

Estimados socios y camaradas, **TERMINE!!!**, llegamos a la última entrega de las actividades operativas del Escuadrón MLV, esta vez sin referencias escritas que ayuden a identificar eventos y protagonistas. El diario partió al continente durante el día 13 en el último de los dos vuelos de C-130 que cerraron el exitoso puente aéreo mantenido durante todo el conflicto. Tal como lo comenté en la primera entrega de estas efemérides VyCA, allá por fines de abril, el original manuscrito del mismo se encuentra en la Sala Histórica de la actual BAM MERLO a la que fue entregado hace varias décadas por el Com.VGM (R) Miguel A. SILVA quien fuera su custodio desde el arribo del mismo al continente.

La totalidad del Diario en su versión original puede ser consultado en el sitio web [www.radarmalvinas.com.ar](http://www.radarmalvinas.com.ar) y su versión digitalizada oficial en la Dirección de Estudios Históricos de la FAA. La última versión de esa digitalización está en proceso de elaboración dentro de la comisión BANIM, revisora de la historia de la FAA en la Guerra de Malvinas. Esta versión incluirá un detallado análisis de los registros contenidos en el Diario correlacionándolos con las misiones ejecutadas por la FAS y el componente aéreo del TOM como así también con los eventos acontecidos durante los 44 días de combate con las fuerzas áreas, navales y terrestres británicos.

Les confieso en este momento de cierre de las efemérides, que termino “agotado” pero como dice el dicho popular **“Sarna con gusto no pica”**, creo que si no fuese por la cuarentena que me permitió disponer del tiempo suficiente para contactar decenas de veteranos de los escuadrones desplegados; oficiales, suboficiales y soldados; no hubiese podido terminar este trabajo inicial de recopilación de datos, información, anécdotas y relatos que me exigieron cruzar información constantemente para verificar que las memorias influenciadas por 38 años de añejamiento no traicionen la verdad histórica de la especialidad. Queda todavía mucha tela para cortar pero será tarea para completar despaciosamente y presentarla como nuevas efemérides a partir del 1 de mayo del próximo año.

Gracias a todos aquellos que atendieron pacientemente mis llamadas, contestaron mis mails y aportaron datos e información valiosa. Para finalizar con el tema Malvinas hasta el año próximo, quedan pendientes publicaciones de trabajos especiales encomendados a socios que aceptaron el reto de ponerse a escribir y que serán enviadas para su conocimiento, ya con mayor tranquilidad, en las próximas semanas. A partir del próximo Julio comenzaremos a incursionar en temas de interés para nuestra especialidad cambiando el eje temporal hacia el presente y el futuro.

En esta entrega no hay transcripciones del diario por razones obvias. Todas las referencias; salvo las observaciones finales sobre las últimas dos misiones cumplidas sobre Puerto Argentino, 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.

Brig. VGM (R) Guillermo E. SARAVIA

## **EFEMERIDES DE LOS DIAS 13 Y 14 DE JUNIO DE 1982**

Durante el 13 de junio, las tropas británicas, a 6 kilómetros de la población, preparaban la acometida final. A lo largo del día, el Grupo de Artillería 3 y el de Artillería Aerotransportada 4 hicieron fuego, en forma casi ininterrumpida, sobre las avenidas de aproximación y las posiciones de la artillería enemiga.

En la noche del 13 al 14 de junio colapsaron las defensas. Al amanecer, se había producido un virtual cese del fuego. Las vanguardias británicas comenzaba a recorrer las calles de Puerto Argentino y se cruzaban estudiándose, más con curiosidad que animosidad.

### **Acciones de la Fuerza Aérea Sur**

Ante la imposibilidad de efectuar apoyo de fuego cercano, para satisfacer los requerimientos del Componente Terrestre Malvinas, la FAS ordenó interditar el campo principal de combate y atacar la retaguardia enemiga.

**OF 1320, cuatro A-4B indicativo CHISPA**, armados con tres bombas BRP de 250 kg. Misión: ataque a tropas en Monte Two Sister. Tripulación. N°1, capitán Carlos M. Varela (C-222); N°2, teniente Mario F. Roca (C-250); N°3, teniente Sergio G. Mayor (C-235); y alférez Marcelo C. Moroni (C-237). Despegaron de San Julián a las 10.30. Realizaron la navegación y un reabastecimiento normal.

Llegaron al objetivo asignado instantes antes que la escuadrilla NENE que venía detrás. En la zona de Estancia House, al norte del Cordón Rivadavia, próximos al blanco, atacaron módulos y una concentración de tropas y helicópteros aterrizados.

El N°2 observó la explosión de las bombas del guía sobre la zona de los módulos y de las tropas. Al salir, atacaron a dos Sea King en vuelo, sin causarles daños. Durante el escape, maniobraron para esquivar dos misiles disparados desde tierra. Uno de ellos estalló muy cerca del avión de Varela, que se sacudió pero pudo continuar aunque su turbina comenzó a levantar temperatura. En el norte del estrecho, advirtieron la presencia de una fragata, **mientras el radar del CIC Malvinas les informaba la posición y los movimientos de las patrullas aéreas de combate.**

Con el avión en emergencia, el guía decidió escapar sobrevolando las islas por si debía eyectarse. Fuera del alcance de las PAC, redujo la potencia para atenuar el recalentamiento y puso rumbo al reabastecedor mientras mantenía comunicación con el alférez Dellepiane, que regresaba acuciado por la pérdida de combustible. Con el 83% de la potencia, la temperatura de 630°, periódica oscilación en las revoluciones y trepidación en la estructura, el capitán Varela llegó a San Julián. Apenas aterrizó, la turbina se engranó; al desarmarla, se constató que los álabes se habían consumido por la elevada temperatura y se encontraban reducidos a menos de la mitad de su longitud. Aterrizaron a las 13.30.

**OF 1319, cuatro A-4B indicativo NENE**, armados con tres bombas BRP de 250 kg. Misión: ataque a tropas en Monte Two Sister. Tripulación: N°1 capitán Antonio F. Zelaya (C-230), N°2 teniente Omar D. Gelardi (C-227), N°3 teniente Luis A. Cervera (C-212) y N°4 alférez Guillermo A. Dellepiane (C-221). Despegaron de San Julián a las 10.35.

Durante el reabastecimiento, entró combustible por la tobera de admisión del avión guía y sobre elevó su temperatura; por esta causa, el capitán Zelaya regresó. La escuadrilla NENE quedó a cargo del N°3, teniente Cervera. Siguieron la ruta de los CHISPA e hicieron la corrida, de norte a sur, casi en línea con la de ellos. Observaron el lanzamiento de sus camaradas y el impacto de las bombas. Pero efectuaron el propio ataque sin poder apreciar los resultados.

En el escape rasante, el alférez Dellepiane vio un Sea King, a su izquierda y arriba; lo atacó con el único disparo que le salió. El proyectil atravesó una pala del rotor principal del ZA298 (846 Naval Air Squadron), piloteado por el Lt Cdr Thornewill. El helicóptero aterrizó cerca del Monte Challenger, donde esperó que le colocasen una pala nueva. Por su parte, luego de arrojar las bombas, el teniente Cervera también atacó con cañones a helicópteros en tierra y

en vuelo y, de acuerdo con la dirección de las municiones trazantes, consideró que había logrado impactos.

Salieron por la derecha, **al tiempo que, desde Malvinas, recibían información de la existencia de patrullas de Harrier al norte de San Carlos, a un nivel de vuelo 180; y otra, en Fitz Roy.**

**OF 1325, dos M-III indicativo TRITÓN**, armados con misiles Matra/Magic. Misión: cobertura Puerto Argentino. Tripulación: capitanes Carlos A. Arnau y Guillermo A. Ballesteros. Despegaron de Río Gallegos a las 15.13. La sección sobrevoló la Isla San José.

En enlace **con el radar Malvinas, sobre el Estrecho de San Carlos, fueron vectoreados para interceptar una patrulla aérea de combate que se encontraba a 40 millas náuticas.** Al llegar al lugar indicado, no los pudieron ubicar con sus radares de adquisición. La sección confirmó haber sufrido interferencias en las frecuencias de enlace. El N°2 arribó a Río Grande a las 16.48, con falla de trasvase de combustible, el N°1, a las 17.04.

**OF 1324, tres M-5 indicativo VULCANO**, armados con dos bombas retardadas por paracaídas (BRP). Misión: ataque a unidades de artillería en Puerto Harriet. Tripulación: N°1 capitán Roberto E. Janett (C-418); N°2 primer teniente Carlos A. Antonietti (C-414); y N°3 capitán Higinio R. Robles. (No decoló por desperfectos técnicos). Al no poder despegar, Robles solicitó que regresara el primer teniente Antonietti y le diera el suyo, pero no fue autorizado. Despegaron de Río Grande a las 15.15.

**OF 1323, tres M-5 indicativo ZEUS**, armados con dos bombas BRP. Misión: la misma que VULCANO. Tripulación: N°1 capitán Carlos A. Rohde (C-401); 2 primer teniente José L. Gabari Zoco (C-415); N°3 capitán Carlos A. Moreno (que no despegó por lesionarse una mano). Partieron de Río Grande a las 15.15. Ambas secciones regresaron a Río Grande, a las 17:15.

Con las Órdenes Fragmentarias 1324 y 1323, se formó una escuadrilla compuesta por: capitán Rohde, primer teniente Gabari, capitán Janett y primer teniente Antonietti.

Poco después del despegue, el primer teniente Gabari Zoco regresó por inconvenientes en su avión. Los restantes siguieron hacia las islas **hasta que el radar los alertó de la presencia de una PAC y les ordenó cambiar el rumbo.** La situación táctica y las condiciones meteorológicas desfavorables determinaron el regreso de la escuadrilla, sin concretar su ataque.

**C-130H matrícula TC-66, indicativo COBRE.** Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: mayor Ricardo L. Bolzi, capitán Sergio H. Sampietro, mayor Orestes M. Vila, cabos principales Ricardo Camino y Oscar D. Fraire, y suboficiales auxiliares Roberto M. Ovejero y Carlos A. Salzano. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 2.10; **atterizó en Malvinas a las 06:10.** Despegó a las 06.30; regresó a Comodoro Rivadavia a las 09.30.

**C-130 matrícula TC-65, indicativo PATO.** Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: capitanes Víctor H. Borchert y Hernán A. Daguerre, comodoro Roberto F. Mela, suboficiales auxiliares Héctor A. Sosa y Hugo D. Castellini, suboficial ayudante Manuel R. Carabajal y suboficial auxiliar Carlos H. Paoloni. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 15:30; **arribó a Malvinas a las 20:00.** Despegó a las 21:10; arribó a Comodoro Rivadavia a las 0:40.

Debía transportar un cañón de 155 milímetros con sus implementos; y trasladar heridos y personal civil. Para ello, personal de Sanidad especializado en evacuaciones integraba la tripulación. Luego del despegue, y como maniobra de engaño, el avión ascendió a 3000 metros y se dirigió a Río Grande. Al estar próximo, simuló una operación normal de

aterriaje, a la vista de la base, giró hacia la izquierda y puso rumbo a Malvinas, volando a muy baja altura mientras el sol se ponía.

En la oscuridad, sólo el radio-altímetro guiaba al piloto sobre las olas. Cerca de Puerto Argentino, la tripulación pudo observar el increíble espectáculo de las explosiones de obuses, morteros, bengalas y otras armas con que se combatía en las cercanías de la base de su destino.

**A las 19.55, hicieron contacto con el radar del CIC** y poco después ubicaron la cabecera de pista señalada con destelladores estroboscópicos. El avión tocó tierra y, mientras frenaba, desde la torre le preguntaron por qué habían aterrizado. En seguida, les ordenó dirigirse a la cabecera 26 pues la 08, utilizada habitualmente; estaban bajo fuego de morteros, aunque todavía no alcanzaban a la pista.

Se ubicaron en la cabecera 26 y, sin detener los motores, descargaron el material. Un nuevo llamado los alertó sobre la cercanía de aviones enemigos. Aún estaban lejos pero se aproximaban velozmente.

Era necesario descargar, embarcar al personal y despegar lo más rápido posible, pero una mala maniobra del vehículo que arrastraba al cañón hizo que éste se cruzara y quedara trabado. Se debía operar con cuidado y no dañar el fuselaje. En ese momento, desde el CIC recibieron la Alarma Roja: los Harrier estaban apenas a ocho minutos. El capitán Daguerre detuvo los motores, y ordenó evacuar. Tripulantes y pasajeros corrieron a buscar refugio. El ataque no se produjo. Advertidos, con seguridad, de que entraban en la zona de la artillería antiaérea, argentina y británica, los Harrier permanecieron orbitando a unos 15 kilómetros esperando el despegue del Hercules.

La tripulación continuó a cubierto hasta que, **desde el CIC, les avisaron que los británicos se retiraban**. Regresaron al Hercules, pusieron en marcha los motores y aguardaron la autorización de despegue. Para pasar desapercibidos, el piloto decoló guiándose sólo por los faros de rodaje y, apenas retrajo el tren, apagó todas las luces que podrían ser observadas desde tierra.

Próximos a la isla de los Estados ascendieron a un nivel de vuelo económico y a las 0.40 aterrizaron en Comodoro Rivadavia. Entre los setenta pasajeros evacuados, se encontraban los suboficiales de la ROA y los últimos periodistas argentinos que cubrieron los acontecimientos en las islas: Nicolás Kasanew y el camarógrafo, Alfredo Lamela.

### **Últimos ataques de la Fuerza Aérea Sur**

En cumplimiento de las operaciones iniciadas esa mañana, la FAS ordenó un ataque nocturno con aviones BMK 62 escoltada por una sección de M-III.

**OF 1326, dos BMK-62 indicativo BACO**, armados con cinco bombas MK-17 de 1000 libras, con espoleta SSQ, cada uno. Misión: bombardeo horizontal sobre Monte Harriet. Tripulación: N°1 capitanes Roberto Pastrán y Fernando J. Casado (B-108); N°2 primeros tenientes Roberto E. Rivollier y Jorge A. Annino (B-109). Despegaron de Río Gallegos a las 21.30.

Al aproximarse al lugar del lanzamiento (de sur a norte), el N°1 se desvió un poco hacia el este y el 2 lo perdió de vista. Lo sobrepasó y llegó antes al objetivo según confirmó con su equipo Doppler y **las indicaciones del radar Malvinas**. Lanzó las bombas y viró a la izquierda mientras observaba las explosiones.

En ese instante, reaccionaron las defensas terrestres y, a los pocos segundos, el B-108 fue alcanzado en la parte inferior delantera del fuselaje, por un misil Sea Dart lanzado desde el

destructor Exeter. El avión comenzó a incendiarse. El capitán Pastrán trató de disminuir el descenso y nivelar el Canberra en altura que le permitiera abandonarlo.

Al llegar a 15.000 pies, le ordenó al capitán Casado que se eyectara. Éste respondió que el mecanismo no funcionaba. A 11.000 pies, el Canberra entró en tirabuzón. A 7000, Pastrán se eyectó, cayó en el mar, próximo a la costa, infló el bote salvavidas, desembarcó y fue hecho prisionero. El capitán Casado, al estrellarse en el mar dentro de los restos del avión, fue la última víctima fatal de la Fuerza Aérea en la Batalla de Malvinas. Sus bombas habían caído, otra vez, muy próximas al puesto comando de los tres generales británicos.

El N°2 evadió el fuego antiaéreo, lanzó bengalas y *chaff* mientras escapaba hacia el oeste. En la distancia, vio los resplandores del cañoneo en Puerto Argentino y el fuego antiaéreo que subía desde los buques en la bahía de Fitz Roy. **El radar de Malvinas le informó que lo seguía una patrulla de Harrier que se encontraba a 70 millas al este. Poco después, los Harrier abandonaron la persecución. Fue entonces cuando el radar del CIC Malvinas le preguntó si tenía enlace con el guía, pues lo había perdido en la pantalla.**

**BACO 2** arribó a Río Gallegos a las 0.05 del 14 de junio. Fue el último avión argentino que entró en combate en la Batalla Aérea de Malvinas. (1)

**OF 1327, dos M-III indicativo PLUTÓN**, armados con Matra/Magic. Misión: cobertura defensiva de la sección BACO. Tripulación: mayor José Sánchez y capitán Ricardo A. González. Despegaron de Río Gallegos a las 21.50.

**A partir del enlace con el radar de Malvinas, fueron guiados con variaciones de rumbo hacia el este y luego hacia el norte. Informó que no había actividad aérea del enemigo; se mantuvo en escolta atrás y a la izquierda de BACO, hasta que lanzaron las bombas.**

Durante el sobrevuelo, vieron el resplandor del cañoneo y la iluminación del faro de un buque, probablemente en Bahía Anunciación. Luego del ataque, observaron la intensidad de fuego de antiaérea y la estela luminosa de los misiles, algunos explotaron abajo y otros arriba. Desde Fitz Roy, se lanzaron bengalas que se confundían con misiles.

Igual que en otras ocasiones, el enemigo interfirió las comunicaciones de VHF con el radar, probablemente desde San Carlos porque, al alejarse hacia el este, disminuía la potencia de los ruidos. Como remedio, usaron los dos equipos de radio: con uno transmitían en una frecuencia y recibían con el equipo de alternativa en otra frecuencia. (2)

### **Observaciones.**

(1) *“En la noche del 13 de junio en mi turno con mi incondicional ayudante Pochito Egañas, nos avisa el C.I.C. que venía una misión de Canberras a bombardear Monte Kent. La vimos aparecer por el radial 280 (aprox.) a unas 150 Nm, establecimos contacto, era la sección Baco, pero a los pocos segundos desaparecieron. Lo seguimos navegando a la estima y sin decirles que los habíamos perdido de pantalla.*

*Cuando estaban próximos a su objetivo, les ordenamos viraje y top de bombardeo. Juro que se movió todo, la cabina saltaba, temblaba la isla entera. A los pocos minutos teníamos la información del C.I.C que la misión había sido exitosa. Espere unos minutos, y llame a la sección a lo que me respondió uno solo de los Canberras, el Baco 2. Como es lógico en estos casos me quedé llamando insistentemente al que no me había respondido. Nunca obtuve respuesta del Baco 1. La carga emocional, preocupación y tristeza, nos invadió al instante a Pochito y a mí”.*

**Relato del Vcom.VGM (R) Hugo R. MERCAU en base a sus recuerdos de la última misión que controló.**

(2) *“En uno de los Plutones de cobertura volaba uno de los compañeros del Jefe y como sin dudas esta era la última de las misiones, ambos se liberaron de las restricciones de comunicaciones y se pusieron a charlar, no cabiendo dudas por lo que comentaba el Plutón 1, que ya era el final, pues decía que allá abajo parecía que Puerto Argentino estaba festejando Navidad porque era impresionante el espectáculo que producían la cantidad de fognazos y rastros de munición trazante que se veían desde esos 9000 metros a los que estaban volando...”*

**Fragmento de la página 276 bajo el subtítulo LAS ULTIMAS OPERACIONES del libro “Diario de Guerra del Radar Malvinas” del Com.VGM (R) Miguel A. SILVA**