

EFEMERIDES VYCA ENTRE EL 8 Y 15 DE MAYO.

Aclaración previa a la lectura.

El día 11 de mayo no registró eventos significativos, el resto de los días mostró poca actividad de la aviación de combate de la FAS, mucho movimiento de las PAC británicas, el incremento del puente aéreo con los C-130 y la actividad de diversión llevada a cabo por el Escuadrón Fénix.

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 transcrito que se encuentran entre comillas y con el tipo y tamaño 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 MAYO DE 1982

...Primer teniente MAZZOCCHI - Alférez SCACCHI - Cabo primero EGAÑAS.

- 09:25 Me hago cargo sin novedad. Se observan **patrullajes de HARRIER** incluso pasan sobre la vertical, desaparecen una sección en 080°, 110 millas náuticas.
- 10:46 Aparece en 073° a 72 millas náuticas un eco.
- 11:03 Aparece en 071° a 80 millas náuticas rumbo 255.
- 11:38 Desaparece en 078° a 95 millas náuticas. Hacen una presentación a 90° entre ellos y una de frente. **(1)**
- 11:41 070° a 78 aparecen dos ecos con 300 nudos.
- 12:14 **218°-133 aparecen los DAGGER, a las 12:40 se van. (2)**
- 12:41 074°-108 desaparecen.
- 12:27 073°-95 aparecen **dos HARRIER** más.
- 12:38 077° a 110 millas náuticas aparecen, desaparecen.
- 12:56 057° a 138 millas náuticas, aparecen, desaparecen. 355° 70 millas náuticas. Cuando ingresaban los DAGGER se quiso realizar la comprobación de VHF y no se pudo tomar contacto, después de desarmar los equipos se comprobó que el CIC había cambiado frecuencias sin informar. Entrego sin novedad. **(3)**...

Observaciones

(1) Este tipo de actividad de las PAC británicas era muy común mientras cumplían su turno de patrulla aérea, en el libro del Lt. Cdr. Nigel Ward se critica como falta de profesionalismo en el cumplimiento de su misión sobre todo haciendo referencia a las PAC cubiertas por el Escuadrón 800 del HMS Hermes.

(2) Sección **AGUILA** (2 M-5).

“Misión: velo y engaño. Armados con cañones y misiles *Shaffrir*. Tripulación: capitanes Amílcar G. Cimatti (C-430) y Higinio R. Robles (C-437). Despegaron de Río Grande (BAN) a las 11:40. Bajo control de radar, se les ordenó acercarse a las islas como señuelos, a efectos de obligar el despegue de las patrullas aéreas enemigas. Versión: tres tanques de 1300 litros cada uno. La navegación de ida se realizó sin novedad; arribaron a las islas con nivel 270 (8200 m) y sin lograr contactar en VHF con el radar de Malvinas. Los datos requeridos por las aeronaves se retransmitieron desde la torre de Malvinas luego de que el radar le informara la posición de las PAC. Se corroboró que una se dirigía hacia la sección, la que maniobró para ponerse a su cola, a una distancia de 7 millas (13 km) y con rumbo general oeste.

El jefe de sección ordenó probar cañones al numeral, pero éste acusó una falla en el sistema empobrecedor de tiro que le hacía perder potencia y, consecuentemente, altura.¹ El guía comenzó a girar en círculos para no perder de vista al 2 y le mandó eyectar el tanque ventral vacío. A quince mil pies de altura (4500 m), el 2 informó que se había restituido la potencia y comenzó nuevamente el ascenso, rumbo a Río Grande.”

(3) No queda claro si el error se cometió en el continente o en el CIC MLV pero lo cierto es que en más de una oportunidad los roles de combate se encontraron en situaciones similares que generalmente se adjudicaban en principio a problemas del equipamiento de VHF cuando en realidad el origen estaba en fallas de coordinación y comunicación de frecuencias de operación.

...Primer teniente ROMERO - Teniente SARAVIA - Cabo principal QUINTANA

13:17 Aparece la **escuadrilla nuevamente en 028°/71. (1)**

13:40 Se acercan dos escuadrillas a relevar a la que se encontraba sobrevolando el sector.

14:05 Se pierde una escuadrilla.

14:40 Relevo de la que quedaba.

16:05 Aparece en pantalla del 280°/120 llega hasta las 30 millas náuticas donde vira para 160°, luego por izquierda al 280° y a casa (**POA aviones nuestros**). (2)

16:30 Desapareció.

¹ Había quedado conectado el empobrecedor de tiro, una falla de muy extraña aparición.

16:43 Llama **CARDO** con 2 de GRA llega hasta 170°/20 luego por derecha al 040 y luego por izquierda al 245 y a casa. **(3)**

17.00 Entrego el turno en el 240°/77, sin novedad.

Observaciones

(1) El 1° Ten. ROMERO tenía por costumbre no discriminar en su relato entre escuadrilla y sección, generalmente se refiere a sección.

(2) El indicativo correcto es **PUA (2 Learjet LR-35)**. Despegaron de CRV a las 14:35 y aterrizaron en el mismo aeródromo a las 17:45.

“OF 2039: dos *Learjet-35A*, indicativo PÚA 1 y PÚA 2. Misión: retransmisión y diversión. T-24 PÚA 1: capitán Miguel A. Arques, teniente Gustavo A. Cercedo y cabo primero Jorge F. Bazán². LV-ONN PÚA 2: capitán Narciso Juri, teniente Alfredo Caballero y capitán Eduardo Glogger (observador aerofotográfico). Despegaron de Comodoro Rivadavia (IX Br. Ae.) a las 14:35, hasta la vertical de Puerto Argentino; regresaron a las 17:45. Durante el desarrollo de esta misión, el radar de Malvinas detectó el despegue de dos *Sea Harrier* a unas 70 millas (130 km), al oeste de las islas.”

(3) Dos Learjet LR-35. Tripulaciones: Cap. BUIRA y tripulación y 1°Ten. BIANCO y tripulación. Misión: Diversión. Despegaron 15:55 desde GRA y aterrizaron a las 18:55 en el mismo aeródromo.

“OF 2040: dos *Learjet-35*, indicativo CARDO 1 y CARDO 2. Misión: diversión. Tripulación 1: capitanes Antonio F. Buirra y Carlos A. Pane, y cabo primero Dardo C. Rocha. Tripulación 2: primer teniente Eduardo E. Bianco y teniente Luis A. Herrera. Despegaron de Comodoro Rivadavia (IX Br. Ae.) a las 10:15 y 10:25, hasta la vertical de Puerto Argentino y regreso a Río Grande (BAN); arribaron a las 13:25. Despegaron nuevamente a las 15:55; arribaron a las 18:15 y 18:55, respectivamente.

Tal como sucedió con los PUA, el radar de Malvinas les informó de la presencia de dos PAC, una a 40 millas náuticas (74 km) y la otra a 57 (105 km). Continuaron su vuelo hasta 18 millas (33 km) de las islas y luego, el operador del radar los guió en el escape.”

...Primer teniente FABER - Alférez MERCAU - Cabo principal SIERRA

17:00 Me hago cargo del turno sin novedad.

17:18 Desaparecen las **secciones HARRIER**, una en acimut 083°/93 y la otra en el 071°/105.

² En este vuelo se tuvo en cuenta el Interrogatorio a Tripulaciones pues, con relación a la planilla de vuelo, difiere el cuarto tripulante.

- 17:45 Aparece **un eco en el 200°, distancia 154 millas náuticas con rumbo 020°**, luego viraje por izquierda con rumbo 280°, desaparece en acimut 215°/150. En frecuencia de alternativa aparece **PLOMO**, le contestamos, nos recibe bajo, preguntamos al CIC, no saben “nada”, llama en frecuencia de PICHÓ (TORRE) le contesto, me dice que me recibe entrecortado, no sale más en frecuencia. **(1)**
- 20:45 **PICO** (C-130), acimut 020°, distancia 18 millas náuticas se comunicó con PICHÓ, se visualizó arribo con puerta abierta. **(2)**
- 21:00 Entregamos servicio sin novedad....

Observaciones

(1) “OF 2041: *Learjet*-35A matrícula T-23, indicativo PLOMO. Tripulación: capitanes Jacinto Despierre y Rafael A. González Osterode, y suboficial auxiliar José M. Cuscuetta. Despegó de Río Grande (BAN) a las 15:30; aterrizó en Comodoro Rivadavia (IX Br. Ae.) a las 19:50.”

(2) Un C-130. Tripulación: My. PALAZZI y tripulación. Misión: Abastecimiento Aéreo. Despego a las 18:00 desde CRV y aterrizo en el mismo aeródromo a las 23:45.

...Primer teniente MAZZOCCHI - Alférez SCACCHI - Cabo primero EGAÑAS.

- 21:00 Me hago cargo sin novedad.
- 21:08 Decola el C-130 (**PICO**).
- 21:36 Aterrizo C-130 **LANA**.
- 21:47 Despega **LANA**. **(1)**
- 23:00 Se hace cargo el radar de Ejército.

9 DE MAYO DE 1982

- 00:15 Comenzamos a trabajar nuevamente.
- 00:50 Se observan **varios ecos de helicóptero** y luego se escucha cañoneo naval en la costa norte. Luego vienen **dos LEARJET** nuestros para hacer intimidación, se suspende el cañoneo. Vienen **dos HARRIER**, pasan sobre la vertical, se alejan 40 millas náuticas y regresan, desaparecen en acimut 074°, 97 millas náuticas. En este transcurso se observan **varios ecos entrando y saliendo desde 20 a 5 millas náuticas**, con velocidad de helicóptero. Se ve movimiento de **dos barcos en 124° a 26 millas náuticas**. **(2)**
- 05:00 Entrego el turno s/n.

Observaciones

(1) Un C-130. Tripulación: My. VELIZ y tripulación Misión: Abastecimiento aéreo. Despego a las 18:30 desde CRV y aterrizo en el mismo aeródromo a las 00:15.

(2) En realidad era un solo Learjet LR-35 indicativo PACO. Tripulación: My. CARDOSO y tripulación. Misión: Exploración y Reconocimiento/Diversión. Despego de CRV a la 01:00, aterrizo en el mismo aeródromo a las 03:59.

05:00 **Primer teniente ROMERO - Teniente SARAIVIA - Cabo primero BAIZ.**

Se observa desplazamiento de la flota de **barcos que pasan a 12 millas náuticas** produciendo una interferencia.

06.40 Se detectan **dos HARRIER** en 040/80 que se dirigen con rumbo 220.

07.05 Nos llaman los **PICO (1)** con 2 y los cuales se les da ascenso para 400 y luego de acuerdo a la orden del CIC de inmediato a casa, los H **(2)** llegan a estar en 090/108 millas náuticas, detrás de los **PICO**.

07:35 Se corta alta por cuarta vez en una hora a lo que los mecánicos inician un chequeo del equipamiento antes de ponerlo en servicio.

09:00 Aún fuera de servicio, entrego el turno.

Observaciones

(1) Dos Learjet LR-35. Tripulaciones: Cap. Buirra y tripulación y 1°Ten. BIANCO y tripulación. Misión: Exploración y Reconocimiento/Diversión. Despego desde GRA a las 06:25 y aterrizo en el mismo aeródromo a las 08:10.

“Con el propósito encontrar la flota y descubrir sus intenciones, a las 06:25 desde Río Grande (BAN), despegó la primera misión diurna de perturbación y engaño y a la vez de exploración.

OF 2047: dos *Learjet-35A*. Indicativo PICO. N° 1 T-22, tripulación: primer teniente Eduardo E. Bianco y teniente Luis A. Herrera. N° 2 LV-OFV, tripulación: capitanes Antonio F. Buirra y Carlos A. Pane, y cabo primero Dardo C. Rocha. Llegaron a 80 millas (148 km) de la BAM Malvinas volando en formación abierta. En esta posición, el CIC Malvinas les ordenó regresar porque tenía en pantalla una sección de *Sea Harrier* que se dirigía a interceptarlos. Éstos los siguieron por 30 millas (56 km) y abandonaron. Los PICO ascendieron a un nivel de vuelo 400 (12.200 m) y regresaron a Río Grande (BAN). Aterrizaron a las 08:10.”

(2) H de Harrier.

...Primer teniente FABER - Alférez MERCAU - Cabro principal SIERRA

09:15 Radar en servicio precario por trabajar con una unidad puenteada, informo al CIC, que se continúa buscando falla que están trabajando con radar ECO.

BAUTISMO DE FUEGO DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

- 09:45 Nos retiramos de la OPS, se queda el cabo principal TÉVEZ en SHELTER técnico para ver si salta nuevamente alta.
- 10:30 Salta alta.
- 11:45 Radar en servicio normal.
- 12:34 Salta alta fuera de servicio.
- 12.37 En servicio normal.
- 12:53 Se corta por mantenimiento.
- 14:33 Se comienza en escucha en VHF por dos secciones **PUMA (1) -TRUENO (2) - 14:35-14:45-** y tres secciones a partir de las 16:00 y **JAGUAR (3) – CÓNDROR (4) - FORTÍN (5). (mayor SILVA, primer teniente FABER, alférez MERCAU, cabo primero BAIZ)**. Se grafica en pantalla recibiendo información de radar ECO (Ejército), nos mantenemos en escucha porque el CIC sale en nuestra frecuencia.
- 14:39 Se decide hacer control bajo responsabilidad nuestra.
- 15:05 **CHITRO (6)** informa **PUMA** regresa a casa.
- 15:15 En servicio normal.
- 16:10 **JAGUAR** informa estima sobre vertical no lo tenemos, le damos posición OM 202-14 informa que si no lo tenemos no puede hacer la penetración por no saber adónde se encuentra, regresa a casa.
- 16:30 Salta alta, avisamos técnico.
- 16:33 En servicio normal. Nos avisan del radar ECO que tuvieron interferencia. **Patrulla HARRIER** desaparece en acimut 091° , 89 millas náuticas. **Grueso flota en el 077° , 106 millas náuticas;** dos barcos 098° , 60 millas náuticas; dos en acimut 202° , 14 millas náuticas; uno acimut en 150° , 51 millas náuticas; uno en $128^{\circ}/53$ millas náuticas; y uno en $136^{\circ}/51$ millas náuticas.
- 17:00 Salta nuevamente alta.
- 17:03 En servicio normal.
- 17:27 Salta alta nuevamente.
- 17:30 Con alta en servicio normal.
- 17:35 Salta radar fuera de servicio.
- 17:38 En servicio normal.
- 18:12 Primera **sección desaparece en acimut 096° -89 millas náuticas. Y la segunda 091° -89 millas náuticas** después de 0100 de patrullaje.
- 18:30 Se corta radar para mantenimiento quedando el radar de Ejército trabajando con el CIC...

Observaciones

(1) “OF 1175: cuatro M-5. Indicativo PUMA. Misión: ataque al objetivo detectado en el radial 330°. Armamento: cañones y dos bombas BRP 250 retardadas por paracaídas. Tripulación: mayor Juan C. Sapolski (C-401), primer teniente Jorge D. Senn (C-407), capitán Raúl A. Díaz (C-432) y primer teniente Mario M. Callejo (C-412). Despegaron de San Julián (BAM) a las 13:00, con el aeródromo en los mínimos para vuelo por instrumentos.

Ascendieron por secciones y se reunieron sobre tope, en ruta. Al llegar al extremo occidental de Malvinas se mantenían sobre capa, por lo cual, los cuatro aviones, en formación cerrada, descendieron entre nubes hasta los 270 metros. Al no lograr contacto visual, el jefe de escuadrilla ascendió hasta el nivel 80 (2400 m) y trató, sin suerte, de comunicarse con el CIC Malvinas. En esta maniobra, la sección numeral perdió de vista a la guía. Pese a la dificultad, efectuaron el procedimiento indicado para este caso y, con rumbos paralelos, continuaron volando a ciegas hasta que, estimaron haber sobrepasado las Islas Sebaldes. En ese punto el jefe de escuadrilla ordenó regresar. Informaron la novedad al OCAT y escucharon las comunicaciones de la sección TRUENO y de la escuadrilla JAGUAR. En la BAM San Julián, separados por secciones y en formación cerrada, la escuadrilla realizó la entrada por instrumentos y aterrizó a las 15:25.”

(2) A-4C sin contacto con radar.

(3) “OF 1176: cuatro M-5. Indicativo JAGUAR. Armamento: dos bombas BRP 250 retardadas por paracaídas. Tripulación: vicecomodoro Luis D. Villar (C-404), primer teniente César F. Román (C-420), capitán Norberto R. Dimeglio (C-434) y teniente Gustavo E. Aguirre Faget (C-415). Despegaron de San Julián (BAM) a las 15:00. Advertidos de las malas condiciones al nivel del mar el JAGUAR 1 condujo la formación volando sobre tope a nivel 240 (7300 m). Se comunicó con el radar Malvinas, solicitó el estado meteorológico e instrucciones. El CIC, fuertemente interferido y aún bajo el efecto del reciente cañoneo naval, no consiguió captar a la escuadrilla en la pantalla. A las 15:50, sin una marcación fija, cuando por tiempo estimando se encontraba sobre las islas, el jefe de escuadrilla decidió no descender y regresar a San Julián (BAM), donde aterrizó a las 16:15.”

(4) A-4C sin contacto con radar.

(5) A-4C sin contacto con radar.

(6) “OF 2501: HS-125. Indicativo CHITRO. Misión: control aéreo táctico. Tripulación: teniente Aníbal D. Poggi, alférez Roberto C. Mariani, suboficial principal Miguel A. Acosta y vicecomodoro Raúl Quiroga, que como Oficial de Control Aéreo Táctico (OCAT). Despegó de Comodoro Rivadavia (IX Br. Ae.) a las 12:48.”

10 DE MAYO DE 1982

- 03:00 En servicio. Se plotean desde el principio **dos barcos en el acimut 200° hasta el 175°** moviéndose desde las 8 millas náuticas hasta las 12 millas náuticas y desde las 10 millas náuticas hasta las 14 del otro. A las 04 adoptan rumbo 090° y se desplazan más lentamente entre 10 a 15 nudos.
- 03:30 Aparece un **helicóptero en el acimut 145° a 65 millas náuticas**. Realiza varios 360° en la zona y luego coloca rumbo 060° para desaparecer a las 04:10 en acimut 116° a 73 millas náuticas. Se mantuvo siempre en nivel de vuelo 70.
- 04:20 A la altura donde se desplaza el barco más cercano se produce un círculo completo (radio de 12 millas náuticas), se prueba en otros vídeos y desaparece. Se supone que no es interferencia si no problema del equipamiento. Interviene el suboficial auxiliar **PALMA** como mecánico. (1)
- 04:40 Mantengo conversación con el mayor PERGOLINI en el CIC y me pide que trate de individualizar el VHF con el cual nos comunicamos durante la misión del **CHITRO** en frecuencia principal, ya que según el **CHITRO** fue interferido en la frecuencia por eso tuvo que salir en secundaria. Según el CIC no habría que usar el equipamiento de VHF utilizado en dicha oportunidad. Al desconocer el equipamiento utilizado dejo asentada la novedad. En dicho turno operó el primer teniente FABER. (2)
- 05.10 Hago entrega del turno.

Teniente SARAVIA

[Sin firma, con aclaración, reconocimiento caligráfico]

Observaciones

(1) El lector encontrará en varios pasajes del Diario de Guerra, referencias a interferencias no solo al TPS-43 sino también al Cardion de EA y a los radares de la Artillería Antiaérea. No hay certeza respecto a que dichas anomalías fuesen provocadas por los ingleses o simplemente se debían a problemas propios de los equipos. En el sitio web del Com. SILVA se puede encontrar un análisis de las actividades de guerra electrónica durante el conflicto.

(2) “OF 2501: HS-125. Indicativo CHITRO. Misión: control aéreo táctico. Tripulación: teniente Aníbal D. Poggi, alférez Roberto C. Mariani, suboficial principal Miguel A. Acosta y vicecomodoro Raúl Quiroga, que como Oficial de Control Aéreo Táctico (OCAT). Despegó de Comodoro Rivadavia (IX Br. Ae.) a las 12:48.”

12 DE MAYO DE 1982

- 05:00 Me hago cargo del turno.
- 05:30 Se avistan **dos ecos (barcos)** en acimut 050° a 26 millas náuticas con rumbo 230° para llegar a una distancia de 22 millas náuticas y bajar cortando radiales con rumbo 180°.
- 06:00 Nos pasan indicativos de cinco misiones a partir de las 08:30. Pido aclaración de misión para realizar los guiados. Después de dos horas y quince minutos nos responden diciendo que solamente hagamos enlaces. **(1)**
- 09:00 Hago entrega del turno con las novedades asentadas.

Teniente SARAVIA
[Firma y aclaración]

(1) En ningún momento se recibieron las órdenes fragmentarias o por lo menos la información básica de las misiones de referencia.

... Mayor SILVA, primer teniente FABER, suboficial mayor CASSANI y cabo principal SIERRA.

- 09:56 Se hace escucha en HF frecuencia **TILO** (9152) que el mismo ordenaba el regreso de una sección a **PUCHO**. Preguntado al CIC, desconocía tal información a pesar de que ellos están en enlace con **TILO** en la habitación de al lado. **(1)**
- 12:55 Se tuvo **un eco** en el 048° a 038°/70 a 78 millas náuticas **y tres** 190°-184°-173° a 23 millas náuticas hasta 20 millas náuticas. Todos desaparecieron, nivel de vuelo 080 el lejano, y los otros nivel de vuelo 040.
- 13:00 Entregamos servicio, sin novedad.

Observaciones

(1) No se pudo determinar a quienes corresponden los indicativos **TILO** y **PUCHO**. No corresponden a aeronaves en vuelo. **TILO** parecería ser una dependencia interna de Comando y Control y sin dudas **PUCHO** es el indicativo de un aeródromo en el continente.

...Primer teniente ROMERO - Alférez MERCAU - Cabo primero EGAÑAS

- 13:23 Se inicia un intento de ataque pasando **un avión por vertical** sobre nivel 120.
- 13:35 Dos helicópteros, el **ROJO y otro (1)**, intentan frecuencia de **TORRE** y se enteran que cambiaron frecuencia, consultado el CIC dice que no han autorizado cambios.
- 15:15 Se pierde **el helicóptero** que apareció en 280°/17 millas náuticas y se perdió en 323°/7 millas náuticas.
- 15:50 074°/78 millas náuticas relevo de **HARRIER**.

- 16:25 Al preguntarse referente al helicóptero que venía entrando en el 198°/5, el suboficial AGÜERO contesta lo que según dice el vicecomodoro ARANDA, era un señuelo.
- 17:00 Hago entrega del turno sin novedad. La **escuadrilla orbitando** en el 090°/(9-19).

Observaciones

(1) Se suponen helicópteros de EA, los Bell 212 y Chinook de FAA volaban con los indicativos de los comandantes de aeronave.

- 17:00 Me hago cargo del turno sin novedad. Se observa entrar y salir una escuadrilla de **HARRIER** desde las 20 a las 10 millas náuticas del centro del poder con nivel de vuelo 030.
- 17:30 Tenemos **dos HARRIER** entrando a 8 millas náuticas, desaparecen los ecos, notificamos al CIC y al minuto escuchamos dos bombas en el aeropuerto, el CIC dice que avisó a la artillería pero no se repelió el ataque.
- 18:20 Se observa **gran cantidad de ecos** con velocidad de helicópteros entre las 20 y las 6 millas náuticas y son pasados al CIC. Se desconoce identificación de los ecos, desaparecen a las 6 millas náuticas y otros saliendo a las 20 millas náuticas. Además dos helicópteros haciendo patrullaje entre el 068° y 063° a 88 millas náuticas.
- 21:00 Entrego sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

13 DE MAYO DE 1982

...Primer teniente FABER - Suboficial mayor CASSANI - Cabo principal SIERRA

- 03:20 En acimut 092°, 104 millas náuticas, hasta acimut 096°, 114 millas náuticas se pueden contar hasta **seis ecos** bastantes fuertes dando alturas dispares entre nivel de vuelo 120 a 210.
- 04:38 Desaparecen los ecos que se encontraban en acimut 092° hasta 101°, distancia 108 a 123 millas náuticas pudiendo contar hasta quince barcos, se informa al CIC.
- 05:00 Entrego servicio, sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI - Cabo principal QUINTANA - Cabo primero NIEVAS

- 13.00 Me hago cargo del turno sin novedad.
- 16:30 Salta alta.
- 16:32 Entra en servicio.
- 16:44 Llega **un C-130** y lo entramos hasta 1 milla y lo ponemos visual a la pista ya que había niebla. (1)

17:02 Despega el **C-130**, entrego sin novedad.

Observaciones

(1) “C-130 matrícula TC-68, indicativo TIGRE. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: vicecomodoro Rubén Cabanillas, mayor Adolfo E. Martínez, vicecomodoro Adrián J. Speranza, suboficial ayudante Juan Rydzik, suboficial principal Juan C. Vottchevitch, suboficial ayudante Ramón A. Pajón y suboficial principal Bernabé Placencia. Despegó de Comodoro Rivadavia (IX Br. Ae.), a las 14:15; arribó a la BAM Malvinas a las 16:45. Despegó a las 17:00, bajo alerta roja, arribó a Comodoro Rivadavia (IX Br. Ae.) a las 19:20. Transportó un cañón de 155 milímetros, un Unimog, munición, espoletas y dos tetraedros reflectivos; total 14.000 kilos.

Esta tarea fue ejecutada con gran pericia por la tripulación, en condiciones meteorológicas absolutamente marginales. En su descenso, fue guiado por el radar Malvinas. A partir de este día, el cañón SOFMA de 155 mm contribuiría a disminuir los riesgos y, sobre todo, la presión psicológica que significaba para la guarnición argentina estar a merced el bombardeo naval de las fragatas que se aproximaban a menos de 15 kilómetros de las costas y se paseaban impunemente cañoneando a su antojo las posiciones.”

21:00 Me hago cargo del turno.

22:30 C-130 (**OSO**) hace dos intentos negativos y vuelve a cama [aeródromo de recuperación]. **(1)**

23:10 Entra en servicio el radar ECO.

14 DE MAYO DE 1982

04:00 Retomo el turno.

05:00 Hago entrega del turno.

Teniente SARAVIA
[Firma y aclaración]

Observaciones

(1) Tripulación: Cap. BORCHERT y Tripulación. Misión: Abastecimiento Aéreo. Despego a las 19:45 desde CRV y aterrizo a las 24:00 en el mismo aeródromo. C-130 matrícula TC-65, indicativo OSO.

“Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: capitanes Víctor H. Borchert y Hernán Daguerre, mayor Pedro A. Maye, cabo principal Carlos H. Sosa, suboficial auxiliar Hugo D. Castellini, y suboficiales ayudantes Manuel R. Carabajal y Carlos C. Moyano. Despegó de l a las 19:45, efectuó el cruce y sobrevoló la BAM Malvinas. A las 22:30, intentó dos aterrizajes sin lograr

ver la pista y regresó a Comodoro Rivadavia (IX Br. Ae.) a las 24:00. Transportaba 15.000 kilos de carga y diecinueve pasajeros (refuerzos para la ROA), que volvieron a su base de origen.”

Primer teniente MAZZOCCHI - Cabo principal QUINTANA - Cabo primero NIEVAS

- 05:00 Me hago cargo sin novedad.
- 07:00 Aparece **un helicóptero 074°/86 millas náuticas y dos HARRIER**, se aproximan hasta las 7 millas náuticas y hacen patrullaje en las inmediaciones y se separan en las 20 millas náuticas y se interceptan a las 30 millas náuticas, aparentemente guiados por el helicóptero, vuela una hora y aparece el relevo **dos HARRIER más. (1)**
- 09:00 Entrego el turno sin novedad...

...Primer teniente ROMERO - Alférez MERCAU - Cabo primero EGAÑAS

- 10:55 Se pierde la escuadrilla de **HARRIER** que estaba orbitando, en 066°/82 millas náuticas.
- 11:00 Reaparecen y se comienzan a acercar hasta las 023°/23 millas náuticas.
- 11:30 Comienzan a orbitar y a acercarse.
- 11:35 Se preparan los aviones, uno queda en las 12 millas náuticas y el otro se acerca a 8 millas náuticas.
- 11:40 El cercano se pierde a las 7 millas náuticas.
- 11:45 Se realiza un pasaje con bombas.
- 11:50 Comienzan a orbitar a las 21 millas náuticas.
- 12:08 Aparecen **dos ecos** en el 072°/127 millas náuticas (nivel 330)...

...Primer teniente FABER - Suboficial mayor CASSANI - Cabo principal SIERRA.

- 13:18 **Dos HARRIER** se aproximan hasta las 7 millas náuticas y desaparecen, vuelven a aparecer a las 12 millas náuticas, desaparecen a las 70 millas náuticas, acimut 040, a las 14:08.
- 14:12 Aparecen los **HARRIER** 036°/72 millas náuticas, e inician el patrullaje.
- 15:00 Cortamos, se hace cargo ECO con una sección en acimut 020/74 millas náuticas.
- 16:00 Entramos en servicio. **Dos LEARJET** vienen del continente en misión a Malvinas. **(1)**
- 16:10 Aparecen **dos ecos** en acimut 023°/74 millas náuticas, comienza el patrullaje.
- 16:25 Desaparecen los ecos en acimut 020°, 66 millas náuticas.

17:00 Entregamos servicio.

Observaciones

(1) Si bien en el diario figuran 2 Learjet, en realidad se trataba de solo uno, la confusión se produce porque hubo dos vuelos distintos con el mismo indicativo, el que corresponde a la anotación es el segundo. Este evento es una muestra más de las fallas en las transmisiones de las órdenes fragmentarias que llegaban del continente.

Indicativo: FUEGO. Tripulaciones: My. GONZALEZ y tripulación y 1° Ten. ACOSTA y tripulación. Misión: Exploración y Reconocimiento/Diversión. Despego de SJL a las 15:33 y aterrizo en el mismo aeródromo a las 17:00.

“ OF 2093 y 2095: dos Learjet-35, indicativo FUEGO. Tripulación 1 VR-17: mayor Ricardo R. González y capitán Ricardo H. Ceaglio. Tripulación 2 LV-ALF: primer teniente Edgardo A. Acosta y alférez Julián Redonda. Primer vuelo: despegó de San Julián (BAM), a las 11:30, hasta la posición 51°40' S / 63°00' O, luego se desplazaron hasta los 51°40' S / 61°30' W. Regresó a las 13:00. Segundo vuelo: despegó a las 15:33; hicieron enlace con el Centro de Información y Control Malvinas a las 16.00. Arribó a las 17:00.”

17:00 Me hago cargo del turno.

17:30 **Dos SEA HARRIER** en 040°, 50 millas náuticas, con nivel de vuelo 180, los perdemos a 10 millas náuticas. Bombardean a la salida, los tenemos hasta los 020°, 55 millas náuticas.

17:45 Vuelven a aparecer y después de varias maniobras desapareció en el 040°, 65 millas náuticas.

20:35 Entra en servicio el radar ECO...

Teniente SARAVIA
[Firma y aclaración]

15 DE MAYO 1982

...**Primer teniente MAZZOCCHI - Cabo principal QUINTANA - Cabo primero NIEVAS**

09:00 Me hago cargo del turno, sin novedad.

09:57 342° a 65 millas náuticas aparecen **dos HARRIER** con rumbo 080°.

10:03 Desaparece 002 a 078 millas náuticas.

10:20 En 053 a 60 millas náuticas, **helicópteros**.

10:30 004 a 59 millas náuticas, **dos HARRIER** desaparecen en el 360° a 61 millas náuticas.

- 11:33 034 a 64 millas náuticas aparecen **dos HARRIER** pasan luego vertical y se alejan por el 260 hasta 40 millas náuticas.
- 12:31 **Dos HARRIER** bombardean detrás del aeropuerto, los vemos a los ecos a las 23 millas náuticas y los ploteamos hasta las 5 millas náuticas que los perdemos, al minuto vemos los hongos de las explosiones en el aeropuerto. **(1)**
- 12:41 Hacen otra pasada, los vemos en radar desde las 15 hasta las 7 millas náuticas. Y luego escuchamos las bombas detrás del aeropuerto.
- 12:55 Desaparecen luego 033°, 67 millas náuticas.
- 13:00 Entrego sin novedad...

Observaciones

(1) En varios pasajes del Diario de Guerra encontraran referencias a visualizaciones sobre explosiones o pasaje de PAC inglesas sobre el aeródromo, esto se debía a que cuando se producía la pérdida de los Harrier en la zona de clutter cercano generalmente alguien salía de la cabina para observar el bombardeo o sobrevuelo.

...16:00 Me hago cargo del turno.

- 16.10 Comienza incursión con una **sección** detectada en el 050° a 52 millas náuticas y **un solo avión** en el 030°, 65 millas náuticas. Se detectó **un eco fijo** con desplazamiento muy lento en el 011° a 58 millas náuticas. Desaparecieron la sección en 011°, 71 millas náuticas con rumbo 070° y el otro en 060° a 75 millas náuticas con rumbo 060°.
- 17:00 Entrego el turno...

Teniente SARAVIA
[Firma y aclaración]

...19:25 Se reinicia la actividad por orden del CIC, para esperar dos arribos de dos C-130 a las 20:12. A las 20:16 **ARIES**, a las 21:30 **TERO. ARIES** sale a las 21:06. **(1)**

21:05 Se entrega el turno sin novedad.

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

Observaciones

(1) Un C-130. Tripulación: My. Bruno y tripulación. Misión: Abastecimiento Aéreo. Despego de CRV a las 17:10, aterrizo en el mismo aeródromo a las 23:35.

“C-130 matrícula TC-65, indicativo ARIES. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: mayor Antonio A. Bruno, vicecomodoro Rubén O. Moro, mayor Hugo A. Maldonado, cabos principales Ricardo O. Figueroa y Delfino Fretes,

y suboficiales principales Julio M. Daverio y Juan C. Luján. Despegó de Comodoro Rivadavia (IX Br. Ae.) a las 17:10; arribó a la BAM Malvinas a las 20:10. Despegó a las 20:35; arribó a Comodoro Rivadavia (IX Br. Ae.) a las 23:35. Trasladó 15.000 kilos de carga (incluía un cañón de 155 milímetros y munición) y cuarenta y dos pasajeros.”

Primer teniente MAZZOCCHI - cabo principal QUINTANA, cabo primero NIEVAS

- 21:05 Me hago cargo, sin novedad.
21:33 Llega **TERO** (C-130) lo entramos con radar. (1)
22:13 Sale **TERO** sin novedad.
23:05 Aterriza **PACO** (C-130) (2)
23:33 Despega **PACO** sin novedad....

Observaciones

(1) “C-130 matrícula TC-68, indicativo TERO. 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 a las 18:20; arribó a la BAM Malvinas a las 22:00. Despegó a las 22:20; aterrizó en Río Gallegos (BAM) a las 00:30. Trasladó 14.500 kilos de carga (otro cañón de 155 milímetros) y dieciocho pasajeros.”

(2) “C-130 matrícula TC-63, indicativo PACO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: vicecomodoro Jorge O. Domínguez; mayores Enrique J. Bernardi y Walter F. Videla; suboficial principal Domingo G. Farias; suboficiales auxiliares Ranulfo M. Lozano y Juan C. Hümöller; y cabos principales Ricardo Camino y Horacio R. González. Despegó de Comodoro Rivadavia (IX Br. Ae.) a las 20.05; arribó a la BAM Malvinas a las 23:15. Despegó a las 23:30; regresó a Comodoro Rivadavia (IX Br. Ae.) a las 02:30 del 16 de mayo. Trasladó 11.280 kilos de carga y veintiocho pasajeros.”

FIN EFEMERIDES 8 AL 15 DE MAYO