

EFEMERIDES 1 AL 7 DE JUNIO DE 1982. ESCUADRON VYCA MALVINAS

Aclaración previa a la lectura.

Durante esta primera semana de junio, se consolidaron las posiciones inglesas ya sobre las islas, la fuerza de tareas británicas, sin oposición que le disputara el control del aire sobre las islas, intensificó el patrullado aéreo defensivo para contrarrestar los ataques aéreos de la FAS y la llegada de abastecimientos por modo aéreo que continuaba burlando el bloqueo. Se incrementó el ataque con bombardeo naval y aéreo a los objetivos terrestres (puestos de comando, puestos de la ROA, posiciones de artillería de campaña y otros) que pudieran oponerse al asalto terrestre que había entrado en la etapa final de preparación.

Siguen siendo válidas las consideraciones que hice en entregas anteriores sobre la forma de escribir de los controladores en el entorno operacional en que se encontraban. Esas son las razones por lo cual en muchos pasajes encontrarán errores en conjugaciones, tiempos verbales y uso de palabras o frases que no representaban exactamente el hecho narrado. En los casos que así lo ameriten y se tenga la información correcta, se aclararán al pie del párrafo correspondiente.

Se transcriben **solamente aquellos pasajes del Diario con información relevante**, los puntos suspensivos en el inicio y finalización de cada pasaje indican la continuidad de las anotaciones en el mismo, las aclaraciones al final de cada turno transcripto que se encuentran **entre comillas y con el tipo de letra distinto** al resto del documento, corresponden a transcripciones del **Tomo VI de la Historia de la Fuerza Aérea Argentina “La Fuerza Aérea en Malvinas”** año 1999 de la Dirección de Estudios Históricos de la FAA; el resto son aclaraciones más referenciadas a la situación descrita en el Diario.

Antes de comenzar con las efemérides propiamente dichas, no puedo dejar pasar un hecho que **nos debe llenar de orgullo y que durante todas estas décadas fue totalmente olvidado** y que a la gran mayoría de ustedes los va a sorprender tanto como a mí, a pesar que los protagonistas compartieron unos días con nosotros en el escuadrón MLV. El día 5 de junio se produce un hecho muy poco conocido y recordado (incluso por mí, la mayoría de los detalles los desconozco), el relato que encontrarán a continuación involucra la participación de dos suboficiales **alumnos del curso de suboficiales VyCA en la Escuela de Radar, los entonces Suboficial Auxiliar ALONSO y el C. P. GUERRA.**

*“En horas de la tarde, en el Puesto de Comando del Componente Aéreo se le dio una bienvenida digna de héroes a los integrantes del Puesto de Observación Aérea N°8 (suboficial auxiliar Roberto O. Alonso, cabo principal Raúl H. Guerra y soldado clase 63 José E. Zink). Luego de caminar 46 kilómetros, en tres días, llegaron exhaustos. Su puesto de observación había sido **sobrepasado por las fuerzas inglesas**. Mantuvieron la posición durante tres días hasta que se les ordenó el repliegue; lo hicieron a través de montañas*

para evitar ser vistos, aunque en la parte final del recorrido fueron atacados y perseguidos por efectivos británicos. Para mantenerse comunicados con Puerto Argentino, durante todo el trayecto trasladaron una batería de camión, gracias a la cual pudieron transmitir sus observaciones del despliegue británico sobre el terreno. Su perseverancia, voluntad de lucha, responsabilidad y temple les valió ser distinguidos con la condecoración “La Nación Argentina al Valor en Combate”.

1 de junio de 1982 (1)

- 00:00 Relevo entra. Gente de Ejército. (2)
- 07:00 Relevo. **Alférez SCACCHI, cabo principal QUINTANA. (3)**
- 09:00 Relevo. **Primer teniente ROMERO, cabo primero NIEVAS.**
- 13:00 Relevo **teniente SARA VIA, cabo primero BAIZ. (4)**
- 17:00 Relevo. **Primer teniente MAZZOCCHI, cabo principal SIERRA.**
- 21:00 Radar en servicio precario. Pantalla con ángulos desfasados, no tiene altura, tiene solamente vídeo normal procesado. **Mayor SILVA, alférez MERCAU, cabo primero EGAÑAS.**
- 23:35 Comienza cañoneo marítimo.

Observaciones.

(1) Después del ataque del día 31, los turnos se comenzaron a realizar en la cabina del radar Cardion de ejército con las limitaciones propias de dicho equipamiento, 1 sola consola y sin equipo de VHF hasta las 21 hs en que se retomó la operación desde el TPS-43 ya reparado.

(2) *“Una patrulla de la Compañía de Comandos 602 del Ejército marcó la posición de tropas británicas que se estaban concentrando en una ladera del Monte Kent. Recibido el requerimiento de apoyo aéreo, la FAS ordenó su neutralización. A las 03:59, despegaron los BMK-62: OF 1273 Tres BMK-62, indicativo **HUINCA**, armado con tres bombas MK 17. Tripulación N°1: mayor Jorge A. Chevalier y primer teniente Ernesto Lozano (B-108). N°2: capitán Juan C. Bertoldi, primer teniente Juan J. Reyes (B-105). N°3: capitán Eduardo O. García Puebla, primer teniente Jorge J. Segat (B-109). En la ruta de ida, desde la posición ubicada en los 51°40’S y 58°00’W, regresó el N°2 por falla del trasvase del tanque ventral. Arribó a Río Gallegos (BAM) a las 06:00. Los restantes continuaron, bombardearon a las 04:50 y confirmaron las explosiones. Cuatro minutos después del lanzamiento, en la lateral de Darwin, observaron un misil subiendo desde abajo, a la derecha. Lanzaron chaff, bengalas, se desprendieron de los tanques de punta de plano y realizaron un viraje de escape. Descubiertos por los radares enemigos, **despegó un SHA del Escuadrón 800 del Hermes. A las 04:55, el caza fue detectado en el radial 030°, a 20 millas (37 km), por el radar del Ejército que operaba a órdenes del CIC Malvinas en reemplazo del radar de FAA, aún fuera de servicio por el ataque del Vulcan. Por falta de***

comunicación directa entre el radar del Ejército y la escuadrilla HUINCA, se los alertó del peligro vía FAS, CIC Río Gallegos y HUINCA 2 que regresaba. Éste hizo de retransmisor a los otros aviones. Eran las 05:25 y el Harrier se había acercado hasta unas cuatro millas (7 km) de la sección HUINCA, sin que éstos se hubieran percatado. En ese punto el piloto británico llegó al límite de su autonomía y debió regresar. Los Canberra arribaron indemnes a Río Gallegos (BAM), a las 06:30 y 06:45.”

(3) *“A las 07:58 se detectaron las primeras patrullas aéreas. Al finalizar este día sumarían cuarenta salidas.”*

(4) *“A las 14:35, un Sea Harrier, posiblemente aprovechando que estaba claro e ilimitado, realizó un pasaje de reconocimiento al sur de Puerto Argentino, en el límite del radio efectivo de las defensas antiaéreas. La batería de Roland del Ejército, a cargo del teniente primero Regalini, al comprobar que el incursor volaba fuera de alcance anuló el sistema de autodestrucción del misil y lo disparó guiándolo en forma manual en la última parte de la trayectoria, el misil alcanzó al Sea Harrier XZ456, del teniente de la RAF Ian Mortimer, que se eyectó y cayó en el mar. Pese a la búsqueda con un CH-47 y dos IA-58 fue imposible encontrar al eyectado que, permaneció más de ocho horas en el agua, y fue rescatado por el Sea King XZ574.*

OF s/n. CH-47 matrícula H-93. Misión: búsqueda y rescate. Tripulación: mayor Oscar J. Pose Ortiz de Rozas, primer teniente Alberto E. Beltrame, suboficiales ayudantes Hugo R. White y Roberto M. Prats, suboficial auxiliar José A. Álvarez y cabo primero Mario I. Vera. Decoló de la BAM Malvinas a las 16:25, regresó a las 17:00. Despegó, nuevamente, a las 17:15, arribó a las 18:00. Detrás, iban a decolar dos IA-58, tripulados por el capitán Jorge A. Benítez como guía y el primer teniente Juan L. Micheloud como N°2. Durante el despegue, el capitán Benítez se quedó sin comando de dirección, salió de la pista e impactó con el A-553, estacionado al costado (sin tripulante). El N°2 alcanzó a despegar. El helicóptero y el Pucará restante comenzaron la búsqueda, sin encontrar al naufrago, pues fueron interrumpidos por órdenes de regreso, debido a patrulla aérea de combate que se acercaba.

A su vez el suboficial auxiliar Álvarez, tripulante del CH-47 H-93, comenta su impresión: Aproximadamente a las 15:00, un avión inglés fue alcanzado por un misil sobre Puerto Argentino, el piloto alcanzó a eyectarse y su paracaídas se abrió en forma normal, pusimos en marcha y nos dirigimos hacia la playa donde vimos desaparecer al piloto inglés. Al llegar, tropas argentinas, nos señalaron la dirección hacia donde vieron desaparecer el paracaídas en el agua. La búsqueda se efectuó bajo el control de radio y radar de Puerto Argentino; hasta que se debió regresar por falta de combustible, sin hallar evidencias del piloto ni su equipo.”

Este evento lo recuerdo como si lo estuviera viendo en este preciso momento, el rol de combate lo cumplimos con el entonces **C. 1° BAIZ** en el radar Cardion de ejército (recordar que aún estábamos fuera de servicio por el ataque del día anterior). Recuerdo perfectamente que habiéndolo detectado y pasado al CIC ya con el Harrier prácticamente en nuestra vertical y en altura, le digo a BAIZ “**Salí que tiene que estar en la vertical**”, abre la puerta del shelter y me grita “**salga, salga!!**” y no alcancé a atravesar la puerta que veo el misil en vuelo explotando directamente por debajo del Harrier y automáticamente la eyección del piloto, el Harrier siguió planeando durante unos segundos hasta que entró en tirabuzón plano y lentamente desapareció de nuestra vista.

2 de junio de 1982

00:10 Finaliza cañoneo marítimo (dieciséis bombas).

Un barco ubicado en 189°, 8 millas náuticas.

01:00 Entrego el turno sin novedad...

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

...06:10 Me hago cargo del turno. **Primer teniente ROMERO, cabo primero NIEVAS.**

07:30 Comienzan a salir los aviones. Aparecen en el 072/81 y desaparecen en el 074/88. (**Zona flota**).

Desaparecen en el 295/50 y 290/71. Aparece un helicóptero en el 295/50. Se corta por entrar el ECO...

Primer teniente ROMERO
[Firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

...19:30 Radar en servicio. Pantalla normal. Altura normal. Vídeo normal procesado.
Alférez MERCAU, cabo primero EGAÑAS.

20:10 Aterriza **DIMPY** (F-28). (1)

20:27 Despega **DIMPY**.

21:00 Barcos **acimut** 108°, distancia 18 millas náuticas.

21:05 Entrego servicio, sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) Los **F-28 de la armada** utilizaban como indicativos las primeras letras del apellido del comandante de la aeronave, en este caso se trataba del **CF D'IMPERIO**. En este caso se agrega la Y seguramente por un error de interpretación.

21:05 Recibo turno sin novedad. **Mayor SILVA, Primer teniente FABER, suboficial mayor CASSANI**. Con radar en servicio. Con vídeo procesado normal. Resto fuera de servicio.

23:35 Desaparece el barco en acimut 133/27.

Observaciones.

Al finalizar el turno matutino del 1° Ten. ROMERO, se transfirió la operación al **Radar Cardion hasta las 19:30 hs**. La siguiente misión se ejecutó durante el citado turno. Cuando se menciona que estuvo en enlace con **MLV se refiere al CIC ya que el Cardion no tenía VHF**.

“**OF 2272, Learjet 35A indicativo LORO**. Misión: diversión. Tripulación: capitán Narciso Juri, teniente Alfredo Caballero, capitán Marcelo P. Lotufo y suboficial auxiliar Guido A. Marizza. Despegó de Comodoro Rivadavia (IX Br. Aé.) a las 15:30. Cuando estuvo a 200 millas (370 km) de San Julián, se dirigió a la posición 50°40'S/62°07'W, con nivel de vuelo 320 (9700 mts). Posteriormente, descendió y se trasladó hasta la posición 50°47'S/61°36'W. Luego ascendió y se trasladó hasta las coordenadas 51°20'S/61°30'W. Arribó a las 17:55. **Estuvo en enlace con Malvinas, entre las 16:30 y 16:45.**”

3 de junio de 1982

00:10 **Aparece eco** en acimut 015/17 millas náuticas, aparentemente un barco. Se realiza cambio de frecuencia e indicativo.

00:15 Se escuchan dos cañonazos, aparentemente del nuestro. (1)

00:48 Desaparece eco en acimut 045/36 millas náuticas.

01:00 Entregamos servicio con novedad, no funciona altura.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) Para esta fecha ya se había comenzado el intercambio de fuego contrabatería entre la artillería de campaña nuestra en las proximidades del radar y la artillería naval británica.

01:00 Me hago cargo del turno con las novedades asentadas. **Primer teniente ROMERO, cabo primero NIEVAS**.

01:03 **Helicóptero** en 058/46 helicópteros.

Helicóptero en 076/87 helicópteros.

- 03:00 Se localiza lo que presumiblemente es la **flota 097/78, en un radio de 10 millas náuticas.**
- 03:53 Tiende a desaparecer la flota, luego de haberse desplazado hacia el sur y haber vuelto al lugar de origen.
- 05:00 Hago entrega sin novedad.

Primer teniente ROMERO
[Firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

- 05:00 Me hago cargo del turno con vídeo normal procesado únicamente.
- 05:15 Aparece un **eco** en el 030° a 174 millas náuticas con 250 nudos durante cinco vueltas de antena. **(1)**
- 05:45 Se detecta **un eco** entrando con rumbo convergente en el 330° a 30 millas náuticas. Lo seguimos hasta las 9 millas náuticas y apagamos. **(2)**
- 06:50 Se pone en servicio nuevamente. Después de bombardeo en aeropuerto. Se confirma blanco en una batería con radar. **Detectamos incursor saliendo en radial 033° mismo rumbo hasta las 232 millas náuticas. (3)**
- 08:00 Se hace cargo el radar ECO...

Teniente SARAVIA
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1), (2) y (3) Las tres referencias están relacionadas con la **operación Black Buck 6**, la cual se describirá en detalle en las próximas semanas cuando se analicen todas las misiones Black Buck.

4 de junio de 1982

...01:00 Entrego el turno sin novedad.

Alférez SCACCHI
[Firma y aclaración]

- 01:00 Me hago cargo del turno.
- 01:30 Se plotean **dos ecos** a 12 y 14 millas náuticas cortando radiales en el sur con velocidad entre 20 y 30 nudos.
- 02:35 El CIC ordena cortar emisión. Helicópteros en zona, posible chequeo.
- 03:00 Se enciende durante un minuto para comprobar los ploteos que se mantienen. Se mantiene **un eco**, presumible barco en 125 a 21 millas náuticas. Se hace salir al

personal para comprobar si se escuchan aviones en vuelo siendo de resultado negativo. Se mantiene en *stand by*.

03:10 Se repite la operación.

03:15 Comenzamos con operación normal.

03:35 Cortamos nuevamente.

04:20 Se enciende nuevamente.

[**Nota:** la anotación de 04:30 corresponde al mayor SILVA]

04:30 Se queda sin comunicación el CIC y el plotin (1) quince minutos, es un corte en los cables a la salida de la cabina.

Mayor SILVA
[Firma y aclaración]

05:00 Hago entrega del turno con las novedades asignadas...

Teniente SARAVIA
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) **Plotin o Ploting** era la designación usada para identificar el puesto de comando conjunto de la AAA donde pasábamos los movimientos aéreos.

... 15:35 En servicio. **Primer teniente FABER, suboficial mayor CASSANI, mayor SILVA.**

15:45 Se realiza una misión de bombardeo con **PIÑA** (M-5), se realiza sin novedad con regreso. (1)

16:30 Sin novedad se pierde en el acimut 279/190 millas náuticas.

16:45 Aparece llamando **CORNETA** en frecuencia, información normal y corta. Como siempre el CIC no sabía quién era, se le sugirió que llamara a Comodoro Rivadavia y pregunte. Contestaron que era EMB en patrullaje y exploración. (2)

17:00 Entrego turno.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) El relato de las incidencias de esta misión ya fue publicado en detalle en la **efeméride especial del 4 de junio.**

(2) **Embraer 111 “Bandeirante”** de la ARA operaban en misiones de exploración y reconocimiento bajo contrato de “leasing” con la Armada brasileña.

17:00 Me hago cargo del turno.

- 18:05 Entran las dos misiones de **MK-62**, cumplen con la misión. **(1)**
18:30 Bombardean sobre el objetivo material, sin novedad.
19:00 Desaparecen los **MK-62** en las 163 millas náuticas, sin novedad.
20:50 Cortamos entra el ECO hasta la 01:00...

Alférez SCACCHI
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) El relato de las incidencias de esta misión ya fue publicado en detalle en la **efeméride especial del 4 de junio**.

5 de junio de 1982

- ...05:05 Me hago cargo del turno, sin novedad. **Alférez MERCAU, cabo primero EGAÑAS.**
05:40 Se hace presente el **mayor SILVA.**
06:05 Aparece **un eco (1)** acimut 139°, distancia 53 millas náuticas.
06:11 Aparece **un eco (2)** acimut 235°, distancia 18 millas náuticas.
06:51 Desaparece el eco (1) acimut 088°, distancia 55 millas náuticas.
06:54 Desaparece el eco (2) acimut 111°, 22 millas náuticas.
08:14 Aparece **un eco** acimut 070°, 76 millas náuticas.
08:15 Se corta radar. Se hace cargo ECO...

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

...12:40 En servicio normal, demorando por cambio de aceite en generadores.

Primer teniente FABER, suboficial mayor CASSANI.

- 12:45 Salta alta.
12:49 En servicio normal. **Dos secciones de HARRIER** en el aire.
13:00 Entrego el servicio.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

- 13:00 Me hago cargo del turno.
13:20 Salta alta.
13:30 Entramos en servicio.
14:00 Aparecen **dos secciones:** 071° a 63 millas náuticas.

- 14:05 Aparece **una sección**: 265° a 40 millas náuticas.
14:20 Salta alta.
15:30 Desaparecen dos secciones 076° a 70 millas náuticas.
15:32 **Eco (helicóptero)**, 082° a 80 millas náuticas.
17:00 Entrego el turno.

Alferez SCACCHI
[Firma y aclaración]

- 17:00 Me hago cargo del turno con **dos escuadrillas** en pantalla. **Primer teniente ROMERO, cabo primero NIEVAS.**
17:20 Desaparecen las escuadrillas N°9 a 068°, 150 millas náuticas; y N°10 a 062°, 120 millas náuticas.
17:40 Se detecta movimiento de **helicópteros**, 273/17, 276/12 que desaparece en 319/15 millas náuticas.
18:07 Aparece el eco del C-130 **MARTE**, que es guiado hasta cabecera. **(1)**
18:15 Confirma aterrizado.
18:20 Aparece **helicóptero** uno en el 001/16, millas náuticas 25; **otro** que se desplaza hasta quedar en el 064/23, nivel de vuelo, millas náuticas 080.
18:28 Aparece **tercer helicóptero** en el 291/25, a 050.
18:45 Despega **MARTE** hacia el sur, solo se le ordena pegarse y se le informa que los **HARRIER** permanecen tranquilos.
18:52 Se pierde **MARTE** sin novedad.
20:10 Aparece **ARIES** por el sur. **(2)**
20:21 Aterrizo **ARIES** sin novedad.
20:35 Despega **ARIES** sin novedad.
21:43 Desaparece en el 142/27 millas náuticas 30, sin novedad.
21:00 Se corta alta por entrar el ECO...

Primer teniente ROMERO
[Firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

Observaciones.

(1) *“Los aviones del Grupo 1 de Transporte concretaron dos valiosos cruces. Entre su carga (28.000 kilogramos en el vuelo de ida), llevaban cuatro AIM 38 Exocet con sus respectivos trailers, tambores de nafta y munición para cañones de 155 milímetros. OF s/n. C-130H matrícula TC-66, indicativo MARTE. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: vicecomodoro Roberto J. Noé, mayor Roberto Briend, capitán Osvaldo H. Bilmezis,*

suboficial mayor Modesto Cufre Vianey, cabo principal Carlos A. Golier, suboficial auxiliar Héctor A. Sosa, suboficial ayudante Juan E. Marnoni, primer teniente (médico) Carlos A. Cerutti y suboficial Raúl J. Leguizamón. Despegó de Comodoro Rivadavia (IX Br. Aé.) a las 14:20; arribó a Malvinas a las 18:20. Despegó a las 18.40 y aterrizó en Río Gallegos (BAM) a las 21:30”.

*(2) “OF s/n. C-130H matrícula TC-65, indicativo **ARIES**. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: mayor Walter H. Véliz, capitán Cristóbal A. Villegas, vicecomodoro Francisco M. López, cabo principal Nicolás C. Segovia, cabo principal Jorge L. Contigiani, suboficial ayudante Sergio A. Tulián y suboficial auxiliar Roberto G. Puig. Despegó de Comodoro Rivadavia (IX Br. Aé.) a las 16:30; arribó a Malvinas a las 20:21. Despegó a las 20:35; arribó a Río Gallegos (BAM) a las 23:10.”*

6 de junio de 1982

...01:00 Me hago cargo del turno sin novedad. **Alférez MERCAU, cabo primero EGAÑAS.**

01:03 Hay **dos ecos**: uno acimut 212°, distancia 16 millas náuticas (barco) y el otro acimut 247°, distancia 33 millas náuticas, presumiblemente helicóptero.

01:10 Aparece **un eco, acimut 259°**, distancia 15 millas náuticas.

02:03 Cortamos alta porque **un helicóptero** se nos pierde entrando acimut 223°, distancia 7 millas náuticas.

02:07 Radar en servicio normal.

02:39 Aparece **un eco (1)** acimut 097° a 93 millas náuticas.

02:50 Cortamos por orden del CIC.

Barcos acimut 209°, distancia 7 millas náuticas.

Eco (1) acimut 096°, distancia 79 millas náuticas.

03:05 Radar en servicio normal.

03:10 Comienzan a irse los barcos.

Acimut	Distancia
---------------	------------------

1) 209°	13 millas náuticas
---------	--------------------

2) 205°	14 millas náuticas
---------	--------------------

03:30 Se corta alta por **helicópteros** ingresando por el 272° a 14 millas náuticas.

06:14 Aparece **un eco (2)** acimut 078°, distancia 108 millas náuticas.

07:01 Desaparece el eco (2) acimut 088, distancia 102 millas náuticas...

Alférez MERCAU

[Sin firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

- ...09:00 Me hago cargo del turno.
09:20 Aparece una **sección** a 081°, 120 millas náuticas, rumbo 290°.
10:08 Desaparece **sección a** 077°, 144 millas náuticas.
10:14 Entra el radar ECO hasta las 13:00...

Alférez SCACCHI
[Firma y aclaración]

- ...14:20 Se pone en servicio el radar. **Primer teniente ROMERO, cabo primero NIEVAS**. Solo se capta un **helicóptero** a 21 millas náuticas.
15:42 Se corta por viento fuera de norma y se queda con el vicecomodoro ARANDA que solo se va poner en funcionamiento cuando este -35, alrededor de 30 nudos. Ya que no es aconsejable ponerlo en funcionamiento cada diez minutos ya que se resentiría el equipamiento...

Primer teniente ROMERO
[Firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

- ...17:00 Me hago cargo del turno con radar apagado por **viento fuera de norma, 50 nudos aproximadamente**. Nos mantenemos en cabina para prender en cuanto baje.
18:30 Recomienza la operación.
21:05 Termina la operación hasta las 05:00.

Teniente SARA VIA
[Firma y aclaración]

7 de junio de 1982

- 05:00 Entramos en servicio.
05:20 Aparece **un avión a** 097°, 58 millas náuticas.
06:00 Aparece **un avión a** 103°, 75 millas náuticas.
06:10 Se pierde el primer avión a 094°, 72 millas náuticas.
06:59 Desaparece el segundo avión a 089°, 66 millas náuticas.
07:09 **Un barco** en el 218°, 10 millas náuticas.
07:28 Desaparece el barco en el 232°, 10 millas náuticas.
07:49 Aparece **una sección en el** 096°, 146 millas náuticas.
08:14 Desaparece una sección en el 098°, 148 millas náuticas.
09:00 Entrego el turno.

Alfárez SCACCHI
[Firma y aclaración]

- 09:00 Me hago cargo del turno. Primer teniente **ROMERO, cabo primero NIEVAS**.
- 09:10 Misiliado un **DARDO** [textual en original, en realidad es **NARDO**] vuelve uno solo. (1)
- 09:03 Aparecen dos ecos, que de acuerdo a las informaciones del CIC, uno es **PILA (2)** y el otro **NARDO**.
- 09:05 Se pone en contacto **NARDO** a lo que se le responde fuerte y claro, luego de varios intentos, luego requiere instrucciones.

Cabe destacar que el CIC había dado la orden de solo avisarles fuerte y claro, que esta instrucción se la habían dado al turno anterior, al hacernos cargo consultamos lo que nos ratifica la instrucción.

Ante el requerimiento dado de instrucciones y que son recaladas al CIC, el subscripto le ordena mantenga 400 de nivel, luego el CIC me comunica que le dé 090° de rumbo, consulta las PAC que están a 093/120.

Los **NARDO** ante la demora de las instrucciones, nos pide autenticación **MAY** y se le contesta **OSCAR**, a lo cual confirma la instrucción.

A pocos segundos el **NARDO 1** ordena viraje por izquierda, durante el cual el **2** le avisa del misil, entonces el **1** me comunica que es una nube que se vio en el terreno y le dice al **2** que se quede tranquilo.

Luego de esto se escucha un grito que dice **ME DIERON, NO PUEDO...** A eso, siempre con el VHF abierto, siguen sonidos guturales, que aparentemente quieren darnos alguna información y un grito un poco lejano que dice **LEVANTA, LEVANTA...** Luego de esto se observa en la pantalla como tres ecos, de los cuales sale uno que se pierde a las 170 millas náuticas, y el otro queda en el lugar, que puede ser un helicóptero que activó el misil o el mismo avión averiado que iba cayendo. (3)

Luego de esto no se escucha más enlace, ni en VHF ni en HF. El avión abatido fue en el 288° entre 75 y 80 millas náuticas.

- 09:50 Se avisa que venía **POTRO (4)** a las 10:15 que solo nos iba a hablar por necesidad, y **TRUENO (5)** con cuatro a las 10:30 a atacar **FITZ ROY** siendo el objetivo material en 249/15 y punto de lanzamiento 232,/ 17,8. Se nos avisa que llamemos a los **TRUENO** que se vuelvan.

Cabe destacar que siendo las 09:40 se pierde **una escuadrilla** entrando por el 090° a 9 millas náuticas y en descenso ante lo cual cortamos. El CIC cuestiona la actitud, que es corroborada minutos después con una escuadrilla que pasa por atrás del radar (sur) a 300 metros en vuelo rasante, que tira una bomba al tanque de agua que yerra y cañonea... (6)

Primer teniente ROMERO
[Firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

Observaciones.

(1) “OF 2309. *Dos Learjet 35 A. Misión: reconocimiento fotográfico. Tripulación T-24 indicativo NARDO 1: vicecomodoro Rodolfo M. de la Colina, mayor Juan J. Falconier; capitán Marcelo P. Lotufo (fotógrafo), suboficial ayudante Francisco T. Luna y suboficial auxiliar Guido A. Marizza.*

Tripulación LV-ONN indicativo NARDO 2: primer teniente Eduardo E. Bianco, teniente Eduardo E. Casado, primer teniente Miguel A. Bonaz y cabo primero Hugo D. Bornices. Despegaron de Comodoro Rivadavia (IX Br. Aé.) a las 08:00.

Se dirigieron hasta la posición 51°15’S/60°30’W, con nivel de vuelo 400 (12.200 mts). A las 21:05, enlazaron con el radar del CIC Malvinas, operado por el primer teniente Romero y el cabo primero Nievas, y le solicitaron el procedimiento a seguir. Los operadores requirieron instrucciones al CIC, pero allí desconocían el objetivo a fotografiar.

Mientras se efectuaban consultas se produjo una demora, que indujo a NARDO 1 a comenzar un viraje por la izquierda. En ese momento, en el CIC tuvieron la certeza de que la misión del Lear era de velo y engaño, y no fotográfica; entonces, se le dijo al radar que le ordenase mantener rumbo 090°. La idea era simular una amenaza a la flota, desde donde acababan de despegar dos Harrier, en plena noche. Un rápido cálculo de las velocidades relativas les llevó la tranquilidad de que era imposible que los alcanzaran. Como en otras ocasiones, en menos de un minuto se haría regresar al señuelo. El guía cambió el viraje a la derecha y, en esa maniobra, ambos NARDO se alejaron otras 20 millas (37 km) de la posición determinada previamente.

Al radar de Malvinas le pidieron la ubicación de las patrullas aéreas de combate que habían despegado con la intención de interceptarlos. Eran dos: una a 140 millas (260 km), al noreste; la otra, a 190 (350 km), al sudeste. Si bien las amenazas aéreas, por el momento, resultaban inofensivas, la posición de los buques de superficie era desconocida.

En ese momento (21:06), el copiloto del N°2 vio dos pequeñas explosiones sobre la superficie de la Bahía de San Carlos y dos estelas de misil que ascendían. El guía también las vio, viró a la izquierda e informó al radar que retornaba al continente. Aquél le dijo que no había problemas con las PAC porque también regresaban. Entonces, el guía le contestó: –Es una nave que se vio en el terreno–; y al N°2, que se quedara tranquilo. Inmediatamente, se escuchó al N°1: –Me dieron, no hay nada que hacer, estamos en tirabuzón–.

El N°2, que se encontraba a una distancia entre 200 y 300 metros a la derecha del guía, y 200 pies arriba, vio una gran bola de fuego en el avión, y la parte que quedó entera entró en una violenta espiral. A partir de ese momento, se perdió todo contacto.

El NARDO 2 dio máxima potencia y se alejó. Eran las 21:13. Tuvieron interferencia en inglés en la frecuencia del radar Malvinas, en dos oportunidades: 20:56 y 21:06. Arribó a Comodoro Rivadavia (IX Br. Aé.), a las 22:40.”

*(2) “OF 2310. Dos Learjet 35 A, indicativo **PILA**. Misión: diversión. Tripulación T-22: capitanes Clemente I. Velasco y Carlos A. Pane, y cabo primero Juan M. Mothe. Tripulación T-23: capitán Narciso Juri, primer teniente Luis A. Herrera y cabo primero Alejandro López. Despegaron de Río Grande (BAN) a las 08:20. A los 51°50’S/62°00’W **hicieron enlace con el radar Malvinas, escucharon lo sucedido al NARDO** y regresaron a Río Grande (BAN). Arribaron a las 09:50.”*

(3) La deducción errónea sobre el helicóptero se debió a que no se tenía conocimiento que hubiese buques en misión de defensa aérea en la zona, los ecos que persistieron en pantalla eran los restos del avión cayendo.

*(4) “OF 1286. Cuatro A-4B, indicativo **POTRO**, armados con bombas retardadas por paracaídas. Misión: ataque a objetivo naval en el brazo Fitz Roy. Tripulación: primer teniente Danilo R. Bolzán (C-204), vicecomodoro Ernesto R. Dubourg (C-207), primer teniente Héctor H. Sánchez (C-240) y teniente Juan J. Arrarás (C-222, reserva). Esta salida estuvo prevista sin reabastecimiento en vuelo aunque, por las dudas, desde las 08:38 estaba el KC-130 en vuelo para una probable utilización al regreso. Despegaron de Río Gallegos (BAM) a las 08:30, y se dirigieron al objetivo. El reserva regresó a las 10:30. **El resto continuó el vuelo e hizo enlace con el radar Malvinas a las 08:45. Descendieron y el radar fue cortado debido a la presunción de un ataque de Harrier contra su antena.** Recorrieron la zona donde esperaban encontrar el blanco, al no hallarlo, regresaron a Río Gallegos (BAM), donde arribaron a las 11:30. El 1 y el 3 colisionaron con aves que le provocaron daños leves.”*

*(5) “OF 1282. Cuatro A-4B, indicativo **TRUENO**, armados con tres bombas BR de 250 kilogramos. Tripulación: capitán Carlos M. Varela (C-212); tenientes Mario F. Roca (C-230) y Sergio G. Mayor (C-214); y alféreces Marcelo C. Moroni (C-228) y Guillermo A. Dellepiane (reserva). Despegaron de Río Gallegos (BAM) a las 09:30 y se dirigieron directo al objetivo. El reabastecimiento en vuelo estaba previsto al regreso. La tarea consistía en bombardear, desde nivel de vuelo 300 (9000 mts), el área de Monte Kent, **bajo guiado táctico del radar del CIC Malvinas.** A las 10:05, alertado sobre la presencia de una fragata en el brazo Fitz Roy, la FAS canceló la tarea. La escuadrilla arribó a Río Gallegos (BAM) a las 11:00.”*

(6) Tal como se describe en el relato del 1°Ten. ROMERO, la aproximación de los Harrier era en rumbo convergente al radar, se asumió un ataque directo como los sufridos el 31 de mayo y el 3 de junio por lo tanto se efectuó el corte de emisión. Los blancos fueron el tanque de agua próximo al radar y la concentración de tropas del RI 3 que rodeaban nuestra

posición. Nótese que los cortes estaban calculados para realizarlos cuando **el incursor se encontraba a 9 nm antes de entrar en rango de disparo del misil Shrike.**

*“A las 09:40, **tres Harrier atacaron el tanque de agua** de la ciudad y cañonearon **posiciones del Regimiento de Infantería 3**, sin precisión. Minutos más tarde, un Harrier que había sobrevolado el BIM 5 recibió daños por el fuego concentrado de fusilería de la Compañía M, porque se alejó con humo visible.”*

...14:20 Se pone en servicio por falla en radar ECO.

14:45 Se escucha hablar en inglés por frecuencia principal. **(1)**

16:00 Se comienza a plotear dos **secciones enemigas** que operan desde el oeste. No se los vio entrar se le informa al CIC de la situación estimando que los despegues se hacen de la zona de SAN CARLOS o DARWIN la **1.ª sección** se perdió en el 087°, 105 millas náuticas. La **2.ª sección** se la vio saliendo del oeste solamente en 280° a 46 millas náuticas. Vuelve a aparecer en 180° a 45 millas náuticas, lo pierdo en 078° a 160 millas náuticas. **(2)**

17:00 Hago entrega del turno.

Teniente SARAVIA
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(2) Este es el primer registro del inicio de las operaciones de Harrier desde una posición en tierra firme.

*“Por el mismo motivo, a partir de las 08:17 y hasta las 17:05, el sobrevuelo de secciones de Harrier fue incesante. Durante ese lapso, a las 16:46, tres Harrier GR 3 bombardearon y ametrallaron la Estación Aeronaval Calderón. Informes posteriores de fuentes británicas dan cuenta de que **dos Sea Harrier del Escuadrón 800, atrapados por la bruma, debieron aterrizar en la pista de placas de aluminio de San Carlos.** Contrariamente a lo que habían apreciado las fuerzas argentinas, fueron los primeros aviones en utilizar la nueva base de alternativa.”*

17:00 Me hago cargo del turno sin novedad. Primer teniente MAZZOCCHI, cabo principal SIERRA.

17:41 Aparece un HARRIER a 026°, 131 millas náuticas.
Desaparece a las 18:48 a 057°, 105 millas náuticas.

18:41 Aparece un **HARRIER** a 060°, 108 millas náuticas.

- Desaparece a las 19:46 a 075°, 103 millas náuticas.
- 19:41 Aparece un **HARRIER** a 060°, 86 millas náuticas.
Desaparece a las 20:36 a 054°, 83 millas náuticas.
- 21.05 Aparece un **HARRIER** a 049°, 85 millas náuticas.
Desaparece a las 22:11 a 087°, 108 millas náuticas.
- 21.05 Entrego sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

- 21:05 Me hago cargo del turno sin novedad. **Alférez MERCAU, cabo primero EGAÑAS.**
- 22:11 Desaparece **HARRIER** en acimut 087°, distancia 108 millas náuticas.
- 22:38 Comienza cañoneo naval. **(1)**
- 22:45 Finaliza cañoneo naval.
- 23:56 Se reanuda el cañoneo naval.

Observaciones.

(1) “ ... A las 23:20 el CIC propaló la Alarma Gris (bombardeo naval), situación que se mantuvo hasta las 03:30 del día siguiente...”

En realidad el bombardeo se inició a las 22:38 tal como indica el registro del diario.

FIN DE EFEMERIDES 1 AL 7 DE JUNIO.