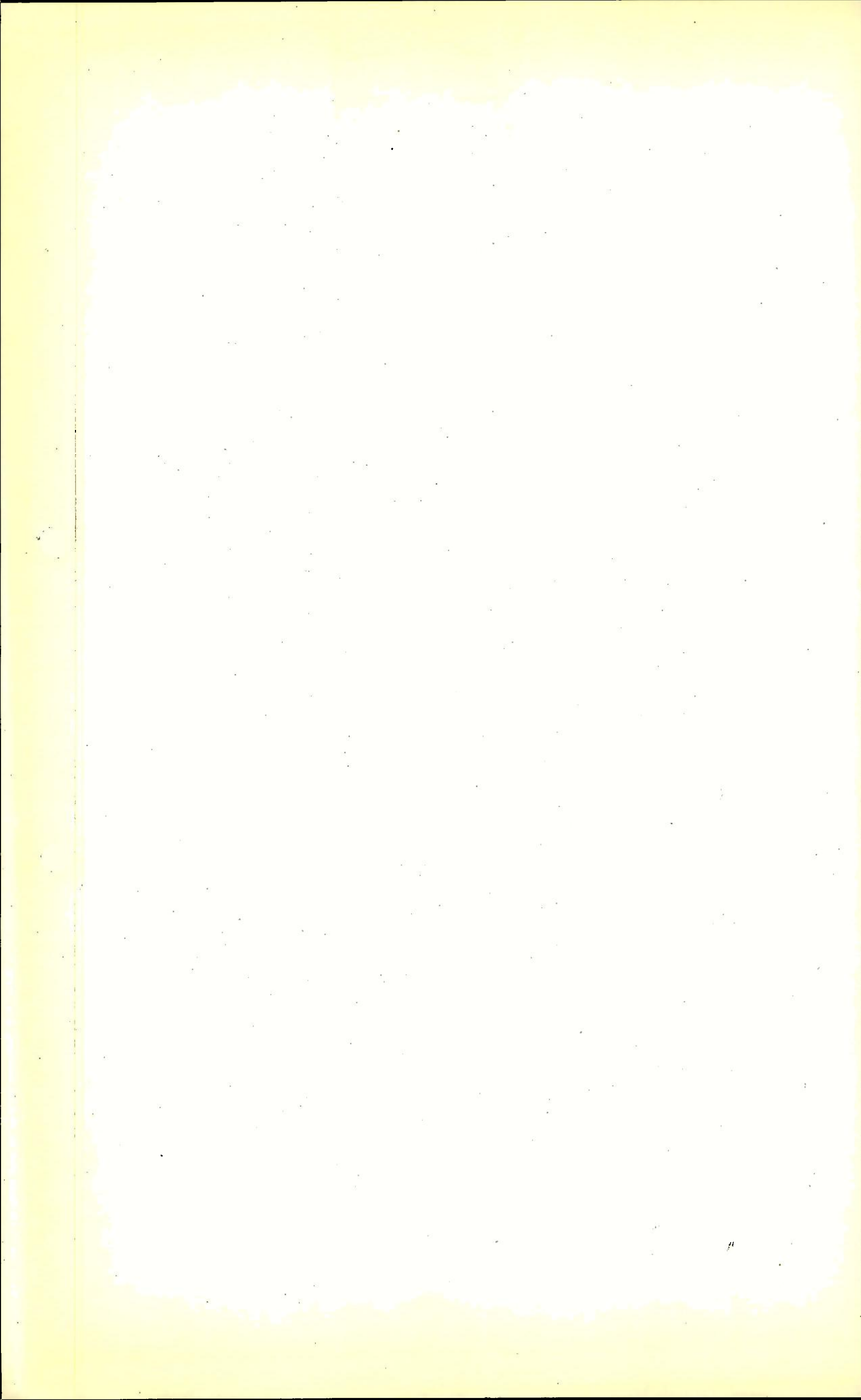
1	2
3	4
5	6
7	8
9	10
11	12
13	14
15	16
17	18
19	20
21	22

[Handwritten Signature]

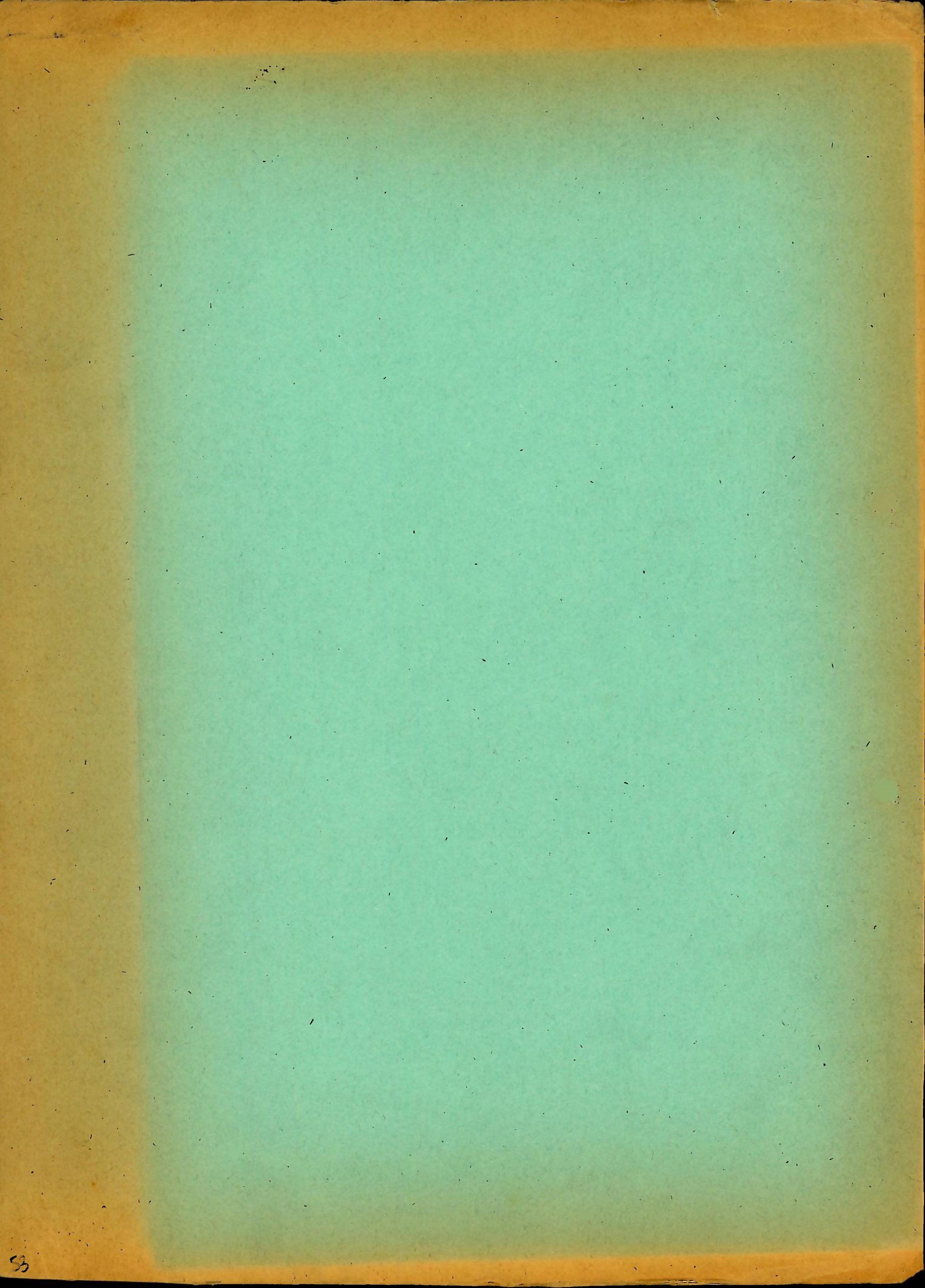
SECRETARÍA DE DEFENSA
 MINISTERIO DE DEFENSA
 JEFATURA III-OPERATIVA

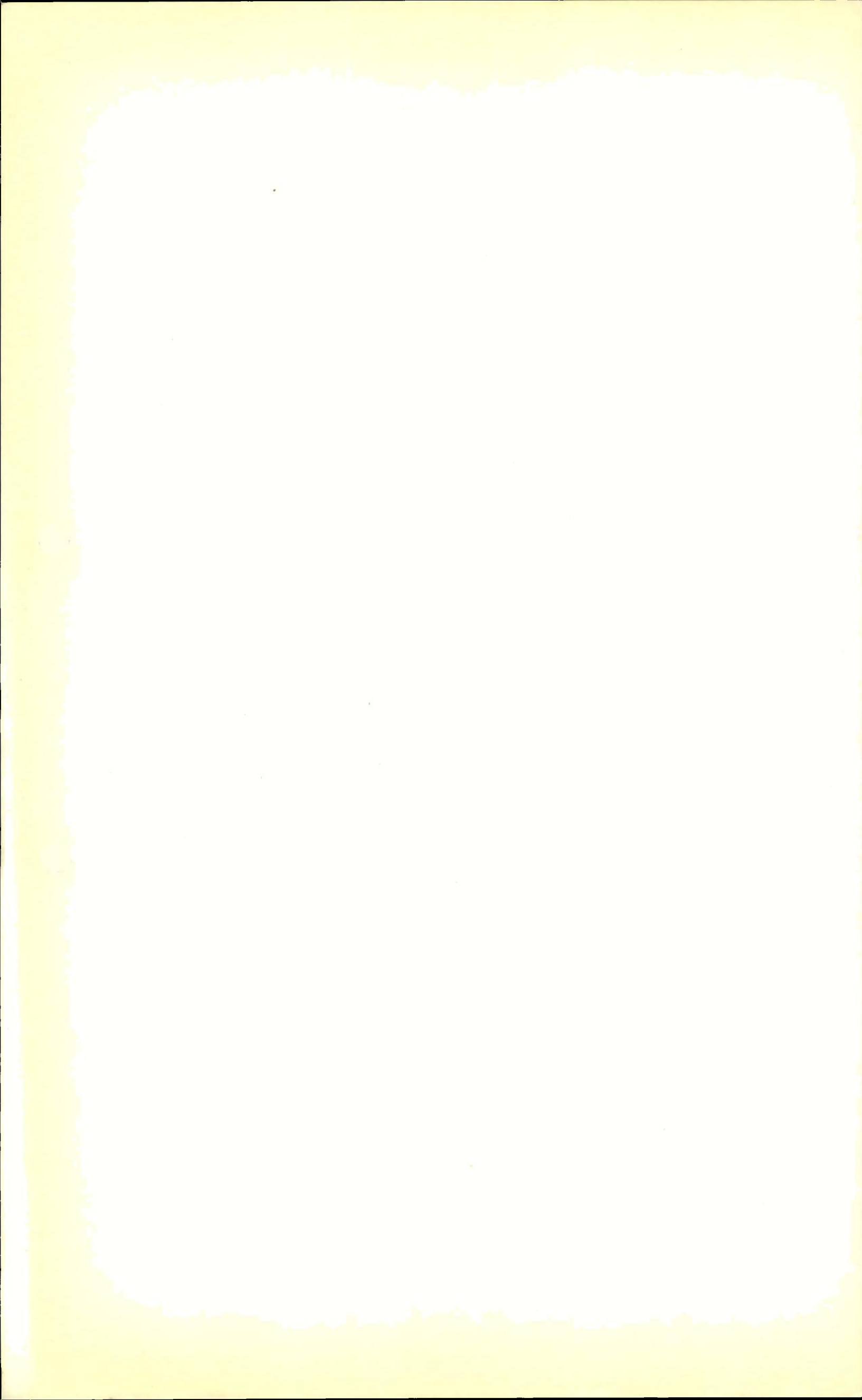
DISTRIBUIDOR:

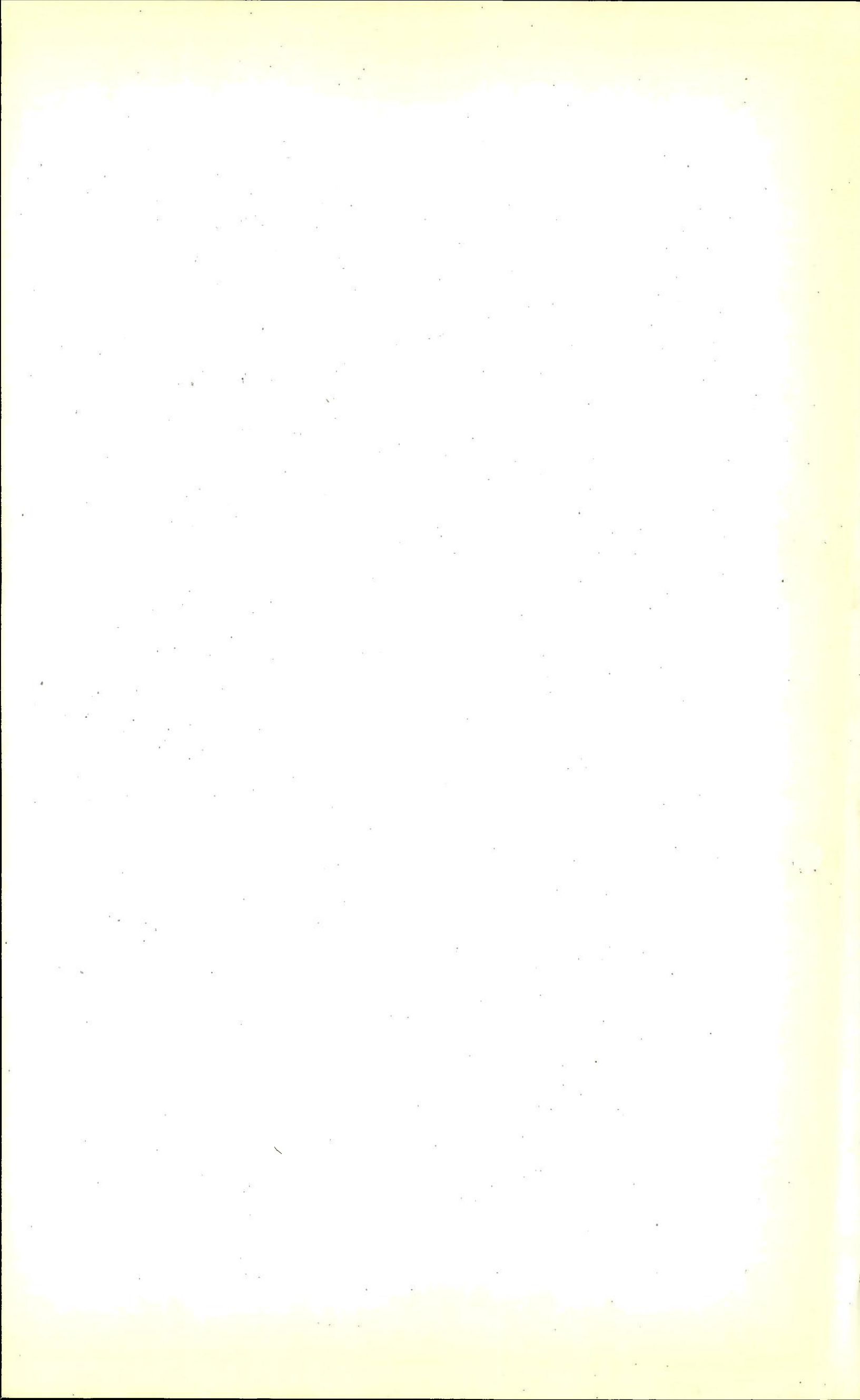
- Nro 01: Jef I-Pers
- Nro 02: Jef II-Idia
- Nro 03: Jef III-Op
- Nro 04: V-Log
- Nro 05: Jef V-Fin
- Copia Nro 06: Jef VI-Movil
- Copia Nro 07: Cdo I
- Copia Nro 08: Cdo C
- Copia Nro 09: Cdo A
- Copia Nro 10: Cdo Ing
- Copia Nro 11: Cdo Com
- Copia Nro 12: Cdo Av Ej
- Copia Nro 13: Cdo Log
- Copia Nro 14: Cdo Ars
- Copia Nro 15: Cdo Int
- Copia Nro 16: Cdo San
- Copia Nro 17: Dir Proy
- Copia Nro 18: Dpto Pl(s)/Jef III-Op
- Copia Nro 19: Dpto Doct/Jef III-Op
- Copia Nro 20: Dpto Educ/Jef III-Op
- Copia Nro 21: Dpto Org/Jef III-Op











SECRETO

MEMORANDUM No. 054/82



Buenos Aires, 19 de agosto de 1982

AL JEFE III - OPERACIONES

En cumplimiento con lo ordenado por memorándum de fecha 14 Jul 82, elevo al señor Jefe el informe sobre experiencias relacionadas con el conflicto MALVINAS.

Del presente memorándum, se confeccionaron DCS (2) ejemplares de un mismo tenor y de UNA (1) hoja titulada como:

AEREGADOS:

Lo expresado en el texto:

Cdo Av Ej
Div Op e Ica

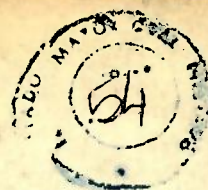


[Signature]
ALDIS DEL VALLE ARCE
CORONEL
COMANDANTE DE AVIACION EN JEFE

DISTRIBUCION:

- Original : Jef III-Op
- Duplicados: Cdo Av Ej (Archivo - Div Op e Ica)

[Handwritten signature]



AL ANEXO 1 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Personal) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y anotación de experiencias relacionadas con el conflicto MALVINAS)

1º AL PUNTO 1º Mantenimiento de efectivos.

- a. No hubo inconvenientes con el personal de cuadros redistribuidos a la Unidad.
- b. La Unidad tuvo 7 bajas producidas en las operaciones:
 - 1) 3 muertos en COMODORO RIVADAVIA.
 - 2) 3 desaparecidos al sur de la Isla de LEONES MARINOS en MALVINAS.
 - 3) 1 herido al sur de Pto EDWARD en MALVINAS.

2º AL ANEXO 2º Administración de personal.

a. Al punto a)

En razón a la pequeña cantidad de soldados empleados y a las funciones de sostén que debían realizar no afectó su edad, máxime que fueron adecuadamente seleccionados.

- b. El personal tiene adecuada capacitación para satisfacer las exigencias del mando de su fracción.
- c. No tuvo personal de cuadros en comisión proveniente de Institutos, sí prestó servicios un Subteniente Med "EC" Art 17 quien evidenció un excelente rendimiento.

3º AL PUNTO 3º Disciplina, Ley y Orden.

a. Al punto a)

- 1) Desertiones: sin novedad.
- 2) Ausencias sin causa: sin novedad.
- 3) No presentados: sin novedad.
- 4) Cantidad y gravedad de delitos: 1 delito por IRRESPECTUOSIDAD.
- 5) Aumento o disminución de sanciones disciplinarias: disminución de sanciones disciplinarias.
- 6) Desórdenes e infracciones en la vía pública: sin novedad.
- 7) Enfermos ficticios: sin novedad.
- 8) Negligencia en el cuidado y conservación del equipo: sin novedad.



- 9) Cuantía de respeto a los superiores: 1 delito (de acuerdo a 4))
 - 10) Solicitudes de cambio de destino o movilización: sin novedad.
 - 11) Cantidad de accidentes: 1 en CINCOSORO RIVADAVIA.
 - 12) Desaparecidos y extraviados: 3 desaparecidos en combate.
4. AL PUNTO 1. Mantenimiento de la moral.

a. Al punto a)

El servicio postal fue sumamente deficiente. La correspondencia no llegó a los destinatarios y lo que es más grave aún, encomiendas desvanecidas que no llegaron ni tampoco fueron devueltas al remitente.

El sistema de "GARZA A UN SOLDADO" como intención ha sido muy buena, pero se aprecia que el volumen de correspondencia de este tipo que se debió transmitir rápidamente que llegara aquella realmente de interés para el personal en operaciones (familiares y amigos).

b. Al punto b)

Se adjunta como Apéndice 10

c. Otros aspectos.

De altamente positiva la implementación del sistema de comunicación telefónica al que tuvo acceso un elevado número de personal.

5. AL PUNTO 2. Prisioneros de guerra.

a. Al punto a)

El lugar de reunión de prisioneros establecido por los británicos presentó las siguientes deficiencias:

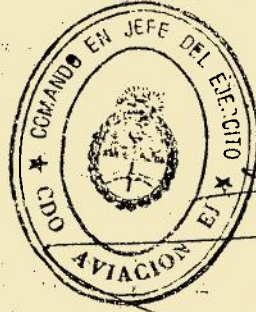
- 1) Ausencia de agua, el personal ha tenido que abastecerse con la de lluvia que era posible recuperar de los charcos que se formaron con las precipitaciones.
- 2) De lo que hace a víveres recién el día 17 Jun-82 se recibió la primera provisión.
- 3) Se careció de las instalaciones sanitarias mínimas para dar solución a las necesidades fisiológicas elementales.
- 4) Los medios para alojamiento provistieron de material de estructuras.

SECRETO



5) El personal militar retenido hasta el 14 Jul 82, permaneció alojado en las instalaciones de un frigorífico en SAN CARLOS, en el mencionado lugar había dos bombas de 1.000 libras arrojadas por la FAA que no habían explotado y que no fueron desactivadas.

Buenos Aires, *AP* de agosto de 1982



Luis del Valle Arce
LUIS DEL VALLE ARCE
CORONEL
COMANDANTE DE AVIACION DE EJERCITO



APENDICE 1 (Hechos destacables protagonizados por el personal del B Av Com 001) AL ANEXO 1.

1. ACCIONES DE CARACTER INDIVIDUAL (Comprende aquellas en que participó una tripulación)

a. Caso No. 1.

- 1) Fecha: 09 May 82.
- 2) Personal involucrados:

Tte Lco D ROBERTO MAREO PROBERTO
Tte Lco PAJ R; D JUAN CARLOS BUSCHIAZZO
Sarg Mes Av RAUL DEMOTTA

3) Síntesis del hecho:

En día mencionado en horas de la mañana, se tomó conocimiento en PUERTO ARGENTINO del ataque sufrido al Buque Foguero argentino MARVAL en proximidades de la Isla de los LEONES MARINOS. Ante este hecho y dada la imposibilidad de efectuar el rescate con los helicópteros de la FUERZA AEREA ARGENTINA o de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, se ordenó al Comandante de la aeronave realizar la búsqueda con un helicóptero FUMA.

En virtud a las malas condiciones meteorológicas imperantes y a la necesaria preparación de la aeronave, ésta partió para el cumplimiento de la misión poco después de las 1600 Hs., perdiéndose el contacto radial con la misma.

Después de lo expuesto no se pudo obtener una información sobre la situación del helicóptero y su tripulación, hasta el momento en que GRAN BRETAÑA hizo público su derribo en la zona en que debía dar cumplimiento a su misión. Sin embargo pese a ello con posterioridad se intentó la búsqueda sin resultados positivos.

Ante esta circunstancia el EJERCITO ARGENTINO dió por desaparecidos a los tripulantes de la aeronave.

- 4) La acción desarrollada pone de manifiesto la decisión y el valor de los tripulantes en el cumplimiento de una misión que implicaba un riesgo cierto para sus vidas, en razón que era por ello conocida la presencia de aviones y buques enemigos en la zona.

Lo expresado, al margen que esta tripulación pudiera ser encontrada con vida, supone el reconocimiento de la FUERZA ante un caso como el que ellos cumplieron.

b. Caso No. 2.

- 1) Fecha: 01 Abr 82.



2) Personal involucrado:

Tte 1ro D ALBANO ESTEBAN VILLAGRA.
Tte 1ro Pil E3 D EDUARDO ERNESTO LOPEZ LEQUIZAMON.
Sarg Mac Av JORGE DIAZ MEDER.

3) Sintesis del hecho:

Durante la ejecucion de las operaciones para la recuperacion de las Islas Georginas del Sur mientras se ejecutaba el 2do movimiento de tropas hacia las mismas, el helicoptero tripulado por el personal que se menciona anteriormente recibio intenso fuego desde tierra. Ello provocó daños irreparables en la aeronave lo que afectó un aterrizaje de emergencia.

Para a las bajas sufridas por el personal de Infanteria de Marina transportado, el Tte 1ro VILLAGRA se hizo cargo de la fraccion en tierra, la reorganizó y respondió al fuego enemigo colaborando de este modo en el logro de la reduccion del destacamento BRITANICO.

4) Accion destacada:

De lo expresado se desprende que es digna de mencion la actitud adoptada, puesto que además de su proceder como piloto, el citado oficial procedió con valor y eficacia más allá de lo que en su misión y funciones le imponían.

c. Caso No. 3.

1) Fecha: El May 52.

2) Personal involucrado:

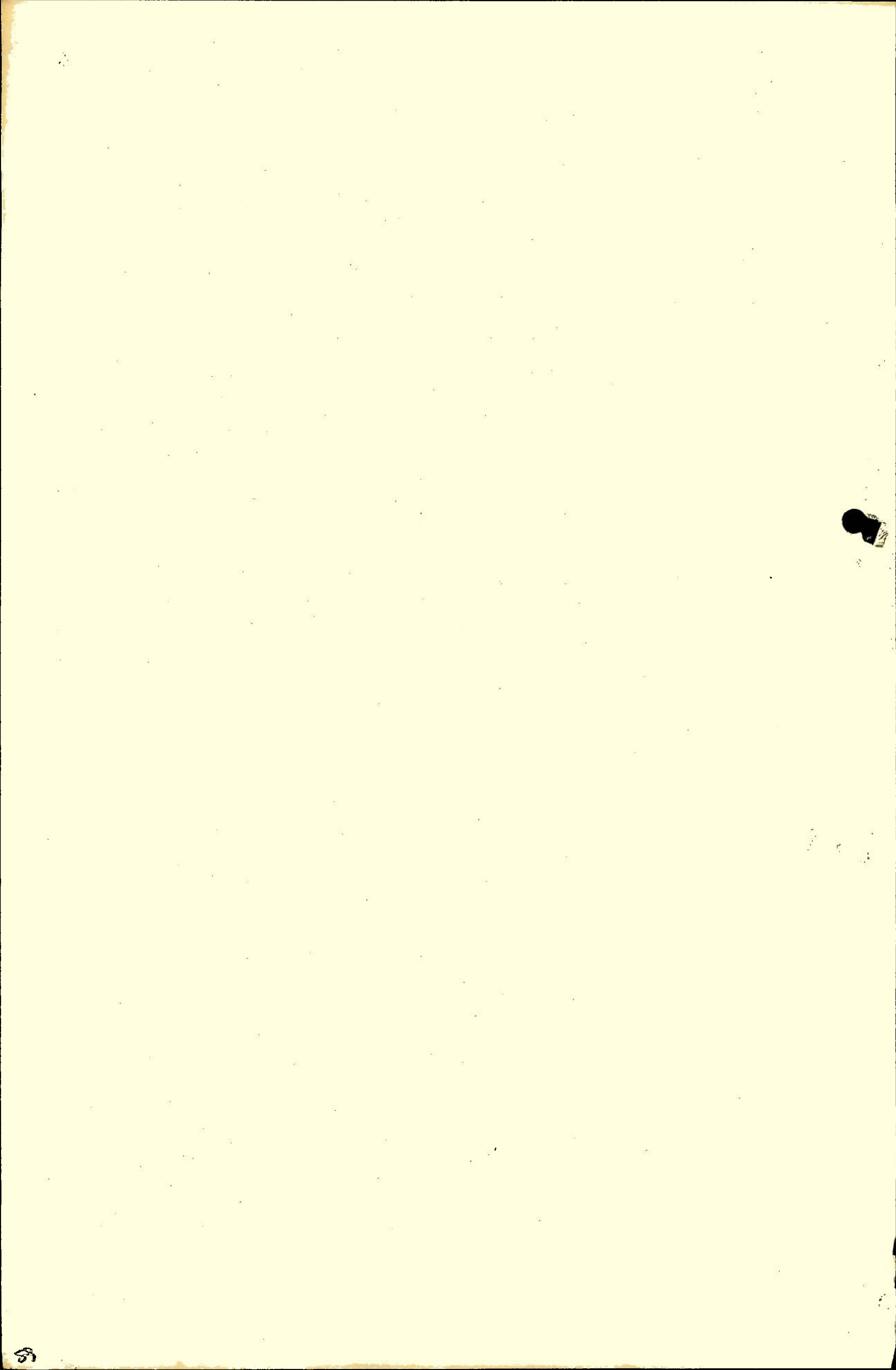
Capitán D JORGE RODOLFO SVENDSEN.
Sarg Av Mac Av MIGUEL ANGEL SANTANA.
Cabo 1ro Mac Av MARTIN HECTOR SAN MIGUEL.

3) Sintesis del hecho:

Aproximadamente a las 1500 Hs ante la presencia de un avión A 4-C que se encontraba en emergencia por las averías sufridas como consecuencia de un combate con FUERZAS BRITANICAS en que habían participado; se ordenó el alistamiento inmediato de un helicoptero para proceder al rescate del piloto, ante la posibilidad de que éste debiera eyectarse.

En vista de las averías que presentaba el avión mencionado, desde tierra se dispuso la ejecucion del piloto el que cayó en aguas a unos 500 Mts al norte del aeropuerto de FUERTE ARGENTINO.

El helicoptero al mando del Cap SVENDSEN acudió de inmediato al lugar. En vista del equipamiento con que contaba el piloto del avión, el cual le restringía totalmente los





movimientos, fue preciso que el Cabo Iro SAN MIGUEL con riesgo de su vida descendiera de la cabina del helicóptero parándose en uno de los esquifes para tratar de recuperarlo. Pese a ello la operación resultaba sumamente dificultosa, por lo tanto fue necesario que el piloto del avión se quitara el salvavidas, luego de lo cual mediante una acción similar a la ya descrita se logró sacar a bor de para transportarlo al Hospital Militar para su atención.

4) Acción destacada:

De lo expresado se desprende la decisión y el arrojo de la tripulación para rescatar al piloto eyectado, pese a disponer de un helicóptero monomotor y sin el equipamiento necesario para ejecutar la tarea, destacándose que el riesgo asumido implicaba un cierto peligro para sus vidas y en particular para el Cabo Iro Mecánico de Aviación MARTIN HECTOR SAN MIGUEL.

4) Caso Iro I:

1) Fecha: 28 May 82.

2) Personal involucrado:

Capitán D JORGE RODOLFO SVENDSEN,
Sarg Mec Av ERNESTO ROBERTO MOREIRA,
Cabo Iro Mec Av MARTIN HECTOR SAN MIGUEL,
Tte Pil Ej D MARGELIO ANDRES FIORIO,
Cabo Iro Mec Av EDUARDO DANIEL CLAVERO.

3) Síntesis del hecho:

En oportunidad de realizarse una Operación Aeronáutica con seis helicópteros UH-1H y dos A-109A, desde PUERTO ARGENTINO a DARWIN, aproximadamente a las 1000 Hs y luego de haber desembarcado la tropa, desde esta última localidad se requirió una evacuación sanitaria de heridos producidos durante las acciones desarrolladas hasta ese momento. Ante el requerimiento y pese a existir fuego del enemigo, el Cap SVENDSEN resolvió acudir a la localidad y proporcionar el apoyo.

En conocimiento de esta resolución el Tte FIORIO espontáneamente y en conocimiento de los riesgos que implicaba se dispuso de la formación e informó al Capitán que lo acompañaba para proporcionarle la escolta y el apoyo de fuego correspondiente con su escuadrón.

El regreso del elemento afectado a la Operación Aeronáutica como así también la evacuación sanitaria se cumplieron sin novedad.

4) Acción destacada:

De la acción descrita se desprenden los hechos siguientes:



- a) La resolución adoptada por el Cap SVENDSEN de ejecutar personalmente la evasión requerida en una situación comprometida, como la que se vivía en ese momento, indica claramente el valor de este Oficial al hacer una demostración del coraje y dando un ejemplo de responsabilidad a sus subordinados.
- b) La acción espontánea del Tte MAJURO de acompañar al helicóptero que se dirigía a cumplir una misión de riesgo en la cual el Jefe del elemento no quiso inicialmente comprometer otros medios, indican por un lado un alto grado de profesionalismo por parte del piloto del helicóptero de ataque, haciendo gala además de un alto grado de valor al asumir de este modo los riesgos que implicaba esta operación.

2. Caso No. 3

1) Fecha: El Rey 67

2) Personal involucrado:

Subt. Int D JOSE EDUARDO MEDINA
S/O DE LUIS ALBERTO IBARRA
S/O DE HENRI OSSAR BILBEAS

3) Síntesis del hecho:

Mientras el Batallón de Aviación de Combate 601(-) y una Compañía del RI 12 ocupaban una zona de reserva próxima a NORTH KHE, se produjo un ataque de la aviación británica. Además de otros daños se produjo un principio de incendio en un helicóptero AH1H.

Ante esta circunstancia y por propia iniciativa sin medir los riesgos que significaba, mientras los pilotos ponían en marcha sus aeronaves para alejarlas del lugar, el Subt MEDINA accedió al lugar en que se incendiaba la aeronave para tratar de sofocar el fuego.

A la acción del Subteniente se sumaron también en forma espontánea las de los Soldados IBARRA e IBILBEAS. En virtud a la decisión y rapidez con que actuó este personal se evitó la destrucción total de la aeronave.

4) Acción destacable:

Por lo expresado se pone en manifiesto la actitud del personal involucrado, destacándose su valor al asumir los riesgos que significaba apagar el incendio con elementos voluntarios y ante el peligro de explosión de la aeronave o de nuevas acciones por parte de los aviones ingleses.

3. Caso No. 4

1) Fecha: El Rey 67



2) Personal involucrados

Pto PIA H: D HENRIQUE FELIX RIVERA
 Cabo 1ro Mar Av ORLANDO ROBERTO DOMERON

3) Síntesis del hecho:

Durante el cumplimiento de una misión en BAHIA DE LOS LEFANTES MARINOS, se produjo un combate aéreo sobre la vertical de ésta, entre aviones propios y británicos, siendo derribado uno de los PIA cuyo piloto se salvó. Ante este hecho el personal involucrado concurreó de inmediato y por propia iniciativa a efectuar su búsqueda, la que tuvo éxito recorriendo y transportando posteriormente al piloto del avión hasta la Base Aérea establecida por la Armada en dicho lugar.

La decisión y la prontitud con que se efectuó la tarea, posibilitaron salvar la vida de este piloto que de no ser así indudablemente hubiese perecido, dado que tenía múltiples contusiones y una pierna fracturada.

4) Acción destacable:

Este hecho revela el alto grado de valor que adorna a esta tripulación, puesto que espontáneamente resolvió rescatar al piloto derribado, sin consideración al riesgo que implicaba su cumplimiento, dada la presencia de los aviones enemigos y la amenaza de medios de defensa aérea y alerta portadora.

5) Base Mar 1

1) Fecha: 2) May 62

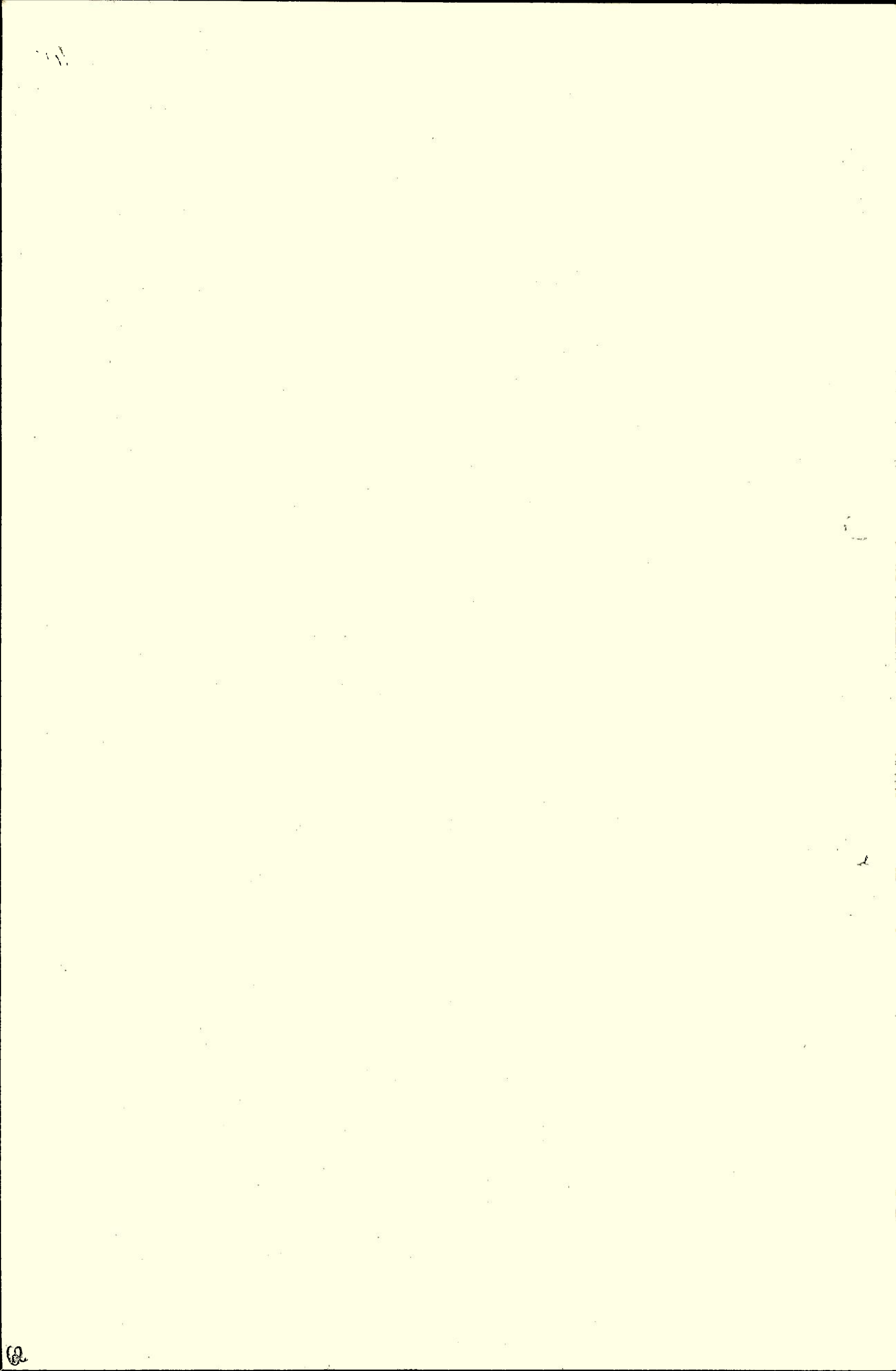
2) Personal involucrados

Pto 1ro D ENZO ARBERTO PEREZ CORREIA
 Cabo 1ro Mar Av VICENTE RAGAN

3) Síntesis del hecho:

Durante el cumplimiento de una misión de transporte de armamento y municiones a Pto EDWARD, un elemento compuesto por tres helicópteros PUMA y un A-109A, fueron atacados en vuelo por aviones HARRIER diez millas al sur de su lugar de destino.

Como consecuencia del ataque uno de los PUMA derribado impactó contra el terreno incendiándose inmediatamente, las otras aeronaves lograron posarse antes de ser destruidas dos de ellas, logrando salvarse la última. Inmediatamente después de producido estos hechos la última aeronave mencionada regresó al lugar en que se había producido el ataque, recogiendo a las tripulaciones de los helicópteros destruidos, pese a la posibilidad de que retrocedieran los aviones británicos.





4) Acción destacada:

Resulta digno de mención el arrojo y espíritu de combate demostrado por la tripulación involucrada al concurrir a rescatar inmediatamente a las tripulaciones derribadas, arriesgando sus propias vidas.

5) ACCIONES DE COMANDO

a) SAN CARLOS

- 1) Fecha: 26 May 82.
- 2) Personal involucrado:

Todos los pilotos y mecánicos del 3 Av Comd 601 (-).

- 3) Síntesis del hecho:

El día mencionado se ejecutaron dos Operaciones Aeronáuticas con todo el material disponible, entre PUERTO ARGENTINO y DARWIN a efectos de reforzar los medios del RI 12 que resistía un ataque británico de fuerzas superiores. Ambas operaciones se llevaron a cabo con todo éxito, asumiendo las tripulaciones el riesgo de su ejecución a una zona donde por la proximidad del enemigo las aeronaves podían ser abatidas por sus fuegos.

4) Acción destacada:

Las operaciones referidas, al ser ejecutadas en condiciones críticas, con total superioridad aérea enemiga y con serias limitaciones en el equipamiento y condiciones de las aeronaves, ponen de manifiesto el nivel de capacidad de las tripulaciones intervinientes, como así también su valor y decisión para cumplir con la misión impuesta.

b) OTROS CASOS

Han existido otros casos en los que participaron la masa de los tripulantes y que también en condiciones de alto riesgo han permitido valorizar debidamente la capacidad, la decisión y el espíritu de sacrificio que caracteriza al personal de esta Unidad.

Entre ellos podemos mencionar:

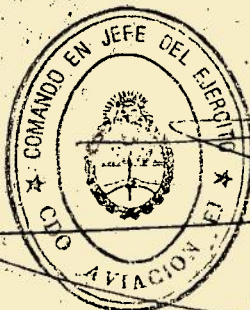
- 1) El 26 May 82, el rescate de la Compañía del RI 25 a órdenes del Tte Lte ESTEBAN, en su repliegue después de las acciones desarrolladas en SAN CARLOS.
- 2) El 27 May 82, el transporte de Comandos desde PUERTO ARGENTINO a Rta BRUNO.
- 3) El 29 May 82, otro movimiento similar al anterior.
- 4) El 30 May 82, el cambio de posición de una Compañía del RI 4 desde Rta WOLF a Rta HARRIS.

SECRETO



- 5) El 11 May 82, el repliegue de una sección del RI 4 del Mte SWELVE O'CONNOR al Campo DOS HERMANOS
- 6) El 08 y 09 Jun 82, transporte de una Compañía del RI 4 con igual recorrido al mencionado precedentemente.
- 7) El 12 Jun 82, transporte de una sección de Reserva del RI 3 desde PUERTO ARGENTINO a NOCHE BRONCE.

BUENOS AIRES, 18 de agosto de 1982.



Luis del Valle Arce

LUIS DEL VALLE ARCE
CORONEL
COMANDANTE DE AVIACION DE EJERCITO

SECRETO



AL ANEXO 2 (Temas básicos a ser tomados en cuenta para la elaboración de los informes - Área Inteligencia) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y anotación de experiencias relacionadas con el conflicto Malvinas).

En razón de la magnitud del elemento que organizó el B Av Comb 601 para operar en las ISLAS MALVINAS no se estructuró el Gpo Icia/Sec Pl My/Oa Cdo, sosteniéndose en los elementos de Icia de las GUC que debió apoyar.

Como experiencia para el futuro se desprende la conveniencia de su implementación, ya que pese a no estar completa la unidad en el T.M., se evidenció la necesidad de contar con esta fracción orgánica, para complementar actividades propias de este campo de la conducción.

BUEENOS AIRES, 11 de agosto de 1982



[Signature]
CORONEL
COMANDO EN JEFE FUERZA AEREA



AL ANEXO 1 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Operaciones) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto Malvinas).

1. AL PUNTO 1. PLANES.

a. Al punto 1. a. 3) y b. 3).

- 1) La Jefatura del B Av Comb 601 realizó el planeamiento para el alistamiento y despliegue de los medios ordenados por el Cdo Av Ej a partir del 02 Abr 82.
- 2) Los medios puestos a disposición fueron los que figuran como Anexo 1 y 2.

La Agrupación COMANDO RIVADAVIA también fue asignada al Teatro de Operaciones Malvinas pero no pudo ser transportada por:

- a) Encontrándose los medios del B Av Comb 601 embarcados a bordo del barco "Ciudad de CUERCOBA" en Puerto Deseado y listos para realizar el cruce por modo marítimo, se recibió la orden que se suspendía dicha operación y que las aeronaves debían regresar a COMANDO RIVADAVIA.
- b) Por orden del Cte Cpo Ej V el cruce de los medios del B Av Comb 601 se realizaría por modo aéreo en aviones C-130 de la Fuerza Aérea Argentina; operación que no se concretó en razón a la prioridad que se le asignó a estos medios en el Comando de Transporte para ejecutar el cruce a las ISLAS MALVINAS.
- c) Ante la imposibilidad de ejecutar el cruce, los medios del B Av Comb 601 pasan a formar parte de la Reserva Aeronaval del Cdo Cpo Ej V.
- 3) Las operaciones incluidas en el planeamiento inicial son las mencionadas en el a. 1).

2. AL PUNTO 2. ORGANIZACION.

a. Al punto a.

- 1) En principio se entiende que la organización del Ejército será sometida a un estudio de detalle y naturalmente el OCE sufrirá las modificaciones necesarias para dotar a la Fuerza de las cualidades en las cuales se visualizaron las mayores deficiencias y que son MOVILIDAD y EFICACIA DE FUEGO.
- 2) Consecuente con ello la organización de la AVIACION DE EJERCITO deberá ser sometida también a la correspondiente revisión, estableciéndose su estructura mediante un estudio detallado y profundo.



En este sentido un aspecto sumamente importante a analizar es la conveniencia de mantener como hasta este momento a modificar la actual dependencia de los elementos de mantenimiento.

Sobre el particular cabe consignar que, al depender del Cdo Av Ej los elementos operacionales y del Cdo Ars los de acción, se han producido dificultades en la conducción de los medios del B Av Comb 601 en el TO.

Ello fundamentalmente por las exigencias de mantener in formados a los Comandos y formular requerimientos también a ellos, con el consecuente recargo de los sistemas de comunicaciones.

Asimismo como una consecuencia natural de la dependencia orgánica del B Av Comb 601 y para agilizar las tramitaciones, la masa de los requerimientos de todo tipo fueron canalizados, directamente ante el Cdo Av Ej para que éste obtuviera su solución lo cual indica que una doble dependencia no resulta lo más adecuado.

Evidentemente, la estructura actual responde a la doctrina vigente, pero ante la experiencia vivida y conociendo que con anterioridad se han elaborado estudios en el EMGE relacionados con este tema, se aprecia conveniente su actualización para tratar de obtener un mejoramiento en el sistema vigente.

- 3) Con respecto a la estructura general de la Aviación de Ejército, la misma deberá ser analizada a la luz de la doctrina que resulta de los estudios que ha encarado el EMGE, para el Ejército que se organizará en función a las experiencias vividas en el conflicto austral.

Dicha estructura estará basada fundamentalmente en su orgánica, su equipamiento (aeronaves y armamento) y las bases que regulen la formación, perfeccionamiento y entrenamiento del personal aeronavegante y de apoyo al vuelo.

- 4) En lo que respecta al CO del B Av Comb 601, no ha sido experimentado, puesto que éste nunca se logró organizar al completo ni en personal ni en material siendo consecuencia de ello muchas de las deficiencias observadas, además porque no operó como Unidad sino que destacó un agrupamiento. Sin embargo de la experiencia vivida conviene analizar los siguientes aspectos:

- a) Rever el CO para modificar y reestructurar determinados elementos que éste contiene y cuya organización ha demostrado ineficiencias por distintos motivos (Sec APV Vlo, Sec Atq/Oa atq).
- b) Dentro del mismo criterio agregar elementos dentro de la estructura cuya ausencia ha resultado evidente (ADA).



- e) Considerar la asignación al B Av Comb 601 del personal y medios necesarios para el cumplimiento de su misión, en base a lograr, en operaciones, una real eficiencia.
- 5) Lo expresado no requiere mayor fundamentación pues de la comparación del rendimiento obtenido por los británicos en relación al propio, únicamente refiriéndonos a la aeromovilidad, se desprende la necesidad inmediata de su análisis y consideración.

b. Al punto g.

- 1) La misión y capacidades establecidas para el B Av Comb 601 son una necesidad evidente de la Fuerza, sin embargo es preciso poner de manifiesto que ellas constituyen en parte solamente una expresión de deseo puesto que su equipamiento en medios aéreos y terrestres no permitió satisfacer en plenitud éstas exigencias.

De ello se destacan:

- a) El equipamiento elemental de las aeronaves para operar en todo tiempo y condición meteorológica.
- b) Sistemas de armas en las aeronaves que ya no estén de acuerdo con el nivel tecnológico vigente.
- c) Ausencia de un equipamiento avanzado para las operaciones militares.
- d) Falta de medios de comunicaciones para un adecuado control de las aeronaves en vuelo y para la integración con las redes radioeléctricas que organizan las FTT.
- 2) Una de las capacidades, la de operar de noche debe ser objeto de particular atención, para que se cumpla realmente. Ello directamente relacionado con el equipamiento de las aeronaves, la instrucción de las tripulaciones y la disponibilidad de los elementos de apoyo terrestre, como así también la instrucción de las Unidades y elementos terrestres para evitar que la propia tropa bata a los medios amigos.

c. Al punto h.)

- 1) En lo que hace a la necesidad de disponer elementos aero móviles si nos atenemos al concepto de que son orgánicamente constituidos por elementos terrestres y de Aviación de Ejército, se aprecia como un proyecto demasiado ambicioso, por cuanto un elemento de Aviación creado exclusivamente para tal servicio significará un costo excesivamente alto para un Ejército como el nuestro.



- 2) Si ha quedado demostrada la necesidad de contar con más y mejores medios de Aviación de Ejército para apoyar a los elementos terrestres.
- 3) En principio, la magnitud de los elementos de Aviación de Ejército necesarios, resultará del estudio que se realice en relación a la estructura que tendrá el Ejército.
- 4) La orgánica de cada elemento de Aviación de Ejército también deberá ser acorde con los resultados de los estudios a realizar dado que, por ejemplo la organización actual de un B Av Comb, responde a la capacidad básica de ejecutar operaciones aeronáuticas de nivel Regimiento de Infantería en un solo movimiento. Ello naturalmente considerando al RI que establece el CO 101, pero así es válido pensar que esa organización también sufrirá modificaciones y en consecuencia pasará lo propio con la del B Av Comb.
- 5) Respecto al nivel orgánico en que deben encontrarse los medios de Aviación de Ejército, se aprecia que la masa de ellos debe estar en las Formaciones del Cdo J Ej y ciertos elementos de magnitud a determinar en las Formaciones de las QG.

Ello por lo siguiente:

- a) El alto costo y las necesidades de personal imponen mantenerlos en los niveles superiores de conducción para ser asignados o puestos en apoyo para el cumplimiento de las misiones impuestas.
- b) Al mantenerlos en las Formaciones del Cdo J Ej proporcióna la necesaria libertad de acción para integrarlos en el CB de uno o más TCO.
- c) La dispersión de estos medios atenta contra sus capacidades y también contra la posibilidad de proporcionarles un adecuado sostén logístico y el necesario apoyo terrestre para su mayor eficiencia.
- d) Las dificultades para proporcionar un adecuado sostén a los medios de Aviación de Ejército impiden una mayor descentralización de ellos.

23) Al punto 23.1)

- 1) Desde el punto de vista de Aviación de Ejército ha quedado demostrada la necesidad de incrementar los medios de ADA.
- 2) En lo que hace al nivel orgánico, aparte de aquellos que integran las formaciones es preciso contar a nivel de Unidad de Aviación con ciertos medios que posibiliten la DA de los propios medios.



- 3) Esta necesidad se evidenció ante los ataques aéreos sufridos por el B Av Comb 601 en distintas zonas del TC MALVINAS en los que el enemigo destruyó propios medios sin riesgos para él.
- 4) Asimismo, es necesario tener en cuenta que el empleo de los helicópteros deberá hacerse con el criterio de que se trata de un material crítico, de muy difícil reposición y sumamente vulnerable a la acción de las aeronaves enemigas. Por ello, cuando las misiones sean cumplidas por fracciones orgánicas de Av Ej, deberán implementarse con la debida cobertura (Halls de Atq, aviones de PA, etc). Las misiones aisladas, deben contar siempre con superioridad aérea en la zona, pues en caso contrario se exponen los medios a una casi segura localización y derribo por parte del enemigo.

Estos dos aspectos deben ser especialmente tenidos en cuenta en la planificación de las operaciones en que intervenga Av Ej, por parte de los respectivos comandos y/o Bases.

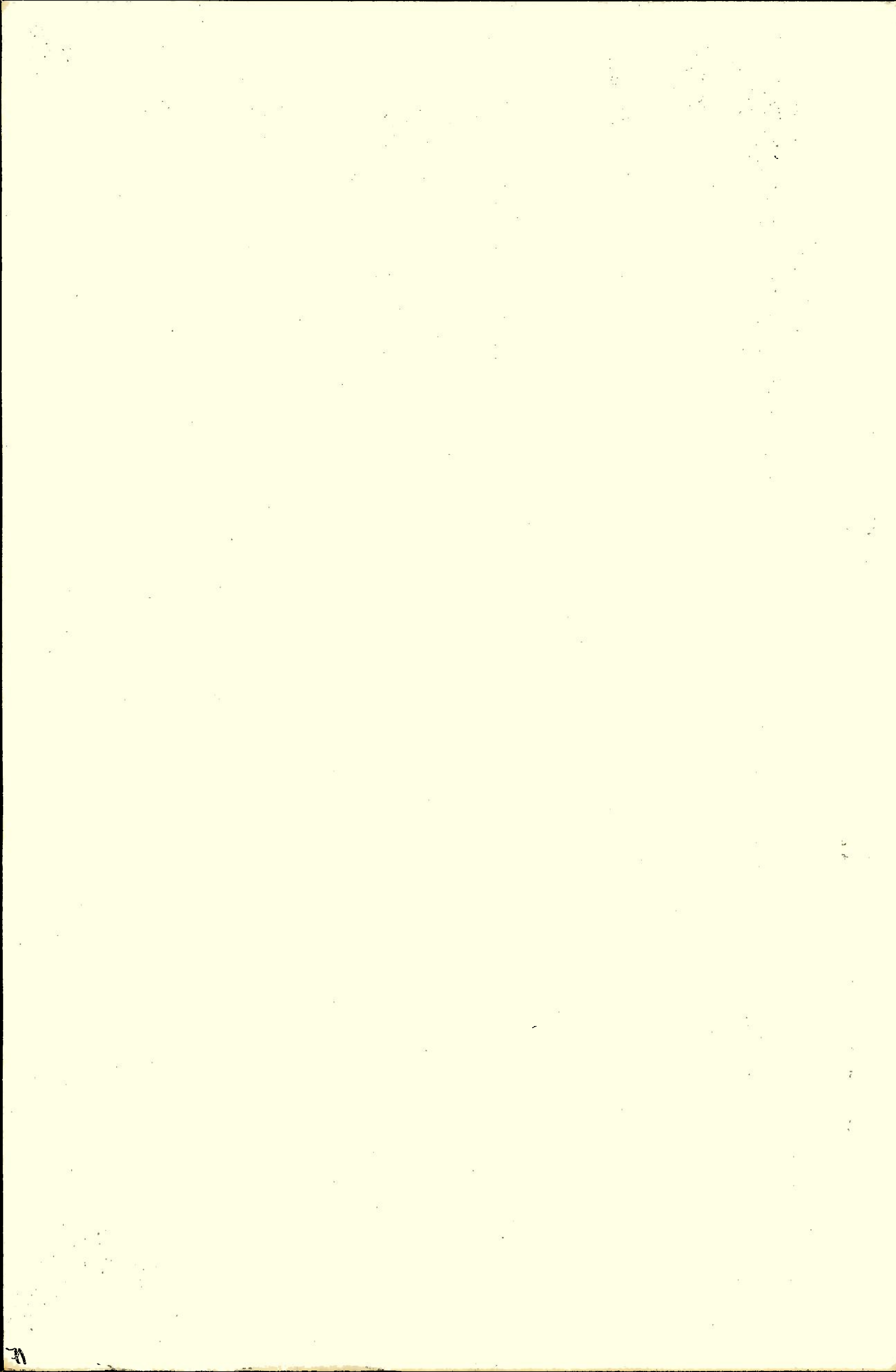
c. Al punto 2.3)

En lo que hace a la incorporación de nuevos medios técnicos para incrementar su capacidad es necesario:

- 1) Equipar las aeronaves para que éstas puedan operar realmente de noche. En tal sentido considerari:
 - a) Sistemas de navegación (Inercial, Omega, VLF, etc).
 - b) Radiocidómetro (radar y altímetro).
 - c) Sistemas de visión nocturna (Luz residual / Infrarrojo).
- 2) Equipamiento especial en las aeronaves, a saber:
 - a) Visores nocturnos para vigilancia de campo de hasta 3 Km, contra personal (radar e/paroson).
 - b) Equipos de defensa electrónica, para evitar la detección y localización por parte de radares enemigos.
 - c) Sistema de sembrado de minas.
 - d) Sistema de deflección de flujo en el escape de los turbinas, para neutralizar la acción de las espoletas infrarrojas de los misiles enemigos.
- 3) Sistemas de armas en las aeronaves de ataque que contengan:
 - a) Un armame superior a los armas livianas de Infantería, por ejemplo cañones de 20 ó 30 mm.



- b) Misiles aire-superficie con alcances no menores a 3.000 Mts, con sistemas de puntería y tiro diurno y nocturno con capacidad para hacer blindeados, etc. Por ejemplos: HSE, TGV, etc.
- 4) Equipamiento de las aeronaves para operación en condiciones extremas:
- a) Instalación completa para vuelo en condiciones de formación de hielo (deshieladores de motores, parabrisas, etc).
 - b) Detectores de formación de hielo.
 - c) Deshieladores de turbina.
 - d) Equipo de radiolocalización en emergencia (baliza, sonoboya, etc).
- 5) Sistemas completos para la instalación y operación de los aeroplanos instrumentados de campaña:
- a) Relevo de tripulación.
 - b) Sistema de aproximación.
 - c) Equipos de comunicaciones.
 - d) Sistemas para reabastecimientos de combustible de campaña a presión, para uso aerodinámico.
 - e) APU, oxígeno, agua, etc.
- 6) Elementos necesarios para camuflaje que eviten la detección de aeronaves en tierra así mediante fotografía con rayos infrarrojos.
- 7) Equipamiento completo para ejecutar carga externa (gancho, eslingas de todo tipo, rocas, etc).
- 8) Además, si bien no hace a la incorporación de nuevos modelos técnicos es preciso dotar a la Unidad de aviación de todo el equipamiento normal para campaña y considerar en detalle el equipo individual de las tripulaciones. En particular:
- a) Cascos de vuelo.
 - b) Equipos de supervivencia.
 - c) Trajes antiexplosivos.
 - d) Salvavidas.
 - e) Botas.





EL HECHO

- a. El nivel de capacitación de los cuadros de Aviación de Ejército que operó en ISLANDIA MALVINAS fue lo suficientemente bueno como para superar las exigencias que se impusieron, pero debe tenerse en cuenta que ello fue posible gracias a la posibilidad de seleccionar el personal entre los de mayor experiencia. Sin embargo y pese a lo expresado es preciso someter a revisión los patrones de entrenamiento de los pilotos, estableciendo exigencias de vuelo acorde con la necesaria capacidad operativa que ellos deben tener.

Como consecuencia de lo expresado será necesario hacer las asignaciones presupuestarias compatibles con estas exigencias a cumplir considerando las necesidades emergentes para combustibles, lubricantes y mantenimiento dentro de los distintos escalones.

- b. No son necesarias en virtud al riesgo que implica, la actividad de vuelo que realiza el personal de la Unidad.
- c. Aviación de Ejército posee una cierta experiencia en el trabajo conjunto con la FAA, sin embargo al principio se manifiestaron una cantidad de deficiencias, en particular en la coordinación y control del uso del espacio aéreo, las que se fueron superando a medida que se progresó en las operaciones y merced al contacto personal en particular a nivel jerárquico de Oficiales Jefes entre integrantes de ambas Fuerzas.
- d. No hubo experiencia en el área Aviación de Ejército, salvo una prueba con visores nocturnos que no dió resultados positivos por no ser aptos para el empleo por medios aéreos y por falta de adaptación y entrenamiento de los pilotos para este material.
- e. El personal de Aviación de Ejército demostró la capacitación que para este tipo de operaciones posee. Sin embargo es preciso que las Unidades de Infantería adquirieran la capacidad necesaria para que en conjunto se logre los resultados apetecidos. Las deficiencias básicas observadas y que son consecuencia de falta de instrucción han sido, la lentitud en embarcar y desembarcar, la falta de organización de los elementos que debían abarcar cada aeronave y la deficiente estructuración de las cargas a embarcar.

Además muchas de las operaciones respondieron a acciones discontinuas que naturalmente no permitieron un planeamiento de detalle, sino que se cumplieron procedimientos que podemos llamar expeditivos.

Para cumplir este tipo de misiones con éxito, como resultaron, fue preciso que la tropa y los pilotos pusieran de sí un alto grado de iniciativa.



f. No es de aplicación.

g. Afectó en mínimo grado, solamente por la acción de las temperaturas extremas.

h. Previo a las operaciones reales iniciadas el 01 May 82 se efectuó instrucción de tiro y maniobras de pilotaje.

i. Relacionada con las capacidades de sus medios.

j. Ninguna, pero no incidió en la real actividad de las operaciones.

k. y l. No es de aplicación.

m. Se desconoce.

n. Los pilotos británicos demostraron un elevado grado de capacitación, haciendo una explotación intensa de los medios tecnológicos con que estaba equipado su material aéreo.

o. No es de aplicación.

p. Es imprescindible que el personal superior de la Armada adquiera los conocimientos mínimos necesarios respecto a las capacidades y modo de empleo de la Aviación de Ejército. Una forma de lograrlo es incluir esta materia en la ESO. Además es sumamente importante que la propia tropa de algún modo conozca el material aéreo propio para evitar que sean abatidos por su fuego como ocurrió en la realidad.

q. Se desconoce.

4. AL FUENTE 7. AVIACION DE EJERCITO:

Si bien las respuestas de estos puntos deben ser evacuadas por las SUB/BUO, el B Av Comd 601 exponerá todos los aspectos que tienen relación con éstas en virtud a su participación en las operaciones.

a. El B Av Comd 601 asignó medios y operó en:

1) Operación GEORGIAS DEL SUR:

a) La operación se desarrolló en la zona de BRISBANE.

b) Se participó con una aeronave aislada (SA-330 FUMA).

2) Operación de recuperación de las ISLAS MALVINAS:

a) La zona en que se previó operar era la de PUERTO ANGELES.

b) Lo previsto era operar con una aeronave aislada (SA-330 FUMA) que no lo hizo por haber resultado destruido durante la navegación en el buque "ADMIRANTE IRIBARRENE".



3) Campaña en las ISLAS MALVINAS:

- a) La zona donde operó era la constituida por la superficie terrestre de las islas y la zona marítima próxima a las mismas.
- b) La magnitud de los medios asignados al TO es la que figura en el Anexo 2. Durante las operaciones se agregaron elementos de distinta magnitud a los Br I Mac X y Br I III. A partir del día 29 May 62 todos los medios pertenecieron a propuesta del J B Av Comb 601 a nivel Comandante para ser puestos en apoyo de las GUC a requerimiento.
- c) Los elementos de aviación no respondieron a una estructura orgánica preestablecida, sino que se conformaron de acuerdo con la misión a cumplir.

4) Operaciones de Seguridad Estratégica Operacional del Litoral Marítimo:

- a) Para esta tarea se operó con los medios del B Av Comb 601 en el Litoral Marítimo desde Comarcoms eg no límite norte hasta Punta Dungenes como límite sur. Los helicópteros que cumplían esta misión operaban desde OSRODORO RIVADAVIA y RIO GALLEGOS.
- b) Los medios asignados son los detallados en el Anexo 2.
- c) Los elementos empleados en esta misión respondieron a una estructura orgánica particular y no a las establecidas por CO.

5) Campaña del buque hospital "BAHIA PARAISO":

En esta campaña participó una aeronave aislada (SA-330) y actuó en PUERTO ARGENTINO, BAHIA FOR, PUERTO HOWARD, SAN CARLOS y en puertos del Continente.

- 6) Con las limitaciones que se desprenden del equipamiento se entiende que los elementos del B Av Comb 601 que participaron durante la guerra, han satisfecho las misiones para las cuales fueron asignados.

7) Respuesta a las experiencias obtenidas en relación a:

- a) Planificación de operaciones aéreas: Las operaciones que se desarrollaron no se ajustaron a un planeamiento detallado como el que establece el reglamento correspondiente, como consecuencia de haber sido ordenadas en muchos casos con escaso tiempo para ellas.



Sin embargo se ejecutaron con todo éxito empleando un sistema competitivo y por la experiencia de los pilotos en tal tarea. Esta experiencia indica la conveniencia de someter a revisión el Reglamento de Operaciones Aeronáuticas (RB-6-51), a efectos de lograr un documento realmente práctico y lo suficientemente sencillo de aplicar como para que se haga un verdadero empleo de él, más de nada vale contar con uno como el actual momento detallado pero totalmente desconocido.

b) Conocimiento y empleo de PGN para Gy Aeron en las Unidades.

Se desconoce la existencia de tales PGN y por la experiencia vivida las Unidades, salvo aquellas que en alguna oportunidad participaron en ejercicios con el B Av Comb 602, desconocen totalmente este tipo de operación.

c) Integración del elemento aéreo en las redes de comunicaciones.

En este punto se visualizan tres aspectos:

(1) Integración de la red particular del B Av Comb 602 con las superiores.

Esto ha resultado imposible de realizar por cuanto la Unidad carece de los medios de comunicaciones mínimas necesarios para establecer su propia red particular para estar contenidos en el CO Hro 202 y en consecuencia es impracticable su integración con los Comandos de quienes dependía.

(2) Integración radioeléctrica de los medios aéreos.

En este campo de las comunicaciones no se logran resultados satisfactorios por dos factores básicos a saber, equipos propios en condiciones precarias de funcionamiento en algunas aeronaves o fuera de servicio en otras y en general desconocimiento de las necesidades de integración por parte de los elementos terrestres.

(3) Integración con el sistema de control propio de las aeronaves en vuelo.

Esta integración, fundamental para proporcionar un cierto grado de seguridad a las operaciones, dado que es el sistema por el cual se hace conocer los cambios de situación a las tripulaciones mientras se encuentran afectadas al cumplimiento de una misión, o también la presencia de aviones enemigos en la zona o modifi-



cciones a la misión, funcionó con tantas limitaciones que en ciertas oportunidades se la puede calificar directamente como ausente.

Las razones de lo expresado son, el empleo de equipos BIU de un rendimiento discutible y además por que los equipos de HF de las aeronaves propias salvo algunas excepciones estuvieron fuera de servicio sin existir posibilidad de reparación ni de reemplazo.

(4) Integración de las aeronaves con el CIG:

Esta integración funcionó sin inconvenientes dentro de un alcance próximo en razón de que se materializó por VHF con frecuencia aeronáutica, equipos que desde tierra y desde las aeronaves no presentaron inconvenientes.

(5) Red de radiodifusión y alarmas:

Esta red de suma importancia para las operaciones aéreas, inexistente hasta este momento debe ser estructurada.

d) Sistemas de identificación electrónica (IFF) y visual de las aeronaves propias por parte de la tropa y de la ADA.

El equipamiento de IFF en las aeronaves fue de poca utilización por cuanto ellas cumplimentaron la masa de las misiones haciendo vuelo a ras del suelo y por lo tanto escapaban a la detección de los propios radares.

Para la identificación visual, los helicópteros fueron pintados con una señal amarilla que facilitó a la tropa la acción de establecer su origen.

Además previo al cumplimiento de las misiones se alertó mediante las redes radioeléctricas y telefónicas correspondientes a la ADA, a las Unidades que surgen sobrevoladas, a la FAA y a la ARA, extendiéndose así las medidas de seguridad. Pero pese a ello en diversas oportunidades se les abrió el fuego desde las propias posiciones.

e) Ver 2.º, s. del presente informe.

f) No, no se considera la agregación como la relación de comando más adecuada para los medios de Aviación de Ejército, sino que éstos deben estar asignados al más alto nivel para desde allí ser puestos en apoyo de las GUC para el cumplimiento de determinadas misiones. Ello posibilita:



- Una mejor selección de los medios y del personal por sus aptitudes que deban participar en la operación.
- No limita el empleo de los medios disponibles, normalmente escasos, en beneficio del elemento al que estarían agregados.
- Mediante una conducción centralizada facilita el control de los medios, la administración del combustible (crítico en muchas circunstancias), el escalonamiento del material de vuelo en relación con las horas disponibles y las posibilidades de mantenimiento existentes en el TO.

Con respecto a los aspectos que señala el documento que se responde, se puede agregar:

a) Abastecimiento

(1) Clase I

- (a) Las dificultades para el racionamiento del personal propio, al no contar con medios adecuados para la elaboración de la comida, han sido permanentes y se solucionaron mediante acuerdos de orden particular con los elementos que mantenían cierta proximidad con las instalaciones del B Av Comb 601(-).
- (b) También se solucionaron mediante acuerdos personales con el COE.
- (c) Inicialmente la Unidad llevó consigo raciones de campaña preparadas por propia iniciativa hasta su agotamiento. Posteriormente se obtuvo la provisión en forma irregular.

(2) Clase II y IV (Int)

Estos efectos provinieron de la dotación que llevó la Unidad. No se produjeron canjes ni provisiones. La alternativa adoptada por la Jefatura del B Av fue la de emplear para esa finalidad el equipo del personal propio que por distintas razones se envió hacia el continente.

(3) Clase III(a)

Las disponibilidades de combustible inicialmente fueron sumamente escasas. Como experiencia se puede señalar que en muchas oportunidades los helicópteros lograron hacer un reabastecimiento en el día permaneciendo luego en el aeropuerto a la espera del arribo del avión C-130, a los cuales se drenaban los excedentes y se distribuía entre BA y Av Ej.

SECRETO



A ello se adicionan los problemas suscitados con la FAA que por sus propias necesidades no permitía un reabastecimiento normal en los depósitos por ella establecidos.

Debe señalarse también que como consecuencia de haberse establecido depósitos en distintos lugares de las islas y ante la acción del enemigo, no fue factible su total utilización. Sin embargo en virtud al último desembarque de combustible desde el buque BAHIA PARAISO fue posible la operación de los propios medios hasta el final de la campaña.

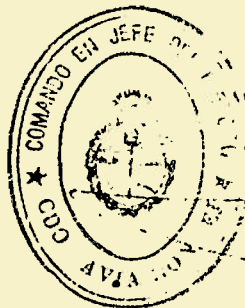
Con los lubricantes y aerofluídos, no se presentaron dificultades por que el 8 Av Comb 601 transportó de sus propias existencias las cantidades necesarias.

Evidentemente las previsiones de combustible, forma de transporte no fueron debidamente planeadas y ejecutadas para satisfacer las necesidades del TG.

b) Mantenimiento.

Ver las repuestas al ANEXO 4 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes Área Logística).

BUENOS AIRES, *14* de agosto de 1982.



del Valle
LUIS DEL VALLE ANCI
CORONEL
COMANDANTE DE AVIACION DE BOMBARDEO



AL ANEXO 4 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Área Logística) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto Malvinas)

10) AL PUNTO 3: No es de aplicación.

20) AL PUNTO 5: Se empleó un sistema mixto, por ED y DUE.

8) Las dotaciones de efectos no son compatibles con los CCN, como consecuencia de no estar elaborados la parte II-Dotaciones de los CCN, y sobre esa base y el contenido de la parte I efectuar las provisiones correspondientes.

9) Si.

10 y 11) El canal técnico se empleó sumamente restringido empleándose un procedimiento expeditivo para los requerimientos.

12) La capacidad logística del 2do Elcom fue eficiente.

13) Eficiente.

b. 1) a) (1) (a) a (g) Si se efectuó y no hay proposiciones que formular.

(2) (a) a (f) Aviación de Ejército operó con un elemento asignado para mantenimiento de hasta 3er Elcom. En función a las necesidades propias se satisficieron las exigencias considerando las limitaciones propias de éste.

(3) Este punto no es de aplicación para el B Av Comb 601.

(4) (a) a (1) Inicialmente y mientras se mantuvo el puente aéreo como tal, los efectos de arsenal necesarios llegaron al usuario. Las provisiones iniciales respondieron a la disponibilidad de efectos del B Av Comb 601 y de la Ca Ab y Mant Aeron 601. El reabastecimiento a partir del 01 May 82 fue prácticamente nulo, probablemente como consecuencia de los limitados vuelos de apoyo desde el Continente.



Como experiencia recogida la única forma de dar solución al abastecimiento de repuestos aeronáuticos, es contar con un "stock" como reserva operacional, con el cual será prudente establecer los correspondientes depósitos en el o los TO.

- (5) (a) a (d) La recolección se efectuó, sin embargo dadas las limitaciones de transporte para la evacuación no fue factible la recuperación de estos.
La capacidad mínima disponible para la reparación por parte del 3er Flon en campaña no permitió su ejecución.
Como experiencia recogida es válido lo expresado en (4) (a) a (1).

(7) (b) Sí.

- (d) Sí, excepto en lo que hace a la disponibilidad de herramientas, que es escasa y que no satisfacen las necesidades mínimas.
- (e) No satisfacen, ello quedó demostrado por la ausencia de partes, conjuntos, subconjuntos y componentes para el reemplazo de aquellos fuera de servicio.
- (g) En la fábrica de origen sobre todo en el material sofisticado y de mayor porte.
- (i) No hay experiencia registrada.
- (k) Sí, pero es excesivamente voluminosa y demasiada la afectación de personal exclusivamente a esa tarea.
- (8) (a) Debe establecerse un régimen de carácter expeditivo para uso en el TO.
- (b) Es de aplicación lo expresado en (a).
- b) (1) Se aprecia que sería una solución práctica a esta deficiencia.
- c) (2) Ver Anexo 1.



- e) (2) (a) No se disponen de elementos adecuados para las operaciones en aeródromo de campaña por ser el material provisto obsoleto, además se carece de sistemas de aproximación por instrumentos, de equipos de comunicaciones (BLU) TIERRA-AIRE para el control de aeronaves en vuelo, sistema de basisamiento para helicópteros.
- (b) No, por cuanto no están elaboradas la parte II-Dotaciones de los COM.
- (c) Dado que la documentación pertinente tuvo que ser destruida, no se cuenta con elementos de juicio suficientes para establecer los porcentajes, sin embargo estimativamente se aprecia entre un 60% y 100% de aeronaves en servicio en distintas oportunidades. Cabe consignar que hacia el final de las operaciones la masa de las aeronaves estaban seriamente limitadas para operar como consecuencia de tener fuera de servicio distintas partes, conjuntos, subconjuntos y componentes (Indicadores de combustible, equipos de HF, VHF, antenas, instrumental, etc).
- (3) (a) Se considera que no está de acuerdo a la dotación por ser insuficiente para satisfacer todos los requerimientos.
- f) (1) (a) Los cursos de mantenimiento a niveles 3ro/4to Nivel deben ser completados y acrecentados con cursos en las fábricas de origen del material.
- (b) La capacidad de los cuadros en tareas de mantenimiento, debe ser realizados por sistemas (Ej: especialistas en hidráulicos y electricidad, turbina, etc). Se debe capacitar al personal del Servicio de Arsenales en ser especialistas en el área.
- (3) No se cuenta con "stock" de repuestos para satisfacer las necesidades.
- (4) No satisface las necesidades del mantenimiento en campaña los juegos de herramientas provistas por no ser compatibles en algunos casos con el material.
- g) (1) a (15) En lo que respecta a efectos clase



V y V(A) la Unidad transportó de su existencia la dotación inicial más tres días de combate y en virtud al empleo de los medios no fue necesario requerir el reabastecimiento.

(16) Es útil el empleo a pesar de que provoca la detección de la propia posición.

h) (1) No.

(3) No necesitó.

(5) Es muy importante, especialmente para saber sobre existencias de repuestos para aeronaves, estadísticas sobre desperfectos, mantenimiento, vencimiento de partes, etc.

(7) Sí.

2) a) (1) (b) Resultó necesario asignarles medios especiales como los helicópteros para el transporte de víveres a algunas Unidades en razón del tipo del terreno y distancia (Ej: RI 8, RI 4, RI 12 y Ca Ing 9).

(c) Sí.

(d) Hube envases que no fueron los apropiados para su manipuleo y transporte (Ej: harina, cajas de cartón de raciones F, carne).

(e) El B Av Comb 601 racionaba agregado a Unidades o Subunidades a los cuales apoyaba. En todos los casos el sistema utilizado fue por lugar de distribución. El principal inconveniente fue las distancias y el terreno para efectuar el racionamiento.

(f) No hubo posibilidad de reemplazo mediante la obtención zonal. (no hubo necesidad para nuestra Unidad).

(h) El principal problema para la elaboración del racionamiento fue el combustible (leña) para la AR cocina. Sería conveniente el uso de AR cocinas de gas-oil para este tipo de TO.

(1) La falta de depósito de víveres de campaña y cámaras frigoríficas.

(2) (a) Sí.

(b) Desconozco cuales eran de origen americano.



- (c) Las raciones que estaban envasadas en bolsas de nylon, no satisfacen las condiciones para su manipuleo.
 - (d) Satisfacen regularmente las necesidades.
 - (e) Su problema principal fue el transporte y su manipuleo por la poca resistencia de los envases.
- (3) (a) Nunca fueron distribuidas las raciones G y F en las Islas; las primeras y únicas fueron entregadas en Punta Quilla (SANTA CRUZ).
- (b) Sí.
 - (c) Sí, reúnen condiciones de versatilidad.
 - (d) Sí.
 - (e) Descenso por lo expresado en (a).
 - (f) No.
 - (g) Sí, prestaron servicio eficiente.
- b) (1) (a) Sí se contaba.
- (b) No se dispuso en la Unidad de efectos acordados al TO. Sin embargo posteriormente y una vez obtenidas a través del Cdo Int se transportó a las ISLAS MALVINAS.
- (2) (a) Sí.
- (b) Sí, limitado por lo expresado en el punto b)(1)(p).
 - (c) Se efectuó la distribución de acuerdo a los efectivos asignados y efectos recibidos fueron nuevos.
 - (e) Sí.
 - (g) Sí.
 - (h) Sí.
- (3) (a) La calidad de los efectos fue satisfactoria y su rendimiento aceptable.
- (b) Los efectos que proporcionaron menores rendimientos y su posible solución fueron los siguientes:
 - Las carpas individuales deberían ser más altas, tener piso para evitar la humedad y ser más aislantes.
 - La bolsa cama satisfacer se la mejoraría con un cierre para facilitar el ingreso a la misma.
 - Las botas de combate plantilladas deberían ser impermeables.
 - El abrigo de combate (Douvet) debería ser impermeable.



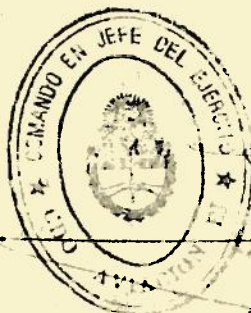
- El uniforme de vuelo debería ser pantalón de combate y camisa anti-flama reemplazando al turo, por ser mas cómodo su uso en campaña y permitir que todo el personal vista del mismo color
- El bolsón portaequipos debe tener arnés para facilitar su traslado.

(c) Las dotaciones para el personal resultaron suficientes, debería incrementarse en depósito un uniforme de combate más por hombre.

(d) Se realizó mantenimiento de 1er Hlón.

- e) (1) No.
- (2) Se realizaba baño y lavado en las ocasiones que permitía la situación.
- 3) a) (2) Sí.
- b) (1) Sí, que se rectifique la dotación individual de acuerdo al clima y en especial a las características del combate de pequeños grupos aislados (Tripulaciones de Helicópteros).
- (2) Sí.
- e) Sí.
- d) No.
- e) Sí.
- f) Sí.
- g) Sí.
- h) No; pero debe centralizarse la provisión de placas de identificación antiflama (Ej: La de uso en Aviación de Ejército marca Addressograph M).
- 1) Sí.
- j) Sí.
- k) Sí.
- l) Sí.

BUENOS AIRES, 18 de agosto de 1982.-



[Handwritten Signature]
 ALVARO DEL VALLE ARCE
 CORONEL
 SECRETARIO DE AVIACION DE MERITO

APENDICE I (Efectos Clase II y IV) AL ANEXO 4 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Área Logística) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO FRENTE 762/S2 (Para el estudio y explotación de las experiencias relacionadas con el conflicto malvinas).

ELEMENTO I	NÚM: 1905-III-008-002 DESIGNACION: PUAL Antártico Malvinas	FOLIA: 1
NRO DE ORDEN	EFECTOS EN II y IV	FUNDAMENTO DE LA OPINION
1	ASPECTOS NO SATISFACTIVOS	Debería ser reemplazado por el FAL PARAC.
	No satisfase para su uso por parte de los tripulantes de helicópteros por su tamaño.	

BUENOS AIRES, 17 de Agosto de 1982

[Signature]
 ALBERTO DE VALLE ABUE
 CORONEL
 COMANDO EN JEFE FUERZAS ARMADAS ARGENTINAS



8

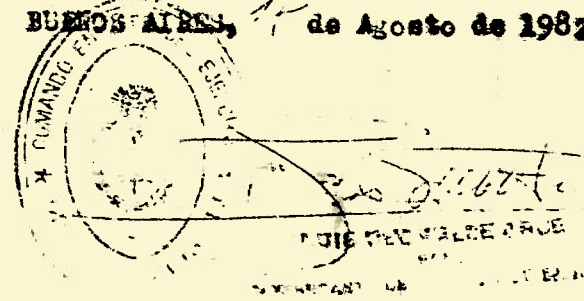
9



APENDICE I (Efectos Clase II y IV) AL ANEXO 4 (Temas Básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes y Análisis) A LA ORDEN DEL COMENDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Exo 762/82 (para el estudio y explotación de las experiencias relacionadas con el conflicto Malvinas).

ELEMENTO: 1	NNE: 4230-EM-6303 DESIGNACION: Sistema de tanque de combustible plegable rolling.	FOJA: 1
NRO DE ORDEN	ASPECTOS NO SATISFACTIVOS	FUNDAMENTO DE LA OPINION
1	Falta microfiltrado triple.	Se tapan los filtros de combustible y se observan fallas en bombas sumergidas de combustible.

BUENOS AIRES, de Agosto de 1982.-



10



APENDICE I (Efectos Clase II y IV) AL ANEXO 4 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Área Logística) A LA ORDEN DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (para el estudio y explotación de las experiencias relacionadas con el conflicto Malvinas).

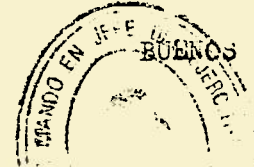
ELEMENTO: 1	NRO: 430-EM-000-809 DESIGNACION	EFECTO: CL II y IV FOJA: 1
NRO DE ORDEN	ASPECTOS NO SATISFACTIVOS	FUNDAMENTO DE LA OPINION
1	No ser compatible con los sistemas y estructuras de las nornaves.	Al no ser originales de fábrica, las herramientas son incompletas.

Buenos Aires, 18 de Agosto de 1982.-



APENDICE I (Ejercicios Clases II y IV) AL ANEXO A (Zonas climáticas a ser tenidas en cuenta para la elaboración de los informes - Areas locativas) A LA ORDEN DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (parte el estudio y explotación de las experiencias relacionadas con el conflicto Malvinas).

ELEMENTO: 1	Clase de estudio: ESPACIO: Cl II y IV DESCRIPCION: Clases de supervivencia.	FOJA: 1
NRO DE GRUPO	ASPECTOS NO SATISFACTIVOS	FUNDAMENTO DE LA OPINION
1	No satisface para todas las zonas del país (Zona fría, montañosa, tropical etc).	Se debería poder completar para cada tipo de región climática y geográfica.

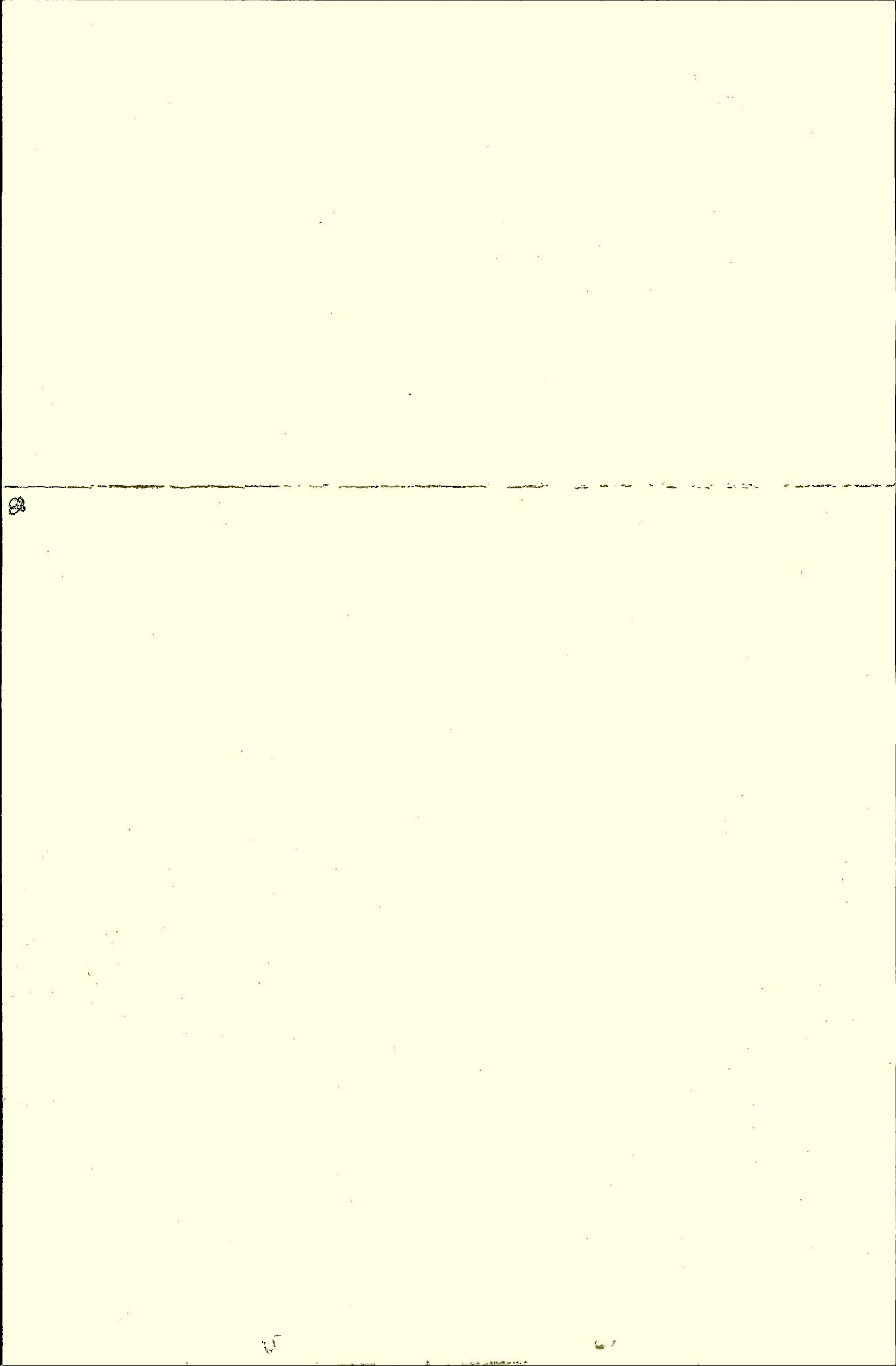


BUENOS AIRES, 7 de Agosto de 1982.-

[Handwritten signature]

COMANDO EN JEFE EJERCITO

SECRETARIO GENERAL





AL ANEXO 4 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Logística) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto Malvinas).

1º AL PUNTO 1º No es de aplicación.

2º AL PUNTO 2º a) 5) Se empleó un sistema mixto, por ED y DU.

8) Las dotaciones de efectos no son compatibles con los CON, como consecuencia de no estar elaborados la parte II-Dotaciones de los CON, y sobre esa base y el contenido de la parte I efectuar las provisiones correspondientes.

9) Si.

10 y 11) El canal técnico se empleó sumamente restringido empleándose un procedimiento expeditivo para los requerimientos.

12) La capacidad logística del 2do Elon fue eficiente.

13) Eficiente.

b. 1) a) (1) (a) a (g) Si se efectuó y no hay proposiciones que formular.

(2) (a) a (f) Aviación de Ejército operó con un elemento asignado para mantenimiento de hasta 3er Elon. En función a las necesidades propias se satisfizo las exigencias considerando las limitaciones propias de éste.

(3) Este punto no es de aplicación para el B Av Comb 601.

(4) (a) a (i) Inicialmente y mientras se mantuvo el puente aéreo como tal, los efectos de arsenales necesarios llegaron al usuario. Las provisiones iniciales respondieron a la disponibilidad de efectos del B Av Comb 601 y de la Ca Ab y Mant Aeron 601. El reabastecimiento a partir del 01 May 82 fue practicamente nulo, probablemente como consecuencia de los limitados vuelos de apoyo desde el Continente.



Como experiencia recogida la única forma de dar solución al abastecimiento de repuestos aeronáuticos, es contar con un "stock" como reserva operacional, con el cual será prudente establecer los correspondientes depósitos en el o los TO.

(5) (a) a (d) La recolección se efectuó, sin embargo dadas las limitaciones de transporte para la evacuación no fue factible la recuperación de estos.

La capacidad mínima disponible para la reparación por parte del 3er Hion en campaña no permitió su ejecución.

Como experiencia recogida es válido lo expresado en (4) (a) a (1).

(7) (b) Sí.

(a) Sí, excepto en lo que hace a la disponibilidad de herramientas, que es escasa y que no satisfacen las necesidades mínimas.

(e) No satisfacen, ello quedó demostrado por la ausencia de partes, conjuntos, subconjuntos y componentes para el reemplazo de aquellos fuera de servicio.

(g) En la fábrica de origen sobre todo en el material sofisticado y de mayor partes.

(i) No hay experiencia registrada.

(k) Sí, pero es excesivamente voluminosa y demasiada la afectación de personal exclusivamente a esa tarea.

(8) (a) Debe establecerse un régimen de carga ter expeditivo para uso en el TO.

(b) Es de aplicación lo expresado en (a).

b) (1) Se aprecia que sería una solución práctica a esta deficiencia.

c) (2) Ver Anexo 13.



- e) (2) (a) No se disponen de elementos adecuados para las operaciones en aeródromo no de campaña por ser el material provisto obsoleto, además se carece de sistemas de aproximación por instrumentos, de equipos de comunicaciones-(BLU) TIERRA-AIRE para el control de aeronaves en vuelo, sistema de balanceamiento para helicópteros.
- (b) No, por cuanto no están elaboradas la parte II-Dotaciones de los CCN.
- (c) Dado que la documentación pertinente tuvo que ser destruída, no se cuenta con elementos de juicio suficientes para establecer los porcentajes, sin embargo estimativamente se aprecia entre un 60% y 100% de aeronaves en servicio en distintas oportunidades. Cabe consignar que hacia el final de las operaciones la masa de las aeronaves estaban seriamente limitadas para operar como consecuencia de tener fuera de servicio distintas partes, conjuntos, subconjuntos y componentes (Indicadores de combustible, equipos de HF, VHF, antenas, instrumental, etc).
- (3) (a) Se considera que no está de acuerdo a la dotación por ser insuficiente para satisfacer todos los requerimientos.
- f) (1) (a) Los cursos de mantenimiento a niveles 3ro/4to Nivel deben ser completados y acreditados con cursos en las fábricas de origen del material.
- (b) La capacidad de los cuadros en tareas de mantenimiento, debe ser realizados por sistemas (Ej: especialistas en hidráulicos y electricidad, turbina, etc). Se debe capacitar al personal del Servicio de Arsenales en ser especialistas en el área.
- (3) No se cuenta con "stock" de repuestos para satisfacer las necesidades.
- (4) No satisface las necesidades del mantenimiento en campaña los juegos de herramientas provistas por no ser compatibles en algunos casos con el material.
- g) (1) a (15) En lo que respecta a efectos clase



V y V(A) la Unidad transportó de su existencia la dotación inicial más tres días de combate y en virtud al empleo de los médicos no fue necesario requerir el reabastecimiento.

(16) Es útil el empleo a pesar de que provoca la detección de la propia posición.

b) (1) No.

(3) No necesitó.

(5) Es muy importante, especialmente para saber sobre existencias de repuestos para aeronaves, estadísticas sobre desperfectos, mantenimiento, vencimiento de partes, etc.

(7) Sí.

2) a) (1) (b) Resultó necesario asignarles medios especiales como los helicópteros para el transporte de víveres a algunas Unidades en razón del tipo del terreno y distancia (Ej: RI 8, RI 4, RI 12 y Ca Ing 9).

(c) Sí.

(d) Hubo envases que no fueron los apropiados para su manipuleo y transporte (Ej: harina, cajas de cartón de raciones F, carne).

(e) El B Av Comb 601 racionaba agregado a Unidades o Subunidades a los cuales apoyaba. En todos los casos el sistema utilizado fue por lugar de distribución. El principal inconveniente fue las distancias y el terreno para efectuar el racionamiento.

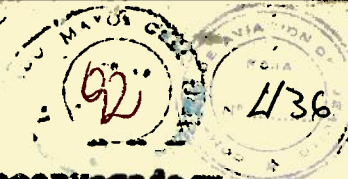
(f) No hubo posibilidad de reemplazo mediante la obtención local. (no hubo necesidad para nuestra Unidad).

(h) El principal problema para la elaboración del racionamiento fue el combustible (leña) para la AR cocina. Sería conveniente el uso de AR cocinas de gas-oil para este tipo de TO.

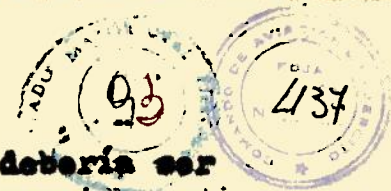
(i) La falta de depósito de víveres de campaña y cámaras frigoríficas.

(2) (a) Sí.

(b) Desconozco cuales eran de origen americano.



- (c) Las raciones que estaban envasadas en bolsas de nylon, no satisfacen las condiciones para su manipuleo.
- (d) Satisfacen regularmente las necesidades.
- (e) Su problema principal fue el transporte y su manipuleo por la poca resistencia de los envases.
- (3) (a) Nunca fueron distribuidas las raciones C y F en las Islas y las primeras y únicas fueron entregadas en Punta Quilla (SANTA CRUZ).
- (b) Sí.
- (c) Sí, reúnen condiciones de versatilidad.
- (d) Sí.
- (e) Desconozco por lo expresado en (a).
- (f) No.
- (g) Sí, prestaron servicio eficiente.
- b) (1) (a) Sí se contaba.
- (b) No se dispuso en la Unidad de efectos acordados al TO. Sin embargo posteriormente y una vez obtenidas a través del Cdo Int se transportó a las ISLAS MALVINAS.
- (2) (a) Sí.
- (b) Sí, limitado por lo expresado en el punto b)(1)(b).
- (c) Se efectuó la distribución de acuerdo a los efectivos asignados y efectos recibidos fueron nuevos.
- (e) Sí.
- (g) Sí.
- (h) Sí.
- (3) (a) La calidad de los efectos fue satisfactoria y su rendimiento aceptable.
- (b) Los efectos que proporcionaron menores rendimientos y su posible solución fueron los siguientes:
- Las carpas individuales deberían ser más altas, tener piso para evitar la humedad y ser más aislantes.
 - La bolsa cama satisfactoria se la mejoraría con un cierre para facilitar el ingreso a la misma.
 - Las botas de combate plantilladas deberían ser impermeables.
 - El abrigo de combate (Dauvet) debería ser impermeable.



- El uniforme de vuelo debería ser pantalón de combate y camisa anti-fuente reemplazando al buzo, - por ser más cómodo su uso en campaña y permitir que todo el personal vista del mismo color
- El bolsón-portaequipos debe tener arnés para facilitar su traslado.

(c) Las dotaciones para el personal resultaron suficientes, debería incrementarse en depósito un uniforme de combate más por hombre.

(d) Se realizó mantenimiento de los Hén.

e) (1) No.

(2) Se realizaba baño y lavado en las ocasiones que permitía la situación.

3) a) (2) Sí.

b) (1) Sí, que se rectifique la dotación individual de acuerdo al clima y en especial a las características del combate de pequeños grupos aislados (Tripulaciones de Helicópteros).

(2) Sí.

c) Sí.

d) No.

e) Sí.

f) Sí.

g) Sí.

h) No, pero debe centralizarse la provisión de placas de identificación antiflama (Ej: La de uso en Aviación de Ejército marca Addressograph K).

i) Sí.

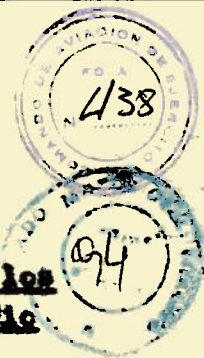
j) Sí.

k) Sí.

l) Sí.

Buenos Aires, de agosto de 1982.-





APENDICE 1 (Ejercicios Clases II y IV) AL ANEXO 4 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Área Logística) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 162/82 (Para el estudio y explotación de las experiencias relacionadas con el conflicto salvadoreño).

ELEMENTO 2	NRO: 1805-21-001-001 DESIGNACION: Poda Antiaérea Lévane	EFECTOS: 02 II y IV	FOJA: 1
NRO DE ORDEN	ASPECTOS NO SATISFACTORIOS		FUNDAMENTO DE LA OPINION
1	No satisface para su uso por parte de los tripulantes de helicópteros por su tamaño.		Debería ser reemplazado por el PAL PARAC.

Buenos Aires, 18 de Agosto de 1982.

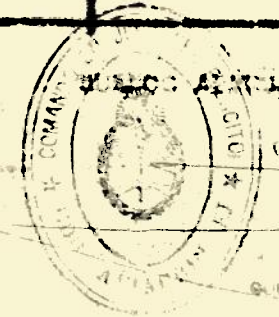


[Handwritten signature]
 [Illegible text]



APUNTADE I (Kotas Clase-II y IV) AL ANEXO A (Forma técnica a ser tenida en cuenta para la elaboración de los informes y Acta Inspección) A LA ORDEN DEL COMENDANTE EN JEFE DEL EJERCITO EPR 762/82 (para el estudio y cumplimiento de las supervisión relacionadas con el conflicto Malvinas).

ELEMENTO: 1	EEB: 4230-DE-630 DESIGNACION: Sistema de tanque de combustible plegable sailing.	FCJA : 1
ENC DE ORDEN	ASPECTOS NO SATISFACTORIOS	FUNDAMENTO DE LA OPINION
1	Falta microfiltro triple.	Se tapan los filtros de combustible y se observan fallas en bombas auxiliares de combustible.



EL COMENDANTE EN JEFE DEL EJERCITO EPR, 19 de Agosto de 1982.-

[Handwritten signature]

COMENDANTE EN JEFE FUERZA AEREA

COMANDO EN JEFE FUERZA AEREA



APENDICE I (Efectos Clase II y IV) y ANEXO 4 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Área Logística) A LA ORDEN DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Ene 762/82 (para el estudio y explotación de las experiencias relacionadas con el conflicto Malvinas).

ELEMENTO: 1	Nº: 430-21-000-009 RESERVA	EFECTOS: II y IV	PÁG: 1
ORDEN	ASPECTOS NO SATISFACITORIOS	FUNDAMENTO DE LA OPINION	
1	No ser compatible con los sistemas y estructuras de las reservas.	Al no ser originales de fábrica, las herramientas son incompletas.	

Buenos Aires, 14 de Agosto de 1982.



FOR. DEL VALLE AGRA

COMANDO EN JEFE FUERZA AEREA

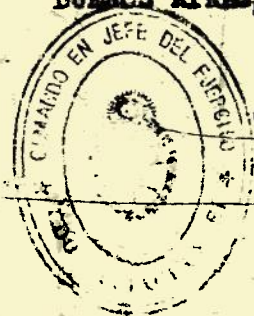
COMANDANTE EN JEFE FUERZA AEREA



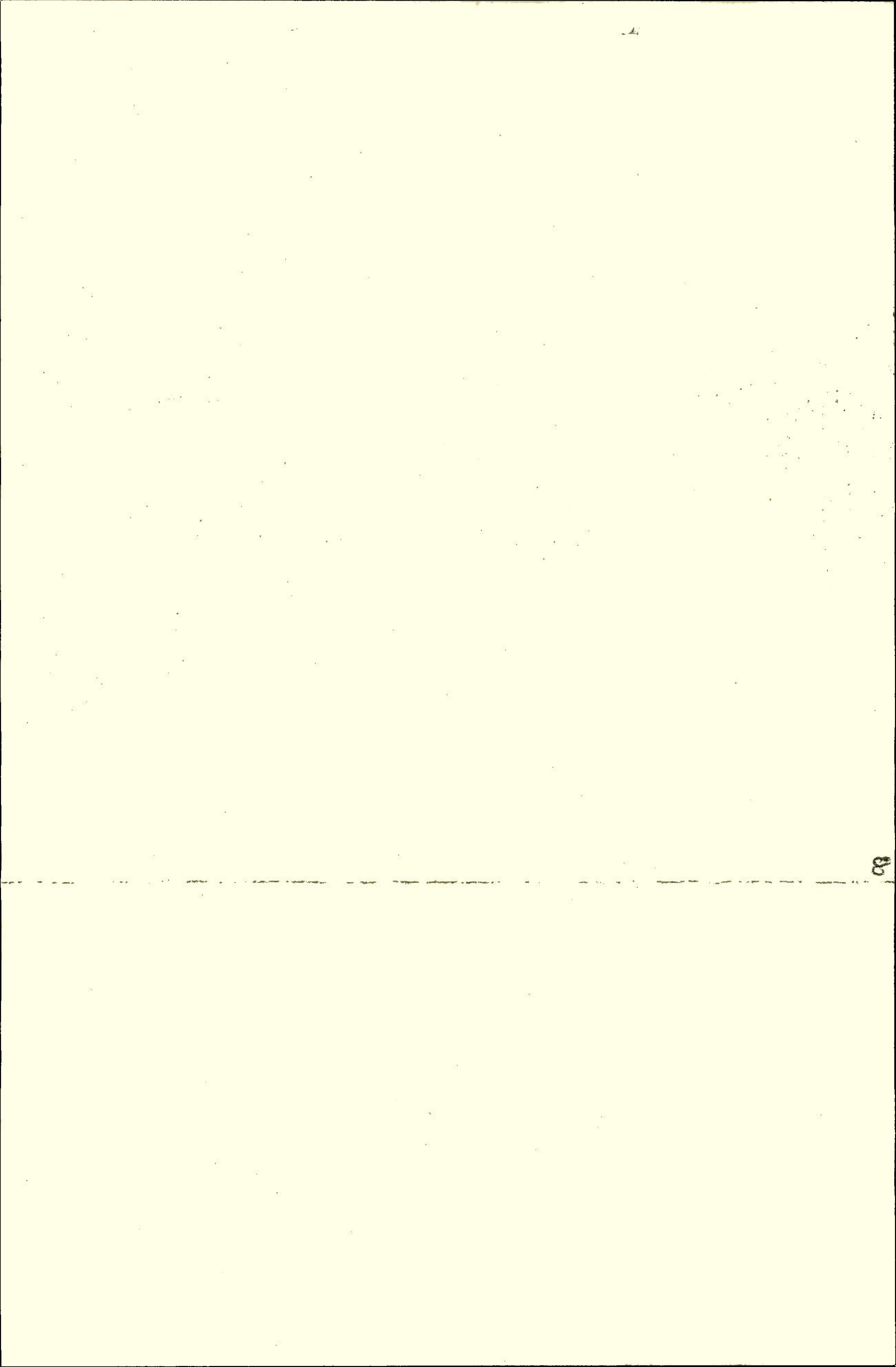
APENDICE I (Efectos Clases II y IV) AL ANEXO A (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la sistematización de los informes - Área logística) A LA ORDEN DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 162/82 (parte el estado y explotación de las experiencias relacionadas con el conflicto Malvinas).

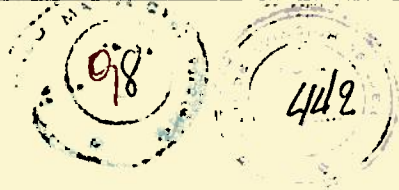
ELEMENTO: 1	NOMBRE: No catalogado EFECTO: Cl II y IV DESIGNACION: Chaleco de supervivencia.	FOJA: 1
NRO DE ORDEN	ASPECTOS NO SATISFACTORIOS	FUNDAMENTO DE LA OPINION
1	No satisface para todas las zonas del país (Zona fría, montaña, tropical etc).	Se debería poder completar para cada tipo de región climática y geográfica.

BUENOS AIRES, 8 de Agosto de 1982.-



[Handwritten signature]
 LUIS DE...
 COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO





AL ANEXO 5 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Finanzas) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto MALVINAS).

1. AL PUNTO 1.

- a. Si.
- b. No los hubo.
- c. No se cuenta con núcleos de movilización.
- d. Si.

2. AL PUNTO 2.

- a. No es de aplicación.
- b. No es de aplicación.
- c. No es de aplicación.
- d. No es de aplicación.

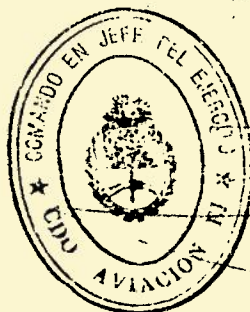
3. AL PUNTO 3.

- a. Si.
- b. Si.
- c. Si.
- d. No.
- e. Si.

4. AL PUNTO 4.

- a. Ninguno.
- b. Ninguno.
- c. Ningún órgano de Finanzas concurrió a los TFOO.
- d. No hay proposiciones a formular.

BUENOS AIRES, 18 de agosto de 1982.



[Handwritten signature]
LUIS DEL VALLE ARCE
CORONEL
COMANDANTE DE AVIACION DE EJERCITO



AL ANEXO 6 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Área Movilización) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO No 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto MALVINAS)

1. AL PUNTO 1.

a) Potencial Humano:

1) Asignación de Personal de las Reservas:

- a) Ninguno.
- b) Ninguno.
- c) Sin novedades.
- d) Situación de las reservas, relacionadas con:
 - (1) Sin novedades.
 - (2) No sabe.
 - (3) No sabe.
 - (4) No sabe.
 - (5) Con alto espíritu y decisión para operar.
 - (6) Ninguno.
 - (7) Ninguno.
 - (8) Ninguno.
 - (9) Ningún inconveniente.
- e) Estado disciplinario de las Un(s) en lo referente a personal movilizado:

De (1) a (12) Sin Novedades

- f) Ninguno.
- g) Ninguno.
- h) Ninguno.
- i) No sabe.
- j) Sin novedades.
- k) 4.
- l) Ninguno.



m) Hasta que el hombre mantenga su aptitud psicofisiológica y técnica como piloto o mecánico.

n) Sin novedad.

2. AL PUNTO 2

a. Efectos y/o servicios a movilizar del Potencial Nacional (ADQUISICIONES)

De 1) a 7) No hubo adquisiciones del Potencial Nacional

b. Efectos y/o servicios a movilizar por obtención local (Cesión - Contratación - Recontratación)

De 1) a 9) Los medios fueron obtenidos por la FAA, no existiendo experiencia propia en este aspecto.

c. Requerimientos de Preparación Territorial al Potencial Nacional.

1) y 2) Ninguno.

d. Requerimientos de erogaciones derivadas del uso, consumo y/o dominio de efectos y/o servicios.

De 1) a 6) No se desarrolló por parte del Cdo Av Ej.

e. Demovilización.

De 1) a 5) No hay experiencias sobre el particular.

3. AL PUNTO 3

a. Planes de Movilización.

1) Fue de aplicación parcial.

2) Debe tener una flexibilidad tal que con un mínimo de variantes pueda aplicarse en cualquier emergencia en forma parcial o total, dando así una mayor estabilidad a ellos.

3) Sin novedad.

4) Sin novedad.

b. Estructura de la movilización.

De 1) a 4) En función a la propia experiencia, no existen elementos de juicio suficientes para emitir una opinión fundada.

c. Capacitación de Reserva.

SECRETO



1) Cuadros: sin novedad.

Tropa : carece de interés para Av Ej.

2) Sin novedad.

3) No es de aplicación.

4) Cuadros: mientras mantengan su aptitud como pilotos y mecánicos.

Tropa : no es de interés para Av Ej.

Aspectos legales de la Movilización y Desmovilización.

1) Movilización.

De a) a c) Sin novedad.

2) Infraestructores a la convocatoria.

De a) a c) Sin novedad.

3) Convocatoria al Servicio Civil de Defensa.

De a) a c) Sin novedad.

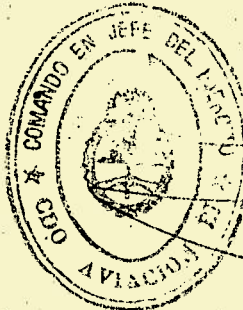
4) Disposiciones de bienes de propiedad particular (Inmuebles, rodados, instalaciones, viveros, equipos, etc).

De a) a d) No fueron de aplicación en el área.

5) Retribución de los movilizados.

a) y b) Sin problemas.

BUENOS AIRES, 78 de agosto de 1982.



[Signature]
LUIS DEL VALLE ARCE
CORONEL
COMANDANTE DE AVIACION DE EJERCITO

SECRETO



BUENOS AIRES, 16 Julio

82

remitir documentación y comunicar fecha de elevación.

AL JEFE DEL BATALLON DE AVIACION DE COMBATE 601

Adjunto remito al señor Jefe, los Anexos 1, 2, 3 (parcial) y 4 de la OECJE 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto MALVINAS), como elementos de consulta relacionados con el informe que se servirá elevar a este Comando el 220900Jul82.

Del presente expediente, se confeccionaron DOS (2) ejemplares de un mismo tenor y de UNA (1) foja útil cada uno.

AGREGADOS: De la OECJE 762/82:

- Anexo 1 de CUATRO (4) fojas.
- Anexo 2 de DOS (2) fojas.
- Anexo 3 (parcial) de SIETE (7) fojas.
- Anexo 4 de VEINTIDOS (22) fojas.

Cdo Av	
Div Op e Icia	
INFORME	COPIAS
	180

[Signature]
 COMANDO EN JEFE FUERZA AEREA
 COMANDO EN JEFE AVIACION DE EJERCITO

DISTRIBUIDOR:

- Ejemplar Nro 1: B Av Comb 601.
- Ejemplar Nro 2: ARCHIVO (Cdo Av Ej - Div Op e Icia).



AL ANEXO 1 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Área Personal) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto MALVINAS)

1. AL PUNTO 1. Mantenimiento de efectivos.

- a. No hubo inconvenientes con el personal de cuadros redistribuidos a la Unidad.
- b. La Unidad tuvo 7 bajas producidas en las operaciones:
 - 1) 3 muertos en COMODORO RIVADAVIA.
 - 2) 3 desaparecidos al sur de la Isla de LEONES MARIÑOS en MALVINAS.
 - 3) 1 herido al sur de Pto HOWARD en MALVINAS.

2. AL PUNTO 2. Administración de personal.

a. Al punto a.

En razón a la pequeña cantidad de soldados empleados y a las funciones de sostén que debían realizar no afectó su edad, máxime que fueron adecuadamente seleccionados.

- b. El personal tiene adecuada capacitación para satisfacer las exigencias del mando de su fracción.
- c. No tuvo personal de cuadros en comisión proveniente de Institutos, sí prestó servicios un Subteniente Med "EO" Art 27 quien evidenció un excelente rendimiento.

3. AL PUNTO 3. Disciplina, Ley y Orden.

a. Al punto a.

- 1) Desertores: sin novedad.
- 2) Ausentes sin causa: sin novedad.
- 3) No presentados: sin novedad.
- 4) Cantidad y gravedad de delitos: 1 delito por INRESPECTUOSIDAD.
- 5) Aumento o disminución de sanciones disciplinarias: disminución de sanciones disciplinarias.
- 6) Desórdenes e infracciones en la vía pública: sin novedad.
- 7) Enfermos ficticios: sin novedad.
- 8) Negligencia en el cuidado y conservación del equipo: sin novedad.



- 9) Muestra de respeto a los superiores: 1 delito (de acuerdo a 4)):
- 10) Solicitudes de cambio de destino o movilización: sin novedad.
- 11) Cantidad de accidentes: 1 en COMODORO RIVADAVIA.
- 12) Desaparecidos y extraviados: 3 desaparecidos en combate.

4. AL PUNTO 4. Mantenimiento de la moral.

a. Al punto a.

El servicio postal fue sumamente deficiente. La correspondencia no llegó a los destinatarios y lo que es más grave aún, encomiendas despachadas que no llegaron ni tampoco fueron devueltas al remitente.

El sistema de "CARTA A UN SOLDADO" como intención ha sido muy buena, pero se aprecia que el volumen de correspondencia de este tipo que se debió tramitar impidió que llegara aquella realmente de interés para el personal en operaciones (familiares y amigos).

b. Al punto b.

Se adjunta como Apéndice 1.

c. Otros aspectos.

Fue altamente positiva la implementación del sistema de comunicación telefónica al que tuvo acceso un elevado número de personal.

5. AL PUNTO 5. Prisioneros de guerra.

a. Al punto a.

El lugar de reunión de prisioneros establecido por los británicos presentó las siguientes deficiencias:

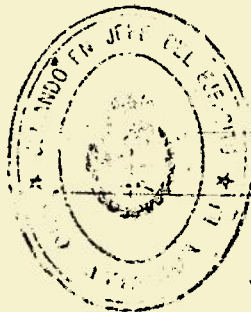
- 1) Ausencia de agua, el personal ha tenido que abastecerse con la de lluvia que era posible recuperar de los charcos que se formaron con las precipitaciones.
- 2) En lo que hace a víveres recién el día 17 Jun 82 se recibió la primera provisión.
- 3) Se careció de las instalaciones sanitarias mínimas para dar solución a las necesidades fisiológicas elementales.
- 4) Los medios para alojamiento provinieron de material de circunstancias.

SECRETO



5) El personal militar retenido hasta el 14 Jul 82, permaneció alojado en las instalaciones de un frigorífico en SAN CARLOS, en el mencionado lugar había dos bombas de 1.000 libras arrojadas por la FAA que no habían explotado y que no fueron desactivadas.

BUENOS AIRES, *A* de agosto de 1982.



Re: A...
DEL VALLE ARCE
COMANDO EN JEFE FUERZA AEREA



APENDICE 1 (Hechos destacables protagonizados por el personal del B Av Comb 601) AL ANEXO 1.

1. ACCIONES DE CARACTER INDIVIDUAL (Comprende aquellas en que participó una tripulación):

a. Caso Nro 1.

- 1) Fecha: 09 May 82.
- 2) Personal involucrado:

Tte 1ro D ROBERTO MARIO FIORINO;
Tte 1ro Pil Ej D JUAN CARLOS BUSCHIAZO;
Sarg Mec Av RAUL DEMOTTI.

3) Síntesis del hecho:

En día mencionado en horas de la mañana, se tomó conocimiento en PUERTO ARGENTINO del ataque sufrido al Buque Pesquero argentino NAHWAL en proximidades de la Isla de los LEONES MARINOS. Ante este hecho y dada la imposibilidad de efectuar el rescate con los helicópteros de la FUERZA AEREA ARGENTINA o de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, se ordenó al Comandante de la aeronave realizar la búsqueda con un helicóptero FUMA.

En virtud a las malas condiciones meteorológicas imperantes y a la necesaria preparación de la aeronave, ésta partió para el cumplimiento de la misión poco después de las 1600 Hs, perdiéndose el contacto radial con la misma.

Después de lo expuesto no se pudo obtener una información sobre la situación del helicóptero y su tripulación, hasta el momento en que GRAN BRETAÑA hizo público su derribo en la zona en que debía dar cumplimiento a su misión. Sin embargo pese a ello con posterioridad se intentó la búsqueda sin resultados positivos.

Ante esta circunstancia el EJERCITO ARGENTINO dió por desaparecidos a los tripulantes de la aeronave.

- 4) La acción desarrollada pone de manifiesto la decisión y el valor de los tripulantes en el cumplimiento de una misión que implicaba un riesgo cierto para sus vidas, en razón que era por ello conocida la presencia de aviones y buques enemigos en la zona.

Lo expresado, al margen que ésta tripulación pudiera ser encontrada con vida, impone el reconocimiento de la FUERZA ante un acto como el que ellos cumplieron.

b. Caso Nro 2.

- 1) Fecha: 03 Abr 82.



2) Personal involucrado:

Tte lro D ALEJANDRO ESTEBAN VILLAGRA.
Tte lro Pil Ej D EDUARDO ERNESTO LOPEZ LEGUIZAMON.
Sarg Mec Av JORGE DIAZ MEDIN.

3) Síntesis del hecho:

Durante la ejecución de las operaciones para la recuperación de las Islas Georgias del Sur mientras se ejecutaba el 2do movimiento de tropas hacia las mismas, el helicóptero tripulado por el personal que se menciona anteriormente recibió intenso fuego desde tierra. Ello provocó daños irreparables en la aeronave la que efectuó un aterrizaje de emergencia.

Pese a las bajas sufridas por el personal de Infantería de Marina transportado, el Tte lro VILLAGRA se hizo cargo de la fracción en tierra, la reorganizó y respondió al fuego enemigo colaborando de este modo en el logro de la rendición del destacamento BRITANICO.

4) Acción destacables:

De lo expresado se desprende que es digna de mención la actitud adoptada, puesto que además de su proceder como piloto, el citado Oficial procedió con valor y eficacia más allá de lo que su misión y funciones le imponían.

e. Caso Nro 1.

1) Fecha: 21 May 82.

2) Personal involucrado:

Capitán D JORGE RODOLFO SVENDSEN.
Sarg Av Mec Av MIGUEL ANGEL SANTANA.
Cabo lro Mec Av MARTIN HECTOR SAN MIGUEL.

3) Síntesis del hecho:

Aproximadamente a las 1500 Hs ante la presencia de un avión A 4-Q que se encontraba en emergencia por las averías sufridas como consecuencia de un combate con FUERZAS BRITANICAS en que habían participado; se ordenó el alistamiento inmediato de un helicóptero para proceder al rescate del piloto, ante la posibilidad de que éste debiera eyectarse.

En razón de las averías que presentaba el avión mencionado, desde tierra se dispuso la eyección del piloto al que cayó en aguas a unos 500 Mts al norte del aeropuerto de PUERTO ARGENTINO.

El helicóptero al mando del Cap SVENDSEN acudió de inmediato al lugar. En razón del equipamiento con que contaba el piloto del avión, el cual le restringía totalmente los



movimientos, fue preciso que el Cabo Iro SAN MIGUEL con riesgo de su vida descendiera de la cabina del helicóptero parándose en uno de los esquifes para tratar de recuperarlo. Pese a ello la operación resultaba sumamente difícil, por lo tanto fue necesario que el piloto del avión se quitara el salvavidas, luego de lo cual mediante una acción similar a la ya descrita se logró izarlo a bordo para transportarlo al Hospital Militar para su atención.

4) Acción destacable:

De lo expresado se desprende la decisión y el arrojo de la tripulación para rescatar al piloto eyectado, pese a disponer de un helicóptero monomotor y sin el equipamiento necesario para ejecutar la tarea, destacándose que el riesgo asumido implicaba un serio peligro para sus vidas y en particular para el Cabo Iro Mecánico de Aviación MARTIN HECTOR SAN MIGUEL.

a) Caso Nro 1.

1) Fecha: 28 May 82.

2) Personal involucrado:

Capitán D JORGE RODOLFO SVENDSEN.
Sarg Mec Av ERNESTO ROBERTO MOREYRA.
Cabo Iro Mec Av MARTIN HECTOR SAN MIGUEL.

Tte Pil Ej D MARCELO ANDRES FLORIO.
Cabo Iro Mec Av EDUARDO DANIEL CLAVERO.

3) Síntesis del hecho:

En oportunidad de realizarse una Operación Aeromóvil con seis helicópteros UH-1H y dos A-109A, desde FUERTO ARGENTINO a DARWIN, aproximadamente a las 1000 Hs y luego de haber desembarcado la tropa, desde esta última localidad se requirió una evacuación sanitaria de heridos producidos durante las acciones desarrolladas hasta ese momento. Ante el requerimiento y pese a existir fuego del enemigo, el Cap SVENDSEN resolvió acudir a la localidad y proporcionar el apoyo.

En conocimiento de esta resolución el Tte FLORIO espontáneamente y en conocimiento de los riesgos que implicaba se desprendió de la formación e informó al Capitán que lo acompañaba para proporcionarle la escolta y el apoyo de fuego correspondiente con su aeronave.

El regreso del elemento afectado a la Operación Aeromóvil como así también la evacuación sanitaria se cumplieron sin novedad.

4) Acción destacable:

De la acción descrita se desprenden dos hechos salientes:



- a) La resolución adoptada por el Cap SVENDSEN de ejecutar personalmente la evacuación requerida en una situación comprometida, como la que se vivía en ese momento, indica claramente el valor de este Oficial al hacer una demostración del arrojo y dando un ejemplo de responsabilidad a sus subordinados.
- b) La acción espontánea del Tte FLORIO de acompañar al helicóptero que se dirigía a cumplir una misión de riesgo en la cual el Jefe del elemento no quiso inicialmente comprometer otros medios, indican por un lado un alto grado de profesionalismo por parte del piloto del helicóptero de ataque, haciendo gala además de un alto grado de valor al asumir de este modo los riesgos que implicaban esta operación.

1. Caso Nro 5.

- 1) Fecha: 21 May 82.
- 2) Personal involucrado:

Subt-Int D JOSE EDUARDO MEDINA
S/C 62 LUIS ALBERTO IBARRA.
S/C 62 RUBEN OSCAR IGLESIAS.

- 3) Síntesis del hecho:

Mientras el Batallón de Aviación de Combate 601(-) y una Compañía del RI 12 ocupaban una zona de reserva próxima a MONTE KENT, se produjo un ataque de la aviación británica. Además de otros daños se produjo un principio de incendio en un helicóptero HMA.

Ante esta circunstancia y por propia iniciativa sin medir los riesgos que significaba, mientras los pilotos ponían en marcha sus aeronaves para alejarlas del lugar, el Subt MEDINA acudió al lugar en que se incendiaba la aeronave para tratar de sofocar el fuego.

A la acción del Subteniente se sumaron también en forma espontánea las de los Soldados IBARRA e IGLESIAS. En virtud a la decisión y rapidez con que actuó este personal se evitó la destrucción total de la aeronave.

- 4) Acción destacable:

Por lo expresado se pone en manifiesto la actitud del personal involucrado, destacándose su valor al asumir los riesgos que significaba apagar el incendio con elementos rudimentarios y ante el peligro de explosión de la aeronave o de nuevas acciones por parte de los aviones ingleses.

2. Caso Nro 6.

- 1) Fecha: 01 May 82.



2) Personal involucrado:

Tte Pil Ej D ENRIQUE FELIX RIIS.
 Cabo Iro Mec Av ORLANDO ROBERTO ROMERO.

3) Síntesis del hecho:

Durante el cumplimiento de una misión en BAHIA DE LOS LEFANTES MARINOS, se produjo un combate aéreo sobre la vertical de ésta, entre aviones propios y británicos, siendo derribado uno de la FAA cuyo piloto se eyectó. Ante este hecho el personal involucrado concurreó de inmediato y por propia iniciativa a efectuar su búsqueda, la que tuvo éxito rescatándose y transportando posteriormente al piloto del avión hasta la Base Aérea establecida por la Armada en dicha Isla.

La decisión y la prontitud con que se efectuó la tarea, posibilitaron salvar la vida de este piloto que de no ser así indudablemente hubiese perecido, dado que tenía múltiples contusiones y una pierna fracturada.

4) Acción destacable:

Este hecho revela el alto grado de valor que adorna a esta tripulación, puesto que espontáneamente resolvió rescatar al piloto derribado, sin consideración al riesgo que implicaba su cumplimiento, dada la presencia de los aviones enemigos y la ausencia de medios de defensa aérea y alerta oportuna.

Caso Nro 7:

1) Fecha: 23 May 82.

2) Personal involucrado:

Tte Iro D HUGO ALBERTO PEREZ COMETO.
 Cabo Iro Mec Av VICENTE BACA.

3) Síntesis del hecho:

Durante el cumplimiento de una misión de transporte de armamento y munición a Pto HOWARD, un elemento compuesto por tres helicópteros PUMA y un A-109A, fueron atacados en vuelo por aviones HARRIER diez millas al sur del lugar de destino.

Como consecuencia del ataque uno de los PUMA derribado impactó contra el terreno incendiándose inmediatamente, las otras aeronaves lograron posarse antes de ser destruidas dos de ellas, logrando ocultarse la última. Inmediatamente después de producido estos hechos la última aeronave mencionada regresó al lugar en que se había producido el ataque, rescatando a las tripulaciones de los helicópteros destruidos, pese a la posibilidad de que retornaran los aviones británicos.



4) Acción destacable:

Resulta digno de mención el arrojo y espíritu de combate de mostrados por la tripulación involucrada al concurrir a rescatar inmediatamente a las tripulaciones derribadas, arriesgando sus propias vidas.

2. ACCIONES DE CONJUNTO:

a. Caso No 2:

- 1) Fecha: 26 May 82.
- 2) Personal involucrado:

Todos los pilotos y mecánicos del B Av Comb 601 (-).

- 3) Síntesis del hecho:

El día mencionado se ejecutaron dos Operaciones Aeronáuticas con todo el material disponible, entre PUERTO ARGENTINO y DAWWIN a efectos de reformar los medios del RI 12 que resistía un ataque británico de fuerzas superiores. Ambas operaciones se llevaron a cabo con todo éxito, asumiendo las tripulaciones el riesgo de su ejecución a una zona donde por la proximidad del enemigo las aeronaves podían ser abatidas por sus fuegos.

- 4) Acción destacable:

Las operaciones referidas, al ser ejecutadas en condiciones críticas, con total superioridad aérea enemiga y con serias limitaciones en el equipamiento y condiciones de las aeronaves, ponen de manifiesto el nivel de capacidad de las tripulaciones intervinientes, como así también su valor y decisión para cumplir con la misión impuesta.

b. Otros casos.

Han existido otros casos en los que participaron la masa de los tripulantes y que también en condiciones de alto riesgo han permitido valorizar debidamente la capacidad, la decisión y el espíritu de sacrificio que caracteriza al personal de esta Unidad.

Entre ellos podemos mencionar:

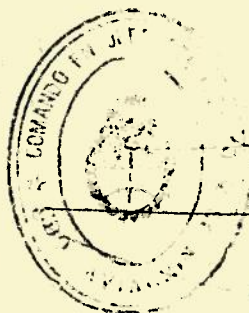
- 1) El 26 May 82, el rescate de la Compañía del RI 25 a órdenes del Tte 1ro ESTEBAN, en su repliegue después de las acciones desarrolladas en SAN CARLOS.
- 2) El 27 May 82, el transporte de Comandos desde PUERTO ARGENTINO a Mta SIMON.
- 3) El 29 May 82, otro movimiento similar al anterior.
- 4) El 30 May 82, el cambio de posición de una Compañía del RI 4 desde Mta WOLL a Mta HARRIET.

SECRETO



- 5) El 31 May 82, el repliegue de una sección del RI 4 del Mte TWELVE O'CLOCK al Cerro DOS HERMANAS.
- 6) El 08 y 09 Jun 82, transporte de una Compañía del RI 4 con igual recorrido al mencionado precedentemente.
- 7) El 12 Jun 82, transporte de una sección de Reserva del RI 3 desde PUERTO ARGENTINO a MOCUY BROCKE.

BUENOS AIRES, 18 de agosto de 1982.



[Handwritten signature]
CORONEL
COMANDO EN JEFE FUERZAS ARMADAS ARGENTINAS

SECRETO

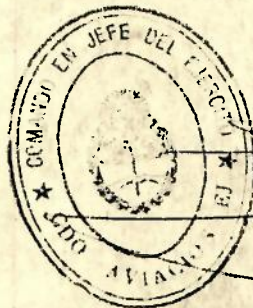


AL ANEXO 2 (Temas básicos a ser tomados en cuenta para la elaboración de los informes - Area Inteligencia) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto Malvinas).

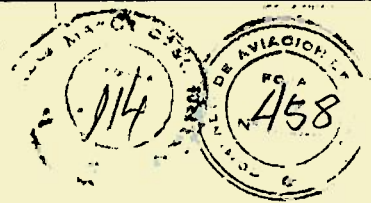
En razón de la magnitud del elemento que organizó el B Av Comb 601 para operar en las ISLAS MALVINAS no se estructuró el Gpo Icia/ See El My/Ca Cdo, sosteniéndose en los elementos de Icia de las GUC que debió apoyar.

Como experiencia para el futuro se desprende la conveniencia de su implementación, ya que pese a no estar completa la unidad en el COM, se evidenció la necesidad de contar con esta fracción orgánica, para complementar actividades propias de este campo de la conducción.

BUENOS AIRES, 17 de agosto de 1982.



[Handwritten signature]
LUIS DEL VALLE ARCE
CORONEL
COMANDANTE DE AVIACION DE EJERCITO



AL ANEXO 3 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Área Operaciones) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto Malvinas).

1. AL PUNTO 1. PLANES.

a. Al punto 1. a. 3) y b. 3).

- 1) La Jefatura del B Av Comb 601 realizó el planeamiento para el alistamiento y despliegue de los medios ordenados por el Cdo Av Ej a partir del 02 Abr 82.
- 2) Los medios puestos a disposición fueron los que figuran como Anexo 1 y 2.

La Agrupación COMODORO RIVADAVIA también fue asignada al Teatro de Operaciones Malvinas pero no pudo ser transportada por:

- a) Encontrándose los medios del B Av Comb 601 embarcados a bordo del barco "Ciudad de CORDOBA" en Puerto Deseado y listos para realizar el cruce por modo marítimo, se recibió la orden que se suspendía dicha operación y que las aeronaves debían regresar a COMODORO RIVADAVIA.
- b) Por orden del Cte Cpo Ej V el cruce de los medios del B Av Comb 601 se realizaría por modo aéreo en aviones C-130 de la Fuerza Aérea Argentina; operación que no se concretó en razón a la prioridad que se le asignó a estos medios en el Comando de Transporte para ejecutar el cruce a las ISLAS MALVINAS.
- c) Ante la imposibilidad de ejecutar el cruce, los medios del B Av Comb 601 pasan a formar parte de la Reserva Aeronaval del Cdo Cpo Ej V.

- 3) Las operaciones incluidas en el planeamiento inicial son las mencionadas en 1. a. 1).

2. AL PUNTO 2. ORGANIZACION.

a. Al punto 1.

- 1) En principio se entiende que la organización del Ejército será sometida a un estudio de detalle y naturalmente el OCE sufrirá las modificaciones necesarias para dotar a la Fuerza de las cualidades en las cuales se visualizaron las mayores deficiencias y que son MOVILIDAD y POTENCIA DE FUEGO.
- 2) Consecuente con ello la organización de la AVIACION DE EJERCITO deberá ser sometida también a la correspondiente revisión, estableciéndose su estructura mediante un estudio detallado y profundo.



En este sentido un aspecto sumamente importante a analizar es la conveniencia de mantener como hasta este momento a modificar la actual dependencia de los elementos de mantenimiento.

Sobre el particular cabe consignar que, al depender del Cdo Av Ej los elementos operacionales y del Cdo Ars los de sostén, se han producido dificultades en la conducción de los medios del B Av Comb 601 en el TUM.

Ello fundamentalmente por las exigencias de mantener in formados a los Comandos y formular requerimientos también a ellos, con el consecuente recargo de los sistemas de comunicaciones.

Asimismo como una consecuencia natural de la dependencia orgánica del B Av Comb 601 y para agilizar las transacciones, la masa de los requerimientos de todo tipo fueron canalizados, directamente ante el Cdo Av Ej para que éste obtuviera su solución lo cual indica que una doble dependencia no resulta lo más adecuado.

Evidentemente, la estructura actual responde a la doctrina vigente, pero ante la experiencia vivida y conociendo que con anterioridad se han elaborado estudios en el EMGE relacionados con este tema, se aprecia conveniente su actualización para tratar de obtener un mejoramiento en el sistema vigente.

- 3) Con respecto a la estructura general de la Aviación de Ejército, la misma deberá ser analizada a la luz de la doctrina que resulte de los estudios que ha encarado el EMGE, para el Ejército que se organizará en función a las experiencias vividas en el conflicto austral.

Dicha estructura estará basada fundamentalmente en su orgánica, su equipamiento (aeronaves y armamento) y las bases que regulen la formación, perfeccionamiento y entrenamiento del personal aeronavegante y de apoyo al vuelo.

- 4) En lo que respecta al CO del B Av Comb 601, no ha sido experimentado, puesto que éste nunca se logró organizar al completo ni en personal ni en material siendo consecuencia de ello muchas de las deficiencias observadas, además porque no operó como Unidad sino que destacó un agrupamiento. Sin embargo de la experiencia vivida conviene analizar los siguientes aspectos:

- a) Revertir el CO para modificar y reestructurar determinados elementos que éste contiene y cuya organización ha demostrado ineficiencias por distintos motivos (Sec App Vio, Sec Atq/Ca Atq).
- b) Dentro del mismo criterio agregar elementos dentro de la estructura cuya ausencia ha resultado evidente (ADA).



e) Considerar la asignación al B Av Comb 601 del personal y medios necesarios para el cumplimiento de su misión, en base a lograr, en operaciones, una real y eficiente.

5) Lo expresado no requiere mayor fundamentación pues de la comparación del rendimiento obtenido por los británicos en relación al propio, únicamente refiriéndonos a la aeromovilidad, se desprende la necesidad inmediata de su análisis y consideración.

b. Al punto g.

1) La misión y capacidades establecidas para el B Av Comb 601 son una necesidad evidente de la Fuerza, sin embargo es preciso poner de manifiesto que ellas constituyen en parte solamente una expresión de deseo puesto que su equipamiento en medios aéreos y terrestres no permitió satisfacer en plenitud éstas exigencias.

De ello se destaca:

- a) El equipamiento elemental de las aeronaves para operar en todo tiempo y condición meteorológica.
 - b) Sistemas de armas en las aeronaves que ya no están de acuerdo con el nivel tecnológico vigente.
 - c) Ausencia de un equipamiento avanzado para las operaciones militares.
 - d) Falta de medios de comunicaciones para un adecuado control de las aeronaves en vuelo y para la integración con las redes radioeléctricas que organizan las FFFF.
- 2) Una de las capacidades, la de operar de noche debe ser objeto de particular atención, para que se cumpla realmente. Ello directamente relacionado con el equipamiento de las aeronaves, la instrucción de las tripulaciones y la disponibilidad de los elementos de apoyo terrestre, como así también la instrucción de las Unidades y elementos terrestres para evitar que la propia tropa bata a los medios amigos.

c. Al punto d. 1)

1) En lo que hace a la necesidad de disponer elementos aeromóviles si nos atenemos al concepto de que son orgánicamente constituidos por elementos terrestres y de Aviación de Ejército, se aprecia como un proyecto demasiado ambicioso, por cuanto un elemento de Aviación creado exclusivamente para tal servicio significará un costo excesivamente alto para un Ejército como el nuestro.



- 2) Si ha quedado demostrada la necesidad de contar con más y mejores medios de Aviación de Ejército para apoyar a los elementos terrestres.
- 3) En principio, la magnitud de los elementos de Aviación de Ejército necesarios, resultará del estudio que se realice en relación a la estructura que tendrá el Ejército.
- 4) La orgánica de cada elemento de Aviación de Ejército también deberá ser acorde con los resultados de los estudios a realizar dado que, por ejemplo la organización actual de un B Av Comb, responde a la capacidad básica de ejecutar operaciones aéromóviles de nivel Regimiento de Infantería en un solo movimiento. Ello naturalmente considerando al RI que establece el CO 101, pero acá es válido pensar que esa organización también sufrirá modificaciones y en consecuencia pasará lo propio con la del B Av Comb.
- 5) Respecto al nivel orgánico en que deben encontrarse los medios de Aviación de Ejército, se aprecia que la masa de ellos debe estar en las Formaciones del Cdo J Ej y ciertos elementos de magnitud a determinar en las Formaciones de las GUS.

Ello por lo siguiente:

- a) El alto costo y las necesidades de personal imponen mantenerlos en los niveles superiores de conducción para ser asignados o puestos en apoyo para el cumplimiento de las misiones impuestas.
- b) Al mantenerlos en las Formaciones del Cdo J Ej proporciona la necesaria libertad de acción para integrarlos en el CB de uno o más TCO.
- c) La dispersión de estos medios atenta contra sus capacidades y también contra la posibilidad de proporcionarles un adecuado sostén logístico y el necesario apoyo terrestre para su mayor eficiencia.
- d) Las dificultades para proporcionar un adecuado sostén a los medios de Aviación de Ejército impiden una mayor descentralización de ellos.

Al punto 2)

- 1) Desde el punto de vista de Aviación de Ejército ha quedado demostrada la necesidad de incrementar los medios de ADA.
- 2) En lo que hace al nivel orgánico, aparte de aquéllos que integran las formaciones es preciso contar a nivel de Unidad de Aviación con ciertos medios que permitan la DA de los propios medios.



- 3) Esta necesidad se evidenció ante los ataques aéreos sufridos por el B Av Comb 601 en distintas zonas del TO MALVINAS en los que el enemigo destruyó propios medios sin riesgos para él.
- 4) Asimismo, es necesario tener en cuenta que al empleo de los helicópteros deberá hacerse con el criterio de que se trata de un material crítico, de muy difícil reposición y sumamente vulnerable a la acción de las aeronaves enemigas. Por ello, cuando las misiones sean cumplidas por fracciones orgánicas de Av Ej, deberán implementarse con la debida cobertura (Helic de Atq, aviones de FA, etc). Las misiones aisladas, deben contar siempre con superioridad aérea en la zona, pues en caso contrario se exponen los medios a una casi segura localización y derribo por parte del enemigo.

Estos dos aspectos deben ser especialmente tenidos en cuenta en la planificación de las operaciones en que intervenga Av Ej, por parte de los respectivos comandos y/o EMBR.

Al punto 3)

En lo que hace a la incorporación de nuevos medios técnicos para incrementar su capacidad es necesario:

- 1) Equipar las aeronaves para que éstas puedan operar realmente de noche. En tal sentido considerar:
 - a) Sistemas de navegación (Inercial, Omega, VLF, etc).
 - b) Radioaltímetro (radar y altímetro).
 - c) Sistemas de visión nocturna (luz residual / Infrarrojo).
- 2) Equipamiento especial en las aeronaves, a saber:
 - a) Visores nocturnos para vigilancia de campo de hasta 3 Km, contra personal (radar e/personas).
 - b) Equipos de defensa electrónica, para evitar la detección y localización por parte de radares enemigos.
 - c) Sistema de sembrado de minas.
 - d) Sistema de deflexión de flujo en el escape de las turbinas, para neutralizar la acción de las espoletas infrarrojas de los misiles enemigos.
- 3) Sistemas de armas en las aeronaves de ataque que contemplen:
 - a) Un alcance superior a las armas livianas de Infantería, por ejemplo cañones de 20 ó 30 mm.

119

463

- b) Misiles aire-superficie con alcances no menores a 3.000 Mts, con sistemas de puntería y tiro diurno y nocturno con capacidad para batir blindados, etc. Por ejemplo: HOF, POW, etc.
- 4) Equipamiento de las aeronaves para operación en condiciones extremas:
 - a) Instalación completa para vuelo en condiciones de formación de hielo (deshieladores de rotores, parabrisas, etc):
 - b) Detectores de formación de hielo:
 - c) Deshieladores de turbina:
 - d) Equipo de radiolocalización en emergencia (baliza, sonoboya, etc):
- 5) Sistemas completos para la instalación y operación de los aeródromos instrumentados de campaña:
 - a) Realizamiento:
 - b) Sistema de aproximación:
 - c) Equipos de comunicaciones:
 - d) Sistemas para reabastecimientos de combustible de campaña a presión, para uso aeronáutico:
 - e) APU, fundas, amarres, etc:
- 6) Elementos modernos para camuflaje que eviten la detección de aeronaves en tierra aún mediante fotografía con rayos infrarrojos.
- 7) Equipamiento completo para ejecutar carga externa (ganchos, eslingas de todo tipo, redes, etc):
- 8) Además, si bien no hace a la incorporación de nuevos medios técnicos es preciso dotar a la Unidad de aviación de todo el equipamiento normal para campaña y considerar en detalle el equipo individual de las tripulaciones. En particular:
 - a) Cascos de vuelo:
 - b) Equipos de supervivencia:
 - c) Trajes antiexposición:
 - d) Salvavidas:
 - e) Etc:



- f. No es de aplicación.
- g. Afectó en mínimo grado, solamente por la acción de las temperaturas extremas.
- h. Previo a las operaciones reales iniciadas el 01 May 82 se efectuó instrucción de tiro y maniobras de pilotaje.
- i. Relacionada con las capacidades de sus medios.
- j. Ninguna, pero no incidió en la real actitud de las tripulaciones.
- k y l. No es de aplicación.
- m. Se desconoce.
- n. Los pilotos británicos demostraron un elevado grado de capacitación, haciendo una explotación intensa de los medios tecnológicos con que estaba equipado su material aéreo.
- o. No es de aplicación.
- p. Es imprescindible que el personal superior de la Fuerza adquiera los conocimientos mínimos necesarios respecto a las capacidades y modo de empleo de la Aviación de Ejército. Una forma de lograrlo es incluir esta materia en la ESG. Además es sumamente importante que la propia tropa de algún modo conozca el material aéreo propio para evitar que sean abatidos por su fuego como ocurrió en la realidad.
- q. Se desconoce.

4. AL PUNTO 7. AVIACION DE EJERCITO.

Si bien las repuestas de estos puntos deben ser evacuadas por las CUB/GUC, el B Av Comb 601 expondrá todos los aspectos que tienen relación con éstas en virtud a su participación en las operaciones.

a. El B Av Comb 601 asignó medios y operó en:

1) Operación GEORGIAS DEL SUR.

- a) La operación se desarrolló en la zona de GRITVIKLI.
- b) Se participó con una aeronave aislada (SA-330 PUMA).

2) Operación de recuperación de las ISLAS MALVINAS.

- a) La zona en que se previó operar era la de PUERTO ARGENTINO.
- b) Lo previsto era operar con una aeronave aislada (SA-330 PUMA) que no lo hizo por haber resultado destruída durante la navegación en el buque "ADMIRANTE IRIZAR".

**3) Campaña en las ISLAS MALVINAS:**

- a) La zona donde operó era la constituida por la superficie terrestre de las islas y la zona marítima próxima a las mismas.
- b) La magnitud de los medios asignados al TO es la que figura en el Anexo I. Durante las operaciones se agregaron elementos de distinta magnitud a las Br I Mec X y Br I III. A partir del día 29 May 82 todos los medios permanecieron a propuesta del J B Av Comb 601 a nivel Comandante para ser puestos en apoyo de las GUC a Requerimiento.
- c) Los elementos de aviación no respondieron a una estructura orgánica preestablecida, sino que se formaron de acuerdo con la misión a cumplir.

4) Operaciones de Seguridad Estratégica Operacional del Litoral Marítimo:

- a) Para esta tarea se operó con los medios del B Av Comb 601 en el Litoral Marítimo desde Comarones como límite norte hasta Punta Dungenes como límite sur. Los helicópteros que cumplían esta misión operaban desde COMODORO RIVADAVIA y RIO GALLEGOS.
- b) Los medios asignados son los detallados en el Anexo 2.
- c) Los elementos empleados en esta misión respondieron a una estructura orgánica particular y no a las establecidas por CO.

5) Campaña del buque hospital "BAHIA PARAISO":

En esta campaña participó una aeronave aislada (SA-330) y actuó en PUERTO ARGENTINO, BAHIA FOX, PUERTO HOWARD, SAN CARLOS y en puertos del Continente.

- 6) Con las limitaciones que se desprenden del equipamiento se entiende que los elementos del B Av Comb 601 que participaron durante la guerra, han satisfecho las misiones para las cuales fueron asignados.
- 7) Respecto a las experiencias obtenidas en relación a:
 - a) Planificación de operaciones aéromóviles. Las operaciones que se desarrollaron no se ajustaron a un planamiento detallado como el que establece el reglamento correspondiente, como consecuencia de haber sido ordenadas en muchos casos con escaso tiempo para ellas.



Sin embargo se ejecutaron con todo éxito empleando un sistema expeditivo y por la experiencia de los pilotos en tal tarea. Esta experiencia indica la conveniencia de someter a revisión el Reglamento de Operaciones Aeronáuticas (RE-6-51), a efectos de lograr un documento realmente práctico y lo suficientemente sencillo de aplicar como para que se haga un verdadero empleo de él, pues de nada vale contar con uno como el actual sumamente detallado pero totalmente desconocido.

b) Conocimiento y empleo de PCM para Op Aeron en las Unidades.

Se desconoce la existencia de tales PCM y por la experiencia vivida las Unidades, salvo aquellas que en alguna oportunidad participaron en ejercicios con el B Av Comb 601, desconocen totalmente este tipo de operación.

c) Integración del elemento aéreo en las redes de comunicaciones.

En este punto se visualizan tres aspectos:

(1) Integración de la red particular del B Av Comb 601 con las superiores.

Esto ha resultado imposible de realizar por cuanto la Unidad carece de los medios de comunicaciones mínimos necesarios para establecer su propia red particular pese a estar contenidos en el CO Nro 202 y en consecuencia es impracticable su integración con los Comandos de quienes dependía.

(2) Integración radioeléctrica de los medios aéreos.

En este campo de las comunicaciones no se lograron resultados satisfactorios por dos factores básicos a saber, equipos propios en condiciones precarias de funcionamiento en algunas aeronaves o fuera de servicio en otras y en general desconocimiento de las necesidades de integración por parte de los elementos terrestres.

(3) Integración con el sistema de control propio de las aeronaves en vuelo.

Esta integración, fundamental para proporcionar un cierto grado de seguridad a las operaciones, dado que es el sistema por el cual se hace conocer los cambios de situación a las tripulaciones mientras se encuentran afectadas al cumplimiento de una misión, o también la presencia de aviación enemiga en la zona o modifi-



caciones a la misión, funcionó con tantas limitaciones que en ciertas oportunidades se la puede calificar directamente como ausente.

Las razones de lo expresado son, el empleo de equipos EIU de un rendimiento discutible y además por que los equipos de HF de las aeronaves propias salvo algunas excepciones estuvieron fuera de servicio sin existir posibilidad de reparación ni de remplazo.

(4) Integración de las aeronaves con el CIO.

Esta integración funcionó sin inconvenientes dentro de un alcance próximo en razón de que se materializó por VHF con frecuencia aeronáutica, equipos que desde tierra y desde las aeronaves no presentaron inconvenientes.

(5) Red de radiodifusión y alarma.

Esta red de suma importancia para las operaciones aéreas, inexistente hasta este momento debe ser estructurada.

d) Sistemas de identificación electrónica (IFF) y visual de las aeronaves propias por parte de la tropa y de la ADA.

El equipamiento de IFF en las aeronaves fue de poca utilización por cuanto ellas cumplimentaron la masa de las misiones haciendo vuelo a ras del suelo y por lo tanto escapaban a la detección de los propios radares.

Para la identificación visual, los helicópteros fueron pintados con una señal amarilla que facilitó a la tropa la acción de establecer su origen.

Además previo al cumplimiento de las misiones se alertó mediante las redes radioeléctricas y telefónicas correspondientes a la ADA, a las Unidades que serían sobrevoladas, a la FAA y a la ARA, extremándose así las medidas de seguridad. Pero pese a ello en diversas oportunidades se les abrió el fuego desde las propias posiciones.

e) Ver 2., e. del presente informe.

8) No, no se considera la agregación como la relación de comando más adecuada para los medios de Aviación de Ejército, sino que éstos deben estar asignados al más alto nivel para desde allí ser puestos en apoyo de las GUC para el cumplimiento de determinadas misiones. Ello posibilita



- Una mejor selección de los medios y del personal por sus aptitudes que deban participar en la operación.
- No limita el empleo de los medios disponibles, normalmente escasos, en beneficio del elemento al que estarían agregados.
- Mediante una conducción centralizada facilita el control de los medios, la administración del combustible (crítico en muchísimas circunstancias), el escalonamiento del material de vuelo en relación con las horas disponibles y las posibilidades de mantenimiento existentes en el TC.

Con respecto a los aspectos que señala el documento que se responde, se puede agregar:

a) Abastecimiento.

(1) Clase I.

- (a) Las dificultades para el racionamiento del personal propio, al no contar con medios adecuados para la elaboración de la comida, han sido permanentes y se solucionaron merced a acuerdos de orden particular con los elementos que mantenían cierta proximidad con las instalaciones del B Av Comb 601(-).
- (b) También se solucionaron mediante acuerdos personales con el COI.
- (c) Inicialmente la Unidad llevó consigo raciones de campaña preparadas por propia iniciativa hasta su agotamiento. Posteriormente se obtuvo la provisión en forma irregular.

(2) Clase II y IV (Int).

Estos efectos provinieron de la dotación que llevó la Unidad. No se produjeron canjes ni provisiones. La alternativa adoptada por la Jefatura del B Av fue la de emplear para esa finalidad al equipo del personal propio que por distintas razones se evacuó hacia el continente.

(3) Clase III(A).

Las disponibilidades de combustible inicialmente fueron sumamente escasas. Como experiencia se puede señalar que en muchas oportunidades los helicópteros lograron hacer un reabastecimiento en el día permaneciendo luego en el aeropuerto a la espera del arribo del algún C-130, a los cuales se drenaban los excedentes y se distribuía entre FAA y Av Ej.

SECRETO



A ello se adicionan los problemas suscitados con la FAA que por sus propias necesidades no permitía un reabastecimiento normal en los depósitos por ella establecidos.

Cabe señalar también que como consecuencia de haberse establecido depósitos en distintos lugares de las islas y ante la acción del enemigo, no fue factible su total utilización. Sin embargo en virtud al último desembarque de combustible desde el buque BAHIA PARAISO fue posible la operación de los propios medios hasta al final de la campaña.

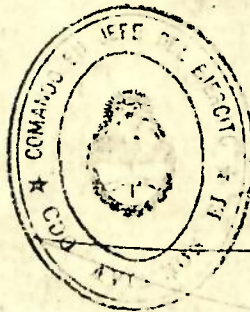
Con los lubricantes y aerofluidos, no se presentaron dificultades por que el B Av Comb 601 transportó de sus propias existencias las cantidades necesarias.

Evidentemente las provisiones de combustible, forma de transporte no fueron debidamente planeadas y ejecutadas para satisfacer las necesidades del TO.

b) Mantenimiento.

Ver las repuestas al ANEXO 4 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes Area Logística).

BUENOS AIRES, 15 de agosto de 1982.



[Handwritten signature]
CORONEL
COMANDANTE DE AVIACION DE EJERCITO



AL ANEXO 5 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Finanzas) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto MALVINAS).

1. AL PUNTO 1.

- a. Si.
- b. No la hubo.
- c. No se cuenta con núcleos de movilización.
- d. Si.

2. AL PUNTO 2.

- a. No es de aplicación.
- b. No es de aplicación.
- c. No es de aplicación.
- d. No es de aplicación.

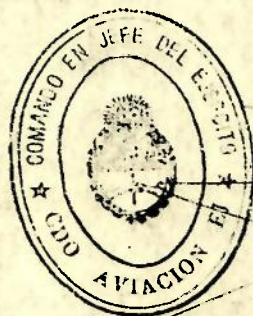
3. AL PUNTO 3.

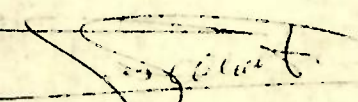
- a. Si.
- b. Si.
- c. Si.
- d. No.
- e. Si.

4. AL PUNTO 4.

- a. Ninguno.
- b. Ninguno.
- c. Ningún órgano de Finanzas concurrió a los TFOO.
- d. No hay proposiciones a formular.

BUENOS AIRES, 18 de agosto de 1982.




LUIS DEL VALLE ARCE
COMANDANTE EN JEFE DE AVIACION EJERCITO



AL ANEXO 6 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Movilización) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto MALVINAS).

1.º AL PUNTO 1.º

a.º Potencial Humano:

1) Asignación de Personal de Las Reservas:

- a) Ninguno.
- b) Ninguno.
- c) Sin novedad.
- d) Situación de las reservas, relacionada con:
 - (1) Sin novedad.
 - (2) No hubo.
 - (3) No hubo.
 - (4) No hubo.
 - (5) Con alto espíritu y decisión para operar.
 - (6) Ninguno.
 - (7) Ninguno.
 - (8) Ninguno.
 - (9) Ningún inconveniente.
- e) Estado disciplinario de las Un(s) en lo referente a personal movilizado:

De (1) a (12) Sin Novedad.

 - f) Ninguno.
 - g) Ninguno.
 - h) Ninguno.
 - i) No hubo.
 - j) Sin novedad.
 - k) 4.º
 - l) Ninguno.



m) Hasta que el hombre mantenga su aptitud psicofisiológica y técnica como piloto o mecánico.

n) Sin novedad?

2. AL PUNTO 2º

a. Efectos y/o servicios a movilizar del Potencial Nacional (ADQUISICION)

De 1) a 7) No hubo adquisiciones del Potencial Nacional

b. Efectos y/o servicios a movilizar por obtención local (Cesión - Contratación - Requisición)

De 1) a 9) Los medios fueron obtenidos por la FAA, no existiendo experiencia propia en este aspecto?

c. Requerimientos de Preparación Territorial al Potencial Nacional.

1) y 2) Ninguno?

d. Requerimientos de erogaciones derivadas del uso, consumo y/o dominio de efectos y/o servicios.

De 1) a 6) No se desarrolló por parte del Cdo Av Ej?

e. Desmovilización.

De 1) a 5) No hay experiencias sobre el particular?

3. AL PUNTO 3º

a. Planes de Movilización.

1) Fue de aplicación parcial?

2) Debe tener una flexibilidad tal que con un mínimo de variantes pueda aplicarse en cualquier emergencia en forma parcial o total, dando así una mayor estabilidad a ellos?

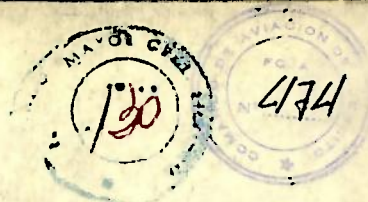
3) Sin novedad?

4) Sin novedad?

b. Estructura de la movilización.

De 1) a 4) En función a la propia experiencia, no existen elementos de juicio suficientes para emitir una opinión fundada?

c. Capacitación de Reserva.



1) Cuadros: sin novedad.

Tropa : carece de interés para Av Ej.

2) Sin novedad.

3) No es de aplicación.

4) Cuadros: mientras mantengan su aptitud como pilotos y mecánicos.

Tropa : no es de interés para Av Ej.

Asesoría técnica de la Movilización y Demovilización:

1) Movilización:

De a) a c) Sin novedad.

2) Infraestructura a la convocatoria.

De a) a c) Sin novedad.

3) Convocatoria al Servicio Civil de Defensa.

De a) a c) Sin novedad.

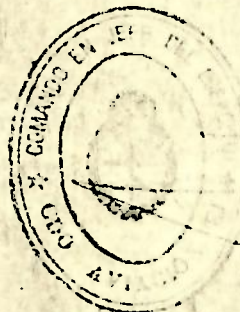
4) Disposiciones de bienes de propiedad particular (Inmuebles, rodados, instalaciones, viveros, equipos, etc).

De a) a d) No fueron de aplicación en el área.

5) Reintegración de los movilizados.

a) y b) Sin problemas.

Buenos Aires, 18 de agosto de 1982.



[Signature]
 LOIS DEL VALLE AROE
 CORONEL
 COMANDANTE DE AVIAC.



A. ANEXO I (Comando en JeFE FUERZA AEREA) - CUANTOS PARA LA ELABORACION DE LOS INFORMES - COMANDO EN JEFE FUERZA AEREA ESPECIAL DEL COMANDO EN JEFE FUERZA AEREA (COMANDO EN JEFE ESTUDIO Y EXPLOTACION DE EXPERIENCIAS RELACIONADAS CON EL COMPLEJO MALVINAS)

1. AL PUNTO 1. Mantenimiento de efectivos.
 - a. No hubo inconveniente con el personal de cuadros redistribuidos a la Unidad.
 - b. La Unidad tuvo 7 bajas productivas en las operaciones.
 - 1) 3 muertos en Comodoro Rivadavia.
 - 2) 3 desaparecidos al salir de la Isla de Inocencio Marinos en Malvinas.
 - 3) 1 herido al salir de Ito Nowa en Malvinas.

2. AL PUNTO 2. Administración de personal.
 - a. Al punto a.

En razón a la pequeña cantidad de efectivos en la Unidad y a las funciones de sostén que desempeña, no se efectuó la Unidad, máxime que fueron adecuadamente seleccionados.
 - b. El personal tiene adecuada capacitación para hacer las exigencias del mando de la Unidad.
 - c. No tuvo personal de cuadros en comisión proveído de Institutos, sí prestó servicios un estudiante del "I.C." art 17º, quien evidenció un excelente rendimiento.

3. AL PUNTO 3. Disciplina, ley y orden.
 - a. Al punto c.
 - 1) Desertores: sin novedad.
 - 2) Ausentes sin causa: sin novedad.
 - 3) No presentados: sin novedad.
 - 4) Cantidad y gravedad de delitos: 1 delito por IRRESPECTUOSIDAD
 - 5) Aumento o disminución de sanciones disciplinarias: disminución de sanciones disciplinarias.
 - 6) Delitos e infracciones en la vía pública: sin novedad.
 - 7) Enfermos ficticios: sin novedad.
 - 8) Negligencia en el cuidado y conservación del equipo: sin novedad.
 - 9) Ausencia de respeto a los superiores: sin novedad.
 - 10) Solicitudes de cambio de destino o movilización: sin novedad.
 - 11) Cantidad de accidentes: 1 en Comodoro Rivadavia.

12) Desaparecidos y extraviados: 3 desaparecidos en combate.

4. AL PUNTO 4. Mantenimiento de la moral

a. Al punto c.

El servicio postal fué sumamente deficiente. La correspondencia no llegó a los destinatarios y lo que es más grave aún, encomiendas despachadas que no llegaron ni tampoco fueron devueltas al remitente.

El sistema de "CARTA A UN CIUDADO" como intención ha sido muy buena, pero se aprecia que el volumen de correspondencia de este tipo que se debió tramitar impidió que llegara aquella realmente de interés para el personal en operaciones (familiares y amigos).

b. Al punto f.

Se adjunta como Apéndice 1.

c. Otros aspectos

Fué altamente positiva la implementación del sistema de comunicación telefónica al que tuvo acceso un elevado número de personal.

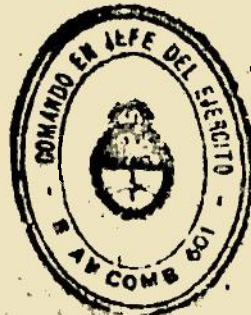
5. AL PUNTO 5 Prisioneros de guerra

a. Al punto b.

El lugar de reunión de prisioneros establecido por los británicos presentó las siguientes deficiencias:

- 1) Ausencia de agua, el personal ha tenido que abastecerse con la de lluvia que era posible recuperar de los charcos que se formaron con las precipitaciones.
- 2) En lo que hace a víveres recién el día 17 Jun 82 se recibió la primera provisión.
- 3) Se careció de las instalaciones sanitarias mínimas para dar solución a las necesidades fisiológicas elementales.
- 4) Los medios para alojamiento provinieron de material de circunstancias.
- 5) El personal militar retenido hasta el 14 Jul 82, permaneció alojado en las instalaciones de un frigorífico en San Carlos, en el mencionado lugar había dos bombas de 1.000 libras arrojadas por la FAA que no habían explotado y que no fueron desactivadas.

Campo de Mayo, de Julio de 1982.



JUAN CARLOS SCARPA
TENIENTE CORONEL
JEFE BATAILLON AVIACION DE COMBATE

133
1/77

AL ANEXO 2 (Temas básicos a ser tomados en cuenta para la elaboración de los informes - Area Inteligencia) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto Malvinas)

En razón de la magnitud del elemento que organizó el B Av Comb 601 para operar en las ISLAS MALVINAS no se estructuró el Gpo Icia / Sec Pl My / Ca Cdo, sosteniéndose en los elementos de Icia de las GUC que debió apoyar.

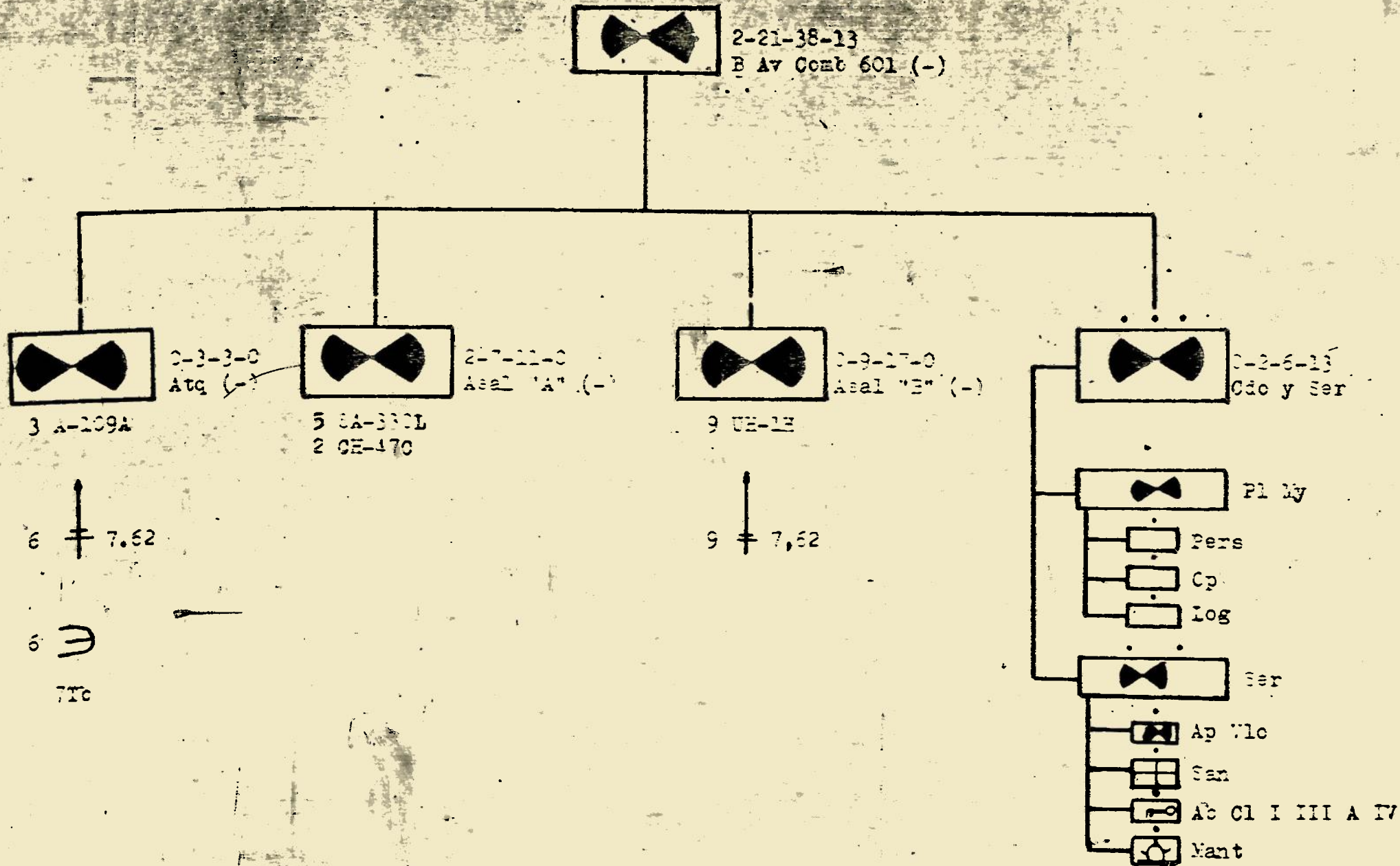
Como experiencia para el futuro se desprende la conveniencia de su estructuración puesto que como consecuencia de su ausencia el J B Av Comb 601 debió reunir en su persona las actividades de este campo de la conducción.

Campo de Mayo, de Julio de 1982.

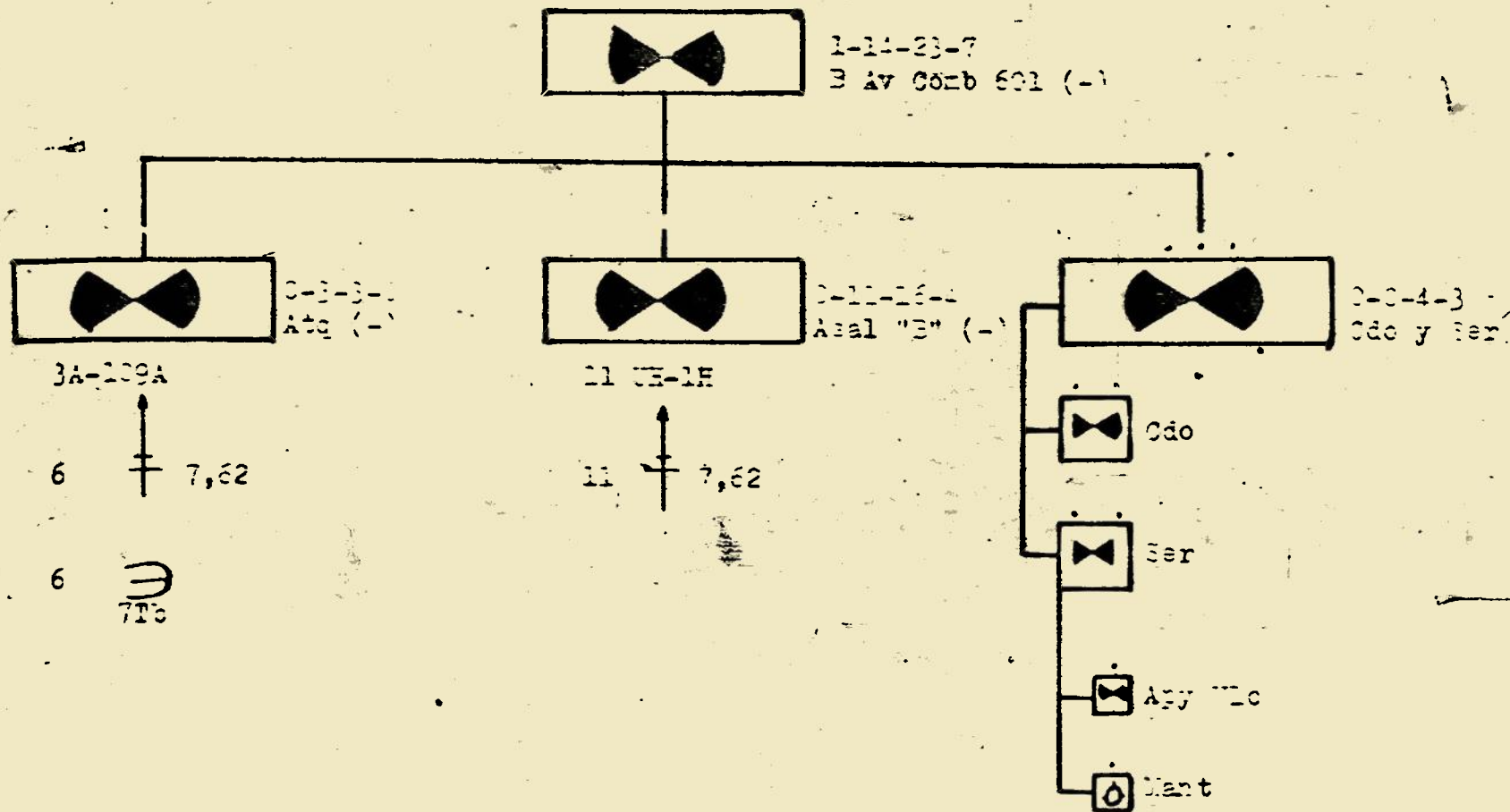


JOAN CARLOS SCARPI
TENIENTE CORONEL
COMBATIENTE BATAILLON AVIACION DE COMBATE 601

ANEXO 1 (Organización de la Agrupación Ielas Malvinas) A. ANEXO 3



149
135





AL ANEXO 3 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Área Operaciones) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto Malvinas)

1. AL PUNTO 1. PLANES

a. Al punto 1. a. 3) y b. 3)

- 1) La Jefatura del B Av Comb 601 realizó el planeamiento para el alistamiento y despliegue de los medios ordenados por el Cdo Av Ej a partir del 02 Abr 82.
- 2) Los medios puestos a disposición fueron los que figuran como Anexo 1 y 2

La agrupación Comodoro Rivadavia también fue asignada al Teatro de Operaciones Malvinas pero no pudo ser transportada por:

- a) Encontrándose los medios del B Av Comb 601 embarcados a bordo del barco "Ciudad de Córdoba" en Puerto Deseado y listos para realizar el cruce por modo marítimo, se recibió la orden de que se suspendía dicha operación y que las aeronaves debían regresar a Comodoro Rivadavia.
- b) Por orden del Cte Cpo Ej V el cruce de los medios del B Av Comb 601 se realizaría por modo aéreo en aviones C-130 de la Fuerza Aérea Argentina; operación que no se concretó en razón a la prioridad que se le asignó a estos medios en el Comando de Transporte para ejecutar el cruce a las Islas Malvinas.
- c) Ante la imposibilidad de ejecutar el cruce los medios del B Av Comb 601 pasan a formar parte de la Reserva Aeromóvil del Cdo Cpo Ej V.
- 3) Las operaciones incluidas en el planeamiento inicial son las mencionadas en 1. a. 1)

2. AL PUNTO 2. ORGANIZACION

a. Al punto a.

- 1) En principio se entiende que la organización del Ejército será cometida a un estudio de detalle y naturalmente el CCE sufrirá las modificaciones necesarias para dotar a la Fuerza de las cualidades en las cuales se visualizaron las mayores deficiencias y que con EFICACIA y POTENCIA DE FUEGO.
- 2) Consecuente con ello la organización de la AVIACION DEL EJERCITO deberá ser cometida también a la correspondiente revisión, estableciéndose su estructura mediante un estudio detallado y profundo.



En este sentido un aspecto sumamente importante a analizar es la conveniencia de mantener como hasta este momento o modificar la actual dependencia de los elementos de mantenimiento.

Sobre el particular cabe consignar que, al depender del Cdo Av Ej los elementos operacionales y del Cdo Ars los de sosten se han producido dificultades en la conducción de los medios del B Av Comb 601 en el TO.

Esto fundamentalmente por las exigencias de mantener informados a los Comandos y formular requerimientos también a ellos, con el consecuente recargo de los sistemas de comunicaciones.

Asimismo como una consecuencia natural de la dependencia orgánica del B Av Comb 601 y para agilizar las tramitaciones, la masa de los requerimientos de todo tipo fueron canalizados, directamente ante el Cdo Av Ej para que éste obtuviera su solución lo cual indica que una doble dependencia no resulta lo más adecuado.

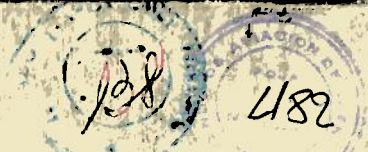
Evidentemente, la estructura actual responde a la doctrina vigente, pero ante la experiencia vivida y conociendo que con anterioridad se han elaborado estudios en el EMGE relacionados con este tema, se aprecia conveniente su actualización para tratar de obtener un mejoramiento en el sistema vigente.

- 3) Con respecto a la estructura general de la Aviación de Ejército otro aspecto que es conveniente sea analizado, es el proceso de formación y perfeccionamiento del personal superior y Subalterno de Aviación de Ejército. En este sentido como experiencia que hace a la capacidad operacional de la Unidad Táctica conviene que toda esa tarea recaiga en un elemento específicamente organizado y equipado para esa actividad.

Lo expresado se fundamenta en que la Unidad por las actividades propias no puede encarar un proceso de perfeccionamiento con la total dedicación que este impone.

- 4) En lo que respecta al CO del B Av Comb 601, no ha sido experimentado, puesto que éste nunca se logró organizar al completo ni en personal ni en material siendo consecuencia de ello muchas de las deficiencias observadas, además porque no operó como Unidad sino que destacó un agrupamiento. Sin embargo de la experiencia vivida conviene analizar los siguientes aspectos:

- a) Rever el CO para modificar y reestructurar determinados elementos que éste contiene y cuya organización ha demostrado ineficiencias por distintos motivos (Sec Adm Vlo, Sec Atq / Ca Atq).
- b) Dentro del mismo criterio agregar elementos dentro de la estructura cuya ausencia ha resultado evidente (ADA).
- c) Considerar la asignación al B Av Comb 601, del personal y medios para que se obtenga una real eficiencia. Este aspecto ha sido debidamente planteado en distintas oportunidades por deficiencias en personal y por la poca disponibilidad de fondos no pudo ser satisfecha.



- 5) Lo expresado no requiere mayor fundamentación pues de la comparación del rendimiento obtenido por los británicos en relación al propio, únicamente refiriéndonos a la aeromovilidad, se desprende la necesidad inmediata de su análisis y consideración.

b. Al punto c.

- 1) La misión y capacidades establecidas para el B AV Comb 601 son una necesidad evidente de la Fuerza, sin embargo es preciso poner en manifiesto que ellas constituyen en parte solamente una expresión de deseo puesto que su equipamiento en medios aéreos y terrestres no permitió satisfacer en plenitud éstas exigencias.

De ello se destaca:

- a) El equipamiento elemental de las aeronaves para operar en todo tiempo y condición meteorológica.
- b) Sistemas de armas en las aeronaves que ya no están de acuerdo con el nivel tecnológico vigente.
- c) Ausencia de un equipamiento avanzado para las operaciones militares.
- d) Falta de medios de comunicaciones para un adecuado control de las aeronaves en vuelo y para la integración con las redes radioeléctricas que organizan las FFFT.

- 2) Una de las capacidades, la de operar de noche debe ser objeto de particular atención, para que se cumpla realmente. Ello directamente relacionado con el equipamiento de las aeronaves, la instrucción de las tripulaciones y la disponibilidad de los elementos de apoyo terrestre, como así también la instrucción de las unidades y elementos terrestres para evitar que la propia tropa bata a los medios amigos.

c. Al punto d. 1)

- 1) En lo que hace a la necesidad de disponer elementos aeromóviles si nos atenemos al concepto de que son orgánicamente constituidos por elementos terrestres y de Aviación de Ejército se aprecia como un proyecto demasiado ambicioso por cuanto un elemento de Aviación creado exclusivamente para tal servicio significará un costo excesivamente alto para un ejército como el nuestro.
- 2) Si ha quedado demostrado la necesidad de contar con más y mejores medios de Aviación de Ejército para apoyar a los elementos terrestres.
- 3) En principio, la magnitud de los elementos de Aviación de Ejército necesarios resultará del estudio que se realice en relación a la estructura que tendrá el Ejército.
- 4) La orgánica de cada elemento de Aviación de Ejército también deberá ser acorde con los resultados de los estudios a realizar dado que, por ejemplo la organización actual de un B AV Comb, responde a la capacidad básica de ejecutar operaciones aeromóviles de nivel Regimiento de Infantería.



en el solo movimiento, ello naturalmente considerando el que establece el CO 101, pero acá es válido pensar que la organización también sufrirá modificaciones y en consecuencia pasará lo propio con la del B Av Comb.

- 5) respecto al nivel orgánico en que deben encontrarse los medios de Aviación de Ejército, se aprecia que la masa de ellos debe estar en las Formaciones del Cdo J Ej y ciertos elementos de magnitud a determinar en las Formaciones de las GUB.

Ello por lo siguiente:

- a) El alto costo y las necesidades de personal imponen mantenerlos en los niveles superiores de conducción para ser asignados o puestos en apoyo para el cumplimiento de las misiones importantes.
- b) Al mantenerlos en las Formaciones del Cdo J Ej proporciona la necesaria libertad de acción para integrarlos en el CB de uno o más TEOC.
- c) La dispersión de estos medios atenta contra sus capacidades y también contra la posibilidad de proporcionarles un adecuado sostén logístico y el necesario apoyo terrestre para su mayor eficiencia.
- d) Las dificultades para proporcionar un adecuado sostén a los medios de Aviación de Ejército impiden una mayor descentralización de ellos.

d. Al punto d. 2)

- 1) Desde el punto de vista de Aviación de Ejército ha quedado demostrada la necesidad de incrementar los medios de ALA.
- 2) En lo que hace al nivel orgánico, aparte de aquellos que integran las Formaciones es preciso contar a nivel de Unidad de Aviación con ciertos medios que posibiliten la DA de los propios medios.
- 3) Esta necesidad se evidenció ante los ataques aéreos sufridos por el B Av Comb 601 en distintas zonas del TO MALVINAS en las que el enemigo destruyó propios medios sin riesgos para él.
- 4) Asimismo es preciso dotar a cada aeronave de misiles superficie-aire portátiles de modo que se dispongan de armamento para su protección inmediata cuando son atacados desde las zonas donde están instalados los sistemas de ALA. Esta necesidad también quedó demostrada ante los ataques aéreos llevados por aviones británicos contra los helicópteros propios que quedaron siempre a merced de aquellos con la remota posibilidad de salvarlos mediante la destrucción y el ocultamiento.

e. Al punto d. 3)

En lo que hace a la incorporación de nuevos medios técnicos para incrementar su capacidad es necesario:

- 1) Equipar las aeronaves para que éstas puedan operar realmente de noche. En tal sentido considerar:



- a) Sistemas de navegación (Inercial, Omega, VLF, etc).
 - b) Radioaltímetro
 - c) Sistemas de visión nocturna (Luz residual / Infrarrojo)
 - d) Todo ello además del equipamiento normal para navegación que debe ser duplicado (Piloto y Copiloto)
- 2) Equipamiento especial en algunas aeronaves como ser:
- a) Radar para detección de personas.
 - b) Equipos para una efectiva ejecución de Medidas Electrónicas.
 - c) Medios electrónicos que posibiliten la detección de las emisiones de onda de los radares enemigos.
 - d) Medios electrónicos para detectar emisión de rayos infrarrojos.
 - e) Sistema para el sembrado de minas.
- 3) Sistemas de armas en las aeronaves de ataque que contemplan:
- a) Armas con un alcance superior a las armas livianas de Infantería por ejemplo cañones de 20 mm.
 - b) Misiles aire-superficie con alcances no menores a 3.000 mts, con sistemas de puntería y tiro diurno y nocturno con capacidad para batir blindados, aeronaves, etc. Por ejemplo: HOT, TCW, etc.
- 4) Equipamiento de las aeronaves para operación en condiciones extremas.
- a) Instalación completa para vuelo en condiciones de formación de hielo (deshieladores de rotores, parabrisas, etc)
 - b) Detectores de formación de hielo.
 - c) Deshieladores de turbina.
 - d) Etc.
- 5) Sistemas completos para la instalación y operación de los aeródromos instrumentados de campaña.
- a) Balizamiento.
 - b) Sistema de aproximación.
 - c) Equipos de comunicaciones.
 - d) Sistemas para reabastecimientos de combustible de campaña a presión, para uso aeronáutico.
 - e) APU, fundas, anarres, etc.
- 6) Elementos modernos para enmascaramiento que eviten la detección de aeronaves en tierra aún mediante fotografía con rayos infrarrojos.
- 7) Equipamiento completo para ejecutar carga externa (ganchos, eslingas de todo tipo, redes, etc).



8) Además, si bien no hace a la incorporación de nuevos medios técnicos es preciso dotar a la Unidad de aviación de todo el equipamiento normal para campaña y considerar en detalle el equipo individual de las tripulaciones. En particular:

- a) Cascos de vuelo.
- b) Equipos de supervivencia.
- c) Trajes antiexposición.
- d) Salvavidas.
- e) Etc.

3. AL PUNTO 3.

- a. El nivel de capacitación de los cuadros y tropa de Aviación de Ejército que operó en ISLA LA VITA fue lo suficientemente bueno como para superar las exigencias que se impusieron, pero debe tenerse en cuenta que ello fue posible merced a la posibilidad de seleccionar el personal entre los de mayor experiencia. Sin embargo y pese a lo expresado es preciso someter a revisión los patrones de entrenamiento de los pilotos estableciendo exigencias de vuelo acorde con la necesaria capacidad operacional que ellos deben tener.
Como consecuencia de lo expresado será necesario hacer las asignaciones presupuestarias compatibles con esas exigencias a cumplir considerando las necesidades emergentes para combustibles, lubricantes y mantenimiento dentro de los distintos escalones.
- b. No son necesarias en virtud al riesgo que implica la actividad de vuelo que realiza el personal de la Unidad.
- c. Aviación de Ejército posee una cierta experiencia en el trabajo conjunto con la FAA sin embargo al principio se manifestaron una cantidad de deficiencias, en particular en la coordinación y control del uso del espacio aéreo, las que se fueron superando a medida que se progresó en las operaciones y merced al contacto personal en particular a nivel jerarquía de Oficiales Jefes.
- d. No hubo experiencia en el área Aviación de Ejército, salvo una prueba con vapores nocturnos que no dió resultados positivos por no ser aptos para el empleo por malos horarios y por falta de adaptación y entrenamiento de los pilotos para este material.
- e. El personal de Aviación de Ejército demostró la capacitación que para este tipo de operaciones posee. Sin embargo es preciso que las Unidades de Infantería adquieran la capacidad necesaria para que en conjunto se logre los resultados apetecidos. Las deficiencias básicas observadas y que son consecuencia de falta de instrucción adecuada, la lentitud en embarcar y desembarcar, la falta de organización de los elementos que debían abordar cada aeronave y la deficiente estructuración de las cargas a embarcar.
Además muchas de las operaciones respondieron a acciones dinámicas que naturalmente no permitieron un planeamiento de detalle sino que se emplearon procedimientos que podemos llamar expeditivos.



Para cumplir este tipo de misiones con éxito, como resultaron, fué preciso que la tropa y los pilotos pusieran de sí un alto grado de iniciativa.

- f. No es de aplicación.
- g. Afectó en mínimo grado, solamente por la acción de las temperaturas extremas.
- h. Previo a las operaciones reales iniciadas el 01 May 82 se efectuó instrucción de tiro y maniobras de pilotaje.
- i. Relacionada con las capacidades de sus medios.
- j. Ninguna, pero ello no incidió en la real actitud de las tripulaciones.
- k. y l. No es de aplicación.
- m. Se desconoce.
- n. Los pilotos británicos demostraron un elevado grado de capacitación haciendo una explotación intensa de los medios tecnológicos con que estaba equipado su material aéreo.
- o. No es de aplicación.
- p. Es imprescindible que el personal superior de la Fuerza adquiera los conocimientos mínimos necesarios respecto a las capacidades y modo de empleo de la Aviación de Ejército. Una forma de lograrlo es incluir esta materia en la EAG. Además es sumamente importante que la propia tropa de algún modo conozca el material aéreo propio para evitar que sean batidos por su fuego como ocurrió en la realidad.
- q. Se desconoce.

4. AL PUNTO 7 AVIACION DE EJERCITO

Si bien las respuestas de estos puntos deben ser evacuadas por las GUB / GUC, el B Av Comb 601 expondrá todos los aspectos que tienen relación con éstas en virtud a su participación en las operaciones.

- a. El B Av Comb 601 - asignó medios y operó en:
 - 1) Operación GUERREAS DEL UR
 - a) La operación se desarrolló en la zona de GRITVIKEN.
 - b) Se participó con una aeronave aislada (A-330 PUMA).
 - 2) Operación de recuperación de las ISLAS MALVINAS
 - a) La zona en que se previó operar era la de PUERTO ARGENTINO.
 - b) Lo previsto era operar con una aeronave aislada (A-330 PUMA) que no lo hizo por haber resultado destruida durante la navegación en el buque "ALMIRANTE IRIZAR".
 - 3) Campaña en las ISLAS MALVINAS
 - a) La zona donde se operó era la constituida por la superficie terrestre de las islas y la zona marítima próxima a las mismas.

- b) La magnitud de los medios asignados al TO es la que figura en el Anexo 1. Durante las operaciones se agregaron elementos de distinta magnitud a las Br I Mec X y Br I III. A partir del día 29 May 82 todos los medios permanecieron a propuesta del J B Av Comb 601 a nivel Comandante para ser puestos en apoyo de las CVC a requerimiento.
- c) Los elementos de aviación no respondieron a una estructura orgánica preestablecida sino que se formaron de acuerdo con la misión a cumplir.
- 4) Operaciones de Seguridad Estratégica Operacional del Litoral Marítimo
- a) Para esta tarea se operó con los medios del B Av Comb 601 en el Litoral Marítimo desde Camarones como límite norte hasta Punta Langenes como límite sur. Los helicópteros que cumplían esta misión operaban desde Comodoro Rivadavia y Río Gallegos.
- b) Los medios asignados son los detallados en el Anexo 2
- c) Los elementos empleados en esta misión respondieron a una estructura orgánica particular y no a las establecidas por CO.
- 5) Campaña del buque hospital "BAHIA PARAILO".
- En esta campaña participó una aeronave anclada (SA-330) y actuó en PUERTO ARGENTINO/ BAHIA FOX/PUERTO HOWARD/SAN CARLOS y en puertos del Continente.
- 6) Con las limitaciones que se desprenden del equipamiento se entiende que los elementos del B Av Comb 601 que participaron durante la guerra han satisfecho las misiones para las cuales fueron asignados.
- 7) respecto a las experiencias obtenidas en relación a:
- a) Planificación de operaciones aeromóviles. Las operaciones que se desarrollaron no se ajustaron a un planeamiento detallado como el que establece el reglamento correspondiente, como consecuencia de haber sido ordenadas en muchos casos con escaso tiempo para ello. Sin embargo se ejecutaron con todo éxito empleando un sistema expeditivo y por la experiencia de los pilotos en tal tarea. Esta experiencia indica la conveniencia de someter a revisión el reglamento de Operaciones Aeromóviles (RE-6-51) a efectos de lograr un documento realmente práctico y lo suficientemente sencillo de aplicar como para que se haga un verdadero empleo de él, pues de nada vale contar con uno como el actual sumamente detallado pero totalmente desconocido.
- b) Conocimiento y empleo de PON para Op Aeron en las Unidades.
- Se desconoce la existencia de tales PON y por la experiencia vivida las Unidades, salvo aquellas que en alguna oportunidad participaron en ejercitaciones con el B Av Comb 601, desconocen totalmente este tipo de operación.

c) Integración del elemento aéreo en las redes de comunicaciones.

En este punto se visualizan tres aspectos:

(1) Integración de la red particular del B Av Comb 601 con las superiores.

Esto ha resultado imposible de realizar por cuanto la Unidad carece de los medios de comunicaciones mínimos necesarios para establecer su propia red particular pese a estar contenidos en el CO Nro 202 y en consecuencia es impracticable su integración con los Comandos de quienes dependía.

(2) Integración radioeléctrica de los medios aéreos.

En este campo de las comunicaciones no se lograron resultados satisfactorios por dos factores básicos a saber, equipos propios en condiciones precarias de funcionamiento en algunas aeronaves o fuera de servicio en otras y en general desconocimiento de las necesidades de integración por parte de los elementos terrestres.

(3) Integración con el sistema de control propio de las aeronaves en vuelo.

Esta integración, fundamental para proporcionar un cierto grado de seguridad a las operaciones, dado que es el sistema por el cual se hace conocer los cambios de situación a las tripulaciones mientras se encuentran afectadas al cumplimiento de una misión, o también la presencia de aviación enemiga en la zona o modificaciones a la misión, funcionó con tantas limitaciones que en ciertas oportunidades se la puede calificar directamente como ausente.

Las razones de lo expresado son, el empleo de equipos BLU de un rendimiento discutible y además por que los equipos de HF de las aeronaves propias salvo algunas excepciones estuvieron fuera de servicio sin existir posibilidad de reparación ni de reemplazo.

(4) Integración de las aeronaves con el CIC.

Esta integración funcionó sin inconvenientes dentro de un alcance próximo en razón de que se materializó por VHF con frecuencia aeronáutica, equipos que desde tierra y desde las aeronaves no presentaron inconvenientes.

(5) Red de radiodifusión y alarma.

Esta red de suma importancia para las operaciones aéreas, inexistente hasta este momento debe ser estructurada.

- d) Sistemas de identificación electrónica (IFF) y visual de las aeronaves propias por parte de la tropa y de la ADA.

El equipamiento de IFF en las aeronaves fue de poca utilización por cuanto ellas cumplimentaron la masa de las misiones haciendo vuelo a ras del suelo y por lo tanto escapaban a la detección de los propios radares.

Para la identificación visual, los helicópteros fueron pintados con una señal amarilla que facilitó a la tropa la acción de establecer su origen.

Además previo al cumplimiento de las misiones se alertó mediante las redes radioeléctricas y telefónicas correspondientes a la ADA, a las Unidades que serían sobrevoladas, a la FAA y a la ABA, extremándose así las medidas de seguridad. Pero pese a ello en diversas oportunidades se les abrió el fuego desde las propias posiciones.

- e) Ver 2., e. del presente informe.

- 8) No, no se considera la agrupación como la relación de comando más adecuada para los medios de Aviación de Ejército, sino que éstos deben estar asignados al más alto nivel para desde allí ser puestos en apoyo de las CUC para el cumplimiento de determinadas misiones. Esto posibilita:

- Una mejor selección de los medios y del personal por sus aptitudes que deban participar en la operación.
- No limita el empleo de los medios disponibles, normalmente escasos, en beneficio del elemento al que estarían agregados.
- Mediante una conducción centralizada facilita el control de los medios, la administración del combustible (crítico en muchísimas circunstancias), el escalonamiento del material de vuelo en relación con las horas disponibles y las posibilidades de mantenimiento existentes en el TO.

Con respecto a los aspectos que señala el documento que se responde, se puede agregar:

- a) abastecimiento.

(1) Clase I.

- (a) Las dificultades para el racionamiento del personal propio, al no contar con medios adecuados para la elaboración de la comida, han sido permanentes y se solucionaron merced a acuerdos de orden particular con los elementos que mantenían cierta proximidad con las instalaciones del B Av Comb 601(-).

146 490

- (b) También se solucionaron mediante acuerdos personales con el COL.
- (c) Inicialmente la Unidad llevó consigo raciones de campaña preparadas por propia iniciativa hasta su agotamiento. Posteriormente se obtuvo la provisión en forma irregular.

(2) Clase II y IV (Int).

Estos efectos provinieron de la detención que llevó la Unidad. No se produjeron canjes ni provisiones. La alternativa adoptada por la Jefatura del B Av fue la de emplear para esa finalidad el equipo del personal propio que por distintas razones se evacuó hacia el continente.

(3) Clase III(A).

Las disponibilidades de combustible inicialmente fueron sumamente escasas, como experiencia se puede señalar que en muchas oportunidades los helicópteros lograron hacer un reabastecimiento en el día permaneciendo luego en el aeropuerto a la espera del arribo de algún C-130, a los cuales se drenaban los excedentes y se distribuía entre FAA y Av Cj.

A ello se adicionan los problemas suscitados con la FAA que por sus propias necesidades no permitió un reabastecimiento normal en los depósitos por ella establecidos.

Cabe señalar también que como consecuencia de haberse establecido depósitos en distintos lugares de las islas y ante la acción del enemigo, no fue factible su total utilización. Sin embargo en virtud al último desembarque de combustible desde el buque LANIA PARAISO fue posible la operación de los propios medios hasta el final de la campaña.

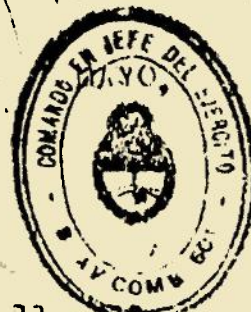
Con los lubricantes y aerofluidos, no se presentaron dificultades por que el B Av Comb 601 transportó de sus propias existencias las cantidades necesarias.

Evidentemente las provisiones de combustible, forma de transporte no fueron debidamente planeadas y ejecutadas para satisfacer las necesidades del TO.

b) Mantenimiento.

Ver las repuestas al ANEXO 4 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Logística).

COMAV



de julio de 1982.

JOAN CARLOS SCARPA
TENIENTE CORONEL
COMANDO EN JEFE DEL COMANDO EN JEFE

193



AL ANEXO 4 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area logística) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (para el estudio y explotación de experiencia relacionadas con el conflicto Malvinas)

1. AL PUNTO 1. No es de aplicación.

2. AL PUNTO 2. a. 5) Se empleo un sistema mixto, por LD y DU.

8) Las dotaciones de efectos no son compatibles con los CON, como consecuencia de no estar elaborados la parte II-Dotaciones de los CON, y sobre esa base y el contenido de la parte I efectuar las provisiones correspondientes.

9) Si.

10 y 11) El canal técnico se empleo sumamente restringido empleándose un procedimiento expeditivo para los requerimientos.

12) La capacidad logística del 2do Flón fué eficiente.

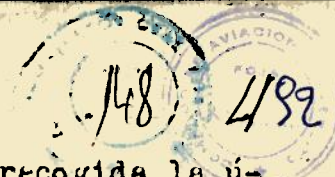
13) Eficiente.

b. 1) a) (1) (a) a (g) Si se efectuó y no hay proposiciones que formular.

(2) (a) a (f) Aviación de Ejército operó con un elemento asignado para mantenimiento de hasta 3er Flón. En función a las necesidades propias se satisfizo las exigencia considerando las limitaciones propias de éste.

(3) Este punto no es de aplicación para el B Av Comb 601.

(4) (a) a (i) Inicialmente y mientras se mantuvo el puente aéreo como tal los efectos de arsenales necesarios llegaron al usuario. Las provisiones iniciales respondieron a la disponibilidad de efectos del B Av Comb 601 y de la Ca Ab y Mant Aeron 601. El reabastecimiento a partir del 01May82 fué practicamente nulo probablemente como consecuencia de los limitados vuelos de apoyo desde el Continente.



Como experiencia recogida la única forma de dar solución al abastecimiento de repuestos aeronáuticos es contar con un "stock" de repuesto como reserva operacional con el cual será prudente establecer los correspondientes depósitos en el o los TO.

- (5) (a) a (d) La recolección se efectuó, sin embargo dadas las limitaciones de transporte para la evacuación no fue factible la recuperación de estos.

La capacidad mínima disponible para la reparación por parte del 3er. Elón en campaña no permitió su ejecución.

Como experiencia recogida es válido lo expresado en (4) (a) a (1).

- (7) (b) Sí.

(d) Sí, excepto en lo que hace a la disponibilidad de herramientas, que es escasa y que no satisface las necesidades mínimas.

(e) No satisfacen, ello quedó demostrado por la ausencia de partes, conjuntos subconjuntos y componentes para el recambio de aquellos fuera de servicios.

(g) En la fábrica de origen sobre todo en el material sofisticado y de mayor porte.

(i) No hay experiencia registrada.

(k) Sí, pero es excesivamente voluminosa y demanda la afectación de personal exclusivamente a esa tarea.

- (8) (a) Debe establecerse un régimen de carácter expeditivo para uso en el TO.

(b) Es de aplicación lo expresado en (a).

b) (1) Se aprecia que sería una solución práctica a esta deficiencia.

c) (2) Ver Anexo 1.

e) (2) (a) No se disponen de elementos adecuados para las operaciones en aeródromo de campaña por ser el material, provisto obsoleto, además se carece de sistemas de aproximación por instrumentos, de equipos de comunicaciones (BLU) TIERRA-AIRE para el control de aviones en vuelo, sistema de balizamiento para helicópteros.

149 493

- (b) No, por cuanto no estan elaboradas la parte II-Dotaciones de los CC
- (c) Dado que la documentación pertinente tuvo que ser destruida, no se cuenta con elementos de juicio suficientes para establecer los porcentajes, sin embargo estimativamente se apraeia entre un 60% y 100% de aeronaves en servicio en distintas oportunidades. Cabe consignar que hacia el final de las operaciones la masa de las aeronaves estaban seriamente limitadas para operar como consecuencia de tener fuera de servicio distintas partes, conjuntos, subconjuntos y componentes (Indicadores de combustible, equipos de HF, VHF, antenas, instrumental atc).
- (3) (a) Se considera que no está de acuerdo a la dotación por ser insuficiente para satisfacer todos los requerimientos.
- f) (1) (a) Los cursos de mantenimiento a niveles 1ro/4to Elón deben ser completados y acrecentados con cursos en las fábricas de origen del material.
- (b) La capacidad de los cuadros en tareas de mantenimiento, debe ser realizados por sistemas (Ej: especialistas en hidráulicos, electricidad, turbina, etc). Se debe capacitar al personal del Servicio de Arsenales en ser especialistas en el área.
- (3) No se cuenta con "stock" de repuestos para satisfacer las necesidades.
- (4) No satisface las necesidades del mantenimiento en campaña los juegos de herramientas provistas por no ser compatibles en algunos casos con el material.
- g) (1) a (15) En lo que respecta a efecto clase V y V(A) la Unidad transportó de su existencia la dotación inicial más tres días de combate y en virtud al empleo de los medios no fué necesario requerir el reabastecimiento.
- (16) Es útil el empleo a pesar de que provoca la detección de la propia posición.

150
494

h) (1) No.

(3) No necesitá.

(5) Es muy importante, especialmente para saber sobre existencias de repuestos para aeronaves, estadísticas sobre desperfectos, mantenimiento, vencimiento de partes, etc.

(7) Sí.

2) a) (1) (b) Resultó necesario asignarles medios especiales como los helicópteros para el transporte de víveres a algunas Unidades en razón del tipo del terreno y distancia (Ej: RI 8, RI 4, RI 12 y Ca Ing 9).

(c) Sí.

(d) Hubo envases que no fueron los apropiados para su manipuleo y transporte (Ej: harina, cajas de cartón de raciones F, carne.)

(e) El B Av Comb 601 racionaba agregada a Unidades o Subunidades a las cuales apoyaba. En todos los casos el sistema utilizado fué por lugar de distribución. El principal inconveniente fué las distancias y el terreno para efectuar el racionamiento.

(f) No, hubo posibilidad de reemplazo mediante la obtención zonal. (no hubo necesidad para nuestra Unidad).

(h) El principal problema para la elaboración del racionamiento fué el combustible (leña) para la AR cocina. Sería conveniente el uso de AR cocinas de gas-oil para este tipo de TO.

(i) La falta de depósito de víveres de campaña y cámaras frigoríficas.

(2) (a) Sí.

(b) Desconozco cuales eran de origen americano.

(c) Las raciones que estaban envasadas en bolsas de nylon, no satisfacen las condiciones para su manipuleo.

(d) Satisfacen regularmente las necesidades.

(e) Su problema principal fué el transporte y su manipuleo por la poca resistencia de los envases.

(3) (a) Nunca fueron distribuidas las raciones C y F en la isla, las primeras y únicas fueron entregadas en Punta Quija (Santa Cruz).

(b) Sí.

111

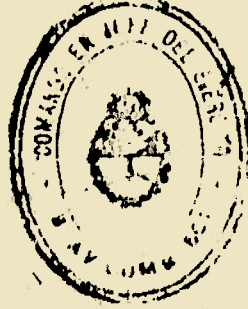
2/85

- (c) Sí, reúnen condiciones de versatilidad.
- (d) Sí.
- (e) Desconozco por lo expresado en (a).
- (f) No.
- (g) Sí, prestaron servicio eficiente.
- b) (1) (a) Sí se contaba.
- (b) No se dispuso en la Unidad de efectos acordes al TO. Sin embargo posteriormente y una vez obtenidas a través del Comando de Intendencia se transportó a las Islas Malvinas.
- (2) (a) Sí.
- (b) Sí, limitado por lo expresado en el punto b) (1)(b).
- (c) Se efectuó la distribución de acuerdo a los efectivos asignados y ~~efectos~~ recibidos fueron nuevos.
- (e) Sí.
- (g) Sí.
- (h) Sí.
- (3) (a) La calidad de los efectos fué satisfactoria y su rendimiento aceptable.
- (b) Los efectos que proporcionaron menores rendimientos y su posible solución fueron los siguientes:
- Las carpas individuales deberán más altas, tener piso para evitar la hu y ser más aislantes.
 - La bolsa cama satisface, se la mejoraría con un cierre para facilitar el ingreso a la misma.
 - Las botas de combate plantilladas deberían ser impermeables.
 - El abrigo de combate (Douvet) debería ser impermeable.
 - El uniforme de vuelo debería ser pantalón de combate y camisa anti-flama reemplazando al buzo, por ser más cómodo su uso en campaña y permitir que todo el personal vista del mismo modo.
 - El bolsón portaequipos debe tener arnes para facilitar su traslado.
- (c) Las dotaciones para el personal resultaron suficientes, debería incrementarse en depósito un uniforme de combate más por hombre.
- (d) Se realizó mantenimiento de ler ción.
- c) (1) No.
- (2) Se realizaba baño y lavado en las ocasiones que permitía la situación.
- d) a) (2) Sí.
- b) (1) Sí, que se rectifique la dotación individual de acuerdo al clima y en especial las características del combate de pequeños grupos afelados (Tripulaciones de helicópteros).



- (2) Sí.
- c) Sí.
- d) No.
- e) Sí.
- f) Sí.
- g) Sí.
- h) No, pero debe centralizarse la provisión de placas de identificación antifiama (Ej: La de uso de Aviación de Ejercito marca Addressograph M).
- i) Sí.
- j) Sí.
- k) Sí.
- l) Sí.

CAMIO DE MAYO, de Julio de 1982.-



JOAN CARLOS SCARPA
TENIENTE CORONEL
COMBATIENTE

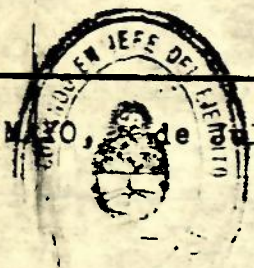
AVIACION
4/87

73
100

APENDICE I (Efectos Clase II y IV) AL ANEXO 4 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area logística) A LA ORDEN DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (para el estudio y explotación de las experiencias relacionadas con el conflicto Malvinas)

ELEMENTO: 1	NNE: No catalogado DESIGNACION: Chaleco de supervivencia.	EFFECTO: Cl II y IV.	FOJA: 1
Nro DE ORDEN	ASPECTOS NO SATISFACTORIOS	FUNDAMENTO DE LA OPINION	
1	No satisface para todas las zonas del pais (Zona fria, montañosa, tropical etc).	Se debería poder completar para cada tipo de región climática y geográfica.	

CAMPO DE MAYO, de Julio de 1982.-



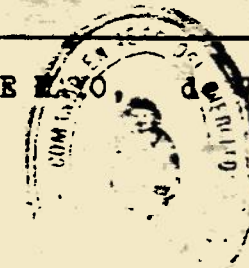
JOAN CARLOS SCARPA

184

APENDICE I (Efectos Clase II y IV) AL ANEXO 4 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Logística) A LA ORDEN DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 752/82 (para el estudio y explotación de las experiencias relacionadas con el conflicto Malvinas).

ELEMENTO: 1	NNE: 4230-DM-000-5303 EFECTOS: Cl II y IV DESIGNACION: Sistema de tanque de combustible plegable rolling.	FOJA: 1
Nro DE ORDEN	ASPECTOS NO SATISFACTIVOS	FUNDAMENTO DE LA OPINION
1	Falta microfiltrado triple.	Se tapan los filtros de combustible y se observan fallas en la bombas sumergidas de combustible.

CAMPO DE MARIPOSA, de Julio de 1982.-



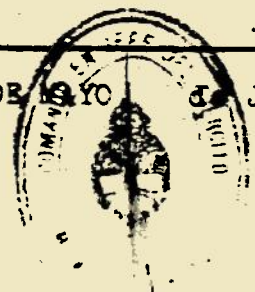
JOSE CARLOS...

AFENDICE 1 (Efectos Clase II y IV) AL ANEXO 4 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Área Logística) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y explotación de las experiencias relacionadas con el conflicto Malvinas).

1198
155

ELEMENTO 1	NNE: 1005-DM-001-0021 DESIGNACION: Fasil Automático Liviano	EPECTO: Cl II y IV. FOJA: 1
Nro DE ORDEN	ASPECTOS NO SATISFACTORIOS	FUNDAMENTO DE LA CRINION
1	No satisfase para su uso por parte de los tripulantes de helicópteros por su tamaño.	Debería ser reemplazado por el FAL PARAC.

CAMPO DE TIPO de Julio de 1982.-



ESTADO DE...

158

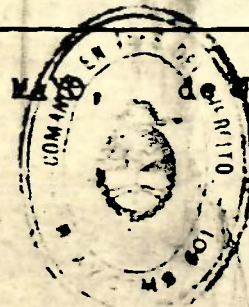
500

1680

APENDICE I (Efectos Clase II y IV) AL ANEXO 4 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Logística) A LA ORDEN DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (para el estudio y explotación de las experiencias relacionadas con el conflicto Malvinas).

ELEMENTO: 1	NNE:492C-DM-CCC-6909 DESIGNACION	EFFECTO: Cl II y IV	FOJA: 1
Nro DE ORDEN	ASPECTOS NO SATISFACTORIOS	FUNDAMENTO DE LA OPINION	
1	No ser compatible con los sistemas y estructuras de las aeronaves.	Al no ser originales de fábrica, las herramientas son incompletas.	

CAMPO DE MARIANO, de Julio de 1982.-



JOSE CARLOS SCARPA
TENIENTE CORONEL

MAJON CEE
 154
 501

CONCLUSIONES FINALES

1. El B Av Comb 601, ha satisfecho dentro del TOAS todas las misiones que se le impusieron lo cual se tradujo, solamente en las ISLAS MALVINAS, en un total aproximado a 1.200 Hs de vuelo, lo cual significa no menos de 180.000 Km recorridos por nuestras aeronaves en la ejecución de transporte de tropa, transporte de carga y abastecimiento, vuelos de exploración, reconocimiento y escolta aérea, replaje del fuego de la artillería, evacuaciones sanitarias y transporte de comandos.
2. En lo que hace a las acciones desarrolladas, hay aspectos directamente relacionados con lo expuesto en el presente informe y que es preciso poner de manifiesto para evitar su repetición en el futuro.
 - a. Para la operación inicial de recuperación de las ISLAS MALVINAS, se dispuso la asignación de un helicóptero SA-330 PUMA.

Con respecto a ello la operación fue velada en todos sus aspectos, tanto es así que la aeronave partió con una misión de apoyo a la zona de CALAFATE. Este encubrimiento llegó a tal extremo que no fue posible hacer la preparación particular que requería, a tal punto que ni siquiera fue posible dotarla de elementos básicos con es el sistema de plegado de palas entre otras cosas.

La mayor experiencia obtenida es el total desconocimiento de las exigencias que impone el empleo de medios aéreos por parte del o los comandos que debieron planificar la operación.

Para estas operaciones es preciso requerir el asesoramiento del personal idóneo en la materia con que cuenta la Fuerza.

- b. Cuando se dispuso el desplazamiento de parte de los medios del B Av Comb 601 a las islas, no se realizó un adecuado planeamiento para su cruce. Ello quedó evidenciado a través de las distintas órdenes que al respecto se recibieron y también en la ejecución del movimiento que se inició el 07 Abr 82 con la partida desde CAMBU DE MAYO y el arribo de la última aeronave que fue posible cruzar el 29 Abr 82.

Los medios, que debían ser transportado por modo marítimo no contaron hasta el momento del embarque con las instrucciones ni órdenes precisas para esta tarea. Además, cuando la lentitud de esta operación impidió dar cumplimiento a lo previsto, se dispuso el transporte de los helicópteros por modo aéreo, enfrentándose entonces con los siguientes problemas:

- 1) Aviación de Ejército no cuenta con medios propios para el embarque de los helicópteros en los aviones C-130 de la FAA, por lo tanto fue preciso requerir a esa Fuerza el único juego de ruedas existente en el país como para poder



ejecutar esa tarea.

- 2) Fue necesario el desarme parcial de los helicópteros UH-1H que por sus dimensiones no podían ser embarcados directamente.
- 3) No fue factible el embarque de los helicópteros AGUSTA A-109 por que sus medidas exceden las que pueden aceptar los C-130.
- 4) Además los movimientos estuvieron supeditados al orden de prioridades que asignó el Comando Aéreo de Transporte que en muchas oportunidades no coincidió con las asignadas por el Cdo Cpo Ej V. Es así que el 29 May 82 cruza el último helicóptero UH-1H no pudiendo hacerlo el resto de los medios previstos.

Por último cabe acotar que el J B Av Comb 601 propuso como procedimiento expeditivo cruzar las aeronaves en vuelo estableciendo en alta mar como lugares para escala técnica de las aeronaves, los buques ALMIRANTE IRIZAR y BAHIA PARAISO que poseen helipuerto, sistemas de radar para vectorrear a los helicópteros en la navegación y medios para su reaprovisionamiento de combustible.

Este procedimiento que hubiera agilizado la operación no fue aprobado.

3. Es preciso poner de manifiesto que durante las operaciones en las Islas, nunca se pudo contar con superioridad aérea, ni siquiera local, en tanto se materializaba un total dominio aéreo por parte de las fuerzas británicas.

Sin embargo los helicópteros propios actuaron haciendo un intenso aprovechamiento del terreno, de las condiciones meteorológicas (techos bajos y escasa visibilidad) y de las horas de poca luz (crepúsculo matutino y vespertino).

4. Con respecto a la organización de la Agrupación ISLAS MALVINAS, surgieron las siguientes experiencias que para el futuro deberían ser tenidas en cuenta:

- a. El personal que se designe para cubrir puestos importantes, como por ejemplo el de Oficial de Aviación de Ejército de un Comando de TO no puede provenir de aquél que se recibe por redistribución y menos aún si éste lleva un período prolongado fuera de la especialidad.

Fundamento de ello es el desconocimiento de las capacidades de los medios, lo cual le impone recibir a su vez un asesoramiento permanente del personal a sus órdenes y en casos urgentes adoptar resoluciones que pueden no ser las más acertadas, sometiendo a las tripulaciones a riesgos más allá de lo que las capacidades indican como razonables.

- b. El rol de combate de la Unidad no es prudente sea completado con personal de pilotos con jerarquías superiores a las de los Jefes de Subunidades y menos aún que la del Jefe a cargo del elemento, que para la situación actual era el 2do J. B. Av Comb 601 hasta el arribo del Jefe del mismo.

La razón fundamental de lo expresado es que de este modo se imposibilita a estos escalones de comando para hacer una efectiva conducción de la Subunidad o en este caso de la Agrupación ISLAS MALVINAS.

- c. Otro aspecto a tener en cuenta y que si bien está directamente relacionado con los déficits de personal existentes en el área, debe ser particularmente analizado y es el cubrimiento de los puestos que corresponden a la Plana Mayor, con Oficiales que no pueden entrar en los cálculos de los pilotos operativos.

Esta falencia se ha puesto de manifiesto al no poder contar la Unidad en operaciones con personal para cubrir las distintas áreas, debiendo entonces asumir todas esas tareas el mismo Jefe, hasta el extremo de realizar en forma personal las apreciaciones, evaluaciones, coordinación y control de las aeronaves en vuelo en el cumplimiento de las misiones asignadas.

CAMPO DE MAYO,

de julio de 1982.



JOSE CARLOS SCARPA
TENIENTE CORONEL
BATAILLON

CONCLUSIONES FINALES

1. El B Av Comb 601, ha satisfecho dentro del TOAS todas las misiones que se le impusieron lo cual se tradujo, solamente en las ISLAS MALVINAS, en un total aproximado a 1.200 Hs de vuelo, lo cual significa no menos de 180.000 Km recorridos por nuestras aeronaves en la ejecución de transporte de tropa, transporte de carga y abastecimiento, vuelos de exploración, reconocimiento y escolta aérea, reglaje del fuego de la artillería, evacuaciones sanitarias y transporte de comandos.

2. En lo que hace a las acciones desarrolladas, hay aspectos directamente relacionados con lo expuesto en el presente informe y que es preciso poner de manifiesto para evitar su repetición en el futuro.

a. Para la operación inicial de recuperación de las ISLAS MALVINAS, se dispuso la asignación de un helicóptero SA-330 PUMA.

Con respecto a ello la operación fue velada en todos sus aspectos, tanto es así que la aeronave partió con una misión de apoyo a la zona de CALAFATE. Este encubrimiento llegó a tal extremo que no fue posible hacer la preparación particular que requería, a tal punto que ni siquiera fue posible dotarla de elementos básicos con es el sistema de plegado de palas, entre otras cosas.

La mayor experiencia obtenida es el total desconocimiento de las exigencias que impone el empleo de medios aéreos por parte del o los comandos que debieron planificar la operación.

Para estas operaciones es preciso requerir el asesoramiento del personal idóneo en la materia con que cuenta la Fuerza.

b. Cuando se dispuso el desplazamiento de parte de los medios del B Av Comb 601 a las islas, no se realizó un adecuado cumplimiento para su cruce. Ello quedó evidenciado a través de las distintas órdenes que al respecto se recibieron y también en la ejecución del movimiento que se inició el 07 Abr 82 con la partida desde CAMPO DE MAYO y el arribo de la última aeronave que fue posible cruzar el 29 Abr 82.

Los medios, que debían ser transportado por modo marítimo no contaron hasta el momento del embarque con las instrucciones ni órdenes precisas para esta tarea. Además, cuando la lentitud de esta operación impidió dar cumplimiento a lo previsto, se dispuso el transporte de los helicópteros por modo aéreo, enfrentándose entonces con los siguientes problemas:

1) Aviación de Ejército no cuenta con medios propios para el embarque de los helicópteros en los aviones C-130 de la FAA, por lo tanto fue preciso requerir a esa Fuerza el único juego de ruedas existente en el país como para poder

11-2

11-2

11



ejecutar esa tarea.

- 2) Fue necesario el desarme parcial de los helicópteros UH-1H que por sus dimensiones no podían ser embarcados directamente.
- 3) No fue factible el embarque de los helicópteros AGUSTA A-109 por que sus medidas exceden las que pueden aceptar los C-130.
- 4) Además los movimientos estuvieron supeditados al orden de prioridades que asignó el Comando Aéreo de Transporte que en muchas oportunidades no coincidió con las asignadas por el Cdo Cpo Ej V. Es así que el 29 May 82 cruza el último helicóptero UH-1H no pudiendo hacerlo el resto de los medios previstos.

Por último cabe acotar que el J B Av Comb 601 propuso como procedimiento expeditivo cruzar las aeronaves en vuelo estableciendo en alta mar como lugares para escala técnica de las aeronaves, los buques ALMIRANTE IRIZAR y BAHIA PARAISO que poseen helipuerto, sistemas de radar para vectorizar a los helicópteros en la navegación y medios para su reaprovisionamiento de combustible.

Este procedimiento que hubiera agilizado la operación no fue aprobado.

3. Es preciso poner de manifiesto que durante las operaciones en las Islas, nunca se pudo contar con superioridad aérea, ni siquiera local, en tanto se materializaba un total dominio aéreo por parte de las fuerzas británicas.

Sin embargo los helicópteros propios actuaron haciendo un intenso aprovechamiento del terreno, de las condiciones meteorológicas (techos bajos y escasa visibilidad) y de las horas de poca luz (crepúsculo matutino y vespertino).

4. Con respecto a la organización de la Agrupación ISLAS MALVINAS, surgieron las siguientes experiencias que para el futuro deberían ser tenidas en cuenta:
 - a. El personal que se designe para cubrir puestos importantes, como por ejemplo el de Oficial de Aviación de Ejército de un Comando de TC no puede provenir de aquél que se recibe por distribución y menos aún si éste lleva un período prolongado fuera de la especialidad.

Fundamento de ello es el desconocimiento de las capacidades de los medios, lo cual le impone recibir a su vez un asesoramiento permanente del personal a sus órdenes y en casos urgentes adoptar resoluciones que pueden no ser las más acertadas, sometiendo a las tripulaciones a riesgos más allá de lo que las capacidades indican como razonables.

25.

(62) 506

- b. El rol de combate de la Unidad no es prudente sea completado con personal de pilotos con jerarquías superiores a las de los Jefes de Subunidades y menos aún que la del Jefe a cargo del elemento, que para la situación actual era el 2do J B AV Comb 601 hasta el arribo del Jefe del mismo.

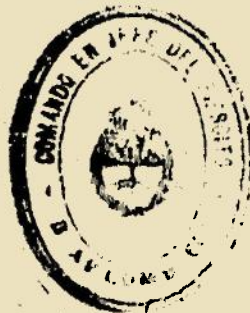
La razón fundamental de lo expresado es que de este modo se imposibilita a estos escalones de comando para hacer una efectiva conducción de la Subunidad o en este caso de la Agrupación ISLAS MALVINAS.

- c. Otro aspecto a tener en cuenta y que si bien está directamente relacionado con los déficits de personal existentes en el área, debe ser particularmente analizado y es el cubrimiento de los puestos que corresponden a la Plana Mayor, con Oficiales que no pueden entrar en los cómputos de los pilotos operativos.

Esta falencia se ha puesto de manifiesto al no poder contar la Unidad en operaciones con personal para cubrir las distintas áreas, debiendo entonces asumir todas esas tareas el mismo Jefe, hasta el extremo de realizar en forma personal las apreciaciones, evaluaciones, coordinación y control de las aeronaves en vuelo en el cumplimiento de las misiones asignadas.

CAMPO DE MAYO,

de julio de 1982.



JOAQUÍN CARLOS SCARPA
 TERCER CORONEL
 4º BATAJÓN

SECRETO



MEMORANDUM

BUENOS AIRES, 14 de julio de 1982.

AL COMANDANTE DE AVIACION DE EJERCITO.

A los efectos de cumplimentar lo determinado en la ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto MALVINAS) el señor Comandante se servirá en el ANEXO ~~presentado a su cargo~~ en cuenta para la elaboración de los informes ~~de Área Operaciones~~ desde el punto de vista de Av Ej y todo otro aspecto que por su trascendencia estime conveniente agregar, para antes del día 30 de julio de 1982.

159
264

[Handwritten signature]

VICENTE MELI
GENERAL DE BRIGADA
JEFE DE OPERACIONES
COMANDO EN JEFE (EJ)

COMANDO EN JEFE

Expte

DI. 15/800

MES JUL

AÑO 82

Copia Nro
Cdo J Ej (EMGE-Jef III-Op)
BUENOS AIRES
151200 Jul 82
ATH-88

ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto MALVINAS)

1. SITUACION

Como consecuencia del desarrollo de las operaciones en el TOAS, el Ejército participó en forma conjunta con las otras FFAA, en un conflicto bélico que por sus características particulares y el ambiente operacional, permiten obtener importantes experiencias en todos los campos de la conducción y niveles de comando.

Su reunión y adecuada valorización y explotación, aportarán bases fundamentales a los estudios orientados a la reorganización de la Fuerza en aspectos doctrinarios, orgánicos, educativos y funcionales.

2. MISION

La Fuerza Ejército compendiará, en todos los niveles de la conducción las experiencias obtenidas como consecuencia del planeamiento y ejecución de las operaciones en las Islas MALVINAS y en el territorio continental, en el lapso comprendido desde la iniciación de las mismas hasta el completamiento del repliegue de los elementos a sus asientos de paz, para obtener bases fundamentales que constituyan un aporte significativo a la decisión de lograr un perfeccionamiento institucional integral.

3. EJECUCION

a. Concepto general

La actividad consistirá en la reunión, selección, compatibilización y estudio de las experiencias más importantes obtenidas como consecuencia del conflicto MALVINAS, por área de conducción y en todos los niveles de comando del Ejército hasta la unidad táctica inclusive.

Se desarrollará en las siguiente fases:

1) Fase 1 (Elaboración de un informe)

Comprende:

- a) Reunión, selección y elevación de informes por parte de las GGUUB y A E J
- b) Designación de una comisión de estudio.

2) Fase 2 (Estudio de los informes)

Comprende la selección, compatibilización, estudio de experiencias, formulación de conclusiones y redacción de documentos por parte de la Comisión de Estudios.

3) Fase 3 (Explotación)

Comprende la difusión a cada nivel de las correspondientes conclusiones de interés.

b. Misiones particulares

- 1) Secretaría General del Comando en Jefe del Ejército, Jefatura I a VI del EMGE y
 - a) ~~que contenga las experiencias obtenidas como consecuencia del conflicto MALVINAS y el despliegue estratégico operacional en el territorio continental.~~
 - b) Incluirán un informe con las experiencias obtenidas por:
 - (1) El personal de Jefes y Oficiales Superiores de su dependencia, que previa redistribución, haya participado integrando Jefaturas o elementos en apoyo de las operaciones o despliegue de la Fuerza.
 - (2) Elementos movilizados, conformados o puestos en apoyo de cada área, para satisfacer necesidades específicas de las mismas.
 - c) ~~será el jefe de la Comisión de Estudio, quién~~
~~será el jefe de la Comisión de Estudio, quién~~
~~será el jefe de la Comisión de Estudio, quién~~
Tcnl Scarpe.
- 2) Comandos de Cuerpo de Ejército I, II, III y IV
 - a) Elevarán un informe por área de conducción, conteniendo las experiencias propias de su nivel de comando.
 - b) Consolidarán los informes por área de conducción conteniendo las experiencias obtenidas por los distintos comandos dependientes, como consecuencia de haber:
 - (1) Intervenido con todo o parte de sus elementos en el TOAS (MALVINAS)
 - (2) Efectuado desplazamientos fuera del asiento normal de sus guarniciones de paz.
 - (3) Movilizado elementos para completar su CON.
 - (4) Participado, el personal de Jefes y Oficiales Superiores de sus jurisdicciones previa redistribución, en Jefaturas o elementos destinados al apoyo de las operaciones o despliegue de la Fuerza.
- 3) Comando de Cuerpo de Ejército V
 - a) Elevará un informe por área de conducción, conteniendo las experiencias propias de su nivel de comando, obtenidas como consecuencia de su participación conjunta y específica en el planeamiento y desarrollo de operaciones directamente vinculadas con el conflicto MALVINAS y el despliegue de los elementos de la Fuerza en el territorio continental de su jurisdicción.
 - b) Consolidará los informes por área de conducción conteniendo las experiencias obtenidas por los distintos comandos dependientes, como consecuencia de haber:
 - (1) Intervenido con todo o parte de sus elementos en el TOAS (MALVINAS).

- (2) Efectuado desplazamiento fuera del asiento normal de sus guarniciones de paz.
- (3) Movilizado elementos para completar su CON.
- (4) Participado el personal de Jefes y Oficiales Superiores de sus jurisdicciones previa redistribución, en Jefatura o elementos destinados al apoyo de las operaciones o despliegue de la Fuerza.

4) Comando de Institutos Militares

- a) Elevará un informe por área de conducción, conteniendo las experiencias propias de su nivel de comando.
- b) Consolidará los informes por área de conducción, conteniendo las experiencias obtenidas por los distintos comandos dependientes, como consecuencia de haber:
 - (1) Intervenido en todo o parte de sus elementos en el TOAS (MALVINAS)
 - (2) Efectuado desplazamientos fuera del asiento normal de sus guarniciones de paz.
 - (3) Movilizado elementos para completar su CON.
 - (4) Participado el personal de Jefes y Oficiales Superiores de sus jurisdicciones previa redistribución, en Jefaturas o elementos destinados al apoyo de las operaciones o despliegue de la Fuerza.
- c) Asignará a la ESG la responsabilidad de estudiar y compatibilizar los informes producidos, formulando conclusiones por área y nivel de conducción, produciendo los documentos siguientes, que:
 - (1) Aporten significativa información a los futuros estudios para la reorganización de la Fuerza.
 - (2) Proporcionen bases que faciliten el esbozo de los lineamientos generales para el establecimiento de las políticas de la Fuerza en los niveles específico y conjunto.
 - (3) Perfeccionen determinados conceptos doctrinarios.
 - (4) Otorguen bases para difundir a los niveles tácticos inferiores aspectos de interés a ser tenidos en cuenta para la educación de cuadros, tropa y conjuntos.

5) Gendarmería Nacional

Elevará un informe conteniendo las experiencias obtenidas por los distintos elementos del Organismo, como consecuencia de su participación en el conflicto MALVINAS y el despliegue de efectivos de seguridad en el territorio continental argentino.

x. Instrucciones de coordinación

- a. Los informes deberán contemplar los aspectos que como orientación, están contenidos en los Anexos 1 a 6 de la presente CI, pudiendo agregarse otros cuando por su trascendencia se estime conveniente.



- b. Deberán resaltarse las experiencias extraídas como resultado de la aplicación de la doctrina, cuando se haya evidenciado que ésta presenta falencias, necesidades de revisión o de actualización.
- c. Los Cdo GGUUB e IIMM elevarán, tan pronto como sea posible, los informes complementarios a producir por el personal aún no reintegrado a su destino, que por su jerarquía y nivel de comando desempeñado convenga que aporte su experiencia.
- d. La Jefatura III-Operaciones elevará copia por área de interés a las respectivas Jefaturas del EMGE de los informes que se reciban de los Cdo GGUUB e IIMM, para facilitar el asesoramiento a la Comisión de Estudio cuando esta lo requiera.
- e. Los informes deberán ser elevados al JEMGE (Jef III-Op) antes del 25 Ago 82; los informes complementarios en las oportunidades que se produzcan.
- f. A partir de la recepción de la presente OE la Comisión de Estudios queda autorizada para establecer los enlaces y acuerdos que estime necesario para el desarrollo de sus actividades con las áreas del EMGE, EME y GGUUB.
- g. ~~Los trabajos de la Comisión de Estudio serán~~
- h. Se deberán extremar las medidas de seguridad para la elaboración y tramitación de los informes dado su carácter y contenido.

4. COMANDO Y COMUNICACIONES

a. Comando

Estado Mayor General del Ejército (Jefatura III-Operaciones) - Edificio LIBERTADOR GENERAL SAN MARTIN - Azopardo 250 - TE: 34-2111 - 34-8421 - 34-2121, internos 1375, 1409, 1701.

b. Comunicaciones

Las actuales.

Sírvase acusar recibo.

D. O.

RODOLFO ENRIQUE LUIS WEHNER
General de Brigada

2do Jefe del Estado Mayor General del Ejército

ANEXOS:

- ANEXO 1: Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Personal.
- ANEXO 2: Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Inteligencia.

169
513

- ANEXO 3: Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Operaciones.
- ANEXO 4: Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Logística.
- ANEXO 5: Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Finanzas.
- ANEXO 6: Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Movilización.

DISTRIBUIDOR:

Copia Nro 1..... CJE
Copia Nro 2..... Secr Grl
Copia Nro 3..... Jef I - Pers
Copia Nro 4..... Jef II - Icia
Copia Nro 5..... Jef III - Op
Copia Nro 6..... Jef IV - Log
Copia Nro 7..... Jef V - Fin
Copia Nro 8..... Jef VI - Movil
Copia Nro 9..... Cdo Cpo Ej I
Copia Nro 10..... Cdo Cpo Ej II
Copia Nro 11..... Cdo Cpo Ej III
Copia Nro 12..... Cdo Cpo Ej IV
Copia Nro 13..... Cdo Cpo Ej V
Copia Nro 14..... Cdo IIMM
Copia Nro 15..... ESG
Copia Nro 16..... Dir GN
Copia Nro 17..... ARCHIVO (Jef III-Op-Dpto Doct)

Copia Nro
 Cdo J Ej (EMGE-Jef 1-ers)
 BUENOS AIRES
 151200 Jul 82
 ATI-89

ANEXO 1 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Personal) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto MARIHUANO).

1. Relacionado con Mantenimiento de Efectivos

- a. Inconvenientes surgidos con el Personal de Cuadros en actividad redistribuido para núcleos y completamiento.
- b. Inconvenientes producidos en las asignaciones por los cambios y desafectaciones ordenados posterior a la redistribución.
- c. Cantidad de personal de la reserva convocado que resultó inepto y procedimientos administrativos adoptados.
- d. Problemas personales presentados por los convocados.
- e. Inconvenientes que puedan producirse para efectuar las calificaciones del personal convocado.
- f. Porcentaje de reemplazos individuales de cuadros y tropa que quedaron disponibles despues de completar los efectivos a Co de los elementos.
- g. Factores que han influido en las bajas producidas en el elemento y que han gravitado especialmente (RC 15-1-Nro 2014).
- h. Relación entre bajas de combate, no producidas en combate y administrativas.
- i. Consideraciones que puedan tenerse en cuenta en los procedimientos para efectuar apreciaciones de bajas.

2. Relacionado con Administración de Personal

- a. Consideraciones sobre aptitud psíquica y física del soldado de 18 años en relación con las exigencias que plantea el combate moderno.
- b. Consideraciones sobre capacitación del personal en relación con la fracción que por su jerarquía le correspondió cumplir.
- c. Consideraciones sobre el rendimiento obtenido por el personal de cuadros "En Comisión" provenientes de los Institutos de reclutamiento.
- d. Consideraciones sobre los escalafones de personal que dice la Fuerza y necesidad o nó de crear alguna nueva especialidad y/o aptitud.
- e. Consideraciones sobre los principios que rigen la administración de personal (RC-15-1-Nro 4002) y aspectos más importantes a remarcar en los mismos.
- f. Rendimiento obtenido por personal de otras clases convocadas (Soldados, Suboficiales y Oficiales).



///

3. Relacionadas con Disciplina, Ley y Orden

- a. Inconvenientes surgidos por faltas de disciplina y delitos e instrumentación de medidas para solucionar y/o evitar los mismos.
- b. Consideraciones sobre forma en que se sancionaron y/o juzgaron las faltas o delitos y efectividad de las mismas.
- c. Estado disciplinario de las Un(s) en lo referente a:
 - 1) Desertores.
 - 2) Ausentes sin causa.
 - 3) No presentados.
 - 4) Cantidad y gravedad de delitos.
 - 5) Aumento o disminución de sanciones disciplinarias.
 - 6) Desórdenes e infracciones en la vía pública.
 - 7) Enfermos ficticios.
 - 8) Negligencia en el cuidado y conservación del equipo.
 - 9) Muestras de respeto a los superiores.
 - 10) Solicitudes de cambio de destino de movilización.
 - 11) Cantidad de accidentes.
 - 12) Desaparecidos y extraviados.
- d. Inconvenientes surgidos con personal civil propio y enemigo u hostil.

4. Relacionadas con Mantenimiento de la Moral

- a. Consideraciones sobre aspectos más importantes que afectaron la moral de cuadros y tropa y medidas adoptadas.
- b. Inconvenientes surgidos en la percepción de haberes y compensaciones ordenadas.
- c. Consideraciones sobre el funcionamiento de las actividades postales. Procedimientos adoptados.
- d. Consideraciones sobre la tarea desarrollada por el servicio religioso contribuyentes al mantenimiento de la moral.
- e. Consideraciones sobre otras actividades realizadas concernientes al mantenimiento de la moral.
- f. Actos de heroísmo o acciones meritorias que es necesario hacer resaltar.

5. Relacionados con Prisioneros de Guerra

- a. Consideraciones sobre prisioneros de guerra. Procedimientos seguidos con los mismos. Trato dispensado.
- b. Refirido a propios prisioneros, cumplimiento por parte de las Fuerzas Armadas Británicas de lo establecido por la Convención de Ginebra.

6. Relacionado con Registro Necrológico

- a. Consideraciones relacionadas con el registro necrológico, en particular:
 - 1) Organizaciones encargadas de dicha actividad.
- ///



///

- 2) Provisión de elementos para su ejecución.
 - 3) Provisión y grabación de placas de identificación.
 - 4) Traslado de restos.
 - 5) Constitución de Cementerios Temporales.
- b. Problemas más importantes surgidos en la búsqueda, recolección, identificación y evacuación de los restos del personal.
 - c. Consideración sobre recolección y disposición de efectos personales del personal fallecido.

7. Relacionado con Seguridad contra Accidentes

- a. Consideraciones sobre medidas adoptadas y resultados obtenidos relativo a seguridad del personal.
- b. Cantidad de accidentes producidos por negligencia, condiciones climáticas y por fallas del material.

8. Relacionado con Aspectos Jurídicos

a. Convocatoria

1) Personal Militar

a) Procedente del cuadro permanente (Decreto 867/82)

- (1) Incumplimiento por parte del personal retirado, de las obligaciones prescriptas por los artículos 98, primer párrafo (Informar cambio de domicilio) y 100 (Reconocimiento médico) de la Reglamentación LM-2-IV.
- (2) Infracciones a la convocatoria y procedimiento adoptado para su sanción.

b) Reserva no procedente del cuadro permanente (Decretos 688/82 y 867/82)

- (1) Infracciones a la convocatoria y procedimiento adoptado para su sanción.
- (2) Inconvenientes observados con las remuneraciones del personal convocado y la reserva del puesto, o empleo. Problemas de despidos producidos en ocasión de la convocatoria.
- (3) Inconvenientes detectados en relación al transporte individual de los convocados desde su domicilio hasta el lugar de presentación fijado.

2) Personal Civil

- a) Convocatoria a la prestación del servicio civil de Defensa (Decreto 807/82). Infracciones registradas y procedimientos adoptados para su represión.
- b) Problemas particulares que se hayan planteado con relación a la equivalencia con los grados militares fijada para el personal convocado. Cuestiones disciplinarias ocurridas y forma en que han sido resueltas.

///



///

b. Decreto 999/82

- 1) Infracciones producidas con posterioridad a su vigencia y normas y sanciones aplicadas.
- 2) Cuestiones producidas con motivo de su aplicación respecto de la jurisdicción competente para entender en las infracciones a la convocatoria cometidas por personal de la reserva no proveniente del cuadro permanente. Casos resueltos.

c. Bienes del Estado

Actuaciones instruidas con motivo de la pérdida, inutilización y daños de bienes del Estado (Vehículos, armamentos, equipos de comunicaciones, etc.). Criterios aplicados para la determinación de responsabilidades, cargos y reposición.

Específicas para el Comando de Institutos Militares

- a. Los efectivos que quedaron a su disposición luego de efectuarse la redistribución le permitieron desempeñar las misiones y actividades que le son propias sin excesivas limitaciones.
- b. Posibilidad material de continuar las actividades de los Institutos de Formación.
- c. Existieron o no anomalías con el personal de cuadros redistribuido en lo referido a:
 - 1) Vinculaciones de dependencia.
 - 2) Viáticos.
 - 3) Haberes y Compensaciones.
 - 4) PPS.

Sírvase acusar recibo.

Miguel Ángel Podesta
 MIGUEL ANGEL PODESTA
 General de Brigada
 Jefe I - Personal

DISTRIBUIDOR:

El del cuerpo de la OE.

ANEXO 2 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Inteligencia) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto MALVINAS)

1. ORGANIZACION

Experiencias recogidas en lo referido a la organización de los distintos niveles de Inteligencia:

- a. Jefatura II - Inteligencia.
- b. Departamento G-2 GUB.
- c. División G-2 GUC
- d. Sec Icia de las Unidades.
- e. Unidades de Inteligencia.

2. DESPLIEGUE DE INTELIGENCIA

Experiencias derivadas del despliegue de los medios que conforman el SIFE, a fin de satisfacer las necesidades específicas de Inteligencia, tanto en el ámbito interno como externo y tendientes a llenar exigencias de la conducción.

3. PERSONAL

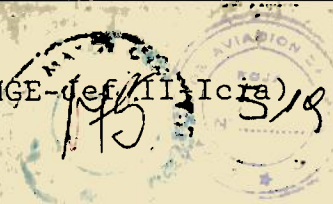
- a. Eficiencia del personal: Jefes, Oficiales, Suboficiales con AEI y personal civil de Inteligencia (Orgánico, movilizado y/o asignado como refuerzo).
- b. Previsiones y problemas referidos a disponibilidad de personal de Inteligencia a ser designado como refuerzo en los distintos elementos de Inteligencia en caso de conflicto.

4. EFFECTOS ESPECIFICOS DE INTELIGENCIA

- a. Disponibilidad
- b. Elementos de refuerzo
- c. Principales falencias observadas
- d. Necesidades urgentes

5. DOCTRINA

- a. Observancia de las normas doctrinarias por parte de los distintos escalones de inteligencia.
- b. Observaciones derivadas de la aplicación de las prescripciones reglamentarias vigentes.
- c. Falencias observadas con relación al cuerpo doctrinario en inteligencia.



6. CARTOGRAFIA Y ESTUDIOS AEROFOTOGRAFICOS

- a. Disponibilidad.
- b. Actualización.
- c. Capacidad de reproducción.
- d. Satisfacción de requerimientos efectuados.
- e. Principales necesidades.
- f. Oportunidad.
- g. Responsabilidad en la satisfacción de los requerimientos.
- h. Apoyo de la FAA.

7. MATERIAL CRIPTOGRAFICO

- a. Disponibilidad.
- b. Rendimiento y problemas presentadas en el uso del material criptográfico.
- c. Cumplimiento de las normas para la guarda y uso del material criptográfico.
- d. Claves de reserva.

8. ACTIVIDADES DE PLANEAMIENTO Y EJECUCION DE INTELIGENCIA

Experiencias derivadas de:

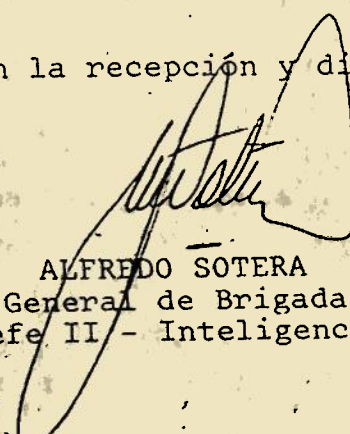
- a. Planeamiento de Inteligencia.
- b. Reunión de información.
- c. Actividades Especiales de Inteligencia.
- d. Actividades Especiales de Contrainteligencia.

9. MEDIDAS DE SEGURIDAD DE CONTRAINTELIGENCIA

Experiencias referidas a seguridad de las instalaciones, de los sistemas de comunicaciones, de documentación y material y de las personas.

10. DOCUMENTOS DE DIFUSION

Principales problemas observados en la recepción y difusión de documentos de Inteligencia.


ALFREDO SOTERA
General de Brigada
Jefe II - Inteligencia

Sírvase acusar recibo.

DISTRIBUIDOR:

El del cuerpo de la OE.

Copia Nro
Cdo J Ej (EMGE-Jef III-Op)
BUENOS AIRES
151200 Jul 82
ATK-91

ANEXO 3 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Operaciones) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMAN- DANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto MALVINAS)

1. PLANES

a. Planeamiento inicial

1) Planeamiento estratégico militar

a) Nivel conjunto

- (1) Bases y oportunidad de elaboración de la Directiva Estratégica Militar (Objetivo de la guerra, formas de obtenerlo, planes de alternativa, etc).
- (2) Elementos que intervinieron en este planeamiento.
- (3) Difusión realizada de la DEM.
- (4) Compatibilización entre el grado de secreto y la necesidad de planeamiento real y previsor.
- (5) Contenido de la DEM, determinando:
 - (a) Bases que proporciona para los planeamientos específicos y el planeamiento estratégico operacional.
 - (b) Fases comprendidas en el planeamiento (Inicial solamente o todas las fases).
 - (c) Determinación de los medios a disposición para la EO.

b) Nivel específico

- (1) Planeamiento realizado para proporcionar el apoyo estratégico del Ejército, estableciendo en qué documento se plasmó y difusión dada al mismo.
- (2) Participación del EMGE en el planeamiento del Plan de Apoyo Estratégico.
- (3) Contenido del Plan.

2) Planeamiento Estratégico Operacional

- a) Bases y oportunidad de elaboración del planeamiento estratégico operacional. Difusión dado al mismo.
- b) Misiones y responsabilidades asignadas a los distintos componentes del TO en cada una de las fases de la campaña.
- c) Aspectos de interés del Plan de Campaña del TOAS para de terminar lo siguiente:
 - (1) Composición del TO.
 - (2) Maniobra o maniobras estratégico operacionales.

- (3) Objetivo estratégico operacional fijado.
- (4) Batalla o batallas que la EO visualizó para el logro del OEO.
- (5) Medios a disposición para su cumplimiento.
- (6) Medios a disposición del Cte TO para influir en el desarrollo de las operaciones.
- (7) Previsiones para el sostenimiento de las Fuerzas participantes.
- (8) Requerimientos formulados a las Fuerzas para el cumplimiento de la misión.
- (9) Misiones asignadas a cada uno de los componentes del TOAS.

3) Planeamiento Táctico

Aspectos de interés dentro del planeamiento táctico:

- a) Oportunidad y comandos que lo realizaron y/o participaron.
- b) Medios a disposición de la conducción táctica.
- c) Operaciones incluidas en el planeamiento inicial.

b. Planeamiento durante el desarrollo de las operaciones

1) Planeamiento Estratégico Militar

a) Nivel Conjunto

- (1) Actualización del planeamiento realizado.
- (2) Cumplimiento de los requerimientos formulados por la estrategia operacional.

b) Nivel Específico

- (1) Actualización del planeamiento realizado.
- (2) Experiencias obtenidas de la aplicación de las provisiones del Plan de Apoyo Estratégico del Ejército.
- (3) Medidas para satisfacer los requerimientos formulados por el componente terrestre.

2) Planeamiento Estratégico Operacional

- a) Adecuación de los Planes de Campaña existentes al desarrollo de las operaciones.
- b) Requerimientos formulados a la Estrategia Militar, durante el desarrollo de las operaciones, para el cumplimiento de la misión y forma en que los mismos fueron satisfechos.

3) Planeamiento Táctico

- a) Planeamiento táctico desarrollado a partir del 02 Abr 82.
- b) Operaciones tácticas previstas.

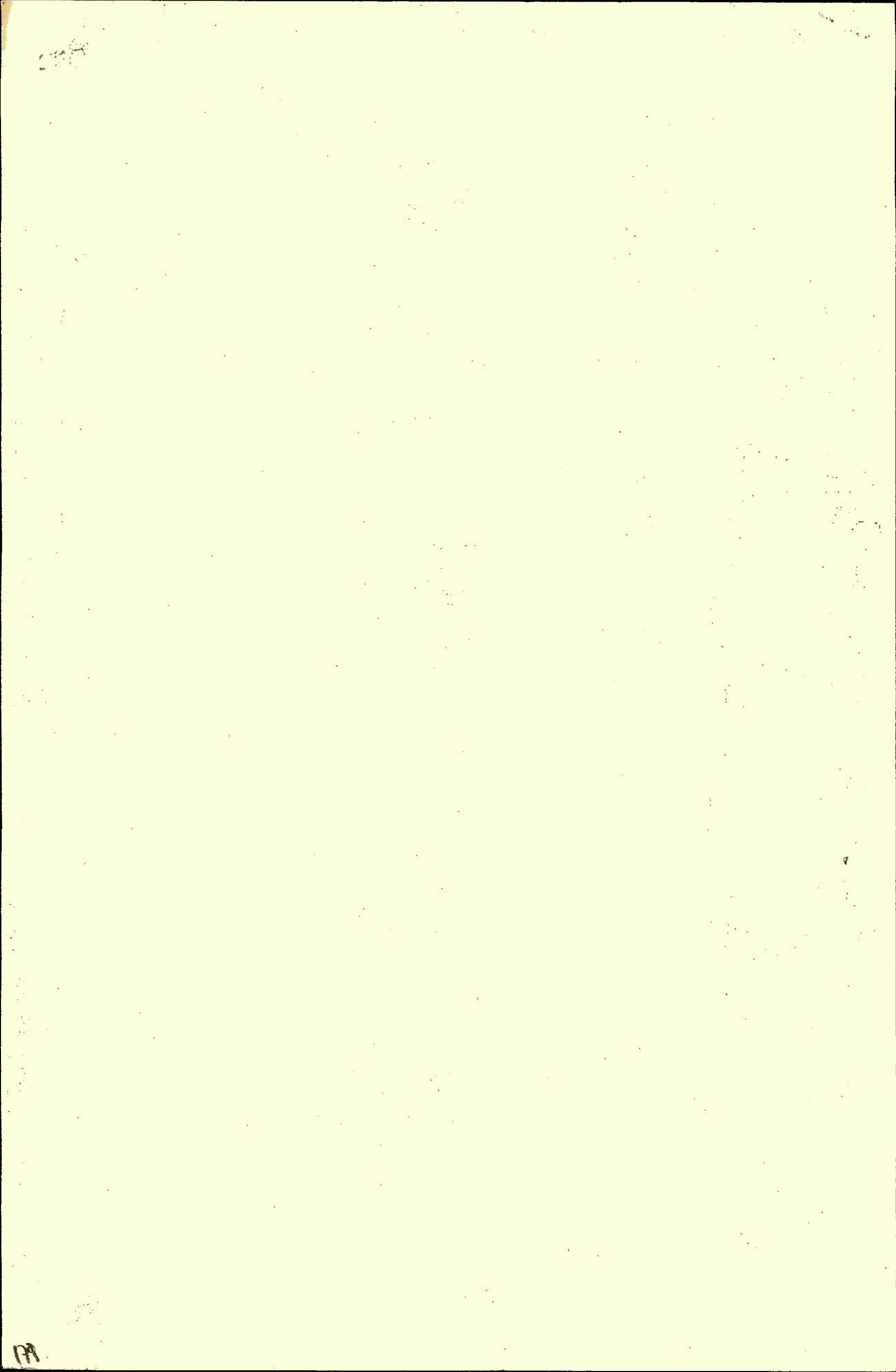
- c) Medios a disposición del Comandante táctico para influir en el desarrollo de las operaciones.
- d) Requerimientos formulados a la Estrategia Operacional para el cumplimiento de la misión y forma en que fueron satisfechos.
- e) Experiencias sobre conducción táctica en el desarrollo de las operaciones y funcionamiento de los Estados Mayores

2. ORGANIZACION

- a. Necesidad de modificación de la estructura y/o roles de combate de elementos de las Armas, Tropas Técnicas y Servicios, surgida a la luz de la aplicación de la doctrina vigente y de la experiencia obtenida - Fundamentos.
- b. Nuevas organizaciones o elementos a organizar para satisfacer las necesidades evidenciadas en el conflicto, de todas las Armas, Tropas Técnicas y Servicios - Fundamentos.
- c. Consideraciones sobre la Misión y Capacidades establecidas para los distintos elementos y la conveniencia o no de introducir modificaciones - Fundamentos.
- d. ~~_____~~
 - 1) Necesidad de disponer de elementos aeromóviles. Nivel orgánico a incorporar.
 - 2) ~~Necesidad de incorporar nuevos elementos aerea y su ubicación~~
 - 3) ~~Necesidad de incorporar nuevos materiales aerea para mejorar la capacidad del Ejercito~~

3. EDUCACION

- a. ¿En qué medida afectó el cumplimiento de la misión el nivel de capacitación que tenían los diferentes elementos?
- b. ¿Son necesarias las pruebas de confianza? ¿Qué elementos la efectuaron?
- c. ¿Cuál fue el nivel de preparación evidenciado en el trabajo conjunto, en especial con Fuerza Aérea?
- d. Sobre la base del nivel de instrucción alcanzado. ¿Cuál fue la eficacia de empleo de los nuevos materiales adquiridos por el Ejército? (Radares, Visores Nocturnos, Mor 60 mm, Material ADA y Com, Fusil con alza óptica, etc).
- e. ~~_____ de capacitación que se manifestó en la _____~~
- f. ¿Cuál fue el nivel de preparación de las nuevas formaciones del Ejército? (Comandos, ADA, etc).
- g. ¿En qué medida habría afectado el rendimiento, la falta de adaptación al ambiente geográfico?
- h. ¿Qué instrucción recibieron los diferentes tipos de elementos en el TO (especialmente la zona de MALVINAS).



- i. ¿Qué tipo de instrucción particular recibieron en relación con el enemigo que debían enfrentar?
- j. ¿Que actividades sicofísicas se efectuaron para mantener y acrecentar la aptitud?
- k. ¿Cuál fue el rendimiento de tiro en relación a disparos efectuados - blanco alcanzado?
- l. ¿Cuál fue el tipo de tiro más empleado para I, A, ADA?
- m. ¿Se efectuaron ensayos de determinadas operaciones planeadas? (Repliegues, contraataques, etc) (Indicar nivel).
- n. ¿Cuál fue el grado de instrucción evidenciado por el enemigo?
- o. ¿Cuál fue el grado de instrucción de tiro evidenciado por la reserva movilizada?
- p. ¿Se ha evidenciado la necesidad de realizar cursos que satisfagan necesidades de algún campo de interés de la conducción o de un nivel táctico en particular?
- q. ¿Se ha comprobado que el personal con alguna aptitud especial adquirida, demostró deficiencias en el conocimiento o en la práctica durante el desempeño de sus funciones?
- r. Agregar toda otra información considerada de utilidad.

4. INVESTIGACION Y DESARROLLO

Ver Apéndice 1 y 2.

5. ARTILLERIA

a. Artillería de Campaña

- 1) Opinión fundada respecto a la aplicación de los procedimientos reglamentarios para la observación y dirección del tiro (conducción de reglaje). Ventajas y desventajas de cada uno. Procedimientos más empleado. Fundamentos.
- 2) Opinión fundada en lo atinente a los procedimientos reglamentarios utilizados por los grupos topográficos. Comportamiento de los medios auxiliares.
- 3) Puntería de la Batería. Procedimientos a emplear. Opinión fundada respecto a los más ventajosos.
- 4) Centro de dirección de tiro. Ubicación, enmascaramiento, procedimientos y elementos auxiliares empleados, rendimiento, exactitud, rapidez en la obtención de los datos de tiro, etc.
- 5) Medios de comunicaciones. Redes y medios empleados. Opinión respecto a los de mejor rendimiento.
- 6) Tiro contra-batería. Métodos empleados, resultados obtenidos.
- 7) Reflexiones que merecen el desempeño del enemigo en el combate nocturno. Técnicas a desarrollar por el Arma para contrarrestarlo. Fundamentos.
Conviene señalar algo sobre necesidad de la BABAC?

b. Artillería de Defensa Aérea

- 1) Opinión respecto a los procedimientos aplicados y resultados obtenidos en el SIDA.
- 2) Opinión respecto al enlace de comunicaciones establecidas y al comportamiento de los medios. Medidas a adoptar para solucionar las fallas detectadas.
- 3) Opinión respecto a los niveles necesarios de efectos Clase III para el funcionamiento de los sistemas de ADA.
- 4) Opinión fundada respecto a la educación a brindar a los apuntadores de armas de defensa aérea tiempo claro.
- 5) Reflexiones que le merece la integración de la ADA entre las FFAA. Principales problemas detectados. Opinión fundada respecto a la forma de solucionarlos.
- 6) Principales fallas de conocimientos del personal especialista, respecto a la instalación, operación y mantenimiento del material. Formas de darle solución. Fundamentos.
- 7) Reflexiones que le merece la educación del personal mediante el empleo de aulas o elementos auxiliares (simuladores) en relación a su desempeño en combate.
- 8) Fundamentos que aprecia fundamentales respecto a su eficiencia, positiva o negativa, del material a tubo o PA-TA.
- 9) Reflexiones respecto a los diagramas de defensa aérea empleados en la DA. Fundamentos de su adopción.
- 10) Opinión respecto a las medidas de defensa antiaérea que adoptan las otras Armas, Tropas Técnicas y Servicios. Reflexiones que le merece la integración de las mismas con la ADA. Opinión respecto a la organización y medios que deberían poseer.

c. Doctrina

Opinión fundada respecto a la aplicación de los procedimientos de empleo del Arma. (A. Camp ADA) con especial énfasis en:

- 1) El reconocimiento, elección y ocupación de posiciones de fuego.
- 2) La posición defensiva de la posición.
- 3) La observación
- 4) El planeamiento, dirección y coordinación del apoyo de fuego.
- 5) Las operaciones ofensivas, defensivas y retrógradas.
- 6) El empleo de la A Camp como artillería de costa.
- 7) El empleo de la ADA como A Camp.
- 8) El empleo de los diferentes modos de transporte.

- 9) Los movimientos de tropas, el alojamiento y el descanso.
- 10) La fortificación de campaña.

d. Varios

El presente cuestionario pretende determinar los aspectos más importantes a desarrollar. Sin embargo se considerará que el mismo debe ser completado por todo aquello que sea considerado de interés para el Arma y que permita obtener fundamentos a posibles modificaciones doctrinarias o de procedimientos técnicos de empleo. Asimismo proporcionar elementos de juicio ante eventuales adquisiciones.

6. COMUNICACIONES

a. Sistema de comunicaciones fijo del Ejército (SICOFE)

- 1) Apoyo proporcionado por el SICOFE a través de los CC Fij(s) instalados en su jurisdicción.
 - a) Equipamiento.
Problemas surgidos que resulten de interés.
 - b) Personal.
Comportamiento en sus funciones específicas.
 - c) Tráfico.
 - (1) Problemas surgidos de la aplicación de las IEC/IFC en vigencia.
 - (2) Diligenciamiento del tráfico-dificultades presentadas.
 - (3) Seguridad en las transmisiones y grado de vulnerabilidad.
- 2) Apoyo de los canales de uso exclusivo en refuerzos del SICOFE
 - a) Grado de aprovechamiento, confiabilidad y seguridad en los enlaces.
 - b) Integración con las otras FFAA, ENTEL y ENCOTEL.
 - c) Problemas presentados.
- 3) Integración con el SICOCE
 - a) Nivel obtenido.
 - b) Problemas presentados.
- 4) Otras experiencias surgidas en el empleo del SICOFE.

b. Sistema de Comunicaciones de Campaña del Ejército (SICOCE)

1) Equipamiento

- a) Posibilidades de organización de redes con los medios disponibles.
- b) Eficiencia de los medios de dotación en la zona de acción.

10

- c) Problemas más comunes en el aprovechamiento de los medios.
- d) Nivel de instrucción de los operadores y problemas más comunes presentados en la operación.
- e) Fallas técnicas observadas y solución dada.
- f) Apoyo de los escalones de mantenimiento al equipamiento.
- g) Posibilidades de integración con el SICOFE.
- h) Otros aspectos de interés.

2) Personal

- a) Eficiencia en la operación de los equipos y nivel de educación técnico-profesional alcanzado.
- b) Problemas presentados en los enlaces por deficiencias del personal.
- c) Otros aspectos de interés en lo concerniente al personal afectado a comunicaciones, discriminado por personal del Arma de Comunicaciones y por las fracciones de comunicaciones de las Armas, Tropas Técnicas y Servicios.
- d) Seguridad en las transmisiones y grado de vulnerabilidad.

3) Tráfico

- a) Problemas surgidos de la aplicación de las IEC/IFC en vigencia.
- b) Diligenciamiento del tráfico-dificultades presentadas.
- c) Otros aspectos de interés de la experiencia recogida referente a la ejecución del tráfico.

c. Operaciones electrónicas

- 1) Apoyo proporcionado por los elementos de operaciones electrónicas agregados a los distintos TT00.
- 2) Importancia y nivel de aprovechamiento de la información derivada de las operaciones electrónicas.
- 3) Actividades de operaciones electrónicas de mayor necesidad de ejecución.
- 4) Operaciones electrónicas realizadas por elementos de comunicaciones no específicos en el ámbito de su jurisdicción e integración con los mismos.
- 5) Otros aspectos de interés relacionados con las operaciones electrónicas.

d. Inteligencia técnica de comunicaciones

Intervención y actividades realizadas con respecto a:

- 1) Material y equipos de comunicaciones del enemigo.
- 2) Manuales y folletos técnicos del material y equipos de comunicaciones.
- 3) Documento y procedimientos de tráfico.

e. Medios de Comunicaciones Territoriales

- 1) Apoyo prestado y grado de complementación con el SICOFE y SICOCE de los medios de comunicaciones territoriales en su jurisdicción.
- 2) Medios más usados, discriminando los públicos y privados.
- 3) Otros aspectos de interés relacionados con el aprovechamiento de los medios territoriales.

7. [REDACTED]

a. Elementos orgánicos

Si la GUB/GUC recibió medios y/o elementos orgánicos de Av Ej; agregados o asignados, interesa saber sobre:

- 1) La Zona donde operó la GUC o Unidad que recibió la agregación de los elementos de Av Ej.
- 2) Magnitud de los medios recibidos.
- 3) Si respondían a fracciones orgánicas o fueron entregados en forma aislada.
- 4) Si los elementos de Av Ej satisficieron las misiones para las cuales fueron designados.
- 5) Las experiencias obtenidas al contar con estos medios.
En particular:
 - a) Planificación de operaciones aeromóviles.
 - b) Conocimiento y empleo de procedimientos operativos normales para operaciones aeromóviles en las Unidades.
 - c) Integración del elemento aéreo en las redes de comunicaciones.
 - d) Sistemas para identificación electrónica (IFF y visual de las aeronaves propias por parte de la tropa y de la ADA).
 - e) Los sistemas de armas en uso en las aeronaves propias, satisficieron los requerimientos de apoyo aire-tierra o cobertura de columnas?
- 6) Si considera que la agregación como relación de dependencia sería la más adecuada, teniendo en cuenta que los elementos de Av Ej agregados, asignados o puestos en apoyo, no cuentan con medios para ciertas necesidades de la vida en campaña, como consecuencia de la conveniencia de que mantengan un alto grado de movilidad.

Ello en relación a los siguientes aspectos:

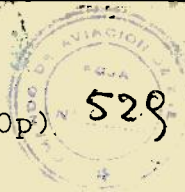
a) Abastecimiento:(1) Clase I

- (a) Inconvenientes surgidos por el racionamiento del personal de las Sec Helic(s).

- (b) Inconvenientes surgidos para el abastecimiento de este tipo de efectos para racionamiento en el terreno.
 - (c) Previsiones adoptadas para la provisión de raciones de campaña de reserva, para el cumplimiento de misiones prolongadas.
- (2) Clase II y IV (Int)
- Inconvenientes surgidos para la provisión o canje de equipos individuales.
- (3) Clase III (A)
- (a) Disponibilidades de combustibles, lubricantes y aerofluidos.
 - (b) Inconvenientes surgidos para la obtención, almacenamiento y distribución.
 - (c) Inconvenientes para la obtención de grasas, lubricantes y aerofluidos en los distintos lugares de operación.
- b) Mantenimiento
- (1) Aspectos de interés que surgen en la realización del mismo, ejemplo:
 - (a) Instalaciones adecuadas para el trabajo y seguridad de personal y medios.
 - (b) Equipos y herramientas especiales.
 - (c) Posibilidades de apoyo en talleres o instalaciones de la zona o de otras FFAA.
 - (2) Aspectos que surgen del apoyo brindado a las aeronaves obtenidas por acuerdos.
 - (3) Inconvenientes surgidos.
- 7) Toda otra experiencia obtenida y que no esté incluida en las precedentes preguntas.

b. Elementos movilizados

- 1) Opinión acerca de si los elementos de Av Ej movilizados y asignados, han sido suficientes para satisfacer las necesidades mínimas de movilidad aérea.
- 2) Si los medios obtenidos, fueron aptos de acuerdo a las características del ambiente geográfico en que debieron operar.
- 3) Inconvenientes que se presentaron:
 - a) Con los pilotos que operaron las aeronaves.
 - b) Con el mantenimiento.
 - c) Con el abastecimiento de combustibles y lubricantes



d) Otros.

4) Opinión acerca de si los apoyos proporcionados, se ajustaron a las previsiones que dieron origen a la asignación de aeronaves.

Sírvase acusar recibo.

VICENTE MELI
General de Brigada
Jefe III - Operaciones

DISTRIBUIDOR:

- El del cuerpo de la OE.



APENDICE 1 (Investigación y desarrollo) AL ANEXO (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Operaciones) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto MALVINAS)

NRO DE ORDEN	REQUERIMIENTO (1)	ARMAMENTO (2)				MATERIAL DE COMUNICACIONES (3)	MATERIAL DE INGENIEROS (4)	AUTOMOTORES VEHICULOS DE COMBATE (5)	MUNICION (6)	EQUIPOS ESPECIALES (7)	Ef Cl II y IV Int (8)	Ef Cl I (9)	Ef Cl III (10)
		PORTATIL	ARTILLERIA DE CAMPAÑA	ADA	ATAN								
1	Rusticidad del material	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	Influencia de contingencias climáticas S/el funcionamiento/uso	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	Operabilidad nocturna y con visibilidad restringida	X	X	X	X		X	X		X		X	X
4	Confiabilidad	X	X	X	X		X	X	X	X			X
5	Eficacia en el empleo	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
6	Transportabilidad	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X
7	Maniobrabilidad	X	X	X	X	X	X	X		X			X
8	Contra medidas del Eno P/reducir eficacia armas/equipos propios	X	X	X	X	X	X			X			
9	Contra medidas propias P/reducir eficacia armas/equipos del Eno	X	X	X	X	X	X	X		X			
10	Consecuencia del empleo sostenido y prolongado	X	X	X	X	X	X	X		X		X	
11	Interrupciones más comunes durante el empleo	X	X	X	X	X	X	X		X		X	
12	Necesidades de mantenimiento	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
13	Vida útil	X	X	X	X	X	X	X		X		X	X
	Seguridad	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X
	Otras experiencias (a considerar por el usuario)	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X
	Armamento y equipo del Enemigo	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X

NOTA: El número entre paréntesis indica el Nro del apéndice donde se incluyen aclaraciones que facilitan la interpretación del requerimiento.

SUPLEMENTOS:

- SUPLEMENTO 1: Guía para responder los requerimientos
- SUPLEMENTO 2: Cuestionario guía para la interpretación de los requerimientos referidos a armamento.
- SUPLEMENTO 3: Cuestionario guía para la interpretación de los requerimientos referidos a materiales de comunicaciones.
- SUPLEMENTO 4: Cuestionario guía para la interpretación de los requerimientos referidos a materiales de ingenieros.
- SUPLEMENTO 5: Cuestionario guía para la interpretación de los requerimientos referidos a automotores/vehículos de combate.
- SUPLEMENTO 6: Cuestionario guía para la interpretación de los requerimientos referidos a municion.
- SUPLEMENTO 7: Cuestionario guía para la interpretación de los requerimientos referidos a equipos especiales.
- SUPLEMENTO 8: Cuestionario guía para la interpretación de los requerimientos referidos a efectos, clase II y IV - Intendencia.
- SUPLEMENTO 9: Cuestionario guía para la interpretación de los requerimientos referidos a efectos, clase I.
- SUPLEMENTO 10: Cuestionario guía para la interpretación de los requerimientos referidos a efectos, clase III.

Sírvase acusar recibo.

VICENTE MELI
General de Brigada
Jefe III - Operaciones

100

Copia Nro
Cdo J^o Ej (EMGE-Jef III-Op)
BUENOS AIRES
151200 Jul 82
ATM-93

SUPLEMENTO 1 (Guía para responder los requerimientos) AL APENDICE 1 (Investigación y desarrollo) AL ANEXO 3 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Operativa) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto MALVINAS).

1. La finalidad que se pretende lograr a través de los requerimientos planteados, es obtener información, que debidamente evaluada, proporcione conclusiones que permitan incrementar el rendimiento del hombre en el combate. La evaluación podrá complementarse, posteriormente, mediante el contacto personal de especialistas de los distintos grupos de efectos con los respectivos usuarios.
2. Por cada tipo de arma/equipo (utilizado en las operaciones) se deberá constatar los requerimientos marcados con X en el Apéndice 1. (Ej: Para el FAL se constatarán los quince requerimientos, mientras que para Munición de Mortero Cal 81 mm se responderá a los requerimientos Nros 1, 2, 4, 5, 6, 12, 13, 14 y 15).
3. En cada requerimientos se deberá fundamentar la calificación asignada con una breve explicación y/o ejemplo vivido.
4. Los requerimientos deberán ser satisfechos con la experiencia adquirida por todos los niveles jerárquicos, resumiendo las opiniones de toda la Unidad.
5. Los requerimientos y los ejemplos aclaratorios contenidos en los sucesivos apéndices constituyen una guía mínima para la evaluación de cada arma o equipo, pudiendo ser ampliada cuando se considere necesario (requerimiento Nro 15).
6. El Suplemento 7 se refiere a aquellos "Equipos Especiales" que no están comprendidos en la clasificación realizada (Por Ej: visores nocturnos, radares de vigilancia terrestre, etc).
7. El requerimiento Nro 15 (otras experiencias) se refiere a toda otra experiencia que se considere de importancia y que no está comprendida en los requerimientos anteriores.
8. En el requerimiento Nro 16 deben colocarse las características del armamento o equipo del enemigo que hubiesen sido capturados o de aquellos cuyo empleo fue verificado.

NOTA: Los números de los contenidos, expresados en los puntos precedentes, se corresponden con los "Números de Orden" de los requerimientos mencionados en el Apéndice 1.

Sírvase acusar recibo.

VICENTE MELI
General de Brigada
Jefe III - Operaciones

DISTRIBUIDOR:

- El del cuerpo de la OE.

Copia Nro
 Cdo J Ej (EMGE-Jef III-Op)
 BUENOS AIRES
 151200 Jul 82
 ATN-94

SUPLEMENTO 2 (Cuestionario guía para la interpretación de los requerimientos referidos a armamento) AL APENDICE 1 (Investigación y desarrollo) AL ANEXO 3 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Operaciones) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto MALVINAS).

1. Es afectado por los golpes, el transporte, el manipuleo, etc?
2. Se afectan los mecanismos con la humedad, el viento, las diferencias de presión atmosférica, el polvo, el barro, etc?
 Afectan las bajas temperaturas la acción de los lubricantes empleados?
 Son afectados los sistemas de puntería/adquisición de blancos?
3. Es apto para su empleo nocturno, tanto en el tiro como en su dirección, etc?
4. Cumplió con su finalidad en toda circunstancia?
5. El alcance, la dispersión, fueron los previsibles?
 Se lograron los efectos sobre el blanco, previsto en tablas de tiro, manuales, etc?
6. Resultó sencilla su portación?
 Fueron aptos para ser transportados? (por avión, helicóptero, Vehículos terrestres, marítimos, etc).
7. Permitieron efectuar cambios de posición con facilidad y rapidez?
 Como influyó la naturaleza del terreno?
8. Se observó y/o verificó alguna acción del enemigo para neutralizarlo?
9. Qué contramedidas se adoptaron? cuáles fueron eficaces? Fueron de fácil implementación? Se adoptaron en oportunidad? Eran las previstas o fue necesario implementar algunas de circunstancia?
10. Se deterioró todo el sistema? Se deterioraron partes? Se descalibraron cañones? Sistema de alimentación, etc?
11. Cuáles fueron? Pueden atribuirse a fallas del material o en el empleo? Bajo qué circunstancias ocurrieron?
12. Resultó sencillo? Con qué frecuencia se realizó? A qué escalones se requirió? Quedó en servicio luego de las tareas?
13. La vida útil fue menor que la prevista? (Considerar sólo el desgaste natural). Del efecto final o de conjuntos aislados?
14. Hubo accidentes de personal debido a fallas de material, de empleo etc?

SECRETO

Cdo J Ej (EMGE, Jef. III-Op)
ATN-94



NOTA: Los números de los contenidos, expresados en los puntos precedentes, se corresponden con los "Números de Orden" de los requerimientos mencionados en el Apéndice 1.
Sírvasse acusar recibo.

VICENTE MELI
General de Brigada
Jefe III - Operaciones

DISTRIBUIDOR:

- El del cuerpo de la OE.

Copia Nro
Cdo J Ej (EMGE-Jef III-Op) 534
BUENOS AIRES
151200 Jul 82
ATN-95

SUPLEMENTO 3 (Cuestionario guía para la interpretación de los requerimientos referidos a materiales de comunicaciones) AL APENDICE 1 (Investigación y desarrollo) AL ANEXO 3 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Operaciones) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto MALVINAS)

1. Es afectado por los golpes, el transporte, el manipuleo, etc?
2. Es afectado el rendimiento del equipo por las bajas temperaturas? Las pilas/baterías fueron afectadas?
5. Cada vez que fue encendido, logró su cometido?
El rendimiento del equipo fue el previsto en los manuales?
6. Necesita adaptaciones especiales para ser transportado?
Resultó molesto durante los desplazamientos (Eq(s) portátiles)?
7. Los cambios de ubicación se pudieron efectuar con rapidez y facilidad?
8. Fueron frecuentes las interferencias del enemigo? De qué tipo? Efectuó actividades de engaño? Que resultados logró?
9. Que contramedidas se adoptaron? Cuáles fueron eficaces? Fueron de fácil implementación? Se pudieron adoptar en oportunidad?
10. Decayó sensiblemente el rendimiento de los equipos? Cuál fue el rendimiento de las pilas/baterías?
11. Fueron fácilmente subsanadas? Cuáles fueron?
12. Resultó sencillo? Con qué frecuencia se realizó? A qué escalones se requirió?
13. La vida útil fue menor de la prevista? (considerar sólo el desgaste natural).
14. Hubo accidentes de personal debido a fallas de material, de empleo, etc?

NOTA: Los números de los contenidos, expresados en los puntos precedentes, se corresponden con los "Números de Orden" de los requerimientos mencionados en el Apéndice 1.

Sírvase acusar recibo.

VICENTE MELI
General de Brigada
Jefe III - Operaciones

DISTRIBUIDOR:

- El del cuerpo de la OE.

Copia Nro
Cdo J Ej (EMGE-JEF III-Op)
BUENOS AIRES
151200 Jul 82
ATO-96

SUPLEMENTO 4 (Cuestionario guía para la interpretación de los requerimientos referidos a materiales de ingenieros) AL APENDICE 1 (Temas de investigación y desarrollo) AL ANEXO 3 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Operaciones) AL ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el combate MALVINAS).

1. Es afectado por los golpes, el transporte, el manipuleo, etc.
2. Cuál fue la influencia en los equipos utilizados?
Qué mecanismos/sistemas se afectaron?
3. Se pudieron emplear los medios durante la noche?
4. Las cargas explosivas, minas, etc, explotaron cuando estaba previsto? Lo hicieron todas?
5. Se lograron los resultados previstos? (Obstáculos, fortificaciones, etc).
6. Fueron fácilmente transportables? Requirióse alguna adaptación especial para su transporte?
7. Como afectó la naturaleza del terreno sus desplazamientos? (máquinas viales, etc).
8. Mencionar las comprobadas con una breve explicación (Ej: qué métodos y elementos usó para levantar campos minados?)
9. Que contramedidas se adoptaron? Cuáles fueron eficaces? Fueron de fácil implementación? Se pudieron adoptar en oportunidad?
10. Decayó sensiblemente el rendimiento de los equipos?
11. Cuáles fueron? Pueden atribuirse a fallas en el empleo? Bajo que circunstancia ocurrieron?
12. Resultó sencillo? Con qué frecuencia se realizó? A qué escalones se requirió?
13. La vida útil fue menor que la prevista? (Considerar sólo el desgaste natural).
14. Se registraron accidentes en su manipuleo?

NOTA: Los números de los contenidos, expresados en los puntos precedentes, se corresponden con los "Números de Orden" de los requerimientos mencionados en el Apéndice

Sírvase acusar recibo.

VICENTE MELI
General de Brigada
Jefe III - Operaciones

DISTRIBUIDOR:

- El del cuerpo de la OE.

Copia Nro
 Cdo J Ej (EMGE - Jef III-Op)
 BUENOS AIRES
 151200 Jul 82
 ATP-97

SUPLEMENTO 5 (Cuestionario guía para la interpretación de los requerimientos referidos a automotores/vehículos de combate) AL APENDICE 1 (Investigación y desarrollo) AL ANEXO 3 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Área Operaciones) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto MALVINAS)

1. La naturaleza del terreno afectó algunos componentes? Cuáles?
2. Hubo componentes/sistemas afectados por la humedad, vientos, presión atmosférica, frío, etc? Hubo dificultades para la puesta en marcha?
3. Fue factible? hubo accidentes?
4. Funcionaron las plantas motrices y sistemas conforme a lo previsto?
5. Los rendimientos (alcances, velocidades, capacidad de carga, etc) fueron los previstos?
6. Permitió ser transportado (sin modificaciones estructurales) por modo aéreo, ferroviario, marítimo? Qué inconvenientes se presentaron?
7. Fueron aptos para el terreno en que fueron utilizados? Se empañaron frecuentemente?
9. Qué contramedidas se adoptaron? Cuáles fueron eficaces? Fueron de fácil implementación? se adoptaron en oportunidad?
10. Hubo desgastes anormales en los distintos sistemas?
11. Cuáles fueron? Pueden atribuirse a fallas en el empleo? Bajo qué circunstancias ocurrieron?
12. Resultó sencillo? Con qué frecuencia se realizó? A qué escala se requirió?
13. Hubo alguna puesta fuera de servicio atribuible a fallas de material? Cuál?
14. Hubo accidentes de personal debido a fallas de material, del empleo, etc?

NOTA: Los números de los contenidos, expresados en los puntos precedentes, se corresponden con los "Números de Orden" de los requerimientos mencionados en el Apéndice 1.

Sírvase acusar recibo.

VICENTE MELI
 General de Brigada
 Jefe III - Operaciones

DISTRIBUIDOR:

- El del cuerpo de la OE.

Copia Nro
Cdo J. Ej (EMGE-Jef. III-Op)
BUENOS AIRES
151200 Jul 82
ATQ-98

537

SUPLEMENTO 6 (Cuestionario guía para la interpretación de los requerimientos referidos a munición) AL APENDICE 1 (Investigación y desarrollo) AL ANEXO 3 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Operaciones) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto MALVINAS)

1. Los envases, esqueletos, cajones se deterioraron fácilmente por golpes, transporte, etc?
2. Se alteraron las propiedades de los propulsores?
4. Hubo munición fallada? Hubo fallas de espoleta, etc?
5. Se lograron los resultados esperados?
6. Qué inconvenientes surgieron en los desplazamientos/transporte: debido a su peso, volumen, forma?
12. Las espoletas requirieron alguna reparación? Cuál?
14. Hubo accidentes provocados por el manipuleo?

NOTA: Los números de los contenidos, expresados en los puntos precedentes, se corresponden con los "Números de Orden" de los requerimientos mencionados en el Apéndice 1.

.Sírvese acusar recibo.

VICENTE MELI
General de Brigada
Jefe III - Operaciones

DISTRIBUIDOR:

- El del cuerpo de la OE.

Copia Nro
Cdo J Ej (EMGE-Jef. III)
BUENOS AIRES
151200 Jul 82
ATR-99

SUPLEMENTO 7 (Cuestionario guía para la interpretación de los requerimientos referidos a equipos especiales) AL APENDICE 1 (Investigación y desarrollo) AL ANEXO 3 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Operaciones) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto MALVINAS)

1. Es afectado por los golpes, el transporte, el manipuleo, etc?
2. Es afectado el rendimiento del equipo por las bajas temperaturas? Las pilas/baterías fueron afectadas?
3. Cómo influyó la nieve, la luna llena, la niebla, etc en el rendimiento de los visores nocturnos? Hubo diferencias en el rendimiento de los radares en su operación diurna/nocturna?
4. Cumplieron con su finalidad en todas las oportunidades en que se los mantuvo en uso? La información proporcionada fue la previsible y real?
5. Permitían diferenciar los distintos tipos de blancos observados? Los alcances se correspondían con los fijados en los correspondientes manuales. Hubo algunas distancias críticas?
6. Requirieron adaptaciones/envases especiales para ser transportados? (avión, helicóptero, vehículos terrestres, portables).
7. Los cambios de ubicación se pudieron efectuar con rapidez y facilidad? Los componentes pudieron disponerse convenientemente en el terreno?
8. Mencionar las comprobadas con una breve explicación?
9. Qué contramedidas se adoptaron? Cuáles fueron eficaces? Fueron de fácil implementación? Se pudieron adoptar en oportunidad?
10. Decayó sensiblemente el rendimiento de los equipos? Cuál fue el rendimiento de las pilas/baterías?
11. Fueron fácilmente subsanadas? Cuáles fueron?
12. Resultó sencillo? Con qué frecuencia se realizó? A qué escalones se requirió?
13. La vida útil fue menor que la prevista? (considerar sólo el desgaste natural).
14. Se registraron accidentes en su manipuleo?

NOTA: Los números de los contenidos, expresados en los puntos precedentes, se corresponden con los "Números de Orden" de los requerimientos mencionados en el Apéndice 1.

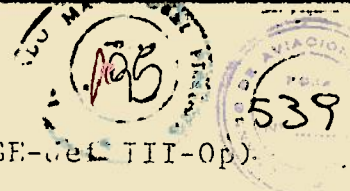
Sírvase acusar recibo.

VICENTE MELI
General de Brigada
Jefe III - Operaciones

DISTRIBUIDOR:

- El del cuerpo de la OE.

Copia Nro
Cdo J Ej (EMGE-Gen III-Op).
BUENOS AIRES
151200 Jul 82
ATS-01




SUPLEMENTO 8 (Cuestionario guía para la interpretación de los requerimientos referidos a efectos clase II y IV - Intendencia) AL APENDICE 1 (Investigación y desarrollo) AL ANEXO 3 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Operaciones) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto MALVINAS)

1. Se deterioraron los efectos con facilidad (falla de cierres, pérdida de botones, roturas, etc).
2. La humedad absorbida impidió su uso?
Demoraban mucho tiempo en secarse?
5. Proporcionaron la protección y el abrigo necesario?
9. Permitían un fácil enmascaramiento?
10. Qué efectos o partes se deterioraron más fácilmente?
12. Resultó sencillo? Con qué frecuencia se realizó? A qué escalón se requirió?
13. Su duración estuvo acorde con el uso dado? Mencionar que efectos fueron los más afectados?

NOTA: Los números de los contenidos, expresados en los puntos precedentes, se corresponden con los "Números de Orden" de los requerimientos mencionados en el Apéndice.

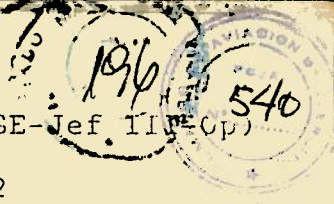
Sírvase acusar recibo.


VICENTE MELI
General de Brigada
Jefe III - Operaciones

DISTRIBUIDOR:

- El del cuerpo de la OE.

Copia Nro
Cdo J Ej (EMGE-Jef. III - Op)
BUENOS AIRES
151200 Jul 82
ATT-02

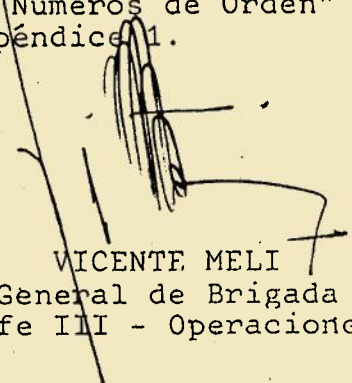


SUPLEMENTO 9 (Cuestionario guía para la interpretación de los requerimientos referidos a efectos clase I) AL APENDICE 1 (Investigación y desarrollo) AL ANEXO 3 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Operaciones) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto MALVINAS)

1. Rusticidad del envase, de las cocinas, etc.
2. La estanqueidad de los envases alimenticios (de todo tipo) fue suficiente? Se congelaban las raciones individuales?
5. Las raciones proporcionaban la sensación de saciedad? Poseían buen gusto, calorías suficientes, etc?
6. Las raciones eran fácilmente transportables en los distintos niveles? Requerían envases especiales?
10. El consumo prolongado de las raciones producía hartazgo?
13. Mantenían sus propiedades con el tiempo?

NOTA: Los números de los contenidos, expresados en los puntos precedentes, se corresponden con los "Números de Orden" de los requerimientos mencionados en el Apéndice 1.

Sírvase acusar recibo.


VICENTE MELI
General de Brigada
Jefe III - Operaciones

DISTRIBUIDOR:

- El del cuerpo de la OE.


197
541
Copia Nro
Cdo J Ej (EMGE-Jef III-Op)
BUENOS AIRES
151200 Jul 82
ATU-03

SUPLEMENTO 10 (Cuestionario guía para la interpretación de los requerimientos referidos a efectos clase III) AL APENDICE 1 (Investigación y desarrollo) AL ANEXO 3 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Operaciones) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto MALVINAS)

1. Los envases/tambores etc, mantenían la estanqueidad ante golpes, transporte, etc?
2. Se congelaban los lubricantes, combustibles, etc?
4. Satisfacían las funciones que debían cumplir? (buena lubricación, buena combustión, etc).
6. Las capacidades de los envases eran las adecuadas?
7. La rapidez y capacidad de carga era adecuada? (bombas, cisternas, etc).
13. Se degradaron sus propiedades?
14. Se registraron accidentes en su manipuleo?

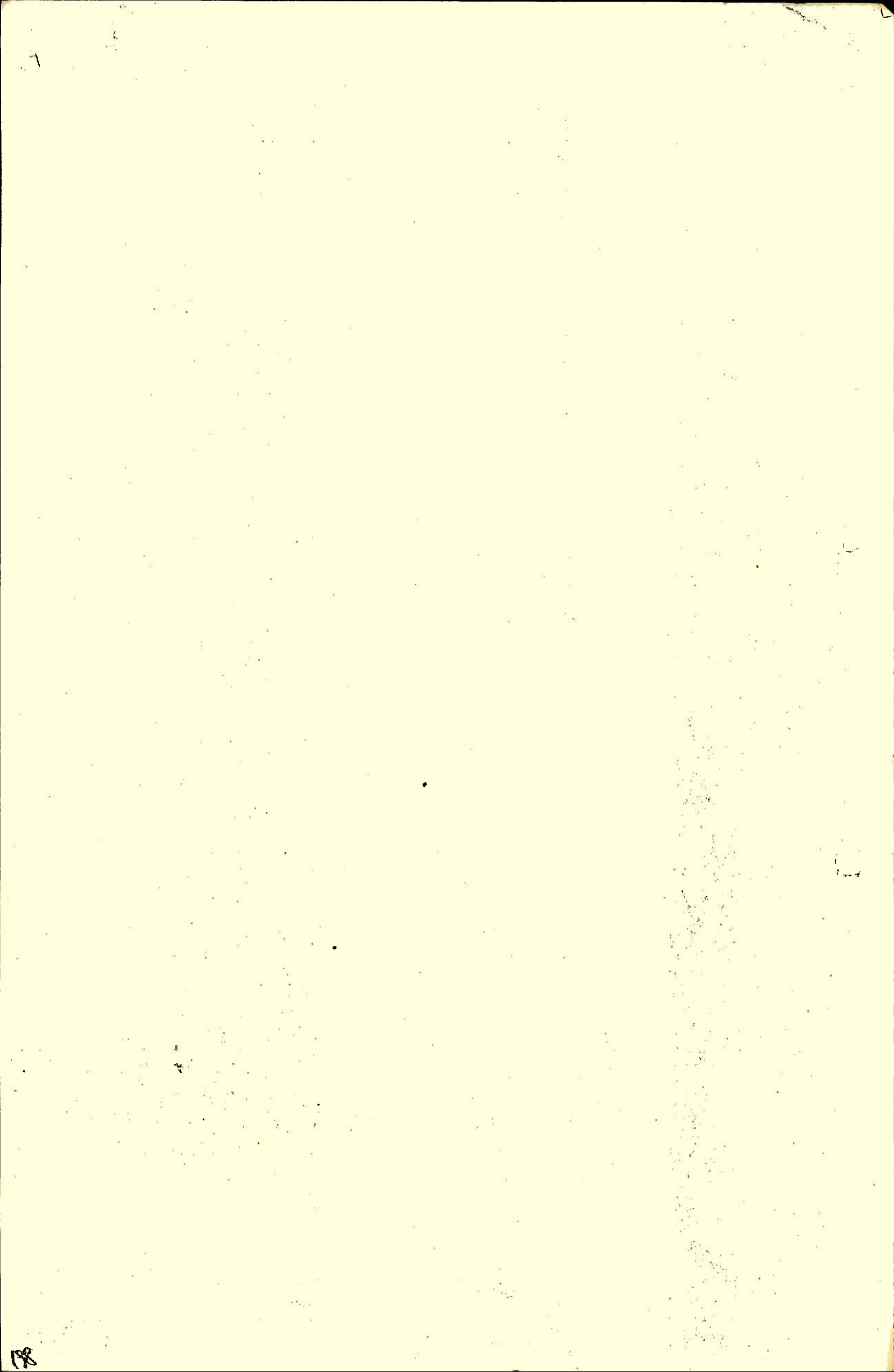
NOTA: Los números de los contenidos, expresados en los puntos precedentes, se corresponden con los "Números de Orden" de los requerimientos mencionados en el Apéndice 1.

Sírvase acusar recibo.

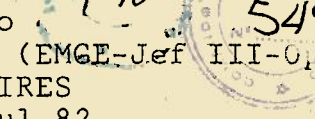

VICENTE MELI
General de Brigada
Jefe III - Operaciones

DISTRIBUIDOR:

- El del cuerpo de la OE.



198
Copia Nro
Cdo J Ej (EMGE-Jef III-C)
BUENOS AIRES
151200 Jul 82
ATV-04



APENDICE 2 (Requerimientos a responder por las distintas áreas del EMGE desde el punto de vista de investigación y desarrollo) AL ANEXO 3 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Operaciones) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto MALVINAS).

1. AREA INTELIGENCIA

Comentarios sobre:

- a. Material capturado al enemigo.
- b. Realización de inteligencia técnica de los mismos.
- c. Aspectos técnicos más novedosos detectados.
- d. Lugar donde se encuentra dicho material. Posibilidades de acceso al mismo.
- e. Posibilidad que hubo de realizar la inteligencia técnica en el TOAS.
- f. Material que fue provisto por esa Area al TOAS. (Referido a armas y equipos especiales).

2. AREA OPERACIONES

- a. De los siguientes desarrollos nacionales.
 - 1) Cañón de Artillería Calibre 155 mm/L33 remolcado.
 - 2) Granada de Carga Hueca Estabilizada por Aletas (CHEA) para CSR Cal 105 mm.
 - 3) Mortero Liviano Cal 120 mm.

Comentarios sobre:

- Rendimiento obtenido.
- Adaptación a las necesidades tácticas vividas.
- Fallas de material, etc.

- b. De los siguientes desarrollos en ejecución.

- 1) Fusil de Asalto Cal 5,56 mm.
 - Alcance máximo eficaz: 400 m
 - Cargador: 30 tiros
 - Cadencia: 750 tiros/minuto
 - Peso con cargador vacío: 3,900 kg
 - Sistema de puntería para tiro nocturno.

- 2) proyectil empenado con propulsión adicional largo alcance (PEPA/LA) para morteros.
- Calibre: 120 mm
 - Alcance: 8.950 m
- 3) Lanzagranadas Portátil 40 mm
- Alcance eficaz sobre zona: 350 m
 - Alcance eficaz sobre blanco punto: 150 m
 - Velocidad de fuego: 7 a 10 disparos/minuto.
- 4) Granada de Artillería de Culote Hueco Cal 155 mm
- Peso: 43 kg
 - Alcance: 21.600 m
- 5) Proyectil Autopropulsado Tierra - Tierra (PATT 30/150)
- Alcance: 30 Km
 - Peso: 371 kg
 - Carga útil: 150 kg
 - Lanzador: con 12 bocas
- 6) Misil Antitanque de Segunda Generación (MATVA - 2KM)
- Alcance: 2 km
 - Mando: Semiautomático
- 7) Lanzador Múltiple de Artillería (SLAM - PAMPERO)
- Alcance: 11 Km
 - Calibre: 105 mm
 - Area de dispersión máxima: 300 x 200 m
 - Cantidad de bocas: 16
- 8) Sistema de Armas Proyectiles Balísticos Autopropulsados con Lanzador Múltiple SAPBA I.
- Alcance: 18 Km
 - Calibre: 127 mm
 - Carga útil: 20 Kg
 - Cantidad de bocas: 36
 - Area de dispersión máxima: 500 x 400 m

Dadas las características expresadas, comentarios sobre cuales de ellos hubiese sido conveniente emplear.


- c. De los materiales adquiridos y provistos a partir del 02 Abr 82. Comentarios sobre los rendimientos obtenidos.
- d. Comentarios sobre conocimientos técnicos evidenciados por el personal para conducir y operar sistemas de armas sofisticados o de alta tecnología.

3. AREA LOGISTICA

Comentarios sobre:

- a. Material que fue necesario adquirir a partir del 02 Abr 82.
- b. Posibilidad de adquisición en el mercado local.

Sírvase acusar recibo.


VICENTE MELI
General de Brigada
Jefe III - Operaciones

DISTRIBUIDOR:

- El del cuerpo de la OE.

15

Copia Nro
 Cdo J Ej (EMGE-JEF IV LOG)
 BUENOS AIRES
 151200 Jul 82
 ATW-05

ANEXO 4 (Temas básicos a ser tenidos en cuenta para la elaboración de los informes - Area Logística) A LA ORDEN ESPECIAL DEL COMANDANTE EN JEFE DEL EJERCITO Nro 762/82 (Para el estudio y explotación de experiencias relacionadas con el conflicto KALVINAS)

1. REQUERIMIENTOS A RESPONDER POR LAS AREAS DEL EMGE

- a. Si la organización de paz de la Jefatura IV - Logística permitió desarrollar con eficiencia su misión o debió modificarse.
- b. Si la organización de paz de los Comandos Logísticos y de Ingenieros permitió desarrollar con eficiencia su misión o debió modificarse.
- c. Si el método de planeamiento utilizado (tiempos y procedimientos) fué el reglamentario.
- d. Grado de coordinación horizontal a nivel EMGE, básicamente entre las áreas de operaciones y logística.
- e. Grado de coordinación y/o enlace con el Estado Mayor Conjunto y con los Estados Mayores de la Armada y de la Fuerza Aérea.
- f. Grado de coordinación y enlace con los Comandos Logísticos y Comando de Ingenieros.
- g. Grado de coordinación y enlace entre los Cdo(s) GGUUB e II MM.
- h. Supervisión y control de las acciones logísticas ejecutadas.
- i. Si existió superposición de funciones entre Jefatura IV y Jefatura VI sobre aspectos de movilización.
- j. Aprovechamiento de la capacidad de producción de las empresas del país a fin de satisfacer requerimientos.

2. REQUERIMIENTOS A RESPONDER POR EL NIVEL GUB Y SIMILARES

a. De carácter general

- 1) ¿Es necesaria la organización de Comandos Logísticos en los TTOC?
- 2) ¿Se han organizado los elementos de apoyo logístico con que debe contar un TO?
- 3) ¿La organización logística de paz responde a las necesidades logísticas operacionales en abastecimiento y mantenimiento?
- 4) Inconvenientes presentados para cumplir misiones y ejecutar controles.

- 5) Si se utilizaron los sistemas de distribución de efectos previstos por la doctrina vigente. En caso afirmativo resultados obtenidos; en caso negativo ¿cuál sistema se empleó?
- 6) ¿La organización de COL (Centros de Operaciones Logísticas) satisface a las responsabilidades y necesidades funcionales logísticas?
- 7) Soluciones adoptadas, experiencia recogida, proposiciones efectuadas.
- 8) ¿Las dotaciones de efectos son compatibles con los CON? Falencias detectadas. Proposiciones.
- 9) ¿La utilización de los efectos de dotación, respondió a la misión impuesta?
- 10) Aptitud para el empleo de los Canales de Comando y Técnico.
- 11) Experiencia recogida en el uso de los canales, orientación, coordinación, asesoramiento.
- 12) Capacidad logística de cada nivel.
- 13) Aptitud específica del personal por nivel.
- 14) Normalización de funciones por nivel.
- 15) Tiempos de ejecución por cada nivel.
- 16) Volúmen de la documentación logística y trámite.
- 17) Inconvenientes presentados y soluciones adoptadas, experiencias recogidas.

b. De Carácter particular

1) Arsenales

a) Régimen Funcional Logístico

(1) Acciones específicas

- (a) Ejecución del Control de existencias en cada nivel, cargo global detallado.
- (b) Sistemas de control, eficiencia, falencias.
- (c) Responsabilidad sobre efectos regulados, no regulados, repuestos controlados y no controlados; sistema actual, proposiciones.
- (d) Inventarios, informes de estado.
- (e) Inspecciones por nivel. Objetivo, periodicidad, oportunidad, documentación.
- (f) Inconvenientes detectados y soluciones adoptadas.
- (g) Experiencias recogidas y proposiciones efectuadas.



