

## HISTORIA SOBRE LA CREACION DEL "ESCUADRON FENIX"

### HISTORIA SOBRE LA CREACION DEL 'ESCUADRON FENIX' Y SU PARTICIPACION EN EL CONFLICTO MALVINAS DE 1982.

Cuando la situación con el U.K. (Reino Unido de Gran Bretaña)-(United Kingdom), empeoró y el Estado Mayor de la Fuerza Aérea Argentina advirtió que debería participar en el conflicto presente, con su máximo poder operativo, integró y convirtió en 1982, al Grupo I Aerofotográfico de la II Brigada Aérea, con asiento en Paraná en el eje de una nueva unidad aérea, la que al poco tiempo daría cabida a otras aeronaves similares de origen civil, para integrarse al mismo, junto con sus pilotos y mecánicos correspondientes a cada tipo de aeronave. El Escuadrón Fénix tuvo su Bautismo de Fuego en el Conflicto del Atlántico Sur, durante la guerra de Malvinas en 1982, contra el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte. Pero su nacimiento data de 1978, durante el casi conflicto con Chile, donde nació el proyecto por parte del Brigadier Retirado Don Gilberto Hilario Oliva, que pretendía crear una estructura que respondiera a las necesidades operativas de la FAA. en tiempos de guerra, integrada por profesionales aeronáuticos civiles.

Esto permitió la gestación de un equipo con un adiestramiento listo para sacar provecho del mismo, con diferentes grados de alcance, utilidad y complejidad, que podría responder, al variado requerimiento militar, de acuerdo con el tipo de tarea que debiera afrontarse.

Con el propósito de materializar la idea, fue convocado el Capitán Retirado Don Jorge Luis Páez Allende, quien comenzó con las tareas de organización, necesarias para constituir el Escuadrón Fénix.

En tal oportunidad, se logró contar con un número importante de aeronaves y otro número considerable de pilotos y mecánicos aeronáuticos. Este empleo táctico/estratégico, permitiría un fuerte impacto sobre el eventual contrincante generando una fuerte presión psicológica sobre las líneas de defensa enemiga.

La sorpresa sería muy grande al tener que oponer resistencia ante el ataque de aeronaves de uso civil, pero con poder de fuego, tanto metralla como pequeñas bombas de Napalm. Esta alternativa quedó en la nada por la mediación Papal entre Chile y Argentina, y el proyecto Fénix, no terminó de constituirse.

En 1982,... agresión Británica de por medio, la idea del Escuadrón Fénix renace, como el ave que resurge de sus cenizas, haciendo que el Capitán J.L. Páez Allende vuelva a ser convocado por la FAA. con igual misión aunque diferente situación y enemigo, lo que provocó la requisa de aeronaves con envoltentes de vuelo de amplio espectro. (Aviones Jet de negocios como: Lear jet LR-24, LR-25, LR-35, Cessna Citation, Hawker Sidneley HS-125, aviones turbohélices como: Turbo Commander 690 69-T, Mitsubishi MU-2 y aviones a pistón: Aerostar 600, 601 P, TS-60. El primer grupo de treinta aeronaves con sus tripulaciones, pilotos y mecánicos aeronáuticos, se despacharon al Sur del País, a la Patagonia, cubriendo las diferentes movilizaciones y despliegues, ya implementados por la Fuerza Aérea.

Las aeronaves que fueron utilizadas en esta oportunidad, contaban con múltiples ventajas, autonomía, velocidad, excelente nivel de vuelo posible, aviónica de última generación, y particularmente mimetización ante la imposibilidad de ser discriminadas ante los radares del enemigo, lo que les permitía ser confundidas con aviones caza, por tener un eco-radar del mismo tipo, engañando a los operadores del control del espacio aéreo Inglés, tanto naves como posiciones del enemigo controladas y/o barridas desde las Islas.

Estas aeronaves, a diferencia de 1978, no se encontraban artilladas, de modo que las mismas se enfrentaban al enemigo sin la posibilidad de dar respuesta bélica alguna, por lo que su única alternativa constaba en quedar libradas a su buena suerte y las maniobras evasivas que pudieran realizar para evitar impactos mortales de la agresión de aviones SeaHarrier y/o misiles lanzados desde tierra o de las posiciones navales.

## HISTORIA SOBRE LA CREACION DEL "ESCUADRON FENIX"

Igual desventaja y pérdida de chances, tenía lugar, en caso de enfrentamiento y ello era así, por el hecho de que estas aeronaves no contaban en ningún caso con la posibilidad de eyección o del lanzamiento en paracaídas de sus tripulantes.

Este condicionamiento procuró en no pocas ocasiones, situaciones en extremo marginales y desgastantes para sus miembros, los que a pesar de ellas, no dejaron de exponerse a iguales eventos una y otra vez poniendo en juego sus vidas ante el peligro, y en menor grado o no, pero del mismo modo que las escuadrillas de ataque Argentinas, pudiendo ser derribadas en cualquier momento, durante toda la contienda bélica de Malvinas.

La tarea básica del Escuadrón Fénix era la de pinchar los lóbulos de radar Inglés, y engañar y/o confundir al enemigo (diversión), provocando una alerta constante y desgaste permanente que imponía a las fuerzas Británicas el mantener en el aire su poder aéreo de defensa. Esta tarea de diversión, permitía distraer la atención del potencial bélico enemigo, mientras las verdaderas incursiones armadas de aviones caza-bombarderos Argentinos, atacaban por otros sectores de las Islas, fuera del señuelo que provocaban las escuadrillas Fénix.

Otras misiones desarrolladas por los miembros del Escuadrón Fénix fueron las de exploración y reconocimiento, guiado de escuadrillas de ataque, eventual búsqueda y salvamento, transporte de pasajeros, transporte de material bélico, patrullaje de toda la costa Argentina, retransmisión, enlace y puente de comunicaciones de las incursiones armadas Argentinas, información meteorológica, relevamiento de información estratégica, etc.

La dependencia de las operaciones del Escuadrón Fénix, surgían de la FAS. (Fuerza Aérea Sur), que tenía su base y su C.I.C. (Centro de Información y Control), en Comodoro Rivadavia. El despliegue de las operaciones distribuía los C.I.C. necesarios para las mismas en los lugares del despliegue sobre el continente en la Patagonia, San Julián, Río Gallegos, Río Grande, etc.

Como desdoblamiento del Comando de Operaciones Aéreas, en tiempos de guerra, se crea entonces, el Comando Aéreo Estratégico. Bajo esta estructura orgánica y recibiendo sus órdenes por medio de la F.A.S. (Fuerza Aérea Sur), el Escuadrón Fénix, no deja pues de intervenir, particularmente desde el 1º de mayo de 1982, hasta la terminación del conflicto. El Escuadrón Fénix, tuvo su honroso Bautismo de Fuego, con la Fuerza Aérea Argentina en esta crucial fecha donde se produjeron muy importantes daños y pérdidas al enemigo además de bajas propias.

Con esto la Argentina demostró que la aviación Inglesa no lograría la superioridad aérea y que su sistema de armas aeronaval no resultaría invulnerable como los enemigos Británicos imaginaban. Los integrantes del Escuadrón Fénix asumieron con el desarrollo del conflicto una mayor participación, debiendo poner en juego su profesionalidad al servicio de la Patria y el coraje necesario para poder enfrentarlas ya que en la mayoría de los casos sus pilotos y mecánicos no poseían entrenamiento militar, para sobrellevar las constantes exigencias de las misiones ordenadas por la superioridad.

Cada participante del Escuadrón Fénix tiene una experiencia que lo iguala con cualquier otro excombatiente de Malvinas, esto es la vivencia de la guerra, poniendo en juego lo más preciado que un mortal posee, su propia vida. Muchos estuvieron cerca de perderla, incluso siendo presa de la propia tropa que en el afán por defender su tierra, en más de una oportunidad produjo pérdidas por error, como así también la efectividad enemiga al derribar el 07/06/82 un Lear Jet, cuyos integrantes pertenecían al Escuadrón Fénix.

La primera única y significativa baja del Escuadrón Fénix fue la de su propio Jefe, le tocó al Nardo-1 según su indicativo, quien volaba en escuadrilla con el Nardo-2, ambos Lear Jet-35, donde fueron derribados el Sr. Vicecomodoro Rodolfo De La Colina, quien era su comandante, pereciendo sobre el Estrecho de San Carlos a bordo de su LR-35, junto con su tripulación, copiloto el Mayor Juan José Falconier, fotógrafo, el Capitán Marcelo Pedro Lotufo, mecánico

## HISTORIA SOBRE LA CREACION DEL "ESCUADRON FENIX"

fotógrafo, Suboficial Auxiliar Guido Antonio Marizza, fotógrafo y el Suboficial Auxiliar Francisco Tomás Luna, comunicante.

Estos fueron derribados a 12.000 metros de altitud, a las 09:02 hs. manteniendo enlace con el radar de Malvinas, quien no informaba sobre algún peligro cercano, pero sin saberlo entraban dentro del radio de acción de los nuevos misiles Sea Dart con que contaba el Destructor HMS. EXETER, quien disparó dos de ellos sobre los Nardo 1 y 2.

Al advertir esta situación Nardo-1 avisa a Nardo-2 pero la maniobra evasiva del viraje escarpado no fue suficiente para esquivarlo y uno de los dos misiles impacta en la parte posterior de su empenaje, luego de casi dos minutos de agonizante caída la aeronave se estrelló al norte de la Gran Malvina, en la isla Borbón, bajo el seguimiento absorto e impotente de su compañero de escuadrilla.

La simulación de los ataques del Escuadrón Fénix continuó durante todo el conflicto, sus pilotos y mecánicos dieron lo mejor de sí mismos, afrontando y superando las difíciles situaciones que les impuso la tarea, con responsabilidad, entrega personal y profesional, extremando el celo por cumplir de la mejor manera posible cualquier misión que fuera necesario realizar y asignada por la superioridad.

Esta actitud de los miembros del Escuadrón Fénix, la de asumir la responsabilidad civil de la defensa de la Patria como el militar de carrera, permitió brindar un apoyo eficiente y útil, para que la Fuerza Aérea Argentina hiciera lo que debía hacer, y facilitó por lo tanto su lucimiento durante el combate.

Para ser evaluada una situación, más allá de los resultados es importante considerar la visión del enemigo. El Almirante Woodward reconocía en sus memorias que había subestimado a su enemigo y que desconocía el potencial de la Fuerza Aérea Argentina diciendo: 'Jamás pensé que sus pilotos hicieran lo que hicieron'.

Probablemente si los oponentes Ingleses hubieran tomado conocimiento sobre el engaño provocado por las aeronaves del Escuadrón Fénix comandados casi todos ellos por pilotos civiles convocados para la guerra, hubieran vivido una gran vergüenza, ante la distancia que separa la preparación militar contra sólo la profesional puesta en juego por los Pilotos Argentinos, en el desarrollo de las operaciones aéreas.

El objetivo fue cumplido, la diversión, la distracción, el engaño fue logrado, y también el desgaste, todo ello permitió siempre la penetración de las reales incursiones de nuestros caza-bombarderos donde fuera necesario.