

EFEMERIDES 8 AL 13 DE JUNIO DE 1982. ESCUADRON VYCA MALVINAS

Aclaración previa a la lectura.

Con la entrega de los principales eventos ocurridos durante esta segunda semana de junio finaliza el análisis de los registros escritos en el diario de guerra del escuadrón. A pesar que el radar siguió operando durante los días 12 y 13 de junio, no se han conservado los registros, el diario se cierra en la madrugada del 13 de junio para que ante la inminencia de la caída de Puerto Argentino pueda ser enviado al continente.

La última anotación fue hecha por el entonces 1° Ten. Mazzocchi a las 00:36, supongo que por la premura del cierre del diario, viajó en el C-130 TC-66 que despegó de CRV a las 02:10 y aterrizó en MLV a las 06:10. Esta fue la semana del final, las tropas británicas ya estaban sobre Puerto Argentino y solo era cuestión de días para que todo finalizara, es fácil dilucidar con la simple lectura del Diario que los británicos volaban con sus PAC y helicópteros a voluntad, no solo desde los portaviones y buques sino también desde las posiciones consolidadas en tierra.

Sin embargo el puente aéreo se mantuvo activo y se siguieron cumpliendo misiones exitosas desde el continente sobre blancos navales y terrestres, tomaron protagonismo las misiones de bombardeo en altura del escuadrón Canberra con participación activa del TPS-43 en el guiado y posterior escape.

Relacionado con la actividad operativa del escuadrón, solo resta una última entrega en los próximos días con las referencias de las operaciones aéreas sobre las islas hechas por las tripulaciones de las misiones que fueron controladas o estuvieron en contacto con el radar y la memoria de algunos miembros del escuadrón que recuerdan hechos puntuales de esos últimos dos días.

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 descripta en el Diario.

8 de junio de 1982

- 00:05 Procedo a cambiar la frecuencia y los indicativos.
00:57 Se hace cargo radar ECO.
01:23 Radar en servicio. Vicecomodoro ARANDA pidió que prendiéramos pues el ECO no veía al barco y nosotros sí. Finaliza el cañoneo naval. (1)
01:30 Entrego servicio sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) El entonces Vicecomodoro Aranda era el jefe del CIC MLV.

- 01:30 Me hago cargo del turno. **Un barco** en 178°, a 18 millas náuticas. El **otro** apareció en el 209°, a 7 millas náuticas.
03:00 Cortamos, entra el ECO hasta las 05:30.

Alférez SCACCHI
[Firma y aclaración]

- 05:00 Me hago cargo del turno sin novedad. **Primer teniente ROMERO, cabo primero NIEVAS**. Se observa aparecer **un avión** que patrullaba saliendo del 065/106.
09:02 Aparece **escuadrilla** que desapareció en el 096/145.
09:05 Se corta porque entra el ECO.

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

- 12:30 En servicio normalmente. **Primer teniente FABER, cabo principal ROSSET**. (1)
12:30 Aparece **sección** en acimut 076°, 101 millas náuticas.
12:40 Aparece **sección** en acimut 079°, 109 millas náuticas.

Hora	Aparece	Desaparece	Hora	Aparece	Desaparece
12:30	076	101 millas náuticas	13:21	088	144 millas náuticas (una sección)
12:40	079	109 millas náuticas	090		115 millas náuticas

Primer teniente FABER
[Sin firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

Observaciones.

(1) El C.P. ROSSET pertenecía a la dotación del Aeródromo MLV con destino interno en la usina del mismo; se incorporó al Escuadrón después del 1 de mayo y cumplió tareas como mecánico de generadores hasta el final del conflicto.

13:00 Me hago cargo del turno, sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI, cabo principal SIERRA.

13:14 Aparece 085° a 113 millas náuticas (una sección). Desaparece en 079° a 110 millas náuticas, a las 14:10...

...16:38 Aparece en 074° a 140 millas náuticas. Desaparece en 079° a 141 millas náuticas, a las 17:39. (1)

16:45 Aparecen **cuatro M-III**, para hacer distracción, los siguen **dos HARRIER** y luego se van los M-III. (2)

A las 14.10 atacan **cuatro A-4** a un barco que está a 13 millas náuticas de esta y hacen impacto y regresan todos. No toman contacto con nosotros. (3)

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) Entre las 13:14 y las 16:45 se plotearon **12 PAC británicas**. A fin de no alargar el relato, se consignan el primer y último ploteo. La totalidad de los datos se puede consultar en la versión original del diario (www.radarmalvinas.com.ar).

(2) *“OF 1300 dos M-III. Indicativo **FLECHA** con misiles Matra Magic. Misión: cobertura aérea defensiva. Tripulación: capitán Carlos Arnau y Mayor Carlos Luna. Despegaron de GAL a las 16:00 hs.*

*OF 1300 dos M-III. Indicativo **LANZA** con misiles Matra Magic. Misión: cobertura aérea defensiva. Tripulación: capitanes Ricardo González y Guillermo Ballestero. Despegaron de GAL a las 16:00 hs.*

*Arribaron a la zona y, mientras volaban con nivel 320, el radar Malvinas les informó que, a 12 millas náuticas, tenían una patrulla aérea de combate en la cola. Mientras ingresaba la sección **LANZA**, **el radar le ordenó interceptar la patrulla**. Ésta, al advertir la maniobra, descendió rápidamente y el CIC perdió contacto. Eran las 16.45. **FLECHA** y **LANZA** regresaron a Río Gallegos a las 17.40 y 18.”*

(3) *“OF 1289, cuatro A-4B indicativo **MASTÍN**, armados con tres bombas retardadas por paracaídas (BRP). Tripulación N°1: primer teniente Alberto J. Filippini (C-250); despegó de Río Gallegos, a las 12.20; regresó por inconvenientes técnicos a las 13.20. N°2: teniente Daniel E. Gálvez (C-214); despegó a las 11.30; cumplió la tarea y arribó a las 14.30. N°3: teniente Vicente L. Autiero (C-237); despegó a las 12.20; retornó por inconvenientes*

técnicos a las 14. N°4: alférez Hugo E. Gómez (C-230); despegó a las 11.30; cumplió la tarea y arribó a las 14.30.

OF 1290, cuatro A-4B indicativo DOGO, armados con tres bombas retardadas por paracaídas (BRP). Tripulación N°1: capitán Pablo M. Carballo (C-201); despegó de Río Gallegos a las 12.30 pero regresó por inconvenientes técnicos a las 14.15. N°2: teniente Carlos A. Rinke (C-221); despegó a las 11.30; cumplió la tarea y arribó a Río Gallegos a las 14.30. N°3: primer teniente Carlos E. Cachón (C-222); despegó a las 12, cumplió la tarea y aterrizó a las 15. N°4: alférez Leonardo S. Carmona (C-240); despegó a las 11.30; cumplió la tarea y arribó a las 14.30.

Los inconvenientes técnicos de los MASTÍN 1 y 3 y del DOGO 1 se originaron por el congelamiento de las lanzas de reabastecimiento que les impidió recargar combustible en vuelo. Después de los regresos, las formaciones se reagruparon. Adelante, volaba la escuadrilla DOGO, compuesta por el primer teniente Cachón (1), el alférez Carmona (2) y el teniente Rinke (3). La seguía la sección MASTÍN: teniente Gálvez (1) y alférez Gómez (2).

En vuelo rasante recorrieron la zona, vieron helicópteros y tropa, pero no buques. Al finalizar el recorrido, viraron a la derecha y, más hacia el sur, avistaron dos transportes de asalto de la flota auxiliar: Sir Tristram y Sir Galahad.

La escuadrilla DOGO atacó al segundo. El N°1 arrojó y pegó con sus bombas en el centro de la estructura. El N°2 observó los impactos directos de sus cañones, pero no salieron sus cargas externas. El N°3 ratificó los impactos del N°1 y bombardeó. Las tres cargas de 250 kg pasaron por encima de la superestructura del blanco, rebotaron en el agua por la velocidad que llevaban, y llegaron a la costa donde explotaron. La detonación afectó a numerosos soldados y causó daños en los equipos que ya habían estibado.

Inmediatamente atrás, venían los dos MASTÍN. Debido a que el humo cubría al Sir Galahad, se dirigieron al Sir Tristram. Al frente quedó el N°2 (alférez Gómez), que soltó su carga con tan buena puntería que entró justo por la línea de flotación, según confirmó el N°1. Éste apuntó al mismo lugar y lanzó sus bombas. En su declaración posterior al vuelo, el teniente Gálvez estimó haber impactado en la nave. El MASTÍN 2 regresó con su cohetera central destruida por impactos.

Como consecuencia de los ataques, las naves resultaron prácticamente destruidas. El Sir Galahad sería hundido después del conflicto y el Sir Tristram, irrecuperable, fue remolcado al museo naval de la armada británica.”

17:00 Me hago cargo del turno, sin novedad. **Alférez MERCAU, cabo primero EGAÑAS. Presentes: vicecomodoro ARANDA, mayor SILVA, suboficial auxiliar ALONSO. (1)**

17:12 Aparece una sección de **HARRIER** en acimut 085°, distancia 134 millas náuticas.

17:30 Se retiran el vicecomodoro ARANDA y el mayor SILVA.

18.15 Desaparece la sección **HARRIER** en acimut 078°, distancia 179 millas náuticas.

18:40 Aterriza **G.O.M. F-28. (2)**

19:05 Despega **G.O.M.**

19:15 Aterriza **P.E.R. (3)**

19.23 Aparece **un ECO, en** acimut 057°, distancia 43 millas náuticas.

19:35 Despega **P.E.R.**

20:55 Situación: **BARCO, en** acimut 216°, distancia 5 millas náuticas.

Helicóptero, en acimut 257°, distancia 6 millas náuticas.

21:20 Hago entrega del turno, sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) El Suboficial Auxiliar Alonso fue uno de los integrantes del POA nro. 8 referenciado junto con el C.P. Guerra en las efemérides del 1 al 7 de junio. A su regreso a Puerto Argentino se incorporaron al Escuadrón hasta su repliegue en C-130 el día 13 de junio.

(2) 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 5T-20 tripulado por el **CC GOMEZ y el TN RUBINO**

(3) 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 5-T-21 tripulado por el **CC PEREIRO y el CC ESPINA.**

21:20 Recibimos turno. **Primer teniente FABER, suboficial mayor CASSANI.**

22:20 Aparece **eco** en acimut 220°, a 17 millas náuticas. Aparentemente barco...

9 de junio de 1982

...00:05 Comienza el barco el cañoneo en zona SAPPER HILL.

00:25 Se corta por orden CIC, por ser el cañoneo muy cerca. (1)

00:40 En servicio normal.

Se observa que el barco se aleja rápidamente y salen tres helicópteros de esa zona alejándose, esto ocurrió después del disparo del cañón 105 nuestro. (2)

00:53 Desaparece barco acimut 218/18 millas náuticas.

01:05 Se corta, se hace cargo el ECO.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) Luego de las operaciones **Black Buck** del 31 de mayo y del 3 de junio contra el **TPS-43**, el CIC MLV cambio su reticencia a autorizar el corte de emisión o directamente la operación ante la probabilidad cierta que el radar sea destruido ya sea por ataque aéreo o de artillería de campaña o naval, ordenando en varias oportunidades la interrupción de la operación hasta el cese de la alarma.

(2) La artillería de campaña del EA, a pesar de conocer sus limitaciones de alcance efectuaban disparos de contrabatería hacia los buques británicos que bombardeaban las posiciones argentinas.

05:00 Me hago cargo del turno, sin novedad

05:20 Se corta por falla técnica.

05:55 Se vuelve a poner en servicio.

06:05 Sale una misión con **dos CHINOOK** siguiente navegación (1):

Punto 1: 180°, 78 millas náuticas.

Punto 2: 223°, 159 millas náuticas

229, 265 millas náuticas.

08:05 **Primera sección enemiga** avistada en 090° a 120 millas náuticas.

09:00 Hago entrega del turno...

Teniente SARAVIA
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) Esta misión de repliegue al continente de los dos CH-47 fue decidida ante la inminencia de la caída de Puerto Argentino y la inutilidad del uso de estos helicópteros a partir de esa situación. Se planifico la salida de los mismos con intervención de nuestro jefe de escuadrón, el entonces My. Silva asesorando las características de vuelo que debían adoptar para evitar ser detectados por los radares de los buques en la cercanía de las islas. Salieron en silencio de radio, nuestra tarea era tratar de detectarlos para comprobar si corrían riesgo de ser vistos por los británicos y que yo recuerde, si los visualizamos fue por no más de un par de vueltas de antena en su vector de alejamiento. Buen indicio.

“H-93 Tripulación: mayor Oscar J. Pose Ortiz de Rozas, primer teniente Alberto E. Beltrame; suboficiales ayudantes Roberto M. Prats y Juan C. Cantón; suboficial auxiliar José A. Álvarez; y cabos primeros Mario I. Vera, Santos E. Vega y Alejandro A. Montaldo.

H-91. Tripulación: primeros tenientes Horacio M. Giaigischia y Manuel A. Fernández, suboficial auxiliar Luis C. Capra, cabo primero Rubén D. Lavoratto, cabo principal Hugo A. Herrera y cabo primero Luis M. Villarreal.”

...13:40 Me hago cargo del turno sin novedad. **Alférez MERCAU, cabo primero EGAÑAS** Presente: suboficial auxiliar **ALONSO**.

Situación: **Una sección HARRIER**, acimut 204°, 30 millas náuticas.

Una sección HARRIER, acimut 296°, 44 millas náuticas.

14:05 Desaparece una sección **HARRIER**, acimut 080°, 127 millas náuticas.

16:30 Entrego servicio sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

16:30 Recibimos el turno. Primer teniente **FABER, suboficial mayor CASSANI**.

17:17 Aparece una sección en acimut 274/53 millas náuticas.

17:55 Desaparece sección que había aparecido en el 274/53 millas náuticas y en acimut 090/135 millas náuticas.

18:48 Aparece **MAL** en acimut 162/32 millas náuticas, arriba sin novedad a las 19:04. **(1)**

19:15 Aparece **GOM** en acimut 167/26 millas náuticas, arriba sin novedad a las 19:29. **(2)**

19:26 Despega **MAL** sin novedad, se pierde en acimut 169/29 millas náuticas.

19:45 Despega **GOM** sin novedad se pierde en acimut 178/26 millas náuticas.

MOVIMIENTO DE HARRIER (3)

Hora	Acimut	Distancia	Hora	Acimut	Distancia
14:09	080	123 millas náuticas	15:39	082	134 millas náuticas...
...17:17	274	51 millas náuticas	17:57	090	135 millas náuticas
20:52	Aparece eco acimut 210°, 25 millas náuticas, velocidad 21 nudos, rumbo 092°.				
21:00	Entregamos turno.				

Primer teniente FABER
[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 avión comandado por el CF

MALNATI. (Sobre este vuelo hay disidencia entre lo registrado en el Diario y lo documentado en ARA)

(2) 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 5-T-21 tripulado por el CC GOMEZ y TN RUBINO.

(3) Entre las 14:09 y las 17:17 se plotearon **8 PAC británicas**. A fin de no alargar el relato, se consignan el primer y último ploteo. La totalidad de los datos se puede consultar en la versión original del diario (www.radarmalvinas.com.ar).

21:00 Me hago cargo del turno. **Eco** en el 178°, 24 millas náuticas.

22:30 Aparece un **eco** en el 202°, 16 millas náuticas.

22:35 Aparece un eco en el 156°, 24 millas náuticas.

10 de junio de 1982

01:10 Cortamos hasta las 05:00.

Alfárez Scacchi

[Firma y aclaración]

01:55 Me hago cargo del turno por requerimiento del reglaje de tiro contra un barco en 215°, 8 millas náuticas. (1)

02:40 Pasamos a *stand by*...

Teniente SARAVIA

[Firma y aclaración]

Observación.

(1) Se trató del primer intento de lanzamiento de un misil Exocet desde su emplazamiento terrestre que resulto fallido.

...05:30 Me hago cargo, sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI, cabo principal SIERRA

07:57 En 084 a 115 millas náuticas –**dos HARRIER**– 084° a 110 millas náuticas. 08:57..

...09:09 088° a 120 millas náuticas. (1)

Entrego sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI

[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) Entre las 05:30 y las 09:09 se plotearon **7PAC britanicas**. A fin de no alargar el relato, se consignan el primer y último ploteo. La totalidad de los datos se puede consultar en la versión original del diario (www.radarmalvinas.com.ar).

09:10 Me hago cargo del turno, sin novedad.

Alférez MERCAU, cabo primero EGAÑAS.

Presente suboficial auxiliar ALONSO.

Situación: **dos secciones saliendo (cuatro aviones)**

una sección entrando (dos aviones)

una sección acimut 248°, 27 millas náuticas.

dos secciones perdidas (SAN CARLOS - DARWIN)

Barco con dos helicópteros, acimut 147° 20 millas náuticas.

09:20 Se corta radar. Se hace cargo radar ECO.

10:10 En servicio.

Situación: **dos secciones entrando**

una sección saliendo

una sección acimut 206°, 87 millas náuticas

dos secciones perdidas (SAN CARLOS y DARWIN)...

...13:02 Desaparece una sección acimut 094°, 118 millas náuticas. (1)

13:03 Dejo el turno, sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) Entre las 10:10 y las 13:02 se plotearon **5 PAC britanicas**. A fin de no alargar el relato, se consignan el primer y último ploteo. La totalidad de los datos se puede consultar en la versión original del diario (www.radarmalvinas.com.ar).

13:03 Recibo el turno, sin novedad.

Primer teniente **FABER, cabo primero BAIZ. Presente mayor SILVA.**

MOVIMIENTO HARRIER (1)

Hora	Acimut	Distancia	Hora	Acimut	Distancia
13:40	099	168 millas náuticas	15:24	094	109 millas náuticas...
...16:29	082	104 millas náuticas	17:30	091	126 millas náuticas

- 14:15 Aparecen **CÓNDOR** en acimut 270/140 millas náuticas, se los hace orbitar hasta 115 millas náuticas. Una sección de **HARRIER**, pero sin problemas. (2)
- 14:35 Aparece **DAGA** en acimut 265/138 millas náuticas para sombrilla se estimaba un ataque de tres **VULCAN**. (3)
- 14:40 Se van los **CÓNDOR**, sin novedad.
- 15:10 Se van los **DAGA**, sin novedad. Se hace cargo el cabo primero **NIEVAS**.
- 16:01 Sección de **HARRIER** desaparece en SAN CARLOS sin volver a aparecer.
- 17:00 Entrego turno **primer teniente FABER**, cabo primero **NIEVAS**.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) Entre las 13:40 y las 17:30 se plotearon **10 PAC británicas**. A fin de no alargar el relato, se consignan el primer y último ploteo. La totalidad de los datos se puede consultar en la versión original del diario (www.radarmalvinas.com.ar).

(2) y (3) *“A las 13.10, el TC-92, mientras volaba a 12.700 metros, avistó tres aviones (uno grande y dos pequeños), en la latitud de Buenos Aires, que se dirigían con rumbo estimado 210°.*

En prevención de un ataque de Vulcan contra las islas que, se estimó, podría ocurrir a, alrededor, de las 14.15, el comando de la FAS alertó a las bases de San Julián, Río Grande, Río Gallegos y Comodoro Rivadavia y ordenó tareas de interceptación a los M-III estacionados en Río Gallegos:

OF 1306, dos M-III, indicativo CÓNDOR, armados con dos Matra/Magic. Tripulación: capitanes Carlos A. Arnau y Ricardo A. González, Despegaron de Río Gallegos a las 13.37.

OF 1307, dos M-III, indicativo DAGA, armados con dos Matra/Magic. Tripulación: mayor José Sánchez, capitán Guillermo A. Ballesteros. Despegaron de Río Gallegos a las 13.54.

La navegación se cumplió sin problemas, con buena meteorología y a un nivel de vuelo 310. Llegaron a la zona del Estrecho de San Carlos (CÓNDOR a las 14.15; DAGA, 14.35) y al enlazar con el radar del CIC Malvinas, se les informó que había dos patrullas aéreas de combate, una sobre Monte Kent (nivel de vuelo 180), otra sobre San Carlos volando muy bajo.

Colocaron rumbo 310° al mismo nivel de vuelo y permanecieron en espera (090°/270°) sin noticias del Vulcan, hasta que regresaron a Río Gallegos. La escuadrilla CÓNDOR arribó a las 15.18 y DAGA, a las 15.37. Se determinó de que se trató de dos Harrier y un reabastecedor (probable Victor) en traslado (Ferry), desde Ascensión hasta uno de los portaviones”.

- 17:00 Me hago cargo del turno con las novedades consignadas anteriormente.
- 17:10 Aparece una **sección de tres** en el 082°, 109 millas náuticas.
- 17:15 Aparece **una sección** de cuatro en el 296° 46 millas náuticas.
- 18:00 Desaparece la sección cuatro, un eco a 085°, 131 millas náuticas; el otro eco en 091°, 128 millas náuticas.
- 18:07 Salta alta.
- 19:55 Se pone en funcionamiento el radar.
- 20:15 **Aparecen cuatro ecos.**
- 1) 139°- 13 millas náuticas - rumbo 080°
 - 2) 155°- 11 millas náuticas - rumbo 080°
 - 3) 167°- 16 millas náuticas - rumbo 080°
 - 4) 147°- 14 millas náuticas - rumbo 080°
- 21:00 Entrego el turno.

Alférez SCACCHI
[Firma y aclaración]

- 21:00 Me hago cargo del turno. **Primer teniente ROMERO, cabo primero NIEVAS.** Hay **tres ecos** que se mantienen (*ploting*).
- 1) 154/22
 - 2) 192/12
 - 3) 108/7
- 21:15 Se nos comunica que a las 00:03 arribaría un **C-130**. (1)
- 21:25 Vicecomodoro ARANDA comunica de dos misiones que son **MK-62**. Vienen del norte hasta el punto Inicial en el 014° - 10,5 millas náuticas, tomarán nivel 020.
- BRAVO 1:** por 235 al objetivo material 275/10. (2)
- BRAVO 2:** por 231 al objetivo material 267/10.
- Luego viraje por izquierda pasando al norte nuestro para tomar 185°.
- 22:50 Se informa que no viene el C-130.
- 23:00 Se suspenden las misiones y el **TIGRE** se vuelve luego del HF. (3)
- 23:20 **LEÓN** o **BRAVO 2** aparece en el 020/31 millas náuticas. Sale en pantalla y se le ordena regreso a casa, luego de virar bajan y vuelven a llamar a las 100 millas náuticas en 310°. (4)

Observaciones.

(1) *“C-130 matrícula TC-65, indicativo MARTE. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: vicecomodoro José A. Demarco, mayor Juan M. Maclay, capitán (R) Juan de la Cruz Martearena, suboficial auxiliar Emilio R. Farina, cabo principal Mario D. Rulli, suboficial mayor Miguel M. Castillo y suboficial auxiliar Carlos A. Cortez. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14.30. Voló 6h 10m, pero no pudo aterrizar en Malvinas por situación táctica desfavorable. Arribó a Río Gallegos a las 20.30.”*

(2) *“Las fuerzas terrestres británicas habían concentrado las unidades de infantería que asaltarían Puerto Argentino desde el oeste en la zona de Monte Kent. En respuesta a los urgentes pedidos de apoyo de fuego, la FAS planificó atacarlas de noche con cuatro BMK 62, dividida en dos secciones (BRAVO y TIGRE). Por fallas técnicas, no pudo decolar un avión de cada sección, y se constituyó sólo una adoptando el indicativo TIGRE”*

(3) *“Dos BMK-62/64, indicativo TIGRE. Armados con cinco y dos MK-17, respectivamente. Tripulación B-102: capitanes Juan C. Bertoldi y Raúl E. Sánchez. Despegó de Trelew a las 21.30. B-105: capitán Juan T. Martínez Villada y mayor Aldo Escudero. Despegó de Trelew a las 21.40. En proximidades de la posición 51°26’S/57°42’O, avistaron cinco luces sobre el agua, con movimientos norte/sur y, a 55 millas náuticas, observaron otras dos fuertes luces amarillas. Su objetivo se encontraba en la ladera sudoeste del monte, donde deberían llegar a las 23. Cuando iban rumbo al segundo punto de control, en la posición 51°34’S/57°44’O, ya enlazados con el radar de Malvinas, se les ordenó el regreso pues se habían detectado ecos en el radial 302°, y otros móviles a 30 millas náuticas al norte, que se consideraron patrullas aéreas de combate. Regresaron a Trelew a la 1 del 11 de junio.”*

(4) Acá se produce una confusión con los indicativos de los Canberra, el BRAVO 2 se había convertido en uno de los TIGRE y el indicativo LEON no se correspondía con ninguna misión en desarrollo

11 de junio de 1982

00:30 Comienza cañoneo desde la zona noreste a través de la Bahía Norte a las primeras líneas.

Primer teniente ROMERO

[Firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

01:00 Me hago cargo del turno s/n.

Primer teniente MAZZOCCHI - cabo principal SIERRA

01:50 Termina el cañoneo naval.

05:00 Entrego el turno sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI

[Firma y aclaración]

05:00 Me hago cargo del turno sin novedad.
Alférez MERCAU, cabo EGAÑAS
Presentes cabos principales BARRIOS y ROSSET.

07:52 Aparece **una sección** acimut 088° a 117 millas náuticas.
08:05 Aparece **una sección** acimut 088° a 119 millas náuticas.
08:19 Aparece **una sección** acimut 092° a 92 millas náuticas.
08:22 Aparece **una sección** acimut 092° a 111 millas náuticas.
08:35 Se corta radar. Ataque al aeropuerto y al pueblo.
08:50 Radar en servicio.
08:59 Aparece **una sección** acimut 087° a 108 millas náuticas.
09:03 Desaparece una sección.
09:04 Entrego servicio, sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

09:00 Recibo turno.
Primer teniente FABER, cabo primero BAIZ.
MOVIMIENTO HARRIER (1)

APARECEN			DESAPARECEN		
Hora	Acimut	Distancia	Hora	Acimut	Distancia
			S.C.	09:20	281 59 millas náuticas...
...DARW	11:59	255			53 millas náuticas

12:05 Se corta, se hace cargo radar ECO.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) Entre las 09:20 y las 11:59 se plotearon **14 PAC británicas**. Las siglas S.C. y DARW se refieren a San Carlos y Darwin respectivamente. A fin de no alargar el relato, se consignan el primer y último ploteo. La totalidad de los datos se puede consultar en la versión original del diario (www.radarmalvinas.com.ar).

17:00 Entra en servicio el radar con el turno
Primer teniente ROMERO, cabo primero NIEVAS

Se observa movimiento de **helicópteros** saliendo de las 277/12 millas náuticas hacia el noreste.

18:08 Entra un C-130 (**PIEDRA** sin novedad y guiados por nosotros). (1)

18:23 Sale **PIEDRA**, se pierde en 143/25.

19:13 **PIM** entra sin comunicación. (2)

19:23 Despega por 08, previo a hacer prueba de equipo se va recibiendo nuestra información, pero en silencio total. Fue tenido en el despegue 079/2 millas náuticas.

19:40 Se observan del noreste una **escuadrilla** luego se ven **cinco ecos** fuertes muy posible barcos en:

052/17

052/15

059/12

057/9

De los cuales salieron alrededor de siete helicópteros, uno entró hasta 047/5. Los aviones entraron hasta el 043/6 millas náuticas y se perdieron en el 032/15 millas náuticas.

Mayor KAJIHARA pide en servicio a las 00:00 por operaciones. La frecuencia se cambia a las 02:30. (3)...

Primer teniente ROMERO

[Firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

Observaciones.

(1) En el Diario de Guerra este vuelo está identificado con el indicativo PIEDRA mientras que en la documentación obrante en la Dirección de Estudios Históricos figura como ACUARIO.

“C-130H, Matrícula, TC-66. Indicativo: ACUARIO. Tripulación: mayor Rubén O. Palazzi, vicecomodoros Julio C. Sanchotena y Roberto C. Tribiani, suboficial ayudante Juan C. Romero, suboficiales principales Américo A. Arévalo y Carlos A. Sánchez, y cabo principal Jorge O. Torres. Despegó de Río Gallegos a las 15.25; arribó a Malvinas a las 18.12. Despegó a las 18.28; aterrizó en Comodoro Rivadavia a las 22.10.”

(2) 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 5-T-21, tripulado por el CF D'IMPERIO y el CF CARRIO. En el diario por un error de interpretación se registra como PIM en lugar de DIM.

(3) El Mayor Kajihara era uno de los oficiales que cumplía turno en el CIC MLV.

12 de junio de 1982

...03:00 Me hago cargo del turno sin novedad.

Alférez MERCAU, cabo primero EGAÑAS

Presente suboficial auxiliar **PALMA (1)**

03:45 Se corta radar por orden del CIC, pues nos avisan que escucha ruidos de reactores. Nos avisa el plotting que ese ruido que escuchó el CIC es un misil **EXOCET. (2)**

03:50 Radar en servicio.

04:40 Se corta radar porque se nos perdió **un helicóptero** en acimut 198° a 4 millas náuticas.

04:55 En servicio. Aparece un eco en acimut 092° a 117 millas náuticas.

05:00 Entrego servicio sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) El Suboficial Auxiliar Palma era uno de los mecánicos de radar del escuadrón.

(2) Este evento ya fue narrado en detalle en la efeméride especial del día 12 de junio.

05:00 Recibimos servicio sin novedad.

Primer teniente FABER, cabo principal SIERRA

MOVIMIENTO HARRIER (1)

Hora	Acimut	Dista	Hora	Acimut	Distancia
04:55	092	117 millas náuticas	05:50	093	116 millas náuticas
05:27	054	61 millas náuticas	VULCAN (2)		
...	(9) 08:52	078	06:17	035	235 millas náuticas...
		119 millas náuticas			

09:00 Entregamos en servicio.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) Entre las 04:55 y las 09:35 se plotearon **8 PAC británicas**. A fin de no alargar el relato, se consignan el primer y último ploteo. La totalidad de los datos se puede consultar en la versión original del diario (www.radarmalvinas.com.ar).

(2) Se refiere a la misión **Black Buck 7** con un Vulcan que bombardeó por última vez la pista sin consecuencias sobre la misma.

- 09:00 Me hago cargo del turno con las siguientes novedades: **secciones 6, 8 y 9 en vuelo.**
- 09:10 Aparece la **sección 10** 066° a 94 millas náuticas.
- 09:40 Aparece la sección 1 085° a 114 millas náuticas.
- 10:26 Desaparece la sección 10 080° a 100 millas náuticas.
- 10:30 Salta alta.
- 11:25 Se pone en servicio.
- 13:00 Entrego el turno.

Alférez SCACCHI
[Firma y aclaración]

- 13:00 Me hago cargo del turno.
- Primer teniente ROMERO, cabo primero NIEVAS.**
- Aparecen aviones en SAN CARLOS en el 274/43.**
- Desaparecen en el 097/117 y 263/16, estos últimos helicópteros.
- 14:30 Se esperaba una misión propia, pero sin comunicación con nosotros. **(1)**
- 16:00 Se le comunica al CIC que con binoculares se está observando movimiento de helicópteros con cañones en aproximado 285° al borde del cerro.
- 16:30 Se nos comunica que volvieron sin novedad los POA 2 y nos entregan el SAM-7.
(2)
- 17:00 Entrega sin novedad.

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

Observaciones.

- (1)** Pudo haber sido la escuadrilla de A4-B, indicativo ALFA (O.F.1312)
- (2)** A los efectos de tener una defensa mínima antiaérea local para el sitio radar se consiguió la provisión de un lanzador SAM -7. Este evento se tratara en próximas entregas.
- 17:00 Me hago cargo del turno.
- 17:25 Entra un C-130 **LANZA** sin directivas del CIC. Torre no lo recibe, mantiene frecuencia con nosotros para indicaciones de aterrizaje. Aterrizaje sin novedad. **(1)**
- 20:10 Sale el **LANZA** perseguido por un **HARRIER**, se le da radial de salida por el sur. El bandido es detectado en 090° a 130 millas náuticas. El **LANZA** se pierde en el 100° a 30 millas náuticas con el bandido en 085° a 55 millas náuticas con rumbo 270°. Aparentemente **LANZA** no fue detectado por radar. Se nos informa de una

misión de CANBERRA **ROMA C/2 (2)** para que le pasemos la PAC, no contestan en frecuencia, ya había sido sobrepasada la hora de estima sobre el objetivo material a las 20:05 en 298° a 5 millas náuticas. La PAC es un solo avión, corta radiales hasta el 340° a 30 millas náuticas de esta, viró por izquierda y se montó en el 346° con rumbo hacia nosotros. Cortamos a 10 millas náuticas. Prendemos a los cinco minutos y lo tenemos en 325° a 32 millas náuticas coloca viraje por derecha y se monta en radial 330° cortamos a 12 millas náuticas. Prendemos a los cinco minutos lo encontramos en 330° a 30 millas náuticas vira por derecha y se monta en el 350° directo a nosotros, cortamos 14 millas náuticas. Prendemos después de cinco minutos, nos avisan que tiró bombas en el aeropuerto. Lo encontramos en el 085° a 35 millas náuticas con rumbo 090°. Sin duda alguna nos la quería dar a nosotros, pero lo jodimos. Desapareció en 082° a 130 millas náuticas. **(3)**

21:30 Hago entrega del turno con las novedades asentadas.

Teniente SARAVIA
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) *“C-130 matrícula TC-66, indicativa LANZA Misión: abastecimiento. Tripulación: vicecomodoro Rubén H. Cabanillas, mayor Adolfo E. Martínez, vicecomodoro Adrián J. Speranza, suboficial ayudante Juan Rydzik, suboficial auxiliar Ricardo F. Bressan, suboficial ayudante Ramón A. Pajón y suboficial principal Bernabé Placencia. Despegó, de Río Gallegos, a las 16.30; arribó a Malvinas a las 19.10. Decoló de regreso a las 19.50, transportando heridos y personal excedente que debía ser evacuado. Arribó a Río Gallegos a las 22.10.”*

(2) *“OF 1315, tres BMK-62 indicativo ROMA, armados con cuatro MK-17. Tripulación 1: primeros tenientes Roberto E. Rivollier y Jorge A. Annino (B-105). Tripulación 2: primeros tenientes Juan D. Heredia y Manuel F. Gerez. El tercer avión no decoló por falla del sistema de comunicaciones. Despegaron de Río Gallegos a las 18.50. Se dirigieron al punto de descenso y, desde allí, al sur del Estrecho de San Carlos. Cerca del objetivo, una serie de factores se sumaron para que regresaran sin cumplir la misión. Aterrizaron en Río Gallegos a las 21.05.”*

(3) Esta misión de Harrier por sus características de aproximación al radar la trataremos en forma detallada cuando se analicen las misiones Black Buck antirradar.

21:30 [09:30 en el original] Me hago cargo del turno sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI, cabo principal SIERRA

23:54 [11:54 en el original] 097° a 129 millas náuticas **un HARRIER** desaparece 097° a 112 millas náuticas. 00:55 [12:55 en el original].

23:55 [11:55 en el original] Comienza el **cañoneo naval desde el 027° a 7 millas náuticas.**

23:59 [11:59 en el original] 296° a 26 millas náuticas **helicópteros**.

13 de junio de 1982

00:05 [12:05 en el original] 300° a 30 millas náuticas **helicópteros**.

00:36 [12:36 en el original] 291° a 20 millas náuticas, aparentemente **HARRIER**, se ve débil el eco. (1)

00:20 Bombardean los **CANBERRA** por el cerro **KENT**. (2)

Se suspende el libro para ser enviado al continente.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) Aquí se consigna un horario que aparentemente puede ser considerado erróneo ya que a continuación figura un horario anterior (00:20). Recordar que ya se mencionó en aclaraciones anteriores que muchas veces el personal que anotaba no seguía un orden cronológico estricto y los registros se hacían a medida que eran recordados.

(2) *“OF 1316, dos BMK-62 indicativo BERLÍN, armados con cuatro MK-17 BTR, cada uno. Objetivo: Similar a la OF 1315. Tripulación 1: capitán Juan T. Martínez Villada y primer teniente José N. Pagano Fernández (B-104). Tripulación 2: capitán Eduardo O. García Puebla y primer teniente Jorge J. Segat (B-102). Decolaron de Río Gallegos a las 23. Al llegar al punto de descenso, el N°1 regresó por fallas en la bomba de combustible. Arribó a Río Gallegos a las 24. El N°2, capitán García Puebla y primer teniente Jorge J. Segat, continuaron hacia el objetivo. Tras lanzar las bombas, regresaron a la 1:40.”*

Los detalles de esta misión fueron narrados en la efeméride especial del día 12 de junio.

FIN EFEMERIDES 8 AL 13 DE JUNIO (00:36).