

Un ejemplo de operación conjunta: Hércules y Panhard

Un hecho prácticamente desconocido durante la Guerra de Malvinas fue la operación aerotransportada que en forma conjunta efectuaron el Escuadrón Hércules de la Fuerza Aérea Argentina, y el Escuadrón Panhard del Destacamento de Exploración de Caballería Blindada 181, del Ejército Argentino. Esta operación fue la primera y única, en que estos capaces cuatrimotores de transporte cargaron vehículos blindados en orden de combate.

La intención de transportar vehículos blindados por aire toma fuerza durante la Segunda Guerra Mundial, a fin de incrementar la potencia de fuego de las tropas paracaidistas, sumamente vulnerables a las acciones de blindados enemigos. Con el tiempo y el avance de las aeronaves de transportes evolucionó hacia el concepto de transporte estratégico, brindando la posibilidad de un rápido despliegue de fuerzas blindadas. Los alemanes fueron pioneros, logrando diseñar y poner a punto una aeronave capaz de transportar vehículos blindados: el Messerschmitt Me 323 “Gigant”



Un Jagdpanzer Marder II (11 tons) es cargado en un Me 323

Concluida la Segunda Guerra Mundial, este tipo de aeronaves prosiguieron su desarrollo durante la Guerra Fría.

En 1951 la Fuerza Aérea de los Estados Unidos (USAF) invitó a las experimentadas firmas aeronáuticas Lockheed, Boeing, Douglas y Fairchild a competir por el contrato de un transporte aéreo táctico. El 23 de agosto de 1954 sale de los talleres “Skunk Works” de la Lockheed en Burbank primer prototipo del C-130 “Hércules”. Este versátil y robusto cuatrimotor, capaz de

transportar hasta veinte toneladas de carga en su amplia bodega, inmediatamente demostró sus excelentes prestaciones, siendo adoptado por más de sesenta países, tanto en versiones militares como civiles. Hasta el momento, se han producido más de dos mil “Hércules” en distintas versiones. La validez de su diseño ha quedado demostrada en el hecho de que pese a los años sigue siendo la aeronave que ha resultado más práctica en cuanto al transporte de personal, equipos, vehículos, equipos y suministros a un escenario de combate. La Guerra de Malvinas fue un ejemplo más de lo que estos grandes cuatrimotores son capaces de hacer.



Tanque Liviano M-22 Locust siendo cargado en un planeador Hamilcar

La producción de los vehículos blindados AML Panhard se inició en 1960. A fines de la década del 70, la Argentina adquirió cerca de 60 de estos vehículos en su versión armada con un eficiente cañón de 90 mm. Esta versión se denomina AML Panhard H 90-F1 y fue destinada a las unidades de exploración. Haber logrado montar un cañón de 90 mm sobre un vehículo de 5.500 kg de peso debe considerarse todo un éxito para los diseñadores franceses. Al igual que el C-130, el AML Panhard fue un éxito de exportación, produciéndose más de 5.000 vehículos empleados por cerca de 30 países.

La combinación de estas dos armas de combate se dio en nuestro país por primera vez el 09 de abril de 1982. Terminado el conflicto esta importante experiencia quedó en el olvido, no repitiéndose hasta la fecha de confección de este artículo una acción similar a pesar de contar con los mismos aviones y blindados que realizaron esta operación conjunta..

Tambores de Guerra

En la fresca mañana del 2 de abril de 1982 los integrantes del Destacamento de Exploración de Caballería Blindada 181 (hoy Regimiento de Caballería de Exploración 3), se encontraban formados en la Plaza de Armas en su cuartel de Esquel, provincia del Chubut. Su Jefe, Teniente Coronel de Caballería Jorge Raúl Spinetta comunica una información que sorprende a todos: la Argentina ha reconquistado la Islas Malvinas. La emoción embarga los espíritus y de inmediato se inicia el alistamiento.



Hércules C-130 con la típica coloración mimética empleada en la Guerra de Malvinas

El Destacamento poseía dos Secciones de AML Panhard, una por cada Escuadrón de Exploración. La del Escuadrón A estaba conformada por cinco vehículos, la del Escuadrón B por cuatro (poco tiempo antes había llegado la orden de transferir uno de ellos a otra unidad). El Jefe de Destacamento ordenó con los nueve vehículos constituir un Escuadrón Reserva a órdenes del Jefe de la Sección AML Panhard del Escuadrón B, Subteniente Gustavo Adolfo Tamaño. La misión de la unidad era el de conformar la Seguridad Estratégica Operacional (SEO). Las actividades de instrucción y sobre todo tiro de combate se aceleraron, ya que muchos de los soldados conscriptos tenían poco tiempo de instrucción. Un factor que contribuyó favorablemente, fue que al mismo tiempo que se daba la instrucción como soldado individual, se procedió a iniciar con la de tripulante de este vehículo blindado de exploración. Los responsables de la instrucción, eran los suboficiales solteros, más modernos, que con vehículo que se había llevado con ese propósito, empleaban los momentos libres para enseñarles la nomenclatura del vehículo, los procedimientos de tiro, aparato de puntería, etc.

Entre el 2 y el 5 de abril, se efectuó una intensa actividad de instrucción de puntería y tiro. Precisamente el día 5 de abril, mientras se efectuaba ejercicio de tiro con ametralladoras (fase previa al tiro con cañón), próximo al mediodía el Jefe de Destacamento da la orden de prepararse para marchar a partir de las 1900 hs a la IXna Brigada de Infantería Motorizada, con asiento en Comodoro Rivadavia, paso previo para el embarque de los vehículos a las Islas Malvinas. El Subteniente Fernando Pedro Chércoles, que revistaba en el Escuadrón Comando y Servicios es nombrado Jefe de la 2da Sección (la correspondiente al Escuadrón A).

La distancia a cubrir era de algo más de 600 kms. Al día siguiente, 6 de abril, cerca del mediodía, la columna de blindados arribaba al Cuartel del Comando, situado en plena ciudad de Comodoro Rivadavia. Los días 7 y 8 se aprovecharon para completar con el alistamiento de vehículos y adquirir algunos elementos útiles para una campaña, tales como sogas, calentadores de gas, bolsas de arpillera plástica para construir refugios.



Un AML Panhard del Dest Exp C BI 181 desplazándose por las Ross Road (12 Jun 82)

El 9 de abril se da la orden de embarcar los primeros dos vehículos hacia Port Stanley (para esa fecha mantenía la denominación británica). Arribados al aeropuerto de Comodoro Rivadavia, los vehículos esperaron hasta que se autorizó su ingreso al área de carga. Allí los esperaba un de los grandes cuatrimotores C-130 “Hércules” con la rampa abierta. Las tripulaciones no tenían experiencia en operaciones aerotransportadas, pero sí un gran entrenamiento como conductores motoristas. Los vehículos se cargaron en el sentido de marcha. Gracias a sus reducidas dimensiones cupieron sin dificultad en la amplia bodega del Hércules. Allí rápidamente, el personal de carga de la Fuerza Aérea, con ayuda de las tripulaciones trincaron los vehículos al piso de la aeronave. La operación concluyó en breve tiempo (los vehículos se encontraban en orden de combate, es decir con carga completa de proyectiles, granadas fumígenas, etc.). El peso de ambos vehículos no era mayor de las 12 toneladas (5,5 toneladas cada uno). Incluso, una vez cargados, quedaba suficiente espacio para cargar un tercero. Según el comentario de la tripulación de la aeronave, la limitación de tonelaje estaba dada por el largo de la pista isleña.

Al caer la tarde de ese día, arribaron al mando del Subteniente Tamaño los dos primeros vehículos blindados Panhard. Lo hicieron a bordo en un avión C-130 Hércules. Al día siguiente lo hace el Subteniente Chércoles, con los seis vehículos restantes en tres vuelos. Este aerotransporte, efectuado con los vehículos y tripulaciones en orden de combate constituye el primer y única operación de esta naturaleza efectuada por vehículos blindados en nuestro país. En total son 2 Oficiales, 12 Suboficiales y 13 Soldados.

Un dato curioso, cuando arriba el Subteniente Tamaño todavía era posible observar a los “policeman” con sus muy londinenses uniformes transitando por las calles de un aún no rebautizado Port Stanley.

Más tarde arriba el Grupo Panhard del Escuadrón de Exploración de Caballería Blindado 9, a órdenes del Sarg 1ro Lucero. Los dos vehículos a reforzar a las secciones “Cobra” y “Aguila” quedando conformadas así a 5 vehículos cada uno. Como Jefe de Escuadrón es designado el Subteniente Tamaño, por ser el más antiguo de los Jefes de Sección y su misión es el de Reserva Blindada.

El 16 de abril desembarca el Escuadrón de Exploración de Caballería Blindado 10, junto otros elementos de la Br I Mec X. Más tarde, por vía marítima arriban dos vehículos Panhard de este Escuadrón, que se suman a los diez ya presentes en las Islas Malvinas.

En total doce Panhard conformaron el Escuadrón Panhard, reserva blindada de las fuerzas que guarnecen Puerto Argentino. Diez de ello arribaron por aire.

EL ESCUADRON PANHARD EN ACCION

Este Escuadrón cumplió la misión de reserva blindada, viviendo distintas situaciones conforme a la evolución de los acontecimientos. El nivel de Escuadrón (no secciones como es citado erróneamente en algunos informes), le fue otorgada por la organización para el combate ordenada por el Cte de la Fuerza de Tarea del Teatro Operaciones Atlántico el 07 de abril de 1982 en su Orden de Operaciones 01/82.

Estableció su Puesto Comando en Moody Broke, frente al Cuartel de los Royal Marines, y su primera misión fue la de estar preparado para ser empleado en las zonas de responsabilidad del Regimiento de Infantería 25 y el Batallón de Infantería 5.

Con el arribo de la Xma Brigada de Infantería Mecanizada, se le asigna dos nuevos sectores para el empleo a orden, el primero sobre el Moody Valley (valle que discurre entre el Wireless Ridge y Mount Tumbledown), y el segundo sobre el camino que unía Sapper Hill con Mount William. También es el momento en que se designa como Jefe del Escuadrón al Mayor Carullo.

Recibe su bautismo de fuego el 01 de mayo, cuando su zona de reunión es objeto de ataques aéreos y navales.

El día 10 de junio sufre sus primeras bajas, al ser heridos por el fuego de artillería los soldados Gerardo Mancisidor y Juan Carlos Acosta, ambos del Destacamento de Exploración de Caballería Blindada 181. Ambos soldados, curadas sus heridas, y haciendo gala del noble espíritu del hombre de Caballería, insisten en regresar a la acción. Combatirán hasta el último momento.

El Escuadrón Panhard es efectivamente empeñado a partir del 12 de Junio, cuando se le ordena ocupar una posición al Oeste de Puerto Argentino, en el Hipódromo. Fuertemente batido por la artillería británica, que contaba con el auxilio de comandos infiltrados entre la población civil para la dirección de los fuegos, cae seriamente herido por tres impactos de metralla el Jefe de la Sección

“Águila”, Subt Tamaño. Junto a el reciben heridas leves los otros tripulantes, el Cbo 1ro Alegre y el Soldado Iglesias. Desafiando el nutrido fuego de artillería, el Cbo Miguel Angel Vilte acude en ayuda de su Jefe y camaradas. Siempre se le reconocerá este gesto de valor digno del soldado argentino. Bajo las órdenes del Subt Chércoles repliegan los vehículos hacia posiciones más protegidas. Al oficial herido lo evacuarán esa misma noche en uno de los últimos vuelos furtivos que realizan los transporte C-130 “Hércules.”

Por la tarde regresan al hipódromo, sus tripulaciones blanden orgullosos sus boinas negras en la fría tarde, despliegan los vehículos y con la orden de Chércoles rompen el fuego sobre la ladera del Wireless Ridge sobre la infantería británica que avanza luego de romper las líneas argentinas. Descarga tras descarga las piezas de 90 milímetros barren el escarchado suelo, hasta que el nutrido fuego de artillería británico centra a los blindados argentinos, que se repliegan entre un huracán de lodo, esquirlas y fuego. Volverán una y otra vez, y batido serán otras tantas. Pero el temple de los Coraceros del 3 de Fierro no se ablanda como tampoco lo hacen los del 9 o los del 10, hay que apoyar a la infantería que se repliega presionada por los continuos ataques enemigos. Y una vez más la Caballería como antaño cubriera con sus cargas, lo hace con sus fuegos la retirada. Hay que desaferrar a estos sufridos camaradas, y a pesar de tener los neumáticos reventados por las esquirlas, el ensordecedor granizo de las esquirlas golpeando el blindaje, los Panhard siguen disparando hasta agotar la munición de a bordo.

La última misión la cumplen el 14 de junio. Era una mañana helada, un fino manto de nieve tiñe de blanco el paisaje invernal. El Escuadrón avanza hacia Sapper Hill, su última misión, cubrir el repliegue del Batallón de Infantería de Marina 5. Los blindados avanzan para desplegarse y abrir fuego. La orden del cese de fuego los encuentra en plena acción. La guerra ha terminado. El Destacamento de Exploración de Caballería Blindada tiene cinco de sus hombres heridos en combate, prueba de lo dura que fue la lucha. Los propios Panhard exhiben los impactos de la metralla, pero llegaron hasta el fin, como los nobles corceles de antaño. Con pesar los encolumnan en una calle próxima al Globe Hotel para ser entregado al Real Ejército. Es una dolorosa derrota que conlleva el consuelo de la dignidad con la que se ha luchado. Han pasado sesenta y siete días desde que el primer Panhard arribara a las Islas, cuarenta y cinco de ellos bajo la acción del enemigo.