



**MATERIA: TALLER DE TRABAJO FINAL INTEGRADOR
PLAN DE TRABAJO**

TEMA:

TEATRO DE OPERACIONES FUERZA AÉREA SUR

TÍTULO:

**INFLUENCIA DEL PLANEAMIENTO DE NIVEL OPERACIONAL EN
EL TEATRO DE OPERACIONES DE LA FUERZA AÉREA SUR**

AUTOR: CT CRISTIAN MATÍAS CASTRO

TUTOR: CN (R) VGM WALDEMAR AQUINO

Año 2022

Tabla de Contenido

Resumen.....	3
Palabras clave.....	3
Introducción	4
Capítulo 1	
El Planeamiento recibido por la Fuerza Aérea Sur.....	9
Capítulo 2	
El Planeamiento producido por la Fuerza Aérea Sur	15
Conclusiones.....	21
Bibliografía	23
Anexo A.....	24
Anexo B.....	29
Anexo C.....	30
Anexo D.....	31

Resumen

La permanente revisión histórica, es el camino necesario en la búsqueda de la mejora continua de las instituciones y en empresas sumamente complejas como la defensa nacional, esta filosofía adquiere una mayor relevancia. Elaborar lecciones aprendidas, sobre todo de experiencias propias, constituye un camino que no sólo rinde homenaje a quienes ofrendaron su vida en la contienda, si no que simultáneamente potencia la preparación de las futuras generaciones.

Al cumplirse 40 años del conflicto del Atlántico sur, la revisión de las acciones desarrolladas durante los 74 días que duró la contienda, resulta tan pertinente como cuando finalizaron los combates. La investigación histórica de una guerra puede abordarse desde distintas perspectivas, el punto de partida será la división en distintos niveles de conducción y planificación con que se organizaron las fuerzas armadas argentinas. En la cúspide de la decisión se encuentra el nivel estratégico nacional y militar, luego el nivel operacional y finalmente el nivel táctico, que por ser el área donde se produce el encuentro entre los combatientes, es el nivel en donde se puede encontrar mayor cantidad de análisis bibliográfico.

En el presente trabajo de investigación se pretende analizar al nivel que actúa como nexo entre la política y táctica. Aquel que debe interpretar los objetivos del más alto nivel de conducción y confeccionar un plan que materialice la táctica: el nivel operacional. Al constituirse como un vínculo, entre dos estamentos de niveles de abstracción opuestos, como lo son la estrategia y la táctica, lo actuado en un conflicto por el nivel operacional contribuye sensiblemente al logro de los objetivos establecidos. En la investigación, se analizarán los documentos recibidos por el estado mayor de la Fuerza Aérea Sur que sirvieron de base a la planificación propia que luego se elaboró, considerando la influencia del mismo en las acciones desarrolladas en el teatro de operaciones.

Palabras clave

Malvinas – Planificación - Operacional – Fuerza Aérea Sur

Introducción

El 2 de abril del 2022 se cumplieron 40 años del conflicto del atlántico sur entre la República Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña, lo que constituye una valorable oportunidad para analizar, con la perspectiva que brinda el paso del tiempo, los sucesos que ocurrieron en la más reciente experiencia de guerra de las fuerzas armadas argentinas.

Sin embargo, las enseñanzas que se pretende materializar a través de una investigación exploratoria no tiene como fin las acciones del plano táctico, ya que la exponencial evolución tecnológica de los últimos años, pueden reducir la aplicabilidad de las lecciones aprendidas. Por esta razón, el análisis estará centrado en aquellos aspectos que mantienen, en general, la esencia con el paso del tiempo, como puede ser el accionar del nivel operacional en la conducción de un conflicto.

Desde la finalización de los combates has surgido diversos relatos bibliográficos elaborados por los protagonistas, teniendo en cuenta que están registrados 23.539 veteranos argentinos (Ministerio de Defensa, 2022), cada uno de ellos tiene una historia por contar y de la cual hay lecciones que pueden ser materializadas por las futuras generaciones.

El análisis del accionar militar de las fuerzas armadas argentinas durante el conflicto del atlántico sur, ha sido motivo de preocupación desde que se cesaron las acciones en el teatro de operaciones. Durante el año 1983 se elaboraron los informes oficiales propios del Ejército Argentino, la Fuerza Aérea y la Armada, como así también fue aprobado el denominado informe Rattenbach, constituyéndose tal vez, en el análisis más conocido sobre los sucesos acontecido. Sin embargo, el espíritu del informe se ve reflejado en el mismo título que lo define: “Comisión de Análisis y Evaluación de las Responsabilidades del Conflicto del Atlántico Sur” (Rattenbach, y otros, 1983). Se puede inferir, en el espíritu del mencionado informe, una perspectiva más crítica sobre el accionar de quienes formaron parte de la conducción, que la motivación por elaborar lecciones aprendidas.

En contraste, el análisis que se pretende realizar en el presente trabajo de investigación, está orientado a extraer conclusiones constructivas, que puedan materializar o fomentar aprendizajes sobre las acciones ocurridas, con el fin único potenciar el valor positivo de las experiencias propias de combate, independientemente del grado de responsabilidad de los partícipes necesarios del momento.

Se confeccionaron, a su vez, informes específicos de organismos que resultan de utilidad para la investigación propia del trabajo, como el del Estado Mayor Conjunto, que fuera elaborado también en el año 1983, para desarrollar un “análisis global del conflicto Malvinas” (Comisión Evaluación Conflicto Atlantico Sur, Estado Mayor Conjunto, 1983) pero a un nivel estratégico-político en general y con un apartado sobre el planeamiento estratégico operacional.

Si consideramos al nivel operacional como aquel que debe officiar de nexo entre los objetivos políticos nacionales y el nivel táctico, resulta pertinente realizar una investigación a fin de poder extraer conclusiones que permitan materializar la experiencia en este nivel. La relación de comando entre los distintos niveles, a menudo es graficada visualmente como una cadena, donde cada eslabón juega un rol fundamental en la consecución del objetivo a cumplir; naturalmente la ausencia o falencia de un componente afecta a la cadena como tal y puede llegar a impedir el logro del efecto final deseado. Sin embargo, al situarse el nivel operacional en una posición de nexo entre la política y la táctica existe un mayor riesgo de dislocación general del sistema que puede acarrear graves consecuencias.

Si bien los niveles estratégico, operacional y táctico de la guerra colaboran en la organización, conducción y consecución de los objetivos, los límites entre ellos pueden tornarse difusos y permeables. “Más bien existe una frontera difusa que los separa, pero que da coherencia a conceptos que no son mutuamente excluyentes” (Kenny, Locatelli, & Zarza, 2017, pág. 39) esta situación pudo apreciarse durante el conflicto del atlántico sur, tal cual lo expresa el trabajo realizado por la Secretaria de Investigación de la Escuela de Guerra Conjunta titulado: “Análisis del nivel operacional en el conflicto del atlántico sur” donde destaca que :

Algunos hechos de la guerra pueden ser incluidos en uno u otro nivel, o a veces las decisiones tanto de los niveles superiores como los acontecimientos de los niveles inferiores se influyen mutuamente, generando interacción entre la dirección y su correspondiente planeamiento y ejecución. (Ortiz, Vergara, & Demierre, 2013, pág. 12)

Si bien el trabajo de investigación mencionado analiza el nivel operacional, lo realiza desde una perspectiva amplia, sin detallar en profundidad la situación particular que fue posible observar en la Fuerza Aérea Sur.

Existe una distribución heterogénea de la bibliografía disponible en cuanto al nivel de conducción y planeamiento; el mayor porcentaje se ubica en el plano táctico, en segunda

medida el estratégico y, finalmente, una escasa cantidad de publicaciones analizan el nivel operacional.

A partir de lo expuesto hasta el momento surge el siguiente interrogante ¿Cuál fue la influencia del planeamiento de nivel operacional en el Teatro de Operaciones de la Fuerza Aérea Sur?

El análisis de los hechos acontecidos no tendrá en cuenta lo realizado por el nivel estratégico nacional, pero, se observarán los documentos elaborados por el nivel estratégico militar ya que los mismos constituyen las bases donde comienza a construirse el planeamiento del nivel operacional.

Al conflicto del atlántico sur lo podemos dividir en dos grandes etapas: la primera de ellas corresponde a la operación de la recuperación del territorio por parte de las fuerzas armadas argentinas, donde sólo se enfrentaban a una pequeña guarnición británica. Esta fase está caracterizada por el secreto impuesto sobre la planificación de la recuperación de las islas Malvinas, donde sólo intervinieron el nivel estratégico nacional y militar provocando que los comandos de nivel operacional no intervinieran en el planeamiento contribuyente a la operación (Comisión Evaluación Conflicto Atlántico Sur, Estado Mayor Conjunto, 1983). De este periodo de las operaciones, sólo se analizarán los documentos generados por el nivel estratégico militar que hayan tenido influencia en el planeamiento que debía realizar la Fuerza Aérea Sur.

La segunda etapa en donde dividimos el conflicto, corresponde a la defensa del teatro de operaciones ante la fuerza de tareas enviada por el gobierno de Margaret Thatcher. En este período, es en donde se realizó el planeamiento de nivel operacional para efectivizar la defensa del territorio insular, entre el 2 de abril y 14 de junio de 1982. Por esta razón, aquí se analizarán los documentos, órdenes y/o informes generados por el estado mayor del teatro de operaciones Fuerza Aérea Sur y la influencia que pudieron tener en las acciones tácticas que se desarrollaron en consecuencia.

A través de la revisión de los documentos elaborados por las estructuras de nivel operacional en el conflicto del atlántico sur el presente trabajo de investigación pretende contribuir al estudio del planeamiento en el nivel operacional de operaciones aéreas, analizando lo ejecutado en el núcleo de la conducción de la Fuerza Aérea Sur.

En lo particular se analizará la relación de esta planificación en la actividad conjunta para poder extraer enseñanzas que materialicen la experiencia en combate de las fuerzas armadas argentinas. Conscientes de que, con la perspectiva del tiempo, se puede aportar nuevos elementos que fortalezca el accionar militar conjunto actual.

No se analizarán las posibles desviaciones que podrían encontrarse con respecto a la doctrina empleada en ese momento, ya que no se constituiría en un ejemplo aplicable en la actualidad. Al contrario, se concentrará el análisis en aquellos aspectos del planeamiento o del trabajo del estado mayor cuya esencia se mantenga vigente a pesar del paso del tiempo y la evolución tecnológica.

Hasta el momento, el mayor porcentaje del revisionismo y análisis del accionar de las fuerzas armadas argentinas en el conflicto del atlántico sur están focalizadas en el nivel táctico y estratégico. El nivel operacional, con su posición de nexo entre la estrategia y táctica, constituye un núcleo que merece una continua revisión para optimizar su funcionamiento, en ese sentido, las experiencias propias adquieren una importancia mayor por estar embebidas de la idiosincrasia y cultura de las instituciones que perduran a pesar del paso del tiempo.

Como objetivo general se pretende analizar el proceso de planeamiento de la Fuerza Aérea Sur en el conflicto de Malvinas a la luz del nivel operacional de guerra. Para ello, en un primer capítulo, se enfocará el análisis en dar respuesta a un objetivo específico de describir los documentos recibidos por la Fuerza Aérea Sur que sirvieron de base al proceso de planeamiento.

En el siguiente capítulo, se determina como objetivo específico, analizar los documentos y órdenes del nivel operacional emitidas por la Fuerza Aérea Sur, para de esta manera, lograr un adecuado marco de comprensión del proceso general de planeamiento llevado a cabo en este nivel operacional.

En una fase inicial, se analizarán los documentos elaborados por el nivel estratégico nacional y militar, ya que estos, constituyen la base sobre la cual el nivel operacional realiza su planeamiento. En función de la misión, objetivos e información disponible con que contaba el estado mayor de la Fuerza Aérea Sur al comienzo de las hostilidades, se puede luego analizar, con mayor objetividad, el proceso propio del planeamiento que se llevó a cabo en el periodo de investigación definido en el trabajo.

En una segunda fase, se continuará también con una investigación del tipo exploratoria, pero, ahora sobre los documentos elaborados por la Fuerza Aérea Sur y los informes confeccionados por el personal que formó parte del mismo una vez finalizados los combates.

A fin de llenar los posibles vacíos de información, se realizarán entrevistas al personal que se desempeñaba en el estado mayor, ya que se infiere que con la vorágine del desarrollo de las operaciones no era posible dejar todo por escrito. Por ejemplo, se entrevistará al Brigadier (retirado) Horacio Armando Orefice quien ocupara el cargo de jefe de la sección operativa de transporte aéreo del estado mayor de la Fuerza Aérea Sur.

Capítulo 1 El Planeamiento recibido por la Fuerza Aérea Sur

Para comprender el proceso de planeamiento, del nivel operacional, que fue realizado por el Comando Aéreo Estratégico y específicamente por la Fuerza Aérea Sur, es necesario tener en cuenta la división orgánica que adoptaba la Fuerza Aérea para la defensa del territorio nacional.

En la Directiva Estratégica Militar 1/81 se determinaban dos Comandos Conjuntos Teatros de Operaciones, uno oeste y uno sur, asignándole una Fuerza Aérea Táctica (sur u oeste según correspondiera) que estaría bajo el comando operacional de un Comando Aéreo Estratégico. Esta estructura era la que se encontraba vigente en 1982, y es la razón por la cual la República Argentina adopta esta organización al entrar en conflicto con Gran Bretaña.

El Comando de Operaciones Aéreas en la paz, se transformaba en Comando Aéreo Estratégico en tiempo de guerra del cual dependía la Fuerza Aérea Sur. Por esta razón, en una división doctrinaria, el Comando Aéreo Estratégico se ubicaba en el nivel operacional y la Fuerza Aérea Sur en el nivel táctico (táctico superior según la doctrina de la época) pero, en virtud del grado de participación en las acciones que se planificaron, en el presente trabajo de investigación, se realizará un análisis de los documentos que recibió y emitió el Comando Aéreo Estratégico, aunque con mayor énfasis en lo producido por la Fuerza Aérea Sur. (Comisión Batalla Aérea por Nuestras Islas Malvinas, 2022, pág. 85)

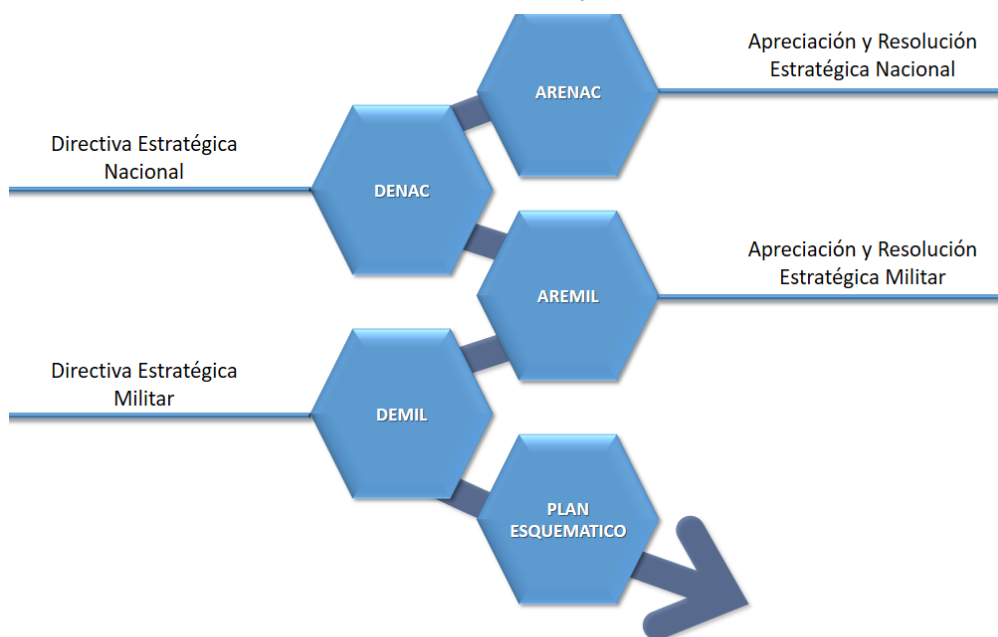
En virtud de que la cadena de documentos que se originan en la planificación de un conflicto, mantienen una dependencia jerárquica, es decir, la producción de un documento en un nivel doctrinario se basa en el producido por el nivel inmediato superior, el objetivo del presente capítulo es describir las bases sobre las cuales basó su planeamiento el Comando Aéreo Estratégico y en definitiva la Fuerza Aérea Sur.

Para ello describiremos los documentos y la secuencia lógica que debía seguir el planeamiento, sin entrar en detalle de aquellos que correspondan al nivel estratégico nacional o militar, simplemente para visualizar las condiciones en las cuales se originó el planeamiento que sirvió de base para la confección del específico del Comando Aéreo Estratégico y la Fuerza Aérea Sur.

En la figura 1, podemos observar cómo debía ser la cadena de documentos doctrinarios a elaborarse, para sentar las bases de la planificación de un conflicto en 1982.

Figura 1

Secuencia de elaboración de documentos del sistema de defensa nacional



Esa cadena de documentos se inicia desde la determinación de los objetivos nacionales en el nivel estratégico nacional, hasta llegar a la determinación del orden de batalla de los elementos de combate en el nivel táctico. Podemos observar con esta relación jerárquica, la importancia de mantener intacta la estructura doctrinaria para asegurar, por lo menos, que los objetivos a lograr o mantener sean aptos, factibles y aceptables. En la misma lógica, podemos también, resaltar los riesgos inherentes al impacto de los posibles errores u omisiones, ya que se trasladan a los niveles inferiores.

Cuando comenzó la planificación referente al conflicto por las Islas Malvinas, la primera limitación que se autoimpuso la conducción política argentina, fue un estricto secreto que impidió la participación de los organismos naturales de planificación. Si tenemos en cuenta que todos los factores del poder nacional deben participar en la organización de la defensa, resulta claro que circunscribir la planificación a una reducida comisión de trabajo encabezada por el General de División Osvaldo García, el Vicealmirante Juan José Lombardo y el Brigadier Sigfrido Plessl, traería consecuencias en cuanto a la calidad y cantidad de información que producirían.

En este contexto anormal de planificación, en el más alto nivel de conducción política, se introduce una variable decisiva para cualquier proceso de planeamiento: el tiempo disponible. Considerando que la comisión de trabajo se constituyó a principios de enero de

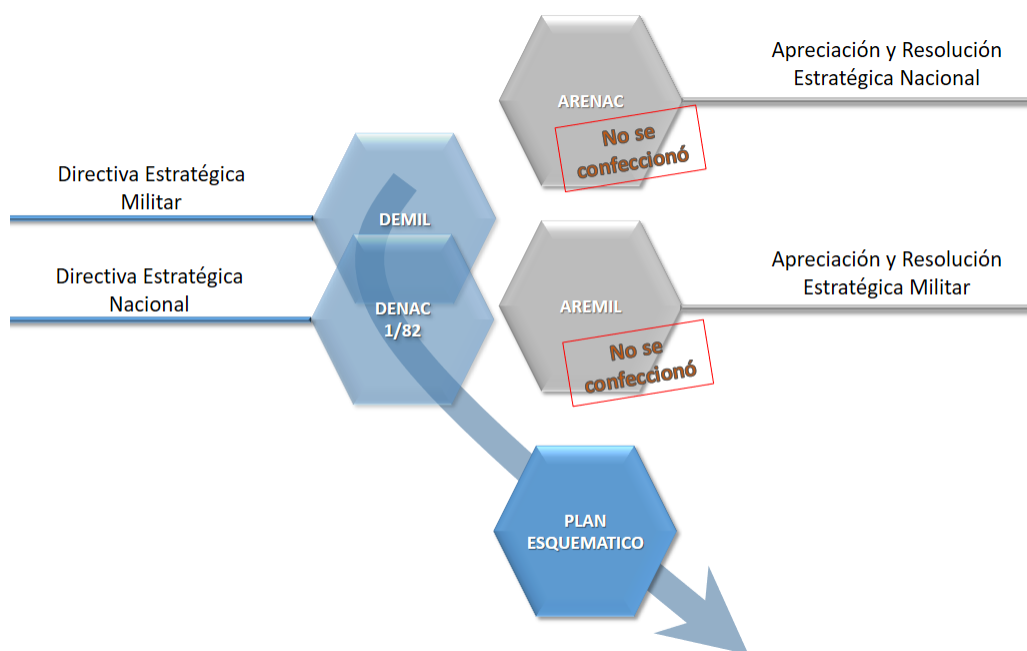
1982, el Estado Mayor Conjunto, quien era el organismo natural encargado de la planificación, recién tomó conocimiento a principios de marzo de la tarea que estaba llevando a cabo la comisión de trabajo.

La participación del Estado Mayor Conjunto en el planeamiento que había elaborado el comité de trabajo fue la de armonizar doctrinariamente el documento para desdoblarlo en una Directiva Estratégica Nacional y una Directiva Estratégica Militar correspondiente. (Comisión Evaluación Conflicto Atlántico Sur, Estado Mayor Conjunto, 1983, pág. 171) Es decir, el Estado Mayor Conjunto recibe la planificación ya aprobada por el comité militar y, en consecuencia, actúa con una limitada libertad de acción para modificar algo de lo que en la práctica ya se encuentra en ejecución.

En virtud de las limitaciones, autoimpuestas, en materia de la cantidad de partícipes de la planificación como del tiempo disponible, podemos observar a continuación en la figura 2 como fue la secuencia de documentos elaborados por el comité de trabajo.

Figura 2

Secuencia en que se elaboraron los documentos del sistema de defensa nacional en 1982



En la figura se observa que no sólo no se realizaron las apreciaciones nacionales y militares, sino que también en la práctica se unificaron las directivas, se confeccionó una Directiva Estratégica Nacional, con aspectos de una Directiva Estratégica Militar.

Luego se intentó subsanar el error con la intervención del Estado Mayor Conjunto, pero ya inclusive había sido confeccionado y aprobado el plan esquemático correspondiente.

El propio Vicealmirante Lombardo explica esta situación en su libro:

Nosotros habíamos recorrido el camino inverso. Se nos había impartido la orden de hacer un plan militar. Como no teníamos la directiva superior tratamos de resolver nuestras dudas, planteando los interrogantes e ideas que eran el meollo de lo que debería haber tenido esa Directiva. Por eso se la llamó DENAC. Siempre nos faltaba la DEMIL que debería haber realizado el Estado Mayor Conjunto. A fines de febrero tuvimos listo el documento manuscrito de 14 páginas, que denominamos Plan Esquemático para la captura de Malvinas. (Lombardo, 2001, pág. 27)

Una muestra del impacto en la planificación que tuvieron el secreto y el poco tiempo disponible, es la falta de inteligencia nacional que había con respecto a Gran Bretaña. El 18 de agosto de 1981 la secretaria de planeamiento de la nación, le envía una nota a la secretaria de inteligencia donde cambiaba el marco donde debía considerarse a la situación con Gran Bretaña. A partir de ese momento, debía considerarse al conflicto como grave, vigente y con hipótesis de guerra en el corto plazo. Esta nueva categorización por supuesto que exigía una planificación contribuyente de la secretaria de inteligencia para generar la inteligencia de nivel nacional que satisfaga la nueva necesidad en este sentido. (Secretaría de Planeamiento, 1981)

A fines de 1981 se diseña el planeamiento de inteligencia nacional a ejecutarse en el año próximo, donde incluye a Gran Bretaña dentro de las hipótesis de guerra pero que no llega a ejecutarse por los tiempos que demanda la generación de este tipo de inteligencia. Cuando la secretaria de inteligencia toma conocimiento de la planificación para la recuperación de las islas Malvinas (pocos días antes del desembarco) ordena la elaboración de los elementos esenciales de inteligencia con fecha límite de 15 de junio de 1982, por lo que podemos inferir que el proceso de planificación se realizó sin la participación de la secretaria de inteligencia o los productos que ella genera. (Rattenbach, y otros, 1983, pág. 1745)

Con el esquema anterior que se detalla en la figura 2, el Comando Aéreo Estratégico tiene la orden de participar en la recuperación de las islas y el planeamiento contribuyente que realizó se denominó plan de operaciones 1/82 azul y blanco, pero no terminó de emitirse por el adelantamiento de la fecha de desembarco, como así lo detallara el propio comandante del Comando Aéreo Estratégico Brigadier Hellmuth Weber:

..ya no había tiempo para seguir con todos los formulismos de rutina y este documento, este plan de operaciones número 1 que en ese momento tenía en preparación, no podía ser emitido formalmente. Quiere decir que todas las tareas que figuraban en el, yo las ordené en forma directa, o sea, sin emitir documento alguno (Rattenbach, y otros, 1983, pág. 103)

Inclusive el comandante de la Fuerza Aérea Sur, Brigadier Ernesto Horacio Crespo, se enteró de la tarea que se le encomendaría, tres días antes de la ocupación efectiva de las Islas Malvinas, la única razón por la cual, las acciones ejecutadas por la Fuerza Aérea Sur se realizaron sin inconvenientes, responde a que correspondían a tareas para las cuales la fuerza estaba adecuadamente adiestrada, y no existía una oposición enemiga que pusiera en riesgo la operación.

En el informe de la Jefatura de Estado Mayor y Departamento Operaciones de la Fuerza Aérea Sur, elaborado en Comodoro Rivadavia pocos días después de finalizado el conflicto, se realiza una observación respecto a las consecuencias iniciales de no disponer de tiempo suficiente de preaviso, a las acciones que se ejecutarían para la recuperación del territorio insular:

El 2 de abril de 1982, por diversas causas, el Estado Mayor de la Fuerza Aérea Sur, en Comodoro Rivadavia, estaba constituido por cinco oficiales. El comandante, el A-3, el SOTA, el A-4 y un auxiliar, que carecían de planes, facilidades de comunicaciones y conocimiento profundo de la situación (Crespo, Informe Final de la JEM y Dpto Operaciones, 1982, pág. 2)

Luego de transcurridas las acciones iniciales del 2 de abril, ocurre una situación de enorme transcendencia para cualquier tipo de planificación que se deba realizar. Se produce un cambio de misión, de ocupar el territorio para forzar una situación de hecho que obligue a negociar a establecer una defensa que impida la reconquista. Esta situación obliga a iniciar una perspectiva de planeamiento totalmente diferente.

El Comando Aéreo Estratégico comienza, entonces la elaboración de su plan contribuyente denominado Plan de Operaciones 2/82 Mantenimiento de la Soberanía y en razón de que la Directiva Estratégica Militar 1/82 no le asignaba al comando una tarea o misión, esta se estableció en base a lo determinado en una reunión del 4 de abril en el edificio libertad entre el Brigadier Weber, el Vicealmirante Lombardo y el General Menéndez.

Además, es importante tener en cuenta que la Directiva Estratégica Militar 1/82 fija como criterio mantener las previsiones del caso Chile, por lo tanto, en la práctica se duplican los frentes de combate. Por esta razón, es que necesariamente se debe conformar el Teatro de Operaciones Sur, para dar respuesta a las previsiones con el país trasandino. Existen entonces, dos teatros de operaciones y dos frentes en forma simultánea a los cuales la Fuerza Aérea Sur debía realizar previsiones. (Comisión Batalla Aérea por Nuestras Islas Malvinas, 2022, pág. 17)

Un detalle destacable en la estructura orgánica, es que el Comando Aéreo Estratégico y la Fuerza Aérea Sur no sólo se encontraban fuera de la cadena de comando del Teatro de Operaciones Atlántico Sur, sino que también las bases en las cuales se encontraban los medios aéreos, no formaban parte del teatro de operaciones.

Queda configurado entonces un escenario donde el Comando Aéreo Estratégico y la Fuerza Aérea Sur deben realizar un planeamiento para contribuir a la defensa del territorio en disputa, en base a una Directiva Estratégica Militar 1/82 que no tenía especificada tareas para este comando. Con previsiones para actuar en dos teatros de operaciones distintos, con objetivos materiales completamente diferentes. Donde el principal teatro de operaciones, en el cual se preveían las acciones, resultaba ajeno al tipo de adiestramiento ejecutado hasta el momento. Y, en definitiva, con escaso tiempo disponible, ya que la fuerza de tareas británicas había iniciado el traslado a la zona de operaciones.

Esa es la situación en la cual se encontraba el Comando Aéreo Estratégico y la Fuerza Aérea Sur, en el momento en el cual debía iniciar su planeamiento, para los combates que ocurrirían en las semanas subsiguientes. En el siguiente capítulo, analizaremos el planeamiento específico que se llevó a cabo y el impacto en las operaciones tácticas que se puede deducir del mismo.

Capítulo 2 El Planeamiento producido por la Fuerza Aérea Sur

Después del 2 de abril de 1982, la Fuerza Aérea Sur se encuentra reunida para comenzar la planificación de un conflicto, con un estado mayor constituido por apenas cinco oficiales. (Orefice H. A., 2022) Para ello, debe basarse en el plan de operaciones 1/82 “Mantenimiento de la Soberanía” elaborado por el Comando Aéreo Estratégico el 7 de abril de 1982.

Tan sólo nueve días después, ya con un estado mayor completo, el Brigadier Crespo publica el plan de operaciones esquemático del comando Fuerza Aérea Sur (Anexo A) donde inicialmente destacamos, desde el punto de vista de la planificación, el hecho de considerar en como fuerzas enemigas a Chile. Esta situación viene considerada desde otros documentos de nivel orgánico superior, pero, no deja de ser una condición limitante de suma importancia.

Inclusive en la misión que se redacta en el punto cinco aclara: “prevenir una acción sorpresiva por parte de la FACH, a partir de la fecha y hasta la finalización de las hostilidades” y luego finaliza la misión redactando: “disuadir a CHILE del empleo de la fuerza y, eventualmente, contrarrestarla.” (Anexo A)

De esta manera, queda de hecho constituido un segundo frente, antes inclusive de iniciar los combates, pero que resulta limitante a la hora de planificar los recursos y logística disponible a desplegar en el Teatro de Operaciones Atlántico Sur.

Luego el planeamiento establece una serie de situaciones con su correspondiente lineamiento para oponerse a ese modo de acción del enemigo. Resultan lógicas y pertinentes, pero, a su vez deja entrever la falta de adiestramiento conjunto, ya que solo en la respuesta a la situación cinco, está previsto un modo de acción conjunto con la Armada.

Dentro de las medidas de coordinación, podemos destacar “Al iniciarse las hostilidades se integrará al CFAS el CODAZSUR, pasando su Comandante a desempeñarse como 2° CFAS y su JEM como A-3 DEFENSA” (Anexo A). Aquí hay dos observaciones importantes, por un lado, la afirmación contundente que las hostilidades se van a iniciar, teniendo en cuenta que al 16 de abril se sabía que la fuerza de tareas estaba en trayectoria al atlántico sur, pero también era generalizada la idea de que las negociaciones diplomáticas iban a prevalecer. En segundo lugar, la decisión de centralizar los medios aéreos en un comandante, tal como lo dicta la doctrina.

Finalmente, observamos que el distribuidor del plan incluye a la base aérea militar Cónдор y Malvinas que orgánicamente dependían del componente aéreo del Teatro de Operaciones Atlántico Sur, por lo que este comando también debía de haber sido informado de los planes, más aún si estaban previsto operaciones conjuntas con la armada en un modo de acción.

Las condiciones en las cuales debía realizar su planeamiento la Fuerza Aérea Sur distaba considerablemente de lo ideal. Para planificar las acciones, no sólo es importante disponer de tiempo suficiente y de información de calidad, sino también es necesario atender otras variables que en el conjunto influyen en el resultado final. Por ejemplo, contar con un espacio físico adecuado en tamaño y comodidad. En este sentido quien fuera el jefe de la Sección Operativa Superioridad Aérea e Interdicción (SOSAI) del estado mayor de la Fuerza Aérea Sur, Comodoro Tomas A Rodriguez expresaba en su informe final en junio de 1982:

La carencia de una apreciación previa real de las consecuencias que podrían derivarse de la ocupación de las islas, hizo que, a medida que la situación se fue agravando, se produjeran sucesivos cambios de emplazamiento del puesto comando, ya sea provocados por la necesidad de integrar a los elementos del comando de defensa o por el crecimiento de los requerimientos del propio Estado Mayor de la Fuerza Aérea Sur. No puede malgastarse el poco tiempo disponible, buscando lugares adecuados para la instalación del Estado Mayor. (Rodriguez, 1982, pág. 1)

Esta descripción ilustra que, para poder llevar a cabo acciones complejas como la planificación de operaciones en tiempo de guerra, es necesario contar con una preparación previa integra que prevea la mayor cantidad de aspectos posibles.

Según el mismo informe, al momento de trabajar en la planificación, se realizaba un análisis de aptitud y factibilidad a cada misión y luego se lo presentaba al comandante para que diera la aceptabilidad. Pero, el mayor obstáculo en la planificación se encontraba en la disponibilidad de una adecuada inteligencia que le permitiera al estado mayor, disponer de los recursos necesarios para planificar las misiones.

La carencia de una adecuada inteligencia, tanto estratégica como táctica y las necesidades surgidas de las operaciones hizo que este tipo de inteligencia fuera realizado en la SOSAI restándole valioso tiempo para la planificación de las operaciones (Rodriguez, 1982, pág. 4)

Es necesario una efectiva estructura de planificación que incluya a los canales de distribución de la información que se genera en la orden fragmentaria, para asegurar que todos los actores intervinientes conozcan lo que está sucediendo, en este sentido, en el informe del jefe de vigilancia y control aéreo Comodoro Enrique Saavedra se detalla:

Se detectó falta de información sobre las ordenes fragmentarias en tiempo oportuno, por lo que impedía la identificación y apoyo de las misiones. (por ej: el avión decía: estoy en punto A instrucciones) desconociéndose totalmente los detalles de la misión, con el consiguiente desconcierto y pérdida de tiempo. (Saavedra, 1982, pág. 5)

En un memorándum producido por el Brigadier Ernesto Crespo, el 17 de mayo de 1982 es decir, apenas dos semanas después del inicio de los combates, por parte de la Fuerza Aérea Argentina y antes de que se produjera el desembarco, el comandante expresaba su preocupación respecto a la falta de inteligencia del enemigo:

La falta de medios de exploración y reconocimiento, coloca a la Fuerza Aérea en la difícil situación de desconocer en forma total el movimiento enemigo que no esté en contacto visual y las misiones aéreas son enviadas con datos no actualizados de posición, con desconocimiento del tipo de buques a atacar y sin recursos propios que eviten o pospongan la detección del medio aéreo atacante, pudiendo traducirse ello en pérdidas de vida y material. (Crespo, Memorandum al Comandante Aéreo Estratégico, 1982, pág. 10)

Esta falta de información necesariamente se traducía en la planificación que emitía la Fuerza Aérea Sur a las unidades encargadas de ejecutar las misiones. A continuación, observaremos una serie de ordenes fragmentarias con el objetivo de analizar la información que detallaban con respecto a los blancos a atacar.

En primer lugar, en la orden fragmentaria número 1119 (Anexo B) podemos observar que no hay información alguna referente a la descripción y ubicación del objetivo material a batir, simplemente esta la leyenda “a determinar”. Tanto las rutas de aproximación como de salida del blanco, eran de libre determinación por parte de la unidad ejecutora, pero si no había ubicación del blanco ni conocimiento de la ubicación de otros buques enemigos, difícilmente podrían haber planificado una ruta adecuada. Esta orden fragmentaria corresponde al 2 de mayo, donde había gran confusión respecto a un posible desembarco, en ese contexto se alistaron los aviones que finalmente no salieron.

En una entrevista realizada al entonces Mayor Horacio Armando Orefice, quien ocupaba el cargo de jefe de la Sección Operativa de Transporte Aéreo, agregaba con respecto a la información volcada en las ordenes fragmentarias: “Las operaciones se planeaban con la escases de información que teníamos, el agujero más grande que teníamos era inteligencia operativa” (Orefice H. A., 2022)

En la siguiente orden fragmentaria número 1285 (Anexo C) podemos comprobar que no había información respecto a la descripción y ubicación del blanco a atacar por una escuadrilla de aviones Camberra. Sin embargo, en esta orden en particular, por lo menos aclara que los objetivos navales a bombardear son transportes y que su ubicación será proporcionada por medios de exploración y reconocimiento. En la práctica esta misión resultó un éxito, ya que en un esfuerzo combinado entre aviones B-707 y C-130 se logró identificar un buque petrolero dirigiéndose al teatro de operaciones. En razón de la distancia a la cual se encontraba el blanco se ordenó la salida del C-130 indicativo Tigre que había sido configurado de forma inédita con 12 bombas de 250kg. El avión detecta el objetivo que se encontraba a 1400 km al este de Comodoro Rivadavia, lo bombardea e informa la posición a la escuadrilla de Camberra, quienes realizaron otro ataque al buque, logrando los efectos buscados. (Comisión Batalla Aérea por Nuestras Islas Malvinas, 2022, pág. 21 Tomo III)

De manera similar podemos analizar la orden fragmentaria número 1316 (Anexo D) también de una escuadrilla de aviones Camberra que esta vez tenían como objetivo una concentración de tropas enemigas en monte Harriet. En el cuadro correspondiente a la ubicación y descripción del blanco se puede observar como esta descripta, con cierto grado de detalle, la ubicación del objetivo. La misión de esta escuadrilla, aunque vio reducida su número de aviones por fallas técnicas, alcanzó el objetivo material con éxito.

Otra de las dificultades en el planeamiento que llevó a cabo la Fuerza Aérea Sur, surgió como consecuencia de modificaciones en el traslado logístico que se materializó en función del bloqueo naval impuesto por Gran Bretaña a partir del 8 de abril de 1982.

Al limitarse la utilización de buques para traslado de pertrechos a las islas, por el peligro que suponía la presencia de los submarinos, se debió trasladar por aire toda la carga necesaria. Esto constituye una diferencia sustancial de vuelos que se debían planificar y coordinar. Para dimensionar el esfuerzo adicional que constituía utilizar el medio aéreo, consideremos que entre el 2 de abril y el 14 de junio se trasladaron, 5442 toneladas por aire en 483 vuelos. (Comisión Batalla Aérea por Nuestras Islas Malvinas, 2022, pág. 228) En comparación con el

medio naval, debemos tener en cuenta que, en un solo cruce, el buque carguero Formosa traslado 3500 toneladas a las islas Malvinas, el día 20 de abril con el bloqueo naval ya efectivo. (Lombardo, 2001, pág. 96)

Es interesante un hecho que se produce en relación al transporte marítimo. El mismo 2 de abril zarpa del puerto de Buenos Aires el buque Rio Cincel de la Empresa Líneas Marítimas Argentina S.A. contratado por la Fuerza Aérea para el transporte de planchas de aluminio, maquinas viales y combustible de aviación. El buque arriba a Puerto Argentino el día 7 de abril, permaneciendo en el lugar por cuatro días hasta que emprendió su regreso a Buenos Aires. (Marchesotti, s.f.) También contrató a la empresa La Naviera que utilizó al buque Mar del Norte, embarcando desde el puerto de la Plata, cargando principalmente combustible de aviación, arribando a Puerto Argentino el 8 de abril. (Canon, 2014)

De estos traslados se pueden observar, en primer lugar, que el hecho de que la Fuerza Aérea contrate medios civiles para el traslado naval de pertrechos, hace suponer falta de coordinación o trabajo conjunto con la Armada Argentina. En segundo lugar, de la importancia de actuar rápidamente en previsión del peor escenario, inclusive cuando todavía no estaba clara la dimensión que iba a tomar el conflicto, el combustible y las planchas de aluminio con que se expandieron la plataforma del aeropuerto resultaron fundamentales luego de iniciados los combates.

Es esperable que en todo conflicto armado se produzcan errores en la planificación, pero tal vez, pudo haber existido una influencia del gran volumen de vuelos que se debía realizar, con errores como, por ejemplo: el caso en el que se transportaron munición de artillería de 155 mm sin sus correspondientes estopines, lo cual generaba un impacto negativo no sólo en los usuarios que esperaban la carga, sino también en las tripulaciones que enfrentaban el riesgo de trasladarla. (Orefice H. A., 1982)

En línea con este análisis, el Almirante Harry Train opinaba: "Se puede afirmar que la Argentina perdió la guerra entre el 2 y el 12 de abril, cuando no aprovechó la oportunidad que tenía de emplear buques de carga en el transporte de artillería pesada y equipo pesado" (Train, 2012, pág. 231)

Otro ejemplo de este tipo de desinteligencias, ocurrió cuando se trasladaron bombas de 125 kg de propósitos generales para el escuadrón aeromóvil Pucará. Esas bombas tenían espoletas sin retardo por lo que debían lanzarse en altura, dicha táctica no era compatible con las previsiones que había analizado el escuadrón aeromóvil Pucará por las que no iban a ser

utilizadas. Consecuencia: ocuparon la poca bodega disponible por medio aéreo para trasladar efectos que no iban a ser utilizados, además, del riesgo que constituía su almacenamiento en las islas.

Ningún proceso de planificación es perfecto, pero pudimos observar como la falta de información adecuada impacta gravemente, tanto en las operaciones de combate orientadas a ocasionar daños al oponente como en las operaciones logísticas destinadas a sostener los efectivos propios en el terreno. El Comodoro Fernández, jefe del departamento material del comando de la Fuerza Aérea Sur expresaba:

Si bien Malvinas no pertenecía orgánicamente a la Fuerza Aérea Sur, si tenía dependencia total del sostén logístico que tuvo que ser realizado en su mayoría por medio aéreo, sin un planeamiento previo que determinara que se pensaba implementar, desconociéndose asimismo lo que se disponía en el lugar para ser utilizado (Fernandez, 1982, pág. 1)

Inclusive dentro de la Sección Operativa de Transporte Aéreo de la Fuerza Aérea Sur, las tareas que se llevaban a cabo tenían más relación con la coordinación de los vuelos entre las terminales aéreas y el control de tránsito, que con la planificación de la carga que debían trasladar. (Orefice H. A., 2022)

En definitiva, a lo largo del capítulo pudimos observar dos aristas del planeamiento largamente estudiadas, la primera de ellas como decía el Mariscal Moltke “Ningún plan, por bueno que sea, resiste su primer contacto con el enemigo” sin embargo esto no debe ser aplicado con resignación, ya que también observamos como la falta de planificación y acción militar conjunta se traduce en la pérdida del patrimonio más valioso que tienen las fuerzas armadas: su personal. En segundo lugar, considerar que, si bien tener un mal plan es mejor a no tener ninguno, una nación con limitados recursos no puede enfrentar a un oponente mejor preparado simplemente con el respaldo de tener un plan, en las circunstancias que pudimos observar a lo largo del trabajo.

Conclusiones

Al comenzar el trabajo de investigación, pudimos ubicar al nivel operacional cumpliendo funciones de nexo entre la política y la táctica, asumiendo la tarea de traducir el idioma político en un lenguaje capaz de ser entendido por la táctica militar. Sin embargo, esta tarea se vio limitada en 1982 por haberse superpuesto o incluso eliminado los límites políticos-militares, en razón de que la conducción política de la República Argentina estaba liderada por un presidente de facto.

Poco margen de acción le queda al nivel operacional si existen deficiencias en lo que debe traducir o articular, más aún si el nivel político es militar. ¿Que debe traducirse si el superior orgánico habla el mismo idioma? Esto no debe entenderse como una ventaja, al contrario, significa que existe un vacío en el poder político que se traducirá luego en la documentación en la cual se basó el planeamiento del conflicto.

Así pudimos observar que, partiendo de esa inadecuada determinación de objetivos políticos, el segundo eslabón de la cadena, ahora el estratégico militar, donde se contaba con el personal, la doctrina y la estructura necesaria para realizar un planeamiento acorde, no fue utilizado por ordenar la planificación a un reducido comité de trabajo. Sin la necesaria participación de todos los factores del poder nacional, no es de extrañar que el producto carezca de información necesaria para realizar los planes contribuyentes.

Inclusive esos límites que tendieron a difuminarse entre el nivel estratégico militar y el operacional también se evidenciaron entre el nivel operacional y el táctico, observado a través de la mayor libertad de acción que el Comando Aéreo Estratégico le otorgó a la Fuerza Aérea Sur en la planificación de las operaciones.

A lo largo del primer capítulo, el factor tiempo fue un denominador común apreciado en los documentos elaborados, pero se materializó de manera más decisiva después de producido el desembarco del 2 de abril. A partir de esa trascendental fecha y producida la reacción británica, se desvaneció el objetivo político de ocupar para negociar, transformándose en defender para dificultar la reconquista. Este cambio modifica sustancialmente la naturaleza de la planificación, con menos tiempo disponible que el que se usó previamente para diagramar la recuperación y con el agregado de tener que enfrentar una fuerza en oposición mucho mayor.

Con ese contexto descrito en el primer capítulo, sentamos las bases para dar respuesta a la pregunta de investigación planteada sobre el grado de influencia del planeamiento del nivel

operacional en las operaciones que se ejecutaron. Durante el segundo capítulo, pudimos observar la influencia de la falta de inteligencia táctica en la planificación de las operaciones. Del análisis de las ordenes fragmentarias, se desprende que hay una relación entre la información disponible y el logro de los efectos buscados. Por supuesto que esta relación no es lineal ni unilateral, ya que existen múltiples variables que interactúan a la hora de afectar un objetivo material. Pero, conocer de antemano la ubicación y el tipo de objetivos que se iba a encontrar predisponía de mejor manera a las tripulaciones encargadas de ejecutar la misión. De nada sirve haber contado con medios cualitativos superiores, si no se cuenta con la información de la ubicación del oponente, especialmente en ambientes marinos.

La falta de información influyó no sólo en la planificación de operaciones aéreas de combate, sino también, cadena logística. Los impactos que se producen cuando esta falla afecta en múltiples áreas, pero en definitiva, se materializa en una disminución de la propia capacidad de combate.

Si combinamos información relativamente comprobada de la ubicación de los blancos con planificación de acción militar conjunta, se incrementan sensiblemente las probabilidades de éxito como, por ejemplo, el ataque al portaaviones Invencible, donde además los efectos de alcanzar objetivos estratégicos exceden la simple consecuencia táctica, incrementa también la moral del combatiente en todos los niveles. Lamentablemente no fueron pocas las operaciones donde los esfuerzos no se coordinaron y se “pelearon” guerras diferentes.

En definitiva, observamos como dentro del complejo sistema que debe articularse en la planificación de una guerra, algunos aspectos adquieren mayor importancia por los efectos que trasladan al campo de batalla, como ser la correcta determinación de objetivos políticos, la disponibilidad de una adecuada inteligencia y el accionar militar conjunto. En el conflicto del atlántico sur, y en particular, en el planeamiento llevado a cabo por la Fuerza Aérea Sur fue posible distinguir estos aspectos que exigen un continuo análisis, para transformarse en lecciones verdaderamente aprendidas.

Bibliografía

- Canon, E. (28 de abril de 2014). *Maquinistas Navales Argentina*. Obtenido de <https://maquinistasnavalesargentina.blogspot.com/2014/04/Mar-del-Norte-buque-en-Malvinas.html?view=sidebar>
- Comisión Batalla Aérea por Nuestras Islas Malvinas. (2022). *La Fuerza Aérea en Malvinas* (Vol. I). (M. Callejo, Ed.) Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Fuerza Aérea Argentina.
- Comisión Evaluación Conflicto Atlántico Sur, Estado Mayor Conjunto. (1983). *Análisis Global del Conflicto Malvinas*. Buenos Aires: Estado Mayor Conjunto.
- Crespo, E. H. (1982). *Informe Final de la JEM y Dpto Operaciones*. Comando Fuerza Aérea Sur.
- Crespo, E. H. (1982). *Memorandum al Comandante Aéreo Estratégico*. Comodoro Rivadavia: Comando Fuerza Aérea Sur.
- Fernandez, J. (1982). *Informe Final del Dto Material*. Comando Fuerza Aérea Sur.
- Kenny, A., Locatelli, O., & Zarza, L. (2017). *Arte y Diseño Operacional*. Buenos Aires: Visión Conjunta.
- Lombardo, J. J. (2001). *Malvinas: Errores, Anecdotes y Reflexiones*. Armada República Argentina.
- Marchesotti, M. (s.f.). *Histarmar*. Obtenido de <https://www.histarmar.com.ar/BuquesMercantes/Marina%20Mercante%20Argentina/Carga/RioCincoel.htm>
- Ministerio de Defensa. (Enero de 2022). *Nomina de Veteranos de Guerra de Malvinas*. Obtenido de <http://www.veteranos.mindef.gov.ar/index.php>
- Moloeznik, M. P., & Paz, J. G. (2022). *A 40 años de la Guerra de Malvinas: una mirada diferente*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Escuela Nacional de Inteligencia.
- Orefice, H. A. (1982). *Antecedentes relacionados con la Armada nacional y el Ejército argentino*. Comodoro Rivadavia: Comando Fuerza Aérea Sur.
- Orefice, H. A. (16 de Junio de 2022). (C. M. Castro, Entrevistador)
- Ortiz, U., Vergara, E. d., & Demierre, L. A. (2013). *Análisis del Nivel Operacional en el Conflicto del Atlántico Sur*. Buenos Aires: Escuela Superior de Guerra Conjunta.
- Rattenbach, B., Bustamante, T. A., Vago, A. P., Boffi, J. A., Rey, C. A., & Cabrera, F. (1983). *Comisión de Análisis y Evaluación de las Responsabilidades del Conflicto del Atlántico Sur*.
- Rodriguez, T. (1982). *Informe Final de la SOSAI*. Comando Fuerza Aérea Sur.
- Saavedra, E. (1982). *Informe Final VYCA*. Comando Fuerza Aérea Sur.
- Secretaría de Planeamiento. (1981). *Informe de la Secretaría de Planeamiento a la Central Nacional de Inteligencia*.
- Train, H. (2012). Malvinas, un caso de estudio. *Boletín del centro naval*, 231.

Anexo A

SECRETO

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

COPIA Nº 1
COMANDO FUERZA AEREA SUR
COMODORO RIVADAVIA
16 ABR 82
PO "MALVINAS"

C10/30

PLAN DE OPERACIONES ESQUEMATICO DEL CDO FAS

CARTOGRAFIA: Cartas Aeronáuticas E - 1:1.000.000

HUSO HORARIO: Hora Local Argentina

ORGANIZACION:

- A - COMANDO FUERZA AEREA SUR
- B - BAM CRV
- C - BAM SJU
- D - BAM SCZ
- E - BAM GAL
- F - BAM MLV-1
- G - BAM MLV-2
- H - ESCDR ALOJADO TRE
- I - ESCDR ALOJADO GRA

AUTORIDADES DE COORDINACION:

- CDO T.O.S.
- CDO T.O.A.S.
- COMPONENTE NAVAL T.O.A.S.
- COMPONENTE AEREO T.O.A.S.

I - PARTE

SITUACION

1. Situación General y Particular: De acuerdo con el Plan de Operaciones Nº 2/82 "MANTENIMIENTO DE LA SOBERANIA".
2. Fuerzas Propias:
 - Fuerzas Armadas
 - Fuerzas de Seguridad
3. Fuerzas Enemigas:
 - Flota de Tareas Naval Inglesa
 - CHILE (Potencialmente)
4. Suposiciones: Las operaciones aéreas tendrán una duración máxima de OCHO (8) días de operación sostenida en un contexto general para las provisiones logísticas del orden de los SESENTA (60) días.

SECRETO
Pág 1-5

SECRETO

II - PARTE

MISION

5. Neutralizar el posible accionar de la Fuerza de Tareas Naval Inglesa, realizando operaciones aéreas y terrestres y prevenir una acción sorpresiva por parte de la FACH, a partir de la fecha y hasta la finalización de las hostilidades; a fin de contribuir al ejercicio pleno de la Soberanía en las Islas del Atlántico Sur y disuadir a CHILE del empleo de la fuerza y, eventualmente, contrarrestarla.

III - PARTE

EJECUCION

Concepto de la Operación

6. La operación se realizará en DOS (2) Fases:
- 1º) Recepción y alistamiento de medios.
 - 2º) Ejecución.
7. La primera fase, en desarrollo, se extiende desde la recepción de los medios, hasta la iniciación de las hostilidades.
8. La segunda fase, se iniciará con la orden de ataque impartida por el Comando del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, confirmada por el CAE.
9. Los sucesivos modos de acción que puede adoptar el enemigo, de acuerdo con sus capacidades, son los siguientes:
- 1º) Situación 1: Desplazar la FTN desde Ascensión, hasta las proximidades de MLV.
 - 2º) Situación 2: Emplazar la FTN al NE, E ó SE de MLV y fuera del alcance de los sistemas de armas de la FAS.
 - 3º) Situación 3: Aproximar la FTN a MLV con posterior desembarco naval y/o helitransportado, nocturno o diurno.
 - 4º) Situación 4: Aproximar la FTN a MLV por el E, dentro del alcance de la FAS, adelantando un plquete radar al oeste de Gran MLV.
 - 5º) Situación 5: Emplazar la FTN al oeste de Gran MLV, con el propósito de aislar las Islas del continente.
 - 6º) Situación 6: Fraccionar la FTN poniendo una o ambas fracciones al alcance de la FAS.
 - 7º) Situación 7: Intentar un desembarco aerotransportado con base en Ascensión, con o sin apoyo naval y aéreo, a las Islas o al continente.
 - 8º) Situación 8: Accionar sorpresivo de la FACH ó creciente amenaza chilena, antes, durante ó después de iniciadas las operaciones por parte de la FTN Inglesa.
10. Los modos de acción propios tendientes a neutralizar los anteriormente expuestos, son:

SECRETO
Pág 2-5

SECRETO

A la situación 1:

11. Realizar tareas de hostigamiento y diversión a partir de las 400 millas de MLV, a fin de producir el desgaste de las tripulaciones, utilizando material aéreo civil (aviones Lear Jet o similares).

A la situación 2:

12. Realizar tareas de Reconocimiento Ofensivo hasta 100 MN de la costa por Secciones desde MLV, con el objeto de detectar la presencia de helicópteros y efectuar su destrucción de acuerdo a las órdenes que se impartan. Realizar maniobras simultáneas de hostigamiento/diversión sobre la flota, con aviones civiles desde el continente.

A la situación 3:

13. Se efectuará apoyo de fuego cercano a partir de las primeras horas diurnas, alistando los medios en caso de desembarco nocturno, con medios de la Isla y/o continente, según las circunstancias lo requieran.

A la situación 4:

14. Realizar el apoyo de fuego cercano eludiendo la zona interdicha, excepto OCHO (8) M-V de GRA y CUATRO (4) A-4B de GAL con ZUNNY (cabeza explosiva) que realizarán ataque sobre el piquete radar en forma coordinada y simultánea.

A la situación 5:

15. Modo de acción conjunto con Armada para ataque a la periferia de la flota.

A la situación 6:

16. Modo de acción similar al 5, actuando sobre la fracción más favorable.

A la situación 7:

17. Ataque directo de la artillería y misiles en el momento del lanzamiento, con interceptación anterior si hay alarma temprana ó posterior al lanzamiento/desembarco si no puede evitarse.

A la situación 8:

18. Mantener el máximo número de interceptores, compatible con la situación, en alerta en tierra y una adecuada ICIA sobre los desplazamientos y accionar de las FFAACH.

Otras consideraciones tácticas:

19. Mediante el Apoyo Aéreo Indirecto se buscará impedir el bloqueo aéreo y naval y la ocupación de las Islas.

20. En el Apoyo Aéreo Directo, las prioridades serán establecidas por este Comando de acuerdo con la situación, pero en general teniendo en cuentas las siguientes prioridades:

- 1º) Ataque a lanchas y tropas de desembarco.
- 2º) Ataque a buques transporte de tropa.
- 3º) Defensa aérea activa contra aviones y helicópteros.

SECRETO
Pág 3-5

SECRETO

- 4º) Cobertura aérea a aviones de transporte del puente aéreo.
 - 5º) Ataque a cabezas de Playa y columnas en marcha.
21. Las operaciones de exploración y reconocimiento desde MLV, serán previstas por el Componente Aéreo del CTOAS.

TAREAS ASIGNADAS:

22. Todas las Bases Aéreas Militares dependientes del CFAS deberán:
- 1º) Efectuar durante la Fase 1, la recepción y alistamiento de los medios asignados, para obtener la máxima capacidad operativa.
 - 2º) Ejercer el Comando y Control de las operaciones de los medios asignados.
 - 3º) Mantener una dinámica informativa, particularmente durante la Fase 2 - Ejecución.
 - 4º) Coordinar y controlar la ejecución del fuego de defensa aérea y antiaérea.
 - 5º) Difundir las alarmas que se establezcan por el CFAS o los CIC del CODAZSUR y las propias.
 - 6º) Cumplimentar los estados de alistamiento que ordene el CFAS.
 - 7º) Ejecutar las operaciones aéreas que ordene el CFAS.
 - 8º) Cumplimentar las tareas determinadas en los Anexos "ALFA" - Organización; "BRAVO" - Personal; "CHARLIE" - Inteligencia; "DELTA" - Operaciones; "ECHO" - Material; "FOXTROT" - Comunicaciones y "GOLF" - Finanzas, de este Plan.

TAREAS PARTICULARES

23. BAM CRV: Desplegará SEIS (6) M-V a la BAM SJU y DOS (2) M-III a BAM GAL, previa confirmación de este Comando.
24. BAM SJU: Recepcionará y alistará SEIS (6) M-V de la BAM CRV con su apoyo técnico.
25. BAM GAL: Recepcionará y alistará DOS (2) M-III de la BAM CRV.

MEDIDAS DE COORDINACION:

26. Las necesidades de medios de apoyo operativo y logístico que excedan las propias posibilidades, deberán ser requeridas a este Comando, quién las coordinará y solicitará al nivel que corresponda.
27. No se deberán realizar requerimientos de ninguna clase por otra vía que no sea canalizándolos a través del Cdo FAS.
28. Al iniciarse las hostilidades se integrará al CFAS el CODAZSUR, pasando su Comandante a desempeñarse como 2º CFAS y su JEM como A-3 DEFENSA.
29. El presente Plan entrará en vigencia a partir de su recepción.

SECRETO
Pág 4-5

SECRETO

IV - PARTE

ADMINISTRACION Y LOGISTICA

30. No se prevé el reemplazo de tripulaciones de combate.
31. Se harán previsiones logísticas para SESENTA (60) días.

V - PARTE

COMANDO Y COMUNICACIONES

Comando:

32. El Comando de la Fuerza Aérea Sur está instalado en la IX Brigada Aérea.
33. El PC de alternativa está en el CIC - RIO GALLEGOS.
34. La sucesión del mando será:

- 1º) Cte FAS
2º) 2º Cte FAS
3º) A-3 TACTICO

Comunicaciones:

35. Ver Anexo "FOXTROT".

Cy
Brigadier ERNESTO HORACIO CRESPO
CTE FAS

ANEXOS

"ALFA" - Organización
"BRAVO" - Personal
"CHARLIE" - Inteligencia
"DELTA" - Operaciones
"ECO" - Material
"FOXTROT" - Comunicaciones
"GOLF" - Finanzas

DISTRIBUIDOR

Ej N° 01 - CAE
Ej N° 02 - FAS
Ej N° 03 - BAM MLV
Ej N° 04 - BAM CONDOR
Ej N° 05 - BAM GAL
Ej N° 06 - BAM SCZ
Ej N° 07 - BAM SJU
Ej N° 08 - ESCDR ALOJADO GRA
Ej N° 09 - ESCDR ALOJADO TRE

SECRETO

Pág 5-5

Anexo B

ORDEN FRAGMENTARIA	
PRIMERO: Cantidad y tipo de aviones Indicativo.	Nº 1119 2443 Poineho IFF 4635
SEGUNDO: Versión combustible Configuración	"C" 3 BRP con Reactor
TERCERO: Descripción y ubicación del OM y CM de alternativa (si corresponde).	A detención
CUARTO: Área. Día y hora de ejecución. Día y hora límite.	Apoyo Fuego 2-5-82 0845-0900
QUINTO: Ruta de ida.	ACW
SEXTO: Ruta de regreso.	ACW
SEPTIMO: Señalamiento propias Fuerzas	NIL
OCTAVO: Organos de control.	BOTE 130.0 123.7 EWA 122.7 RETRANSMISOR
NOVENO: Disposiciones Particulares.	Apoyo CASANTE (de Comida en foc. ELLA con Antena de 2m)
DECIMO: Punto de control de REV.	S1° 45' S 65° W
DECIMO PRIMERO: Tipo de REV.	ESTATICO
DECIMO SEGUNDO: Hora de REV.	08:00
DECIMO TERCERO: Punto de control de REV alternativa.	S1° 45' S 64° W
DECIMO CUARTO: Hora de REV alternativa.	08:10
DECIMO QUINTO: Curso de REV.	090°
DECIMO SEXTO: Altitud de REV.	FL 200
DECIMO SEPTIMO: Frecuencia de REV REV REV Alt.	131.5 129.0 117.0
DECIMO OCTAVO: Indicativo avión tanque.	KIKO 1515
DECIMO NOVENO: Combustible a REV - ELLA LSC	2500 lb % (5000 lb)
VIGESIMO: Alternativa en caso de REV negativo	GAL
VIGESIMO PRIMERO: Control de ... para tráfico aéreo.	KC 8a/2 7920 9158 1200 cdekt 10670 10.700

Anexo C

ORDEN FRAGMENTARIA

		Nº 1316	12 JUN 82
<u>PRIMERO:</u>	Cantidad y tipo de aviones Indicativo	3 MK 62 BERLIN IFF 3163	
<u>SEGUNDO:</u>	Versión combustible Configuración	DELTA 4 MK 14	
<u>TERCERO:</u>	Descripción y ubicación del OM y OM de alternati- va (Si corresponde). COLOCADO EN GRILLA	51°00'S - 57°30'W CUADRILLA 6-15 De allí con Rº 200 al OM concentración de tropas en 51°39'S - 57°58'W	
<u>CUARTO:</u>	Tareas. Día y hora de ejecución Día y hora límite	BTR	
<u>QUINTO:</u>	Ruta de ida COLOCADO EN GRILLA	51°00'S 57°30'W Pto 1 NR de allí a F12. De allí al OM (F12 = Pto 2)	
<u>SEXTO:</u>	Ruta de regreso	Saliendo por izquierda sobre el mismo apoyo de cuadrilla 51°00'S - 67°30'W - D18 luego	
<u>SEPTIMO:</u>	Señalamiento propias Fuer- zas. NO HAY	D23 de allí a ISLA SAN JORGE Luego corriendo la grilla a 52°00'S 60°00'W - I-12	
<u>OCTAVO:</u>	Organos de control	RADAR MLV - TAZA	
<u>NOVENO:</u>	Disposiciones particulares.	1) Máximo rango posible - compatible con autonomía 2) Silencio de radio	

3) Contacto con radar MLV -
"TAZA" próximo a punto 2.

RECIBIDA 19:15

TRAMITADO VCOM VALERI

Anexo D

ORDEN FRAGMENTARIA

	Nº 1285
<u>PRIMERO</u> : Cantidad y tipo de aviones Indicativo	4 MK2 NEGRO
<u>SEGUNDO</u> : Versión combustible Configuración	"E" 2x2 x 1000 BOR 2x2 x 1000 BTR
<u>TERCERO</u> : Descripción y ubicación del OM y OM de alternativa (Si corresponde).	A CONFIRMAR
<u>CUARTO</u> : Tareas. Día y hora de ejecución Día y hora límite	AON TRANSPORTES 07 JUN 82 HORA A CONFIRMAR SEGUN EYR
<u>QUINTO</u> : Ruta de ida	DIRECTO
<u>SEXTO</u> : Ruta de regreso	DIRECTO
<u>SEPTIMO</u> : Señalamiento propias Fuerzas.	NIL
<u>OCTAVO</u> : Organos de control	RANQUEL (OAT GUIA) 133.3 ALT. 127.5 BUQUE 1 PC. FAB VIEJO BUQUE 2 EYR
<u>NOVENO</u> : Disposiciones particulares.	RPV MDP 061700 ALERTA A 30' A PARTIR 070815 INCLUIR DOCUMENTACION

OACI: Pelotas, Rio Grande, Porto Alegre, Carrasco

Punta del Este: Prioridades OM: a) Porta contenedores, Petroleros,
c) Transporte de tropas.

Despliegue MDP con aterrizaje 061630 JUN 82

Frecuencias HF a entregar en RPV.

IFF: 3175

ICIA OCAT
ECA N°

INO:

MURCIELAGO

VCOM GIRALT