



AEVYCA

## EFEMERIDE DEL 29 DE MAYO – ESCUADRÓN VYCA MALVINAS

Estimados socios y camaradas: Hoy 29 de mayo les acerco dos eventos ocurridos hace exactamente 38 años muy relacionados con nuestra actividad y muy poco conocidos.

Durante la noche del 29 de mayo como tantas otras, la zona del aeropuerto recibió el habitual bombardeo naval. Estas acciones se repetían sistemáticamente con el desprendimiento de uno o dos buques de la formación principal, el acercamiento a la costa sur del pueblo y aeropuerto y el posterior hostigamiento sobre las posiciones del aeródromo y las unidades de Ejército en el área. También sistemáticamente eran detectados por nuestro radar permitiendo con bastante antelación prevenir el ataque a través del alerta roja correspondiente. No tengo ninguna duda que estas detecciones son la causa principal por la cual hubo tan pocas víctimas fatales entre la dotación de esas unidades mencionadas.

Esa noche, aproximadamente a las 23:20, el entonces **1° Ten. Luis D. Castagnari**, miembro del **GOE (Grupo de Operaciones Especiales)** cumpliendo servicio junto con otros miembros del Grupo en el predio del aeródromo en un área bajo intenso fuego de artillería naval salió al descubierto en busca de un mejor refugio para él y su gente y fue alcanzado por esquirlas de un proyectil que explotó en las cercanías de su posición falleciendo instantáneamente.

No muchos saben que el **1° Ten. Castagnari** perteneciente a la promoción 38 de la E.A.M. era oficial VyCA egresado de la Escuela de Radar en diciembre de 1975. Estuvo destinado en el entonces **GIVA-E** durante varios años y en el año 1981 se incorporó al Grupo de Operaciones Especiales con asiento en la VII Br. Ae.

En este nuevo aniversario de su fallecimiento, le brindamos un recuerdo muy especial al camarada que compartió con muchos de los socios de la AEVYCA, años de actividad en nuestra unidad madre.

**Nota:** Un agradecimiento especial a nuestro socio el Com. VGM (R) Carlos Viñas que acercó el recuerdo del paso del **1° Ten. Castagnari** por nuestra especialidad.

El segundo evento a recordar fue desconocido para mi hasta hace algunos años cuando en oportunidad de ofrecer el brindis durante el vino de honor de la celebración del día de la especialidad VyCA en el Casino de Oficiales de Merlo, el entonces Comandante de Adiestramiento y Alistamiento, **Brigadier Mayor Marcelo AYERDI**, lo refirió para remarcar lo que significó particularmente para él y su escuadrilla, el accionar de los escuadrones VyCA durante la guerra. Nunca olvidaré el sentimiento expresado con sus ojos brillosos y su voz entrecortada por la emoción que contagió a más de uno durante el brindis. Lamentablemente el Brig. My. Ayerdi falleció al poco tiempo de retirarse privándonos del relato de esa misión a través de sus palabras.

Recurrí entonces en 2019 a uno de sus numerales, el entonces Alférez y hoy Brig. VGM (R) Eduardo LA TORRE para que esta misión, cuyos detalles no estaban registrados en la Historia oficial de la FAA, no quedara en el olvido y la narrara en base a sus recuerdos.



AEVYCA

## **Misión del 29 de mayo de 1982.**

### **Escuadrón Aeromóvil IA58-PUCARÁ – BAM SCZ**

#### **Datos de la Misión:**

**OF N°: 1265**

Tarea: Traslado de aeronaves y eventual AOT (Ataque a Objetivo Terrestre)

Indicativo: MAYO

Cantidad de Aviones: TRES (3) IA58 PUCARÁ / UN (1) MU260 MITSUBISHI.

Matriculas: A-549A-522A-514 / LV-ODZ (Esc. FÉNIX)

Ad. de Despegue: BAM SANTA CRUZ

Hora de Despegue: 12:20 (L)

Ad. de Aterrizaje: BAM PUERTO ARGENTINO

Hora de Aterrizaje: 13:30 (L)

Tripulaciones: 1er Ten. Marcelo AYERDI-Alferez Rodolfo HUB-Alferez Eduardo LA TORRE/  
Alferez Carlos MIRANDA (E.Fénix)

#### **Descripción de la Misión**

*“La RPV finalizó siendo las 11:10hs (L) aproximadamente. Describiremos un perfil Alto, Bajo, Bajo (High – Low- Low), con dos restricciones claras:*

*1º) No ingresar al Estrecho de San Carlos, por lo que debíamos estar rasante y rodear la Isla Gran Malvina por el sur de Bahía Fox hasta encontrar la Isla Soledad;*

*2º) No ingresar al Istmo de Darwin que en horas de esa mañana había caído en poder de las tropas británicas y acababa de rendirse.*

*El MU 260 nos guiaría por OMEGA hasta 15NM de las Islas y emprendería el regreso.*

*La formación adopta un escalonado táctico a derecha del MU. El blanco de ocasión serían tropas y pertrechos desembarcados.*

*Despegue, ascenso a nivel de vuelo 120 normal. Iniciado el descenso y en silencio de radio adoptamos el rasante y armamos el panel de tiro. Se produce el desprendimiento del MU que en frecuencia táctica rompe el silencio de radio, y nos dijo “...20” “...15” refiriéndose a la distancia a las islas y emprendió el regreso al continente.*

*La meteorología hasta el rasante y en ruta era óptima, 3/8 de Cu-Scu y a medida que nos aproximamos al objetivo, fue desmejorando a 6/8 de Ns con precipitación intermitente y visibilidad muy reducida por lluvia y chubascos.*

*Esta condición influyó para apretar la formación contra los acantilados de la Gran Malvina, para mantener contacto visual con el terreno y entre los aviones, con el riesgo de ingresar al Estrecho de San Carlos.*

*A la altura de la Isla de la Bahía San Felipe, se produjo un brusco y repentino viraje hacia el sur del guía para no sobrevolar una embarcación anaranjada (aparentemente un pesquero), al*



AEVYCA

*que alcancé a visibilizar en forma difusa por la llovizna, hizo alterar significativamente el curso de la misión y los tiempos planificados. Volamos a ciegas rasante sobre el mar, bajo capa y con escasa visibilidad por espacio de 5´ (unas 15 millas aproximadamente) y volvimos con cambio de rumbo hacia la Isla Soledad , la cual no teníamos a la vista. Sobrevolamos las Islas de Los Leones Marinos.*

*Nos topamos con la costa, y ya con una mejor visibilidad horizontal, continuamos con un rumbo general NNE , pasamos a frecuencia de radar para la aproximación a Puerto Argentino. El radar MLV nos responde sin vernos y nos ordena “limpiar” las aeronaves de las cargas explosivas lo que concretamos lanzando las bombas sin un objetivo ala vista. Debíamos estar al este de Darwin porque vimos la Islade Bouganville.*

*Volamos por tiempo y ya por nuestros cálculos de combustible, debíamos estar sobre el Aeródromo , pero no lo teníamos a la vista. El guía nos ordenó mantenernos en vuelo rasante, a cubierto por los acantilados de la costa, mientras él ascendía unos 100 metros por encima del nivel de la meseta para que nos visualice el radar y nos “vectoree” hacia la pista. Después supimos que también fuimos vistos por los británicos, quienes respondieron de inmediato direccionando una PAC en vuelo para interceptarnos.*

*El 1 hizo enlace positivo con el radar MLV solicitando apoyo y guía hacia la pista, cuya respuesta nosotros los dos numerales no recibimos por estar muy bajoy en texto claro el radar que nos tenía enganchados, nos ordenó virara 90° con rumbo oeste, hacia la Bahía y nos advirtió aproximar a “...máximapotencia y bien bajo”, ya que teníamos la PAC encima nuestro.*

*Alcanzamos a ingresar a la zona de la defensa antiaérea y nos mantuvimos en círculo defensivo por órdenes del radar, por espacio de 10´aproximadamente y en silencio de radio, hasta que laPAC se retiró.*

*La PAC había ingresado al área defensiva pero se mantuvo orbitando a una altura superior a los 4500 metros, fuera del alcance de la artillería que disparaba fuego nutrido, aguardando con seguridad el momento que nuestros aviones se dirigiesen al aterrizaje, hecho que no ocurrió ya que nuestra autonomía nos permitió volar sin dificultad. Desprendieron una carga cada uno de los integrantes de la PAC que impactaron una a unos 100 metros de la cabecera oeste de la pista y la otra a unos 300 metros de la anterior y en el mismo sentido, las que vi explotar con claridad, por ser el último en abandonar el círculo defensivo para dirigirme al aterrizaje.*

*Lo relatado respecto de la intervención del radar MLV y la reconstrucción completa del diálogo respecto de lo sucedido con la PAC británica, fue corroborado apenas bajé de mi avión y en diálogo con el entonces Comodoro DESTRI, con quien compartí el refugio apenas aterrizado y durante el tiempo que duró la larma por la intervención de los Harrieros.*

*Hoy, 37 años de aquella gesta y en mi opinión y luego de haber aquilatado toda una carrera en la aviación de combate, y dada la escasa experiencia de vuelo que teníamos los numerales en aquella misión, quienes arrojamos en Malvinas nuestras primeras bombas de guerra, me permite evaluar la intervención del radar MLV de ese día como decisiva para la supervivencia de la escuadrilla.”*

**Brigadier VGM (R) Eduardo LA TORRE**



AEVYCA

**ROL DE COMBATE TPS-43 ESC. MLV: 1°Ten. FABER – S.M. CASSANI – C. RIVERO.**

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'G. Saravia'.

Brigadier VGM (R) Guillermo E. SARAVIA

Presidente de la AEVYCA



AEVYCA