



AEVYCA

EFEMÉRIDES VYCA ENTRE EL 2 Y 7 DE MAYO.

Aclaración previa a la lectura.

El día 2 y 4 no registraron eventos significativos, por eso para no alargar la narración no se transcribe nada de esas jornadas, para la de los días 3, 5 y 7 se transcriben los párrafos de relevancia. Les vuelvo a recordar para que tengan en cuenta durante la lectura de los extractos del diario, como escribían los controladores. Las anotaciones se realizaban en circunstancias ambientales especiales. Cada uno escribió en su estilo, en breves lapsos, con poca luz en la cabina, la mayoría de las veces mientras se operaba. Esas son las razones por lo cual en muchos pasajes encontraran 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. Esta aclaración es válida para las efemérides que se seguirán publicando.

3 de mayo de 1982

13:00 1° Ten. ROMERO –Ten. SARA VIA – C.P.QUINTANA.

Despegan los **MAQUI (1)**, avisan que tienen misión. El helicóptero **CARBÓN (2)** sale y luego al regreso informa que está bombardeando el aeropuerto, luego confirma que los **MAQUI** han llegado de vuelta y uno se estrella contra un médano**(3)**, no viendo al piloto en las proximidades y solicitando una ambulancia.

(1) Se refiere a la salida de 2 aviones AERMACCHI MB-339 de ARA en un ataque a un posible portahelicópteros a 60 millas de BAM Malvinas. Tripulaciones: CC Molteni (4-A-116) y TF Benitez (3-A-113). Regresan por mala meteorología y al ir al aterrizaje en un circuito bajo se accidenta el TF BENITEZ (fallecido). No estaban bajo control radar.

(2) CARBON es el indicativo de un helicóptero del EA que se encuentra mencionado en varias oportunidades en el diario, aun no está correctamente identificado, falta determinar si el indicativo es el del comandante de aeronave (tal como lo usaban los helicópteros de FAA) o era fijo para identificar la función o tarea que cumplía rutinariamente. Por ejemplo, los helicópteros de Ejército cuando cumplían misiones de traslado de heridos al hospital usaban el indicativo CASA MOVIL.

(3) Se identifica erróneamente el lugar de impacto con un médano cuando en realidad el impacto se produce en la fase final de la aproximación a la cabecera

17:00 Entrego servicio sin novedad.

Primer teniente ROMERO

[Firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

17:00 Me hago cargo del turno. **Primer teniente FABER - Alférez MERCAU - Cabo Principal SIERRA.**



AEVYCA

Se tuvo el patrullaje normal de los **HARRIER**, entre **30 y 60 millas náuticas**, de **2 a 3 secciones y de vez en cuando algún helicóptero**.

21:00 Entrego turno sin novedad.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

5 de mayo de 1982

00:03 Radar en servicio normal.

01:30 Se corta radar por haber comenzado a funcionar el radar de Ejército.(1)

(1) A partir del 5 de mayo, el radar Cardion TPS-44 del EA comenzó a operar a un promedio de ocho horas diarias generalmente durante la noche en tareas de vigilancia; excepto en las ocasiones en que se esperaban misiones de transporte, bombardeo o diversión desde el continente, ya que estas eran controladas exclusivamente por las tripulaciones del Escuadrón VyCA o cuando se detectaba la posición de la flota británica y en particular si se localizaban unidades navales que ejecutaban bombardeo nocturno.

Este criterio de operación se adoptó para permitir principalmente, las tareas de mantenimiento preventivo y correctivo en el radar además de incrementar el descanso de las tripulaciones operativas que cumplían turnos rotativos de cuatro horas en promedio.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

04:00 **Primer teniente MAZZOCCHI - Alférez SCACCHI - Cabro primero EGAÑAS.**

04:30 Se observan en radiales **de 090° a 170° cinco helicópteros** en vigilancia desde 40 hasta 65 millas náuticas.

07:00 Aparecen secciones de **HARRIER** en patrullaje en la misma zona.

08:10 Entrego turno sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

08:00 Recibo el turno sin novedad.

Primer Teniente ROMERO -Teniente SARA VIA

08:10 Desaparece la **primera sección** en acimut 130° a 110 millas náuticas.

08:30 Desaparece la **segunda sección** después de sombrilla desde las 60 hasta las 100 millas náuticas, entre los radiales 190° y 130°, en acimut 130°, 100 millas náuticas. Se pasa el ploteo de **un helicóptero** en acimut 160 a 60 millas náuticas en vuelo estacionario y movimientos de muy poca velocidad presumiblemente se desplaza sobre un barco, se mantuvo siempre en zona durante cuarenta y cinco minutos.



AEVYCA

- 10:05 Vuelve a aparecer el **helicóptero** en la misma zona, permanece diez minutos y desaparece.
- 11:08 **Aparece en 154°, 81 millas náuticas con rumbo 330°.**
- 11:22 Una central de tiro de Ejército consulta sobre probable interferencia en 070° a 5 millas náuticas. Comprobándose negativa para nosotros. Ellos acusan una línea desde su radar hacia el sector mencionado, desaparece sin novedad. Veinte minutos más tarde vuelven las interferencias (varias líneas que salen desde el centro al borde de pantalla). Nosotros no recibimos ningún tipo de interferencia. Hicimos una serie de consultas con nuestros mecánicos para tratar de solucionarle el problema pero faltaban los mecánicos de ellos. Desaparece la interferencia.
- 12:00 Desaparece el helicóptero en la misma zona de siempre tras acercarse hasta 50 millas náuticas por radial 150°. Desaparece en 156°, 70 millas náuticas.
- 12:15 a 13:00 Vuelve a aparecer y a desaparecer siempre en la misma zona.
- [Nota: El cierre de turno lo hace FABER por falta de firma y aclaración de SARAVIA y ROMERO. La letra del turno es de SARAVIA].

Teniente SARAVIA

[Sin firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

6 de mayo de 1982

- 04:08 **Se mantienen tres aviones** volando, el más cercano a 40 millas náuticas, acimut 150°, y el más lejano a 90 millas náuticas.
- 141/076 ↗ (1)230
293/013 ↘ 030
- 07:15 Desaparecen el intermedio y el que estaba cerca se aleja desapareciendo a las 80 millas náuticas.
- 08:00 Se averigua si salió la misión a la isla de los Leones y se nos confirma pero no se sabe la hora de salida.(2)
- 09:00 Se ordena mantener el radar funcionando hasta que regrese la misión que se desconoce en donde está, y se espere un C-130 a las 11:00.
- 09:15 Entrego sin novedad.
- (1) El 1° Ten. ROMERO indicaba la actitud de ascenso o descenso de los aviones a través de flechas hacia arriba o hacia abajo.
- (2) Hasta la fecha no se pudo confirmar a que misión se refiere la anotación.

Primer teniente ROMERO

[Firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

- 13:10 Me hago cargo del turno sin novedad.



AEVYCA

- 15:30 Aterriza un C-130 para traer víveres y llevar enfermos. (1)
16:15 Despega el C-130.
16:30 Se observa en acimut 133 a 120 millas náuticas, **un eco estacionario** con nivel 170.
17:03 Entrego sin novedad.

(1) Indicativo: **TIGRE**. Misión: evacuación sanitaria. Despego de CRV a las 12:00, aterrizando en el mismo aeródromo a las 18:35 hs. Fue el primer vuelo de transporte que rompió el bloqueo británico después del 1 de mayo.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

- 17:03 Me hago cargo sin novedad.
18:10-29 Se detectan en la ubicación de uno de los ecos que orbitaban en el lugar a indicar un grupo de **7 ecos que se mantienen en el 130/126 millas náuticas y en un radio de 5 millas náuticas.**(1)
19:20 Aparece una interferencia partiendo del eco 151/082 llegando a hacer una circunferencia discontinua en un instante, luego permanece un arco de 60 millas náuticas hasta las 19:35.
21:00 Entrego el turno sin novedad.
(1) es la primera referencia registrada de la ubicación de la flota británica desde el 1 de mayo, lo que no significa que se haya detectado anteriormente y no se haya registrado

Primer teniente ROMERO
[Sin firma, con aclaración por tercero, reconocimiento caligráfico]

- 21:00 Me hago cargo del turno sin novedad.
23:30 Se tuvo **12 ecos en acimut 157 hasta 155 millas náuticas**. Se hace cargo el radar ECO hasta las 04:00. Dejo el turno sin novedad.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

7 de mayo de 1982

- 04:00 Me hago cargo del turno sin novedad.
04:00 **Se observan dos ecos fuertes en acimut 100° a 155 millas náuticas y luego un grupo de 7 u 8 sin movimiento en el 105 a 163 millas náuticas. En algunos momentos desaparecen.**



AEVYCA

- 04:30 Aparecen 6 a 7 ecos en la posición anterior.
- 04:50 Desaparecen todos, luego aparece uno solo en el 105° a 166 millas náuticas, fijo, desaparece también y a las 05:10 aparece por pocas vueltas de antena en el 113° a 183 millas náuticas.
- 05:33 Aparecen en el 107° a 162 millas náuticas y otro en el 107° a 155 millas náuticas con nivel 265.
- 06:36 Nuevamente se observan el grupo de ecos desplazándose hacia el 208° de la posición anterior y están ahora en acimut 110° a 155 millas náuticas en grupos de siete ecos alineados y algunos adelantados.
- 07:45 Se observa en el 122° a 116 millas náuticas. El eco más próximo del grupo avanzar hacia el centro de poder muy lento (velocidad de embarcación), el resto de los ecos se alinean hacia afuera.
- 08:56 Se observa un solo eco lento en el 120° a 121 millas náuticas y otro en 116° a 164 millas náuticas solamente.
- 09:00 Entrego a Ejército.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

Primer teniente ROMERO - Teniente SARAVIA - Cabo principal QUINTANA

- 18:00 Se inicia la operación sin novedad.
- 18:13 Recién se hace contacto con el CIC, radar del Ejército aún seguía funcionando, se hace el contacto por la otra línea.
- 21:40 Aparecen **dos ecos en el 325°/ 10 millas náuticas** donde se separan iniciando un recorrido que uno termina en el 330°/7 millas náuticas y el otro en el 310°/8 millas náuticas.
- 23:05 Se detecta **un eco en el 195°/7** y con rumbo 127 - 1500 pies.
- 23:20 Se lo ubica en el 180°/10.
- 23:23 En el 177°/10 vira por derecha con rumbo 210°.
- 23:30 Se cierra el turno sin el eco que se perdió en la posición anterior.

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