

EFEMERIDES 16 AL 25 DE MAYO DE 1982. ESCUADRON VYCA MALVINAS

Aclaración previa a la lectura.

El día 19 de mayo no registró eventos significativos, el resto de los días mostró nuevamente poca actividad de la aviación de combate en el área de cobertura del TPS-43 ya que las misiones enviadas por la FAS hacia las islas, estaban empeñadas en la **Batalla de San Carlos**; gran incremento del movimiento de las PAC británicas en defensa de la cabeza de playa en San Carlos como así también en movimiento de buques y helicóptero; continuidad del puente aéreo con los C-130 e intensa 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.

16 DE MAYO 1982

...05:45 Se pone en servicio.

09:00 Después de **cuatro incursiones de dos aviones** hago entrega del turno. Los ecos aparecen y desaparecen entre 100 y 110 millas náuticas en rumbo 090° ... (1)

Teniente SARAVIA
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) Las incursiones se refieren a 4 relevos de PAC británicas, el rumbo y las distancias dan referencia al punto de descenso hacia los portaviones.

...16:00 Me hago del turno.

Primer teniente ROMERO - Alférez MERCAU - Cabo primero EGAÑAS

- 16:30 Ataque de **una escuadrilla** hasta las 7 millas náuticas en el 056° que fue repelida por la artillería.
- 17:20 **Cabo primero QUINTANA releva al primer teniente ROMERO.**
- 19:00 **Primer teniente MAZZOCCHI releva al alférez MERCAU.**
- 21:00 Entrego el turno, sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

21:00 Recibimos servicio.

Primer teniente FABER - Suboficial mayor CASSANI - Cabo principal SIERRA

- 21:08 **Eco fuerte** acimut 120°, 21 millas náuticas. Por la velocidad es un barco, recorrió 1 milla náutica en cinco minutos.
- 21:22 Se diferencia perfectamente el despegue de **un helicóptero** del barco con rumbo 280°, nivel de vuelo 16.
- 22:45 Comienza el cañoneo a la playa, el barco está en acimut 177°, distancia 7 millas náuticas y el helicóptero en acimut 194°, distancia 12 millas náuticas. Otro barco está en acimut 204°, distancia 16 millas náuticas. (1)
- 23:15 Aparecen **cuatro ecos con velocidad de helicóptero entre 210° y 230°**, distancia entre 16 y 20 millas náuticas.
- 23:30 Se mantienen algunos ecos en acimut 179°/10 millas náuticas; acimut 186°/15 millas náuticas; y acimut 190°/17 millas náuticas.
- 24:00 Todo tranquilo sin cañoneo...

Observaciones.

(1) La dupla buque – helicóptero indicaba siempre el reglaje de tiro para el cañoneo naval.

17 DE MAYO DE 1982

...09.00 Me hago cargo del turno.

- 09:30 **Barcos** detectados a 14 y 17 millas náuticas. Patrullaje continuo de **una sección de HARRIER y un helicóptero en primer cuadrante.** (1)
- 13:45 [01:45 en el original]. Entrego sin novedad.

Teniente SARAVIA
[Sin firma, con aclaración por tercero, reconocimiento caligráfico]

Observaciones.

(1) Recordar que primer cuadrante corresponde desde 000° a 090° de azimuth.

Primer teniente MAZZOCCHI - Cabo principal QUINTANA - Cabo primero NIEVAS

- 13:45 [01:45 en el original]. Me hago cargo sin novedad.
- 14:08 **Desaparece una sección de HARRIER** en el 063° a 99 millas náuticas con nivel de vuelo 110.
- 14:13 **Aparece una sección de HARRIER** en 078° a 62 millas náuticas, con rumbo convergente. 15:05 Desaparece en 077° a 69 millas náuticas.
- 14:33 Aterriza **un F-28. (1)**
- 14:47 Despega el F-28...
- ...15:12 Aparecen **HARRIER**, **acimut** 095° a 81 millas náuticas, rumbo 240°.
- 15:57 Desaparecen en el acimut 074°, a 113 millas náuticas.
- 15:58 Aterriza **un C-130. (2)**
- 16:09 Aparecen en acimut 102° a 45 millas náuticas, **dos HARRIER.**
- 16:25 Despega el C-130.
- 17:00 Entrego sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) Después del 1 de mayo los únicos F-28 que operaron en las islas fueron los pertenecientes a la Armada. De los registros disponibles de la ARA no hay datos de este movimiento pero sí de un vuelo el día 19 de mayo que casualmente no está registrado en el diario del radar. Todavía no recibí confirmación de este posible error.

(2) *“C-130 matrícula TC-65, indicativo **PAMPA**. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: capitán Rubén H. Martel, capitán Carlos E. Krause, vicecomodoro Hugo C. Meisner; cabo principal Miguel A. Cardone, suboficial auxiliar Oscar A. Gatto, suboficial ayudante Manuel A. Albelos y cabo principal Carlos D. Cantezano. Despegó de Comodoro Rivadavia (IX Br. Ae.) a las 12:45; arribó a la BAM Malvinas a las 16:00. Despegó a las 16:20, y regresó a Comodoro Rivadavia (IX Br. Ae.) a las 19:15. Transportó 14.500 kilogramos de carga y once pasajeros.”*

17:00 Recibo servicio.

Primer teniente FABER - Suboficial mayor CASSANI - Cabo principal SIERRA

- 17:07 Desaparecen **sección HARRIER** en acimut 102°, 76 millas náuticas.
- 17:09 Aparece **eco** en acimut 082°, 78 millas náuticas, nivel de vuelo 70, por velocidad es helicóptero.
- 17:10 Aparecen **sección HARRIER** en acimut 096°, distancia 75 millas náuticas.
- 17:57 Desaparece la sección en acimut 093°, distancia 83 millas náuticas.
- 18:30 Se corta se hace cargo **ECO... (1)**

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) ECO, Ejército o Cardion se utilizaba para mencionar al radar TPS-44 de la AAA del EA.

18 DE MAYO DE 1982

...04:09 Radar fuera de servicio por sistema de refrigeración no funciona. Intercambiador no funciona.

10:30 Mayor SILVA solicita repuesto a Comodoro Rivadavia.

13:00 Se comienza a operar con el radar de Ejército por pareja iniciando el **primer teniente ROMERO - cabo primero NIEVAS** hasta las 17:00.

17:00 Se hace cargo **primer teniente MAZZOCCHI - cabo principal SIERRA**

17:20 Se reciben los repuestos de Comodoro Rivadavia. El personal técnico había comenzado en la mañana a desarmar todo el sistema...

20 DE MAYO DE 1982

...00:00 Aparecen en el 211°, 14 millas náuticas **un barco** se aproxima hasta 200° a 180° y a 7 millas náuticas y efectúa cañoneo a las 00:40 y a las 00:50 sobre el aeropuerto y costa.

01:00 Entrego sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

01:00 Recibo servicio. **Primer teniente FABER - suboficial mayor CASSANI.**

01:33 Se pierde **eco (barco)** en acimut 150°, distancia 26 millas náuticas. **Viento máximo que se tuvo según CIC 47 nudos, de ráfaga constante 37 nudos. (1)**

05:00 Entregamos sin novedad.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) Recordar que por mantenimiento preventivo del equipo el giro de antena se paraba a los 35 nudos y se bajaba a los 40 nudos, salvo que se estuviese en operación de control.

05:00 Se hacen cargo del turno **alférez SCACCHI y cabo principal QUINTANA.**

- 06:30 Aparece **un eco** en el acimut 094°, 84 millas náuticas orbitando en la zona entre 090° y 095° de acimut, manteniendo la distancia. Desapareció en el acimut 076° a 96 millas náuticas.
- 07:00 Con 60 nudos con rumbo 020°.
- 07:40 Aparece **una sección** en 056° acimut, 54 millas náuticas. Llegan a 067° acimut, a 36 millas náuticas con 300 nudos y regresan. Se perdieron en acimut 071, 95 millas náuticas, con rumbo 070°.
- 08:45 Aparece otra sección acimut 071° a 61 millas náuticas, llegan hasta acimut 094° a 28 millas náuticas con 300 nudos. Hacen presentaciones en esa zona. Se pierde a 073° acimut y 083 millas náuticas...

Alférez SCACCHI
[Firma y aclaración]

- ...09:25 Me hago cargo del turno con las novedades asentadas más arriba. **Primer teniente ROMERO, cabo primero NIEVAS. La escuadrilla desaparece en el 075° a 91 millas náuticas, lugar aproximado en que apareció el relevo, el portaaviones estaría en esa zona.**
- 10:55 Contacto con **ACUARIO (1)**, hacemos enlace por **PUCHO (2)** que no sale al darle condiciones del viento ya estando en vertical decide volverse por viento fuera de norma. Contacto radar en el 047° a 14 millas náuticas.
- 11:06 Luego de haberle dado escape para el 270° ya que la escuadrilla estaba en 124° a 27 millas náuticas orbitando, **ACUARIO** retoma hacia el norte.
- 11:40 Aparece el **relevo y otra escuadrilla.**
- 11:45 Aparece una **tercera escuadrilla** con velocidad a 420 nudos.
- 12:15 Aparece por el 258°/50 millas náuticas, en un tiempo de treinta minutos, con 420 nudos recorre 210 millas náuticas, con 90 controlada lo que dan alrededor de 120 millas náuticas o sea se desplaza a 60 millas náuticas al oeste, por lo que teóricamente no alcanzaron a **ACUARIO**, que salió por el norte...(3)

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

Observaciones.

(1) "C-130H matrícula TC-66, indicativo **ACUARIO**. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: mayor Rubén O. Palazzi, vicecomodoros Julio C. Sanchotena y Roberto C. Tribiani, suboficial auxiliar Juan C. Romero, cabo principal José J. Torres, suboficiales principales Américo A. Arévalo y principal Carlos A. Sánchez. Despegó de Comodoro Rivadavia (IX Br. Ae.) a las 08:05, sobrevoló la BAM Malvinas y no aterrizó por el fuerte viento; regresó perseguido por dos Harrier. Arribó a Comodoro Rivadavia (IX Br. Ae.) a las 13:30, con la carga a bordo."

(2) Indicativo de TWR del Ad. MLV."

(3) El Rol de Combate realizó un cálculo rápido para determinar si la PAC inglesa pudo haber interceptado al C-130

...17:00 Me hago cargo del turno sin novedad desde las 17:00. Por un término de dos horas, **patrullaje de un helicóptero y luego otro** entre 040° a 090° de acimut y desde las 50 a 70 millas náuticas.

19:35 Aparece un eco en 201° a 165 millas náuticas con 360 nudos de velocidad y 040 de nivel, realiza exploración hasta el 188° a 84 millas náuticas y desaparece en el 233° a 166 millas náuticas a las 20:17. El recorrido que realiza es aproximadamente el siguiente [hay un dibujo a mano alzada, consultar en original]...

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

21 DE MAYO DE 1982

...05:00 Entro de turno con las novedades arriba asentadas. **Primer teniente ROMERO, cabo primero NIEVAS.**

07:35 Aparece **un eco** a dos vueltas, otro en el 049°/85 millas náuticas.

07:40 Aparece un eco saliendo en el 037°, a 25 millas náuticas.

07:52 Aparece en el 045°/82 millas náuticas.

08:05 Salta alta.

08:10 Aparece otro a 045°/57 millas náuticas.

08:15 Salta alta.

08:17 Vuelve alta.

08:30 Se ha observado que en todo momento hubo **tres escuadrillas en el aire y en el relevo eran cinco**, ante lo cual y observando el patrullaje inicial y la disposición actual es una espera manifiesta de tener el objetivo rodeado esperando el HERCULES de las 10:30.

09:00 Hago entrega del turno con las novedades asentadas.

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

09:00 Me hago cargo del turno. **Mayor SILVA, Teniente SARAVIA y cabo primero BAIZ.**

09:30 Los **ASADO (MACHI)** atacan una fragata y siete barcos. (1)

10:25 Entra una escuadrilla sin contacto con esta. (2)

- 10:30 Se escucha otra escuadrilla. (2)
- 10:35 Una **única sección entrando de HARRIER y dos saliendo.**
- 10:40 Se hace contacto radial con **ÑANDÚ (3). PERRO (4)** no coincide con la información del CIC.
- 10:42 Se eyectó **ÑANDÚ 2.**
- 10:49 **PERRO** informa que entraron tres, salieron tres, ataque a dos fragatas con impactos de bombas y cañones.
- 10:54 **PATO 2** vuelve a esta. (5)
- 10:56 Aterrizará el **PATO 2 (C-130)**, contradiciendo orden del CIC de que espantara ya que había tres escuadrillas en sector.
- 11:01 285°/71 rumbo 180° al límite de combustible.
350°/35 rumbo 270°
030°/50 rumbo 040°
- 11:04 035°/89 **cruce de dos secciones**, una entrando y otra saliendo. Entra con rumbo 180°. También aterrizan **dos PUCARÁ. (6)**
- 11:11 Se confirma que no aterrizó ningún **C-130** o sea que la información del CIC es falsa, solo aterrizaron dos PUCARÁ.
- 11:13 Situación entrando 075°/18 y viran saliendo.
- 11:14 Salta alta y vuelve.
- 11:15 032°/88 una nueva escuadrilla (1)
133°/15 rumbo 210°
278°/50 orbitando
042°/50 orbitando
- 11:20 271°/22 rumbo 360° una escuadrilla.
- 11:21 003°/65 la (1).
- 11:27 Reaparece 287°/60 millas náuticas una escuadrilla rumbo 010°.
- 11:40 Plan ataque.
- 12:00 Ocho aviones.
- 13:00 Ocho aviones.
- 13:30 Diez aviones.
- 12:35 Movimiento de secciones

APARECE

- 11:03 035/89 millas náuticas
11:15 032/89 millas náuticas
12:04 033/93 millas náuticas

DESAPARECE

- 12:13 034/98 millas náuticas
12:33 037/98 millas náuticas (ver nota)
13:20 040/97 millas náuticas

12:19 030/83 millas náuticas 13:34 040/97 millas náuticas
12:21 030/97 millas náuticas 13:28 044 96 millas náuticas

NOTA: La sección de las 11:15 eran tres aviones. Para el aterrizaje el tercero se mantuvo quince minutos en el aire en espera del lugar para aterrizar.

12:48 Hay nueve aviones en el aire, la posibilidad es: doce aviones como mínimo. El reabastecimiento es diez minutos como máximo.

13:06 Parece que son doce aviones ya que a las 13:04 salieron otros dos aviones. En el momento diez aviones en el aire.

12:44 034°/87 millas náuticas. 14:03 ARRIBO

13:04 037°/95 millas náuticas. 14:10 ARRIBO

Si son once aviones, el tiempo de reabastecimiento es de treinta minutos. (7)

Teniente SARAVIA

[Sin firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

[NOTA: Salvo la anotación de las 09:00, el resto de las anotaciones (de 09:30 a 13:06) fueron hechas por el My. SILVA

Observaciones.

(1) **Sistema de armas:** Aermacchi MB-339 (1) **Misión:** Reconocimiento Ofensivo. Ataque a objetivos navales. Zona Estrecho de San Carlos **Tripulación:** TN Crippa. Salida de 2 aviones (1 no despegó x Técnica) TN Crippa (4-A-115). Observó los movimientos de desembarco y atacó a la fragata Argonaut.

(2) Se refiere a formaciones de aviones argentinos no identificados por frecuencia, atacando el desembarco de San Carlos

(3) “Orden Fragmentaria 1181, tres M-5 indicativo **ÑANDÚ**, armados con una bomba MK 17 de 500 kg. Tripulación: 1, capitán Carlos A. Rohde (C-409); 2, teniente Pedro I. Bean (C-428); y 3, capitán Roberto E. Janett (C-436). Despegaron de Río Grande (BAN) a las 09:45. A las 10:32 atacaron a un grupo de tres buques (**Broadsword, Argonaut, Plymouth**) en el Estrecho de San Carlos. El teniente Bean fue derribado por un misil Sea Wolf lanzado desde la Broadsword. Los pilotos restantes, tras lanzar sus bombas, regresaron a Río Grande (BAN) a las 11:45. Como consecuencia del ataque, la fragata Broadsword resultó averiada con más de cuarenta impactos de cañón. A bordo, catorce hombres resultaron heridos; el helicóptero Sea Lynx de dotación, dañado; igual, el de la Brilliant, que se encontraba aterrizado en ese lugar, circunstancialmente.¹ El numeral 3 de la escuadrilla PERRO vio eyectarse al **teniente Bean, pero no pudo ser recuperado y fue la primera baja argentina en la Batalla de San Carlos.**”

(4) “Orden Fragmentaria 1182, tres M-5 indicativo **PERRO**, armados con una bomba MK 17 de 500 kg cada uno. Tripulación: capitán Carlos A. Moreno (C-437), teniente Héctor R. Volponi (C-418) y mayor Carlos N. Martínez (C-435). Despegaron de Río Grande (BAN) a las

¹ Burden, Rodney. (Et. Al.). Op. cit

09:45. Llegaron al objetivo a las 10:31 y atacaron al destructor Antrim. Arrojaron dos bombas que no explotaron, aunque, una de ellas entró por la popa, pasó por varios compartimientos incluyendo el almacén de Seaslug y quedó alojada en su interior. Mientras tanto, guiados por el radar de la Brilliant, una PAC británica trató de interceptarlos, pero llegaron tarde. No obstante, Hale logró enganchar a uno de los Dagger y dispararle un AIM-9L fuera de rango. Los Sea Harrier intentaron perseguirlos, sin éxito. Los M-5² regresaron a Rio Grande (BAN) a las 11:45.”

(5) Nunca existió un **C-130** con indicativo **PATO 2** ni tampoco hubo misiones de abastecimiento aéreo este día. La cadena de transmisión de información al radar registró un error identificando al **A-4C del Ten. LOPEZ** derribado en su escape en la zona de San Carlos que sí tenía ese indicativo.

(6) En realidad aterrizó solo el **TIGRE 2**. “...Al tener listos sus aviones, despegaron antes que el jefe de sección, el N°4, mayor Tomba, y el N°2, teniente **Brest**. Atacaron posiciones terrestres enemigas en proximidades de Darwin. Al N°2 le fallaron las cohetas; **se le ordenó dirigirse a la BAM Malvinas**. Tomba volvió a la base y orbitó en las proximidades, hasta que pudo despegar el jefe de sección, primer teniente Micheloud...”

(7) Entre las 11:15 y las 13:06 el entonces My. SILVA realizó un relevamiento de los movimientos de las PAC británicas para tratar de determinar la cantidad de aviones involucrados en el momento más “caliente” de la Batalla de San Carlos y la mecánica de relevos en vuelo, considerando la recuperación en ambos portaviones, la carga de combustible y armamento y el relevo de las tripulaciones. El resultado de ese relevamiento de datos se encuentra explicado en detalle entre las páginas 167 y 173 bajo el título “**Demasiados Harriers**” del libro “Diario de Guerra del Radar Malvinas” www.radarmalvinas.com.ar

13:08 Recibe el Turno el **primer teniente MAZZOCCHI, primer teniente FABER y cabo principal SIERRA**. En el momento se encuentran **tres secciones** en el aire.

APARECE

13:28 030 79 millas náuticas
...16:04 042 72 millas náuticas

DESAPARECE

14:53 048 86 millas náuticas...
17:21 043 80 millas náuticas. (1)

Primer teniente MAZZOCCHI

[Sin firma, con aclaración por tercero, reconocimiento caligráfico]

Observaciones.

(1) Ente las 13:28 y las 17:21 se plotearon **10 secciones de 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).

22 DE MAYO DE 1982

² Burden, Rodney. (Et. Al.). Op. cit.

- ...01:14 Me hago cargo del turno con las novedades asentadas. Se escucha a “**PÚA PUCHO**” ¿CIC? (1)
- 01:38 El CIC me dice que llame al **FÉNIX** (2) una vez en enlace y habiéndome contestado que estaba a 11 millas náuticas del Objetivo Material y posteriormente confirma S/OM, pero:
- El CIC no sabe cuál es el Objetivo Material.
- El CIC no sabe adónde mandarlo.
- El CIC no tiene ni idea de qué decirle, solo manifiesta querer saber si hay enlace, ¿para qué?
- 01:42 El CIC llama con nuestro indicativo diciéndole al **FÉNIX** que se vuelva, ¿por qué en nuestra frecuencia y no en la propia?
- 01:45 Se le comunica que se dejó de hacer escucha en frecuencia de TORRE ya que se tienen las propias y dos de coordinación.
- 03:39 Ordena el mayor KAJIHARA colocar nuevamente la frecuencia 138.8.
- 03:45 Vicecomodoro ALEGRÍA ordena que llame al **PÚA** por la frecuencia anterior diciendo que hace cinco minutos que dio la orden y que se está cuestionando, mientras que lo que se pregunta es que se le dice una vez hecho el contacto. (3)
- 313°, 124 millas náuticas dos luces comunica **PÚA** en forma visual.
- 03:55 323°/93 millas náuticas dos luces grandes y una chica.
- 04:00 Visualiza las luces de la ciudad.
- 04:10 Aparece **escuadrilla** en el 045°/70 millas náuticas, nivel de vuelo 150, a 120 millas náuticas del **PÚA** ante lo cual se le da la vuelta a casa. Luego del viraje se mantienen a 97 millas náuticas del bandido.
- 04:15 Aparece **POTRO** en el 220°/120 millas náuticas se pone en contacto. (4)
- 04:20 **PÚA** da la ubicación de un eco que tiene en el 300°/50 millas náuticas de 51°47' y 61°33' que está en el radar, y que supone un eco fijo de la isla.
- 04:23 El **PÚA** da la posición geográfica de las luces en 50°28' y 59°07'
- 04:40 **PÚA** y **POTRO** a casa y desaparecidos.
- 04:45 Se pierden los **HARRIER** en el 010°/75 millas náuticas...

Pimer teniente ROMERO

[Firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

Observaciones.

(1) Orden Fragmentaria 2151 Tripulación: Vcom. De la COLINA y tripulación Misión: Diversión. Despegó de CRV a las 00:05 y aterrizó en el mismo aeródromo a las 02:35

(2) **Orden Fragmentaria:** 2154. **Misión:** Diversión. **Indicativo:** FENIX (1 LEARJET LR-35) **Tripulación:** My. González y Tripulación. **DEP:** SJL 05:30 – **ARR:** SJL 07:20. A las 06:20 aparece una PAC británica en 032°/104 NM con rumbo norte.

(3) Orden Fragmentaria: 2153. **Misión:** Exploración y Reconocimiento. **Indicativo:** **PUA 3** (1 LEARJET LR-35). **Tripulación:** Cap. Arques y Tripulación. **DEP:** CRV 02:50 – **ARR:** CRV 05:30. **Situación Aérea Táctica Local:** A las 03:45 hs PUA comunica por VHF la visualización de luces en 313°/124 NM y a las 03:55 en el 323°/93 NM. A las 04:10 hs aparece 1 PAC británica en 045°/70 NM.

(4) Orden Fragmentaria: 2156. **Misión:** Exploración y Reconocimiento con radar. **Indicativo:** **POTRO** (1 LEARJET LR-35). **Tripulación:** Cap. Martínez Villada y Tripulación. **DEP:** GRA 05:35 – **ARR:** GRA 06:55. **Situación Aérea Táctica Local:** A las 06:20 aparece una PAC británica en 032°/104 NM con rumbo norte.

...05:00 Me hago cargo del turno.

06:20 Aparece **una sección enemiga** en el 032°, 104 millas náuticas y desaparece con rumbo norte.

07:45 Comienzan los patrullajes con **secciones de HARRIER, hasta cinco secciones en el aire.**

09:00 Hago entrega del turno.

Teniente SARAVIA
[Firma y aclaración]

09:00 **Primer teniente MAZZOCCHI, cabo principal SIERRA.**

HORA ACIMUT DIST. ECOS HORA DESAP. ACIMUT DISTANCIA

09:23	037	72	2	10:31	046	79...
...12:31	056	77	2	13:51	054	91 (1)

13:00 Entrego el turno sin novedad...

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) Ente las 09:23 y las 12:31 se plotearon **11 secciones de 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).

...15:40 Me hago cargo del turno sin novedad. **Primer teniente FABER, alférez MERCAU, cabo primero EGAÑAS.**

16:25 Comienzan las hostilidades.

16:35 **031°/81-039°/70 entrando**
255°/60 orbitando

16:39 034/106
Dos barcos nuestros en el punto Águila. (1)

16:51 **Una escuadrilla** en el 226°/49 a 400 nudos, rumbo a los barcos que tenemos en ese lugar.
192°/17 **otra escuadrilla** también presuntamente a nuestros barcos.
Frecuencia 8782
Secundaria 6710 (2)

17:07 040°/110 desaparece una escuadrilla.

17:13 Situación ninguno nuestro en pantalla 023°/47 - 280°/72 y dos en zona del Sud Oeste.

MOVIMIENTO REGISTRADO (HARRIER)

ENTRANDO

15:50 043 93 millas náuticas
...17:04 032 108 millas náuticas
(3)

SALIENDO

16:42 042 106 millas náuticas...
18:01 041 103 millas náuticas

Estos movimientos pueden estar repetidos con las anotaciones anteriores, solo fue al efecto de aclarar el movimiento.

21:00 Entregamos el turno sin novedad. **Primer teniente Faber - suboficial mayor Cassani...**

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

Observaciones.

- (1) Hasta la fecha no pude determinar donde quedaba el punto Águila
- (2) Son frecuencias de HF, posiblemente para comunicarse con algún avión retrasmisor.
- (3) Ente las 15:50 y las 18:01 se plotearon **6 secciones de 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).

23 DE MAYO DE 1982

...02:00 Me hago cargo del turno.

02:00 a 03:00 Se mantienen **dos helicópteros** en patrullaje por la zona desapareciendo uno en 055° a 72 millas náuticas y otro en 120° a 81 millas náuticas.
03:50 Se le hace la entrada a un C-130 (**MARTE**) hasta las 2 millas. (1)
04:20 Se le da apoyo a la salida de **MARTE**, lo vemos hasta las 23 millas náuticas.
05:00 Entrego el turno...

Teniente SARAVIA
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) "C-130 matrícula TC-66 indicativo **MARTE**. Misión: abastecimiento aéreo y evacuación sanitaria. Tripulación: mayor Walter H. Véliz; capitán Cristóbal A. Villegas; mayor Jorge A. Valdecantos; suboficial ayudante Sergio A. Tulián; suboficial auxiliar Roberto G. Puig; cabos principales Jorge L. Contigiani y Nicolás C. Segovia; y primer teniente médico José Schmidt. Despegó de Comodoro Rivadavia (IX Br. Ae.) a las 00:15, rumbo a la BAM Malvinas, con 15.000 kilos de carga y cuarenta pasajeros. Arribó a Malvinas a las 04:00. Despegó a las 04:18. Evacuó veinticinco heridos (veinticuatro de Ejército y uno de Prefectura), cuatro de ellos graves. Arribó a Rio Gallegos (BAM) a las 06:30."

...08:45 Me hago cargo del turno sin novedad. **Alférez MERCAU, cabo primero EGAÑAS.**

MOVIMIENTO REGISTRADO (HARRIER)

ENTRANDO APARECEN			SALIENDO DESAPARECEN		
ACIMUT	DISTANCIA	HORA	ACIMUT	DISTANCIA	HORA
095	75 mn (2)	08:43	087	91 mn	10:06...
...071	95 mn	13:05	059	95 mn	14:08

Nota: los números entre paréntesis significan cantidad de aviones. (1)

13:10 Entrego el turno sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) Ente las 08:43 y las 14:08 se plotearon **11 secciones de 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).

13:10 Recibo turno. **Primer teniente FABER, suboficial mayor CASSANI.**

15:00 Aparece **Flecha** 299°, 145 millas náuticas y se fue 290°, 160 millas náuticas a las 15:30.

MOVIMIENTOS REGISTRADOS (HARRIER)

13:31 065 91 millas náuticas 14:38 066 92 millas náuticas...
...16:00 054 90 millas náuticas 16:49 051 102 millas náuticas (1) (3)
17:00 Entrego el turno con ploteo n.º 7-8-1

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) **Orden Fragmentaria:** 1219. **Indicativo:** FLECHA (2M-III). **Tripulación:** Cap. BALLESTERROS – Cap. CERWINSKY. **DEP:** 14:30 – **ARR:** 16:20. **Situación Aérea Táctica Local:** Se mantienen cuatro secciones de Sea Harrier en PAC en forma simultánea.

(2) Ente las 13:31 y las 16:47 se plotearon **9 secciones de 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).

(3) Esta misión no se encuentra registrada en el diario de guerra, la siguiente transcripción se extrajo del relato post-vuelo de la tripulación.

“Orden Fragmentaria 2186, *Learjet-35A*, matrícula T-22 indicativo FUEGO. Misión: diversión. Tripulación: capitán Antonio F. Buirra, teniente Alfredo Caballero y cabo primero Alejandro López. Despegó de Rio Grande (BAN) a las 14:25. Se dirigió hasta los 50°09’S/61°29’W, a nivel de vuelo 350 (11.550 m), y luego hasta los 50°25’S/60°48’W. Aterrizó a las 15:30.

La ejecución de esta tarea de engaño tuvo derivaciones inustadas. El comodoro retirado Antonio Buirra describe las dificultades que debieron enfrentar. La lectura de estos hechos ayuda a tomar conciencia de los riesgos que corrían las tripulaciones del escuadrón Fénix:

“Cuando llegamos a la cabecera en uso, tuvimos que esperar que aterrizara una escuadrilla de A-4Q navales que venía con un avión en emergencia. Vimos pasar al carro de bomberos y la ambulancia. Uno de los aviones se salió de la pista y, como aún conservaba las bombas, su piloto se eyectó. Lamentablemente, no se le desplegó el paracaídas, y golpeó con violencia contra el pavimento. La ambulancia lo recogió y sólo entonces pudimos despegar. Conmovidos por el accidente, ascendimos al nivel prefijado. En esos momentos, nos dimos cuenta de que cuando todos regresaban nosotros íbamos. Sentí un mal presagio, como si algo anduviera mal.

Próximo a las islas, **el radar del CIC de Malvinas, lanzó al aire una advertencia a un móvil no identificado que se acercaba hacia las islas por un radial y a una distancia determinada**. Por las dudas que fuésemos nosotros, le pregunté al teniente Caballero que verificara nuestra posición geográfica. Después de hacer unos cálculos, el copiloto me tranquilizó diciendo que el radar se debía referir a otro avión. No muy conforme con la explicación, **escuché que el controlador del radar, en ese momento, volvía a decir a ese móvil no identificado que**

comenzara un viraje porque tenía una PAC cortando al frente en ascenso y otra cortando por detrás. Por precaución nomás, realicé un viraje, para ver si no éramos nosotros. Y éramos nosotros. El radar nos reconoció por el cambio de actitud. De inmediato, hicimos contacto y él nos aconsejó seguir sus instrucciones al pie de la letra, así nos sacaría del peligro. Dijo que no descendiéramos ni nos desesperásemos. Nos hizo cambiar de rumbo varias veces hasta que confirmó que las PAC abandonaban la persecución.

*Sin completar la misión, emprendimos el regreso. Cuando aún estábamos mar adentro, el radar del CIC de Río Grande captó nuestra aproximación y, como para completar la tarde, nos previno que el eco de un avión nos perseguía. No habíamos terminado de acelerar al máximo cuando el mismo operador nos informó que el eco había desaparecido de pantalla, como si hubiese explotado. Nos ordenó bajar e investigar si había habido una eyección. Mientras descendíamos bastante asustados, el mecánico miraba hacia ambos lados por las ventanillas del fuselaje. A 100 metros sobre las olas, realizamos una búsqueda en paralelo sin resultado positivo. Después, pusimos rumbo a Río Grande. El copiloto venía bastante bajoneado por su equivocación. **Aterrizamos sin novedad “gracias al profesionalismo del operador del radar Malvinas”.** A las 15:30, cortamos motores e hicimos un repaso de la misión, para aclarar las cosas y que nos sirvieran de experiencia. Con el error se aprende, pero también puede costar la vida.”*

17:00 Recibo el turno. **Alfárez Scacchi.**

3 secciones:

Ploteo N.º 7 - 055º - 86 millas náuticas

N.º 8 - 059º - 59 millas náuticas

N.º 1 - 040º - 92 millas náuticas

N.º 7 - se perdió - 064º - 100 millas náuticas

N.º 8 - se perdió - 052º - 105 millas náuticas

17:10 Aparece un eco en: 049º - 86 millas náuticas - 260º rumbo.

17:27 Aparece el **ploteo N.º 1** - 293º - 52 millas náuticas - 090º rumbo.

17:49 Desaparece el ploteo N.º 1 - 060º - 108 millas náuticas - 060º rumbo.

17:50 Desaparece el eco de **un helicóptero** en 029º - 78 millas náuticas - 260º rumbo.

17:54 Se corta hasta las 22:00.

Alfárez SCACCHI
[Firma y aclaración]

21:56 Entro de turno con las novedades que me da el CIC. **Primer teniente ROMERO, cabo primero NIEVAS.**

22:21 **037º/60 millas náuticas - 090º, 120 nudos.**

22:35 Se pierde en el 053º/84 millas náuticas.

23:27 Se deja constancia que en el **033°/4 y 1 milla alrededor se pierden ecos** que no traen el rumbo del viento que es según CIC 350°/12.

24 DE MAYO DE 1982

00:46 En 034°/58 millas náuticas, 090, nivel 060, 60 nudos.
00:58 054°/72 millas náuticas nivel 090.
01:01 056°/76 millas náuticas desaparece.
01:10 194°/7 millas náuticas **un eco** en zona de agua y habiendo un viento del 350°, 28 nudos con ráfagas de 35 nudos, de ser nubes serían desplazadas.
01:30 Desaparece el eco para marcar nivel.
01:47 Nos comunica el CIC que a la 01:55 entra un C-130 **ACUARIO. (1)**
02:00 Hago cortar alta por entrar el ECO.
02:28 **Aborta segundo intento pasando por vertical**, pero no viendo la pista.
02:37 **Se pierde en el 164°/30 millas náuticas con nivel 030.** Se deja constancia del QAM.
350°/23 - 28, 1000 metros EST a 350 metros QNH 998,6 7/7.
02:41 Se corta hasta las 06:30...

Primer teniente ROMERO

[Firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

Observaciones

(1) "C-130 matrícula TC-66 indicativo ACUARIO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: mayor Julio A. Domínguez, vicecomodoro Roberto R. Regueiro, comodoro Roberto F. Mela, cabo principal Juan B. Reynoso, suboficial auxiliar Rodolfo O. Godoy, cabo principal Oscar C. Gardenal y suboficial auxiliar Miguel A. de Robles. Despegó de Comodoro Rivadavia (IX Br. Ae.) a las 22:35. Luego de sobrevolar la pista de la BAM Malvinas dos veces, no pudo aterrizar por meteorología y regresó al continente; arribó a Río Gallegos (BAM) a las 05:00 del 24 de mayo"

...09:00 Recibo turno **Primer teniente FABER, suboficial mayor CASSANI.**

Se estuvo quince minutos fuera de servicio por cambio de regulador de un generador.

09:15 En servicio normal.
10:30 Aparece **FUEGO (1)** 302°, 149 millas náuticas; **PELO (2)** en el 285°, 131 millas náuticas; y **BARBA (3)** en 308°, 153 millas náuticas llegaron hasta 120 millas náuticas y regresaron.

MOVIMIENTOS DE HARRIER

APARECE

DESAPARECE

HORA	acimut	DISTANCIA	HORA	acimut	DISTANCIA
07:33	058	97	08:22	049	94 millas náuticas...
...12:59	040	86 (1)			

13:00 Entregamos servicio, con tres secciones en el aire.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) “Orden Fragmentaria 1231, dos M-III/EA indicativo FUEGO, equipados con misiles *Magic*. Tripulación: capitanes Jorge L. Huck y Ricardo A. González. Despegaron de Río Gallegos (BAM) a las 10:22; operarían en combinación con la escuadrilla PELO. Enlazaron con el CIC Malvinas a las 10:55. Ingresaron con rumbo 115°, radial Malvinas 295° y nivel de vuelo 300 (9.900 m). El radar de Malvinas les informó de la presencia de una patrulla de *Harrier* a 60 millas (110 km). Los M-III fueron hacia ellos, pero no pudieron encontrarlos pues, cuando se encontraba a 25/30 millas (45/54 km) de separación, los *Harrier* invirtieron el rumbo y descendieron, según informó el radar Malvinas. Arribaron a las 12:00”.

(2) “Orden Fragmentaria 2200, dos *Learjet-35A* indicativo PELO. Misión: diversión. Tripulación del T-24: vicecomodoro Rodolfo M. de la Colina, comodoro Ronaldo E. Ferri, cabo principal Eduardo A. Lager, suboficial ayudante Carlos E. Ojeda y suboficial José A. Gordiola. Tripulación del T-21: primer teniente Eduardo E. Bianco, teniente Enrique G. Felice y cabo primero Emilio T. Paigés. Despegaron de Comodoro Rivadavia (IX Br. Ae.) a las 10:05. En combinación con FUEGO, PELO llegó a Malvinas y enlazó con el radar del CIC sirviendo de señuelo a otra patrulla de *Harrier*. Orbitaron en el Punto 1 (50°30’S/61°10’W). Regresaron a las 12:15”.

(3) “Orden Fragmentaria 2201, dos *Learjet-35A* matricula VR-17 indicativo BARBA. Misión: diversión. Tripulación N°1: mayor Ricardo R. González y capitán Ricardo H. Ceaglio. Tripulación N°2: primer teniente Edgardo A. Acosta y alférez Julián Redonda. Despegaron de San Julián (BAM) a las 10:25, hasta el punto 2 (50°10’S/60°50’W). A las 01:02 enlazaron con el radar del CIC Malvinas, que les informó de la presencia de dos o tres patrullas británicas. Permanecieron en nivel de vuelo 400 (13.200 m) y arribaron a las 12:20”.

(4) Ente las 07:33 y las 12:59 se plotearon **14 secciones de 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).

13:00 Me hago cargo del turno. Alférez Scacchi.

1.^{ra} Sección: 004° - 43 millas náuticas - 250° rumbo...

...16:40 4.^a Sección desaparece en 040 - 83 millas náuticas. (1)

17:00 Entrego el turno.

Alf3rez SCACCHI
[Firma y aclaraci3n]

Observaciones.

(1) Ente las 13:00 y las 16:40 se plotearon **13 secciones de PAC brit3nicas**. A fin de no alargar el relato, se consignan el primer y 3ltimo ploteo. La totalidad de los datos se puede consultar en la versi3n original del diario (www.radarmalvinas.com.ar).

...17:25 **065/91, seis ecos** con nivel 130, pueden ser los **HARRIER** de la flota.

- 17:54 Ubicaci3n de la **flota 066°/97 millas n3uticas en un radio de 5 millas n3uticas**, 060° - 109 millas n3uticas otro barco.
- 18:03 Desaparece el **eco en el 075°/101 con nivel aproximado 100** y en descenso y siendo el viento del 320°/10 es un comprobante de la flota.
- 18:07 Un eco en el 055/93, que ser3a un despegue hacia el 320° y part3an de un portaaviones que estar3a en la ubicaci3n 066/95. (1)
- 19:00 Relevos de helic3pteros en el 037/54.
- 19:37 059/70 desapareci3 por dos vueltas.
- 19:45 Desaparece el helic3ptero en el 067/80.
- 19:55 275/11, un helic3ptero rumbo 045° - 25 millas n3uticas.
- 20:00 285/9 se perdi3 el helic3ptero.
- 20:58 Sale un eco de otro sitio en el 193/7 (fijo) y va con rumbo 035°.
- 21:00 Hago entrega del turno sin novedad, ni eco en pantalla.
- 21:04 Hago entrega del turno con el eco en el 168/2 millas n3uticas...

Primer teniente ROMERO
[Firma, sin aclaraci3n, reconocimiento caligr3fico]

Observaciones.

(1) Entre las 17:25 y 18:07 se plotean m3viles a3reos y navales que permiten determinar el 3rea de operaci3n principal de la flota brit3nica.

25 DE MAYO DE 1982

- ...02:00 Me hago cargo del turno sin novedad.
- 02:10 Enlace con **TOPO** (C-130). (1)
- 02:29 Aterriza **TOPO**.
- 02:45 Despega **TOPO**.
- 05:00 Entrego servicio sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) “C-130H matrícula TC-64 indicativo TOCO (figura como TOPO en el diario de guerra del radar). Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: capitanes Víctor H. Borchert y Hernán A. 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 Comodoro Rivadavia (IX Br. Ae.) a las 24:00, arribó a Malvinas a las 02:40. Despegó a las 03:00, regresó a Comodoro Rivadavia (IX Br. Ae.) a las 05:30. Transportó, de ida, 14.400 kilos de carga (víveres para Ejército; 9000 kilos de repuestos para el cañón 155 milímetros y para comunicaciones; material quirúrgico para la Fuerza Aérea; encomiendas, cartas y 7 pasajeros). De regreso evacuó veintiún heridos, entre los que se encontraban tres pilotos de la Fuerza Aérea eyectados y un prisionero, el Lt. (RAF) Glover.”

- 05:00 Recibimos turno. **Primer teniente FABER, suboficial mayor CASSANI.**
- 05:23 Aparece **un eco** acimut 053°, distancia 72 millas náuticas con rumbo 220° velocidad 070 nudos.
- 05:48 Desaparece en acimut 083°, distancia 61 millas náuticas con rumbo 176°, nivel de vuelo 065.
- 07:54 Aparece **eco** en acimut 273°, distancia 31 millas náuticas, nivel de vuelo 060, velocidad 120 nudos.
- 08:05 Desaparece en acimut 290°, distancia 46 millas náuticas, rumbo 220°.
- 08:17 Aparece **eco** en acimut 042°, distancia 88 millas náuticas, rumbo 280°, velocidad 110 nudos, nivel de vuelo 100 (1).
- 08:27 Aparece **eco** en acimut 258°, distancia 43 millas náuticas, nivel de vuelo 080, rumbo 360°, velocidad 80 nudos (2).
- 08:29 Desaparece eco en acimut 030°, distancia 70 millas náuticas (1).
- 08:40 Aparecen **dos ecos** en acimut 270° y 273°, distancia 44 millas náuticas y 46 millas náuticas que aparecen y desaparecen cada dos o tres vueltas de radar. (Entre DARWIN y SAN CARLOS). (1)
- 09:00 Entregamos turno.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) Entre las 05:23 y las 08:40 se plotean varios ecos británicos originados tanto en el este como en el oeste, lo que confirma la consolidación de la cabeza de playa en San Carlos

- 09:00 Recibimos el turno sin novedad.
- 09:34 Aparece **una sección A-4**, 295° - 30 millas náuticas. (1)
- 09:46 Aparece una sección **HARRIER** 049° - 80 millas náuticas, 240° rumbo...

...13:14 Desaparece un helicóptero 086° - 15 millas náuticas. (2)

13:14 Entrego el turno.

Alférez SCACCHI
[Firma y aclaración]

Observaciones.

(1) **Orden Fragmentaria:** 1232. **Indicativo:** MARTE (2 Skyhawk A-4B). (Inicialmente 4 aviones). **Misión:** Interdicción Aérea Táctica. **Tripulación:** Cap. PALAVER – Ten. GALVEZ. **DEP:** GAL 08:00 – **ARR:** GAL 11:00. **Situación Aérea Táctica Local:** Helicópteros británicos en zona Darwin/San Carlos. 4 PAC británicas entre las 09:46 y las 10:52.

“...A lo lejos vieron un buque color verde y casco negro (probablemente el Norland) y, sin estar correctamente ubicados, sobrevolaron la zona de Puerto Darwin confundiéndolo con Puerto San Carlos. El capitán Palaver disparó contra un buque que resultó ser el Monsunen; y el teniente Gálvez, contra un grupo de casas. Fueron repelidos por la artillería antiaérea argentina de la BAM Cóndor. El 1 escapó por la derecha, mientras el 2 lo hacía por la izquierda. Luego de siete u ocho minutos, Palaver le informó a Gálvez que su indicador de combustible marcaba cero, con seguridad, a causa de los impactos recibidos en la parte inferior del fuselaje; y que planeaba eyectarse sobre la Bahía Elefante Marino, en la Isla de Borbón. Luego de esta comunicación, Gálvez perdió el contacto radial con su guía, que había sido alcanzado por dos misiles disparados desde el destructor Coventry, sin lograr eyectarse. Palaver falleció instantáneamente. El teniente Gálvez arribó a Rio Gallegos (BAM) a las 11:00.”

(2) Ente las 09:23 y las 12:31 se plotearon **8 secciones de PAC británicas y 2 ploteos de helicópteros**. 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).

13:15 Me hago cargo del turno, sin novedad.

13:20 Despegan **dos PUCARÁ (1)** para buscar un helicóptero que vino a buscar un piloto de los **HARRIER (2)**, el eco se había perdido a las 13:15 en 085/15. (1)

13:25 Una **escuadrilla a 31 millas náuticas. Los PUCA a casa.**

13:40 Despegan los **PUCA** nuevamente a observar zona Norte.

14:18 Una **escuadrilla** se acerca al Objetivo Material, los **PUCARÁ (COBRA)** deben volver y hacen espera a 1500 pies sobre la bahía, ya que tienen una escuadrilla en vertical, que es mantenida a distancia por la artillería. Posteriormente una escuadrilla que venía del oeste se incorpora a la anterior. (3)

15:00 Se va una escuadrilla o dos ecos que podrían ser ambos, y aterrizan los **PUCA** sin novedad, el horario es aproximado, la secuencia es correcta. En todo momento por frecuencia del radar y con la Torre se mantuvo la información sobre la ubicación de los bandidos, y la Torre manejó correctamente a los **PUCARÁ**, en un buen trabajo de equipo. (4)

16:45 Entra **una escuadrilla por 315/16 millas náuticas**. Entrando se pierden a las 8 millas náuticas entrando.

17:00 Entrego con las novedades asentadas.

Primer teniente ROMERO

[Firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

Observaciones.

(1) Se trata de un Harrier derribado casi en la vertical del pueblo por un misil Roland de una batería del EA, el piloto logró eyectarse iniciándose una misión ByS por ambos lados.

(2) *“OF S/N, un IA-58, matrícula A-516. Tripulación teniente Roberto F. Címbaro. Misión interceptar a un helicóptero enemigo, aparentemente en tarea de rescate del piloto eyectado. Despegó a las 13:24, pero debió regresar ante la aparición de una sección de Harrier.”*

(3) *“OF S/N, un IA-58, indicativo COBRA. Misión: Reconocimiento ofensivo de la península de San Luis. Matrícula A-516. Tripulantes: tenientes Miguel A. Giménez y Roberto F. Címbaro. despegue 14:35, arribo 15:19. Mientras estaban en vuelo, se produjo el segundo ataque a la BAM Malvinas.”*

(4) A las 13:20 se inicia un relato confuso de acciones que involucran distintos medios propios y británicos, hay confusión sobre la cantidad de aviones y helicópteros involucrados y en los horarios. A fin de dilucidar la situación consulté directamente con el protagonista, el entonces Teniente Címbaro que me confirmó que a pesar que en el libro histórico de la FAA figuran dos salidas de Pucará, el hizo solo una; la primera en búsqueda del helicóptero británico guiado por el radar. La segunda salida nunca ocurrió, la única vez que salió en sección con el Ten. Giménez fue el 28 de mayo cuando derribó un helicóptero británico **Scout** y luego fue derribado aparentemente desde tierra, falleciendo. Además se consigna que la salida fue en un solo avión, circunstancia imposible porque para esa fecha los asientos traseros de los Pucará ya habían sido removidos.

FIN EFEMERIDES 8 AL 15 DE MAYO.