

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

Resumen de la actuación del Escuadrón Vigilancia y Control Aéreo (VyCA) en Malvinas desde el 2 de abril de 1982 hasta el 14 de junio de 1982, producido por el Brigadier Guillermo E. Saravia y revisado por los Comodoros Miguel A. Silva y Juan C. Romero, y el Suboficial Mayor Roberto M. Ullua; todos Veteranos de Guerra de Malvinas pertenecientes al Escuadrón.

El presente resumen se basa en la documentación confeccionada por el personal del Escuadrón, bajo la óptica de cada uno de los protagonistas en el momento que se desarrollaban las operaciones, y en el posterior análisis más integral de las acciones y de las vivencias.

El desaparecido Grupo 2 de Vigilancia y Control Aéreo tuvo la responsabilidad de alistar y desplegar cuatro escuadrones móviles con radares Westinghouse TPS-43E. ***El primero partió de la I Brigada Aérea en El Palomar la noche del 1 de abril de 1982 con destino inicial a la IX Brigada Aérea en Comodoro Rivadavia.*** Desde allí, voló a Puerto Argentino el 2 de abril en dos aviones Hércules C-130. Entró en servicio operacional el 6 del mismo mes y participó activa e ininterrumpidamente hasta la finalización de las hostilidades el 14 de junio de 1982.

A pesar de haber contado con poco tiempo para planificar las operaciones VyCA en un terreno completamente desconocido, el adiestramiento constante del personal operativo y técnico adquirido desde 1978 en despliegues conjuntos con los distintos sistemas de armas de la Fuerza, en su mayoría en territorio patagónico, minimizó dicha falencia permitiendo que se lograra rápidamente la adaptación al ambiente de la zona de operaciones.

Con veinticuatro efectivos inicialmente, la dotación fue reforzada al incrementarse las operaciones llegando a cuarenta y cinco hombres entre oficiales, suboficiales y soldados. El Escuadrón conformado por las Secciones Operativa, Técnica, Comunicaciones y Logística funcionó como unidad autosuficiente procurándose, por sí solo, los medios para la operación y supervivencia del sistema.

La Sección Operativa formada por controladores y navegadores tenía bajo su responsabilidad la ejecución de las tareas de Detección e Identificación de la totalidad de las aeronaves propias y británicas dentro del espacio aéreo del Teatro de Operaciones Malvinas; y del Control de las aeronaves propias asignadas por el Centro de Información y Control durante la ejecución de las misiones.

La Sección Técnica, compuesta por personal de mecánicos de radar y mecánicos de comunicaciones, fue la responsable de mantener el equipamiento en servicio operativo logrando un alto grado de disponibilidad del material durante la campaña siendo su mayor punto de rendimiento la rápida puesta en servicio del radar luego del ataque del 31 de mayo.

La Sección Comunicaciones, compuesta por tres mecánicos de esa especialidad y un soldado estudiante de electrónica, tuvo a su cargo el mantenimiento de los equipos de VHF, HF y microondas. Además, habilitó el uso alternativo de la banda de radioaficionados (BLU) saliendo al aire como LU5-DRH móvil, la que operó desde las posiciones del radar incluyendo el campo de prisioneros y el buque “Bahía Paraíso”.

La Sección Logística tenía a su cargo asegurar el funcionamiento del Escuadrón a través de los servicios de transporte, seguridad, racionamiento, sanidad y alojamiento; tarea que llevó a cabo para lograr la mencionada autosuficiencia y que además trascendió a otras unidades de la Fuerza Aérea y del Ejército que estaban cercanas a la posición del radar.

El Escuadrón VyCA Móvil Malvinas formó parte de un Sistema de Defensa y Control Aerotático global que involucraba otros tres escuadrones móviles desplegados en Río Grande, Río Gallegos y Comodoro Rivadavia con el mismo material de dotación: un radar 3D Westinghouse TPS-43E; y cuatro escuadrones móviles conformados por personal operativo y técnico de Fuerza Aérea que empleaba radares 2D Cardion TPS-44 de dotación del Ejército Argentino ubicados en Mar del Plata, Carmen de Patagones, Santa Cruz y San Julián.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

Asimismo, otro radar Cardion fue desplegado a Puerto Argentino y cumplió funciones de vigilancia y de detección en los momentos en que el TPS-43 requirió tareas de mantenimiento preventivo y durante el tiempo que permaneció fuera de servicio a causa del ataque del 31 de mayo por parte de un avión Vulcan de la RAF con misiles antirradiación Shrike.

Las operaciones del Escuadrón involucraron una amplia gama de actividades, desde la básica y fundamental de detección hasta el guiado de interceptaciones y combate aéreo, de acuerdo con el momento del conflicto.

Durante la primera etapa, es decir hasta el inicio de las hostilidades, la principal tarea operativa ejecutada por el Escuadrón recayó en el apoyo a la navegación de las aeronaves militares de transporte de la Fuerza Aérea y de la Armada, y civiles de las empresas aerocomerciales de Aerolíneas Argentinas y Austral, que mantenían el puente aéreo logístico desde el continente trasladando tropas, material y el apoyo necesario para las unidades desplegadas en las islas.

A partir del 1 de mayo se produjo un cambio radical: comenzaron a operar bajo condiciones de combate, situación que se mantuvo hasta la finalización del conflicto. El puente aéreo, por razones obvias, quedó prácticamente reducido a las operaciones de los Hércules C-130 y el personal del radar pasó el centro de su atención al control de las escuadrillas y secciones de la aviación de combate de la Fuerza Aérea y de la Armada. Dicho control se ejecutaba sobre aeronaves que cumplían misiones de ataque a blancos terrestres y navales, interceptación, cobertura aérea y diversión con los sistemas de armas Mirage M-III y M-5, Skyhawk A-4B, A-4C y A-4Q, Canberra Mk-62 y Learjet 35A desde el continente, como con los IA-58 Pucará y Aermacchi MB326 desplegados en las islas que operaban desde las Bases Aéreas Militares Malvinas y Cóndor en Darwin.

Las características propias de la actividad de cualquier Escuadrón de Vigilancia y Control Aéreo lo perfilan como pieza fundamental del Sistema Aéreo de Defensa ya que la información procesada de los datos enviados por los radaristas es la que permite tomar las decisiones para la ejecución de las operaciones aéreas.

En Puerto Argentino dicha información era enviada en tiempo real al Centro de Información y Control (CIC) Malvinas en donde se procesaba y permitía generar las acciones que podían resultar desde el despegue de aviones de combate hasta el establecimiento de la alerta roja por ataque aéreo o bombardeo naval.

Si bien la Red de Observadores del Aire (ROA) desplegada en las islas no tuvo dependencia orgánica ni funcional del Escuadrón VyCA, su actuación repercutía directamente en las operaciones desarrolladas por los controladores y navegadores. Brindaban la información sobre los movimientos de las aeronaves británicas que se desplazaban a muy baja altura permitiendo que se configuraran con antelación las posiciones de control del radar a la espera de su aparición en pantalla y, lo que era más importante aún, permitía establecer el alerta para el alistamiento de la Artillería Antiaérea.

La acción conjugada entre el radar y la Red de Observadores del Aire del Teatro de Operación Malvinas para determinar las alertas y alarmas de Puerto Argentino y sus alrededores fue, sin lugar a dudas, el principal factor para disminuir la cantidad de bajas por acción de los bombardeos aéreos y navales.

Una de las características más sobresalientes del Escuadrón fue su alto grado de disponibilidad técnica y operativa teniendo en cuenta que el sistema funcionaba las veinticuatro horas en forma, prácticamente, ininterrumpida. A esto último se le suma la capacidad de detección lejana de blancos navales como producto del comportamiento del lóbulo de irradiación del radar, bajo las singulares condiciones climáticas reinantes en el Atlántico Sur, que permitió seguir con regularidad la evolución de la trayectoria de la flota británica.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

Así como se detectaba al grueso de la flota a distancias superiores a las 100 millas náuticas, también se lograba seguir los desplazamientos que sistemáticamente a la noche realizaban una o dos unidades navales británicas para bombardear desde aproximadamente diez millas las posiciones argentinas en el aeropuerto y los montes cercanos. Esto permitía que las unidades desplegadas en el terreno se protegieran contra el fuego naval.

Salvo el 1 de mayo, durante el ataque inicial del bombardero Avro Vulcan sobre el aeropuerto, en que el factor sorpresa jugó a favor del incursor, prácticamente no hubo aviones Harrier o Sea Harrier que no fuesen detectados por el personal operativo con suficiente antelación para que la Artillería Antiaérea se alistara.

Esta última capacidad permitió en varias ocasiones alertar a formaciones de aviones de combate propios sobre la presencia de Patrullas Aéreas de Combate británicas que evolucionaban próximas a las zonas de los objetivos materiales a atacar como, así también, coordinar el arribo y despegue de los Hércules C-130 para evitar ser atacados durante su permanencia en el aeropuerto.

El 1 de mayo, el Escuadrón VyCA Malvinas cumplió una actuación preponderante en el Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea Argentina. Durante esa jornada se controlaron dieciocho misiones de combate que determinaron el aborto del primer intento de ataque aeronaval en Puerto Argentino. En las acciones se habían perdido tres aviones propios (dos Mirage M-III y un Dagger M-5) que sumados al Learjet 35 derribado posteriormente durante una misión de diversión constituyeron las cuatros bajas de aeronaves controladas por el radar durante el conflicto.

La presencia del radar les significó a los británicos un constante dolor de cabeza impidiéndoles lograr la ansiada superioridad aérea que le proveyera libertad de acción para maniobrar con sus fuerzas aeronavales. Durante el conflicto, intentaron interferir el radar a través de contramedidas electrónicas, tanto activas (generadores de ruido electrónico) como pasivas (lanzamiento de chaff), con resultados pobres que no llegaron a afectar la operación de los controladores.

El TPS-43 se convirtió en blanco prioritario para el adversario generando una serie de incursiones específicas llevadas a cabo por bombarderos estratégicos Avro Vulcan desde la isla de Ascensión, armados con misiles antirradiación Shrike. Conocidas como Black Buck 5 y Black Buck 6, estas misiones consideradas hasta la Guerra del Golfo como las de mayor complejidad y extensión jamás realizadas para este tipo de ataque tuvieron un relativo éxito al lograr en la primera de ellas, en la madrugada del 31 de mayo, impactar dos misiles tan cerca del radar como para producir daños estructurales a la antena y a las instalaciones próximas del Escuadrón sin lamentar bajas de personal. La rápida reacción desde el continente permitió que los repuestos necesarios llegaran con tiempo para que al día siguiente el equipamiento estuviera nuevamente en servicio operativo.

A pesar de los varios intentos, la segunda misión, en la madrugada del 2 de junio, si bien logró adquirir como blanco secundario y destruir un radar director de tiro de una batería de 35 mm del Ejército matando a sus operadores, no consiguió lanzar sus misiles contra el TPS-43. Todo, gracias al accionar del personal del radar que, habiendo detectado al incursor, aplicaron las tácticas correctas para que cada vez que obtenía el blanco lo perdiera y tuviese que comenzar nuevamente el proceso de búsqueda y adquisición.

Un dato casi desconocido de la actuación del radar fue el uso que se le dio como director de tiro para lanzar dos misiles Exocet MM-39 desde la costa de Puerto Argentino teniendo como blancos, en ambas oportunidades, los buques británicos que se acercaban para efectuar bombardeo naval nocturno. Si bien el primer lanzamiento no logró su cometido, el segundo impactó en la fragata Glamorgan destruyendo parte de la superestructura de la nave incluido el hangar y el helicóptero de a bordo.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

El final del conflicto encontró al Escuadrón operando con el equipamiento totalmente en servicio. En su última misión controlada, aviones Canberra Mk-62 bombardearon las posiciones británicas en el monte Kent a las 00:20 del 14 de junio.

Como dato anecdótico y que marca el espíritu que animó al personal durante la campaña, después de la rendición ordenada ese mismo 14 de junio, la estación de radio HF del Escuadrón VyCA Malvinas mantuvo desde el aeropuerto de Puerto Argentino comunicaciones clandestinas con el continente hasta el 17 de junio cuando fue destruido por sus operadores ante la inminencia de ser evacuados.

Aclaraciones para interpretar el *Diario de Guerra del Radar Malvinas*

Consideraciones generales

Roles de combate

Los roles de combate para el sistema TPS-43E no mantuvieron una estructura homogénea durante la campaña, sino que se fueron amoldando a una actividad operativa cambiante. Se identifican fácilmente dos periodos: el previo al 1 de mayo, y el posterior a esa fecha cuando comenzaron las hostilidades.

El primer periodo, a partir del 6 de abril, se caracteriza principalmente por las actividades de apoyo al puente aéreo que mantuvo un ritmo intenso hasta el 1 de mayo. Desde esta fecha y hasta el 14 de junio inclusive se operó en condiciones de combate prácticamente en forma continua.

La conformación de las tripulaciones del TPS-43 fue variable. Dependían, básicamente, del tipo de configuración de despliegue (Alfa, Bravo y Charlie) y de la intensidad de la actividad operativa que se desarrollase (cantidad de aviones propios y enemigos, tipo de misiones). El radar en Malvinas desplegó en configuración Charlie, la más completa, con un *shelter*¹ operativo de tres posiciones de control.

La tripulación mínima comprendía tres hombres: controlador, navegador y mecánico de radar. Por lo general, esta era la conformación adoptada durante los turnos nocturnos ya que la actividad de vuelo, tanto propia como enemiga, disminuía considerablemente. Según la situación operativa, se incrementaba hasta un máximo de siete personas: jefe operativo, controlador, uno o dos navegadores, mecánico de radar, mecánico de comunicaciones y mecánico de generadores.

Desde el 6 de abril hasta el 4 de mayo inclusive, el radar operó las veinticuatro horas, en forma ininterrumpida, salvo desde la tarde del 12 de abril hasta la mañana del 14 de abril, correspondiente al traslado de posición del radar, y en las breves interrupciones por mantenimiento, falla técnica o viento fuera de norma.

A partir del 5 de mayo, el radar Cardion TPS-44 del Ejército Argentino comenzó a operar a un promedio de ocho horas diarias durante la noche (generalmente de 22:00 a 06:00) 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 (Vigilancia y Control Aéreo), 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 llevar a cabo, principalmente, las tareas de mantenimiento preventivo y correctivo en el radar, en los generadores y en las

¹ El sistema TPS-43 tenía, en esa época, tres tipos de *shelter* o cabina: técnico o radar, operativo y comunicaciones.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

comunicaciones, además de incrementar el descanso de las tripulaciones operativas (operadores y navegadores) que cumplían turnos rotativos de cuatro horas en promedio.

El personal operativo estaba compuesto por siete controladores, de los cuales cuatro eran Etapa III en el sistema (mayor Miguel Ángel Silva, primer teniente Carlos Adalberto Mazzocchi, primer teniente Norberto Rubén Faber y teniente Guillermo Edgardo Saravia) y tres eran Etapa II (primer teniente Juan Carlos Romero, alférez Hugo Rubens Mercau y alférez Rubén Jesús Scacchi), y seis navegadores (suboficial mayor Antonio Leopoldo Cassani, cabo principal Carlos Alberto Quintana, cabo principal Enrique Alberto Sierra, cabo primero Roberto Alejo Baiz, cabo primero Juan Domingo Egañas y cabo primero Juan Carlos Nievas).

Registro de actividad operativa

El diario refleja el resumen de la actividad de cada turno. El detalle de la operación quedaba registrado en las Planillas de Ploteo, Planilla de Actividad VyCA y Planilla de Novedades Técnicas.

Diario original

Si bien los relatos respetan el contenido básico de la actividad en la cabina operativa, no se siguió un patrón único y estandarizado para la confección del diario. Los controladores expresaron la actividad vivida dentro de la cabina según su criterio y experiencia volcando los datos más importantes.

El diario no refleja el detalle minucioso de cada movimiento aéreo o ploteo registrado, esa información estaba contenida en la Planilla de Ploteo llenada por el navegador de turno. Tampoco, el detalle de las operaciones de control de las misiones de los aviones propios ya que esos datos se volcaban en la Planilla de Actividad VyCA, completada y firmada por el controlador de turno. Y lo mismo ocurría con los eventos relativos al material que quedaban registrados en la Planilla de Novedades Técnicas cumplimentada por el mecánico de turno. Toda esta documentación fue destruida por personal del Escuadrón una vez finalizadas las acciones de combate.

La mayoría de los registros del diario están en tiempo real. Los relatos correspondientes a los turnos que registraron gran actividad operativa fueron escritos, por razones obvias, cuando la tripulación finalizaba su tarea.

Estos detalles hasta aquí mencionados deberán ser tenidos en cuenta en la correlación que se quiera realizar con las misiones que se ejecutaban tanto desde el continente como dentro del TOM (Teatro de Operaciones Malvinas). Muchas referencias a misiones controladas o que estuvieron dentro del área de cobertura del radar no se encuentran informadas en el diario. Los detalles de esos vuelos se perdieron con la destrucción de la documentación operativa.

La mayoría de los turnos carecían de firma o identificación de los integrantes del rol de combate, sin embargo los turnos están identificados a través del reconocimiento individual del tipo de escritura.

El diario fue escrito desde las 08:00 del 6 de abril hasta las 00:36 del 14 de junio, momento en que se interrumpió para ser enviado en el último vuelo de C-130 al continente. Durante los turnos que el personal operó en el Cardion TPS-44, no se registró la actividad en el diario; solo se asentaron los horarios y nombres del personal operativo.

Los términos Alfa, Bravo, Charlie o Delta corresponden a puntos de notificación establecidos en el espacio aéreo de Malvinas.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

Transcripciones

El diario original se encuentra en la Sala Histórica de la Dirección de Vigilancia y Control Aeroespacial en Merlo, provincia de Buenos Aires. Su primera transcripción mecanografiada data de 1982, ordenada por el entonces jefe del Grupo 2 VyCA. Allí, no figuran quiénes intervinieron en su confección, y contiene muchos errores de traslación, sobre todo debido a la falta de interpretación de la letra de los controladores. Una segunda transcripción se realizó en forma digital, se estima a mediados de la década de los noventa; y, si bien se corrigieron varios errores, no se llegó a una depuración total del contenido.

Esta tercera revisión se realizó dentro del ámbito de la Comisión BANIM 2017² y se han subsanado omisiones y errores, y se agregaron aclaraciones para la correcta interpretación de los relatos. Fue llevada a cabo a través de la metodología de lectura-comparación-corrección-aclaración (cuando correspondiere) por el brigadier VGM (R) Guillermo Saravia con la colaboración de los entonces (2017) primer teniente Giovanni Bonetti y del alférez Javier Almada de la Dirección de Vigilancia y Control del Aeroespacio; y con la corrección y edición del personal de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina.

Los controladores realizaban las anotaciones 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. Por esta razón, se introdujeron mejoras en el texto que facilitasen su comprensión, tales como el agregado de signos de puntuación y acentuación. Es por eso que, en más de una oportunidad, se verán anotaciones que no siguen un estricto orden cronológico.

Teniendo en cuenta que este documento será consultado por lectores con diferentes niveles de conocimiento de la actividad aeronáutica militar y en particular del ámbito de la vigilancia y control aéreo, se agregaron notas y aclaraciones entre corchetes [...], a fin de lograr una mejor interpretación del texto.

Consideraciones Particulares

Cada registro de actividad diaria comienza a las 00:00 y finaliza a las 23:59.

Desde el 5 de mayo hasta el 11 de junio inclusive, comienza a operar el radar Cardion TPS-44 del Ejército Argentino como *backup* del TPS-43. Totalizó en su rol de sensor principal para el CIC MLV 240 horas de operación de las cuales 58 horas y 30 minutos fue operado por personal del escuadrón VyCA. Esos turnos operativos se encuentran registrados cronológicamente dentro del diario. Un poco más de la mitad de esas horas, 30 horas y 30 minutos, corresponden al periodo posterior a la misión Black Buck 5 que dejó fuera de servicio al TPS-43.

A partir del 1 de mayo y hasta el 14 de junio, los indicativos de aeronaves (incluidas las del Ejército y de la Armada) bajo control radar o dentro del ámbito de cobertura están resaltados en el texto para ser ubicados y relacionados con las operaciones ejecutadas por los escuadrones de todos los sistemas de armas.

Con el mismo criterio se resaltaron las PAC de Harrier, los helicópteros británicos y las unidades navales que fueron detectadas por el radar. En estos casos la ventana temporal se amplía desde los últimos días de abril cuando se empezaron a detectar vuelos británicos en la zona.

Para las salidas fuera de servicio, tanto por razones técnicas como por meteorológicas, se contabilizan solo aquellas que superen los cinco minutos de interrupción de información radar; dado que muchas eran reparadas en forma prácticamente instantánea y no afectaban la situación operacional.

² Comisión BANIM (Batalla aérea de nuestras islas Malvinas): comisión encargada de revisar y redactar la historia de la Fuerza Aérea en Malvinas en el marco de la colección «Historia de la Fuerza Aérea Argentina».

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

Desde las 09:00 del 12 de abril hasta las 09:45 del 14 de abril (48 horas 45 minutos) el radar permaneció fuera de servicio por cambio de posición desde el aeródromo al pueblo: desarme, carga, traslado, descarga, armado y puesta a punto.

6 de abril de 1982

- 08:00 Se inicia la operación con radar sin novedad, comunicaciones sin novedad, personal sin novedad.
- 08:10 Un ploteo C-130 Mar del Plata - Malvinas.
- 10:31 C-130 vuelo 640 Malvinas - Mar del Plata, el eco se pierde cada dos o tres vueltas de antena. Sale anillo de interferencia entre $360^{\circ}/130^{\circ}$ [acimut] a 7 millas náuticas y desaparece. Luego aparece en el $245^{\circ}/159^{\circ}$ [acimut], distancia 12 millas náuticas, y da la impresión de que el MTI [indicador de blanco móvil en sus siglas en inglés - *moving target indicator*] funciona mal. Suboficial ayudante TAMBUSI informa que no puede solucionar inconveniente por tener que trabajar sin alta [radar sin emisión] y luego con antena detenida.
- 10:43 Vuelo 640 desaparece a las 175 millas náuticas, acimut 344° , nivel de vuelo 250.
- 11:03 C-130 LITRO 11 se mantiene orbitando en acimut $250^{\circ}/243^{\circ}$, distancia 120/102 millas náuticas, realiza reabastecimiento al A-4C ZONDA.
- 13:00 Entrego servicio con novedad que antecede, y con LITRO 2 y LITRO 8 en pantalla, GATO sin aparecer.

Primer teniente FABER

[Sin firma, con aclaración, reconocimiento caligráfico]

- 13:30 Se detecta un problema en el punto de notificación DELTA, el cual está de acuerdo con la directiva a 77 millas náuticas, pero su ubicación es $52^{\circ}36'S$ $61^{\circ}30'W$, lo que no es correcto. También se deja constancia de que los aviones están ingresando con el mismo número de IFF [identificación amigo enemigo en sus siglas en inglés - *identification friend or foe*].
- 16:35 Se baja la antena por [viento] fuera de norma. Ráfagas de 45 a 50 nudos.
- 17:05 Hago entrega del turno con radar fuera de servicio por lo antes asentado.

Primer teniente ROMERO

[Firma, aclaración por tercero, reconocimiento caligráfico]

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Total de horas |
|--------------------|---|---|----------------|
| 8 horas 35 minutos | 7 horas 25 minutos | | 16 horas |

7 de abril de 1982

- 08:30 Se comienza a operar teniendo como ploteo el LITRO 6 que venía, y el LITRO 2 y el LITRO 8 que salieron para Comodoro Rivadavia.
- 09:50 Sale fuera de servicio por meteorología.

Primer teniente ROMERO

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

Resumen actividad diaria

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Total de horas |
|-------------------|---|---|----------------|
| 1 hora 20 minutos | 22 horas 40 minutos | | 24 horas |

8 de abril de 1982

- 08:00 Se comienza la operación.
- 08:15 Comienza el contacto con aeronaves, no respetan el código IFF [identificación amigo enemigo en sus siglas en inglés - *identification friend or foe*] establecido para el día de la fecha. Falta coordinación con trabajo de radar entre TORREÓN [indicativo del radar de la fragata ARA GRANVILLE] y la TORRE [torre de vuelo del aeródromo Malvinas].
- 09:15 LITRO 4 informa a la TORRE que no engancha frecuencia de radar. Se hace contacto con LITRO 4, sin problema.
- 10:00 LITRO 3 informa a la TORRE que no hace contacto con frecuencia de radar. Llama y me comunico sin problema. Entra con IFF 2375 [subrayado en el original].
Información y datos de embarcaciones pasadas por LITRO 3: en coordenadas 49°20'S 60°40'W hay once buques [se presumen propios].
- 10:20 Se apaga el giro de antena por viento fuera de norma. Se trabaja con dos aviones con frecuencias cambiadas (141.7-123.9), porque salieron mal de Comodoro Rivadavia (118.8 para el radar y 118.1 para la TORRE). Volvemos a las frecuencias asignadas anteriormente.

Teniente SARAVIA

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

- 17:27 [En el original está asentado después de las 17:33] Tuvimos enlace con LITRO 3 en las 138 millas náuticas, nivel de vuelo 211, 340 nudos. Operaciones pidió que lo transfiriéramos a la TORRE.
- 17:33 LITRO 3 avista los ecos a 35 millas náuticas al sureste de la posición anterior.
- 18:15 Salta alta [fuera de servicio por falla de transmisión]. Trabajamos con IFF solamente.
- 18:31 Radar fuera de servicio por saltar una fase de un generador.

Alferez MERCAU

[Sin firma, con aclaración, reconocimiento caligráfico]

- 19:26 En servicio normal.
- 19:55 CURRUCA 1 (ELECTRA) posición DELTA, en acimut 243°, distancia 146 millas náuticas no siendo la que se tiene marcada en la pantalla y de acuerdo con la directiva del Puesto Comando.
- 20:01 CALANDRIA 21 (F-28) posición DELTA, acimut 243°, distancia 123 millas náuticas, no coincidiendo con CURRUCA 1.
- 21:00 Entrego con novedades que anteceden.

Primer teniente FABER

[Sin firma, con aclaración, reconocimiento caligráfico]

- 21:00 Me hago cargo del turno con las novedades antes puestas.
- 21:35 Primer vuelo plotado en planilla. CURRUCA.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de | Horas fuera de servicio | Total de horas |
|-------------------|---|-------------------------|----------------|
| | | | |

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

| | norma | por falla técnica | |
|--------------------|---------|-------------------|----------|
| 15 horas 5 minutos | 8 horas | 57 minutos | 24 horas |

9 de abril de 1982

- 01:25 Segundo ploteo según planilla LITRO 4.
- 01:35 Tercer vuelo LITRO 2.
- 01:50 Cuarto vuelo LITRO 3. Se da separación de nivel, LITRO 4 solicita entrar antes que LITRO 2, pero ante diferencia de 7 millas náuticas se le mantiene la segunda entrada según se detalla: 1.º) LITRO 2 - nivel de vuelo 050, 2.º) LITRO 4 - nivel de vuelo 060, 3.º) LITRO 3 - nivel de vuelo 070.
- 04:15 Despegue del LITRO 4.
- 04:31 Despegue del LITRO 2.
- 04:58 Despegue del LITRO 3.
- 05:20 Hago entrega del turno con lo arriba establecido.

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

- 05:20 Me hago cargo del turno con lo arriba establecido.
- 07:44 Contacto con LITRO 6 a 148 millas náuticas. Transferido a 30 millas náuticas, a la TORRE, sin novedad.
- 08:25 Sale TERO 5, no se pone en contacto con nosotros. Contacto a las 5 millas náuticas, con rumbo 255°.
- 08:30 TERO 5 se comunica con nosotros en Acimut 255°, 12 millas náuticas.
- 08:40 Se forma un círculo de ruido a 10 millas náuticas, del centro de pantalla, se informa al personal técnico.
- 08:51 Contacto con CALANDRIA, transferido a las 30 millas náuticas, sin novedad.

Teniente SARA VIA
[Firma y aclaración]

- 09:00 Me hago cargo del turno con lo arriba establecido.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

- 09:08 Contacto con LITRO 2, acimut 304°, 136 millas náuticas. Transfiero LITRO 2 a la TORRE sin novedad.
- 09:15 Despega PALA.
- 09:40 Contacto, NUBE 2, acimut 243°, 168 millas náuticas.
- 09:46 Despega PER.
- 09:50 Contacto PATO, acimut 286°, 116 millas náuticas.
- 10:00 Contacto LITRO 3, acimut 303°, 140 millas náuticas.
- 10:01 Transfiero NUBE 2 a la TORRE, sin novedad.
- 10:05 Contacto BUL, acimut 243°, 136 millas náuticas.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 10:12 Contacto NUBE 1, acimut 246° [está enmendado], 153 millas náuticas.
- 10:19 Transfiero LITRO 3 a la TORRE, sin novedad.
- 10:23 Transfiero BUL a la TORRE, sin novedad.
- 10:28 Despega TITÁN.
- 10:34 Transfiero NUBE 1 a la TORRE, sin novedad.
- 10:42 Contacto con LITRO 4, acimut 348°, 155 millas náuticas.
- 10:48 Contacto con MLV, acimut 242°, 164 millas náuticas.
- 11:00 Despega el BUL.
- 11:05 Transfiero MLV a la TORRE, sin novedad.
- 11:10 LITRO 4 hace enlace con la TORRE, sin autorización del radar.
- 11:14 Contacto LITRO 6, acimut 303°, 166 millas náuticas. LITRO 6 avista una embarcación a 10 millas náuticas de distancia “a las 3” [código de reloj] de su posición con igual rumbo que LITRO 6 (acimut 306°, 114 millas náuticas).
- 11:31 Contacto TIGRE (A-4C), acimut 264°, 157 millas náuticas.
- 11:32 Despega MLV. Transfiero LITRO 6 a la TORRE, sin novedad.
- 11:37 Despegan LITRO 2 y LITRO 3, en formación recorren la isla.
- 11:44 Despega PATO 2.
- 12:04 Contacto CAP, acimut 243°, 154 millas náuticas.
- 12:28 Contacto BUITRE, acimut 271°, 143 millas náuticas.
- 12:30 Contacto LITRO 2 y LITRO 3, acimut 291°, 129 millas náuticas.
- 12:50 Despega LITRO 4.
- 12:56 Contacto BOM (CURRUCA), acimut 243°, 149 millas náuticas.
- 12:59 Contacto LITRO 6, acimut 319°, 100 millas náuticas.
- 13:00 Contacto LV-DLI (F-28), acimut 243°, 140 millas náuticas.
- 13:08 Transfiero LITRO 6 a la TORRE, sin novedad.
- 13:15 Transfiero LV-DLI y CURRUCA 2 a la TORRE, sin novedad.
- 13:20 Despega CAP.

Alférez MERCAU

[Sin firma, con aclaración, reconocimiento caligráfico]

- 13:40 Recibo el servicio.
- 17:00 Entrego el servicio, sin novedad.

Primer teniente FABER

(Sin firma, con aclaración, reconocimiento caligráfico)

- 17:00 Me hago cargo del turno, sin novedad.
- 17:35 Se inicia procedimiento de aterrizaje por falla de enlace con la TORRE en todas (2) frecuencias de LOBO [indicativo de TORRE].
- 17:42 Aterrizaje sin novedad.
- 17:45 Inicia regreso a base LITRO 2 localizando en su radar el eco de un barco a 30 millas náuticas de la costa en posición 51°05'S 58°00'W.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 18:35 Enlace con TORREÓN dando esa novedad.
- 19:40 Eco no identificado, acimut 303°, 105 millas náuticas.
- 20:00 Se inicia circuito de espera para el LV-UL [en original falta una letra en la matrícula] en el acimut 235°, 33 millas náuticas, nivel de vuelo 100 circuito de espera y al LITRO 4 en el nivel 200, acimut 354°, 50 millas náuticas, ambos con una hora de demora.
- 20:40 Se ordena desde la TORRE que se entregue a PETREL en nivel 120. Se deja asentada la novedad de que el TERO (denominación correspondiente a helicóptero) es identificado con la autenticación, hasta la cuarta letra para lo cual el piloto informó que el radar no sabía el empleo de la autenticación.
- 20:45 LITRO 3 se comunica con PETREL 2 en BRAVO y luego no se tiene enlace con él, viene con LITRO 3.

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

- 21:00 Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anteriormente. TERO se aleja con IFF 4150 que no corresponde al indicado siendo este el 4720 hasta las 24:00 horas.
- 21:54 PETREL 2 con rumbo 270°, se recibe como eco intermitente a 40 millas náuticas con 200 de nivel.
- 22:13 BUL con nivel de vuelo 220, se pierde radar primario a 50 millas náuticas.
- 22:20 Se corta giro de antena por viento fuera de norma 40 nudos.
- 22:39 Sale por frecuencia principal el corresponsal AGUATERO. Al ser interrogado no contesta. Se informa al CIC y se verifica que corresponde a un indicativo naval, pero se desconoce porque trabaja en frecuencia de radar. Atiende el tema el mayor CATALÁ.
- 23:50 Se efectúa apoyo por VHF a la entrada de LITRO 2, porque el VHF de la TORRE tiene problemas de recepción.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Total de horas |
|---------------------|---|---|----------------|
| 22 horas 20 minutos | 1 hora 40 minutos | | 24 horas |

10 de abril de 1982

- 01:22 Enlace con PETREL 1 por VHF, apoyo por falla de VHF de TORRE.
- 01:55 Se pone en servicio nuevamente, disminuye intensidad del viento.
- 02:35 Contacto con PETREL 3.
- 02:40 Sale fuera de servicio por técnica.
- 03:15 En servicio, contacto con LITRO 1.
- 05:00 LITRO 1 avista un barco en acimut 025°, 43 millas náuticas con rumbo 305°, el mensaje es pasado a operaciones.

Teniente SARAVIA
[Firma y aclaración]

- 05:00 Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anteriormente.
- 05:44 Contacto LITRO 4, acimut 349°, 150 millas náuticas.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 05:45 Contacto PETREL 1, acimut 268°, 134 millas náuticas.
- 06:00 Transfiero PETREL 1 a TORRE, sin novedad.
- 06:00 Transfiero LITRO 4 a TORRE, sin novedad.
- 06:20 Se corta el giro de antena por viento fuera de norma, acimut 230° / 45 nudos.
- 06:57 Contacto por VHF con PETREL 4 y notificó CHARLIE.
- 07:13 Contacto por VHF con PETREL 5 y notificó CHARLIE.
- 07:20 Radar en servicio.
- 07:26 Transfiero PETREL 5 a TORRE, sin novedad.
- 07:56 Contacto con LV-GOM, acimut 242°, 162 millas náuticas.
- 08:14 Transfiero LV-GOM a TORRE, sin novedad.
- 08:24 Contacto L-3, acimut 319°, 125 millas náuticas.
- 08:31 Despega PETREL 5.
- 08:42 Despega CAMPO 4.
- 08:43 Transfiero LITRO 3 a TORRE, sin novedad.
- 08:56 Contacto con LITRO 8, acimut 303°, 153 millas náuticas.
- 08:57 Contacto LV-PER, acimut 243°, 137 millas náuticas.
- 09:11 Transfiero PER a TORRE, sin novedad.
- 09:14 Transfiero LITRO 8 a TORRE, sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

- 09:14 Recibo servicio con novedad H [helicóptero] trabajando en acimut 240°, nivel de vuelo 20.
- 11:45 Fuera de servicio por cuerdas sueltas en antena.
- 11:55 En servicio normal.
- 12:23 Fuera de servicio por viento fuera de norma (40 nudos).
- 13:30 Entrego el servicio con novedad, radar fuera de servicio por viento pero se mantiene comunicación.
- 14:51 En servicio normal.
- 16:23 Fuera de servicio por viento fuera de norma.
- 16:45 En servicio normal.
- 17:00 Entrego servicio.

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

- 17:00 Me hago cargo con las novedades anteriores.
- 20:15 Se le asigna a PETREL 1 descenso para nivel de vuelo 50 y para LV-BUL nivel de vuelo 100. PETREL 1 no respeta nivel y se mantiene en 160. Es transferido a TORRE, ambas aeronaves.
- 21:00 Hago entrega del turno.

Teniente SARAVIA
[Firma y aclaración]

- 21:00 Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anteriormente.
- 21:05 Contacto con PETREL 4, acimut 264°, 85 millas náuticas.
- 21:06 Despega LITRO 6.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 21:10 Despega BUL.
21:13 Transfiero PETREL 4 a TORRE, sin novedad.
21:46 Contacto con LIMA 6, acimut 296°, 136 millas náuticas.
21:47 Despega PETREL 1.
22:06 Transfiero LITRO 2 a TORRE, sin novedad.
22:10 Despega PETREL 4.
22:28 Contacto LITRO 8, acimut 305°, 136 millas náuticas.
22:46 Transfiero LITRO 8 a TORRE, sin novedad.
22:46 Contacto con PETREL 4, acimut 263°, 111 millas náuticas.
22:54 Transfiero PETREL 4 a TORRE, sin novedad.
23:09 Despega LITRO 8.
23:32 LITRO 2 me avisa que LITRO 3 notificó BRAVO, pero no sale ni su eco primario, ni el secundario, tampoco hay enlace de VHF.
23:43 Contacto LITRO 3, acimut 301°, 096 millas náuticas.
23:48 Despega PETREL 5.
23:48 Contacto con ACC, acimut 350°, 110 millas náuticas.
23:55 Transfiero LITRO 3 a TORRE, sin novedad.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Total de horas |
|---------------------|---|---|----------------|
| 18 horas 40 minutos | 4 horas 35 minutos | 45 minutos | 24 horas |

11 de abril de 1982

- 00:05 [12:05 en original] Transfiero ACC a TORRE, sin novedad.
00:39 [12:39 en original] Transfiero PETREL 5 a TORRE, sin novedad.
01:07 Despega LITRO 3.
01:16 QTO [despegue] LV-ACC.
02:04 Contacto PETREL 5, acimut 270°, distancia 140 millas náuticas.
02:20 Transfiero PETREL 5 a TORRE, sin novedad.
02:45 Contacto LV-RMV, acimut 350°, distancia 155 millas náuticas.
03:11 Transfiero LV-RMV a TORRE, sin novedad.
03:23 Contacto PETREL 1, acimut 267°, distancia 149 millas náuticas.
03:27 [En original está asentado después de las 03:42, se presume error de anotación en horario] QTO PETREL 2.
03:42 Transfiero PETREL 1 a TORRE, sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 05:00 Recibo servicio sin novedad.
- 05:43 Verifico que eco primario desaparece por varias vueltas de antena y aparece una o dos vueltas y nuevamente desaparece.
- 08:20 LITRO 3 informa buque 50°52'S 60°07'W, rumbo 160°.
- 08:35 LITRO 3 informa buque 49°55'S 60°17'W.
- 09:00 Entrego servicio con novedades asentadas.

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

- 13:30 Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anteriormente.
- 13:47 Contacto PETREL 2, acimut 265°, 160 millas náuticas.
- 13:48 Contacto LITRO 3, acimut 297°, 158 millas náuticas.
- 14:05 Transfiero PETREL 2 a TORRE, sin novedad.
- 14:11 Transfiero LITRO 3 a TORRE, sin novedad.
- 14:49 Contacto acimut 302°, 162 millas náuticas.
- 15:00 Contacto PETREL 6, acimut 259°, 118 millas náuticas.
- 15:10 Transfiero LITRO 6 a TORRE, sin novedad.
- 15:11 Contacto OLI, acimut 243°, 167 millas náuticas.
- 15:15 Transfiero PETREL 6 a TORRE, sin novedad.
- 15:25 Despega LITRO 3.
- 15:30 Transfiero OLI a TORRE, sin novedad.
- 15:39 Contacto PETREL 3, acimut 265°, 144 millas náuticas.
- 15:53 Transfiero PETREL 3 a TORRE, sin novedad.
- 16:10 Contacto PETREL 10, acimut 262°, 101 millas náuticas.
- 16:19 Contacto LITRO 2, acimut 303°, 139 millas náuticas.
- 16:26 Transfiero PETREL 10 a TORRE, sin novedad.
- 16:26 LITRO 2 informa tener dos ecos en las siguientes coordenadas 50°44'S 59°51'W.
- 16:32 Despega OLI.
- 16:38 Transfiero LITRO 2 a TORRE, sin novedad.
- 17:15 Entrego el turno sin novedad.
- 18:41 Mayor PERGOLINI ordena que el PETREL 4 mantenga nivel 100, luego de haber descendido a nivel 70, por decir que va a rumbo de colisión siendo que el operador de TORRE debe, dentro de su TMA [Área de Control Terminal], dar separación de radial, que corresponde.
- 19:03 Se pone en comunicación el LITRO 8 con nivel 150, lo que están fuera del nivel de TMA (50), dejando constancia.
- 19:30 Se recibe orden de que, volviendo al tema anterior, el CIC ordena dentro de jurisdicción del radar 90 millas náuticas, nivel 100 y alargando separación anticolidión, mientras que entre el PETREL 9 y el [en original no se termina la oración].
- 19:58 PETREL 4 da posición CHARLIE 200 millas náuticas.
- 20:10 Se escucha silbido en frecuencias de TORRE, ante la pregunta se niega que alguien de TORRE sea.
- 20:58 Sale el LITRO 6, 060.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

21:00 Se hace el relevo pertinente estando de turno en el CIC el mayor PERGOLINI. Entra primer teniente FABER. Sale primer teniente ROMERO.

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

21:00 Recibo servicio con novedades que anteceden.

21:15 LITRO 6 informa rotura de parabrisas, desciende desde 240 hasta 180.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Total de horas |
|-------------------|---|---|----------------|
| 24 horas | | | 24 horas |

12 de abril de 1982

00:10 [En original figura 24:10] LITRO [se presume LITRO 6] informa barco en el 49°25'S 61°50'W.

00:30 [En original figura 24:30] Total falta de coordinación en lo que respecta a entradas para varios aviones. TORRE total desconocimiento en tránsito aéreo.

05:00 Entrego servicio, sin novedad.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

05:00 Me hago cargo del turno, sin novedad.

06:00 Se reinicia el tránsito según hoja de ploteo.

09:00 Se corta alta por traslado del radar a nueva ubicación.

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

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Total de horas |
|-------------------|---|---|----------------|
| 9 horas | | | 9 horas |

14 de abril de 1982

09:45 Se reinicia actividad de radar, en nueva ubicación de acuerdo con lo ordenado por la superioridad.

11:00 Se corta alta por viento fuera de norma 40 - 50 nudos.

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

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Total de horas |
|-------------------|---|---|----------------|
| 1 hora 15 minutos | 22 horas 45 minutos | | 24 horas |

15 de abril de 1982

11:10 Se inicia operación en nueva ubicación no pudiendo operar por viento fuera de norma.

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

13:00 Informan que debemos transferir a 50 millas náuticas con nivel solicitado a la TORRE.

13:10 La TORRE transfiere los aviones a un minuto del despegue.

13:50 Entrego el servicio.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

13:30 [Ilegible] Me hago cargo del turno con las novedades arriba asentadas.

14:00 PETREL 7 no recibió a CARLOS (radar) en puente con PICH0 [indicativo de la TORRE para ese día] se le da descenso a 100. A 50 millas náuticas se le entrega.

14:18 PICH0 informa por radio las causas de la demora de que espera el paso de los TOPO y el despegue de un F-28, siendo esta información que no corresponde.

14:21 PICH0 me pasa el LITRO 6 con nivel 40 lo que es incorrecto ya que no tengo el control de esos niveles, lo que puede producir un accidente.

14:23 PICH0 pide autenticación y no coincide en un principio, luego sí, indica una falla.

14:47 BICHO transfiere a PETREL 9 en el despegue siendo que tiene un tráfico en nivel de vuelo 100 y 80 lo que no cumplimenta las normas de seguridad.

15:07 PETREL 9 sale de las 50 millas náuticas sin comunicarse con CARLOS [es un corresponsal que no se puede identificar con certeza] al ser interrogado alega no tener esas instrucciones para la salida.

15:15 PETREL 7 se comunica con CARLOS en lateral CHARLIE.

16:58 Hago entrega del turno con las novedades arriba asentadas.

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

16:58 Me hago cargo del turno.

18:35 LITRO 6 viene con frecuencia cambiada, soluciona inconveniente y se comunica.

18:47 TORRE comienza sin haberle sido transferido a darle indicaciones a LITRO 6 a 65 millas náuticas.

18:55 Problemas con VHF. PETREL 8 no me recibe. Recién a las 110 millas náuticas hacemos contacto.

19:00 CIC ordena entregar a 50 millas náuticas con 230 nivel de vuelo.

19:09 LITRO 3 avista eco en radar procede a 360° en zona con resultado negativo.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

21:12 Entrego el turno con las novedades anotadas.

Teniente SARAVIA
[Firma y aclaración]

21:12 Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anteriormente.

21:26 Contacto VHF con PETREL 5, él no recibe al radar.

21:30 Despega PETREL 7.

21:37 Aparece el eco primario e IFF de PETREL 5, acimut 258°, 091 millas náuticas.

21:40 Despega el PETREL 1.

21:42 PETREL 5 enlace con torre, sin novedad.

21:49 Contacto radio-radar con PETREL 9, acimut 271°, distancia 137 millas náuticas.

21:56 PETREL 9 hace enlace con TORRE, en acimut 274°, 94 millas náuticas, sin autorización del radar.

22:34 Contacto con PETREL 4, acimut 267°, 91 millas náuticas.

22:43 Transfiero PETREL 4 a TORRE, sin novedad.

22:43 Despega PETREL 9.

22:55 Despega PETREL 5.

22:55 Contacto PETREL 8, acimut 270°, 130 millas náuticas.

23:39 Contacto PETREL 6, acimut 267°, 93 millas náuticas.

23:46 Transfiero PETREL 6 a TORRE, s/n.

23:50 Despega PETREL 4.

23:52 Despega PETREL 8.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Total de horas |
|---------------------|---|---|----------------|
| 12 horas 50 minutos | 11 horas 10 minutos | | 24 horas |

16 de abril de 1982

00:12 Contacto PETREL 2, acimut 274°, 120 millas náuticas.

00:23 Transfiero PETREL 2 a TORRE, sin novedad.

01:09 Contacto LITRO 2, acimut 325°, 147 millas náuticas.

01:22 Contacto con PETREL 9, acimut 270°, 145 millas náuticas.

01:29 Transfiero LITRO 2 a TORRE, sin novedad.

01:33 PETREL 9 no recibe al radar y el PETREL 2 también lo llama y no contesta.

01:36 PETREL 9 comienza el descenso sin enlace con el radar y sin enlace con TORRE. La novedad fue dada al mayor KAJIHARA.

01:40 PETREL 9 dice no haber tenido enlace con el radar y ya había tenido contacto en el acimut 270°, 145 millas náuticas.

02:28 PETREL 6 QTO [despegue].

02:32 Contacto con PETREL 8, acimut 271°, distancia 105 millas náuticas.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 02:38 QTO [despegue] PETREL 6.
02:44 Transfiero a TORRE, sin novedad.
02:52 QTO [despegue] PETREL 2.
03:34 QTO [despegue] PETREL 8.
03:55 Contacto con PETREL 1, acimut 268°, distancia 135 millas náuticas.
04:10 PETREL 1 informa a TORRE que el radar le marca una nave marítima a 10 millas náuticas de la cabecera de pista. Informo al CIC Malvinas.
05:01 QTO [despegue] PETREL 1.

[Nota: Desde las 02:28 hasta las 05:01, cambia la caligrafía, está sin identificar hasta la fecha, posiblemente del navegador de turno].

- 05:13 Contacto PETREL 7, acimut 268°, 114 millas náuticas.
05:15 Entrego el turno con las novedades asentadas anteriormente.

Alférez MERCAU

[Firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

- 05:15 Recibo el servicio con novedades que anteceden.
09:00 Entrego servicio, sin novedad.

Primer teniente FABER

[Firma y aclaración]

- 09:23 MAA se comunica con POTRO a las 80 millas náuticas, lo que no corresponde, por lo tanto se le hace notar el error y se le informa que no puede descender del nivel 230.
10:56 Me comunico con POTRO tomando conocimiento que el 4644 [código IFF de un avión viniendo de la costa] se comunicó con él directamente, sin el enlace con PUCHO, siendo que se encontraba a 75 millas náuticas, dándole una distancia incorrecta (50 millas náuticas).
11:16 El LITRO 2 pasa con POTRO con 210, habiendo solicitado... [En el original está la frase inconclusa].
12:00 GRILLO, por orden del CIC, al no dar la primera letra de autenticación (daba D) siendo A, se le comunica que regrese ya que no hay plan de vuelo. Luego POTRO le comunica al PAMPA 2.

Primer teniente ROMERO

[Firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

- 13:00 Me hago cargo del turno.
13:32 Entran dos CÓNDOR (CANBERRA), se comunican recién a 28 millas náuticas de esta, con 25 de nivel de vuelo, no hay eco de radar.
14:10 Por quejas del comandante de aeronave por hablar mucho en la frecuencia, CIC ordena que si la aeronave no tiene eco de radar no se le contesta por más que llame hasta que aparezca el eco, a fin de que no se le deba requerir posición.
14:28 CIC ordena autorizar radar a dar descenso hasta el nivel de vuelo 100 sobre vertical.
14:34 Se anula la orden anterior. Se continúa entregando a 50 millas náuticas con 230 de nivel de vuelo.
14:39 CIC ordena entregar a 70 millas náuticas con el nivel con que venga.
17:00 Entrego con las novedades anteriores.

Teniente SARA VIA

[Firma y aclaración]

- 17:00 Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anteriormente.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 17:43 Contacto LITRO 8, acimut 308°, 163 millas náuticas.
17:55 Transfiero LITRO 8, a TORRE, sin novedad.
18:04 Contacto LITRO 2, acimut 309°, 136 millas náuticas.
18:18 Contacto PETREL 8, acimut 270°, 139 millas náuticas.
18:19 Transfiero LITRO 2 y PETREL 8 a TORRE, sin novedad.
18:40 Contacto 5T21, acimut 220°, 62 millas náuticas.
18:50 Transfiero 5T21 a TORRE, sin novedad.
19:10 Contacto PETREL 2, acimut 269°, 125 millas náuticas.
19:17 Transfiero PETREL 2 a TORRE, sin novedad.
19:32 Contacto con LITRO 3, acimut 301°, 135 millas náuticas.
19:33 Contacto LITRO 6, acimut 311°, 170 millas náuticas.
19:41 Transfiero LITRO 3 a TORRE, sin novedad.
19:50 Transfiero LITRO 6 a TORRE, sin novedad.
20:20 Contacto PETREL 4, acimut 261°, 92 millas náuticas.
20:25 Transfiero PETREL 4 a TORRE, sin novedad.
20:37 Contacto PETREL 9, acimut 269°, 145 millas náuticas.
20:46 Transfiero PETREL 9 a TORRE, sin novedad.
21:10 Entrego el turno con las novedades asentadas anteriormente.

Alférez MERCAU

[Firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

- 21:10 Recibo servicio con novedades precedentes.

Primer teniente FABER

[Firma y aclaración]

- 22:10 Fuera de servicio por transformador del regulador. Pulso.

- 23:19 En servicio normal.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Total de horas |
|----------------------------|--|--|-----------------------|
| 22 horas 51 minutos | 1 hora 9 minutos | | 2 horas |

17 de abril de 1982

- 05:00 Entrego servicio.

Primer teniente FABER

[Firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

09:00 Entrego el turno sin ningún vuelo y sin novedad.

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

09:00 Me hago cargo del turno.

09:40 Se mantiene constante ruido de fondo en VHF, frecuencias en 0.0 y 5.0 Personal de Comunicaciones informa la novedad al mayor SILVA.

11:00 Aparecen en frecuencia de TORRE helicópteros con indicativos que nosotros no tenemos y CIC desconoce.

11:20 Directiva CIC cuando pidan descenso que pasen a frecuencia de TORRE.

12:30 Sale al aire PLATA no se puede comunicar con TORRE, radar le hace el puente creyendo que PLATA es un PUMA de Ejército. Sale al aire el otro PLATA (PUMA). El primer PLATA es un LEARJET se produce confusión por dos aeronaves con el mismo indicativo, resultando ser el primer PLATA un eco que el radar pasó como no identificado con IFF 3005 a 90 millas náuticas por no tener plan de vuelo.

13:06 Entrego el turno sin novedad

Teniente SARA VIA
[Firma y aclaración]

13:06 Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anteriormente.

Alférez Mercau
[Firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

14:26 Contacto con 5T21, acimut 236°, 139 millas náuticas.

14:35 Transfiero 5T21 a TORRE, sin novedad.

15:00 Reemplazado el alférez MERCAU por el mayor SILVA.

15:30 Contacto con LITRO 6, en acimut 310°, 173 millas náuticas (270 nivel).

16:00 La mayoría de los aviones llaman en secundaria en lugar de principal, probablemente debido a que los equipos no llegan a frecuencia 140.00 (principal). (Equipos solo hasta 135.90, tal vez).

16:05 Contacto con LITRO 8, en acimut 309°, 175 millas náuticas, (270 nivel).

16:20 Verificando la novedad anotada a las 09:40 (señal constante en frecuencia), la misma parece un tono de ajuste presente en 120, 125, 140 y 150 megahercios, el tono no es el mismo en todas las frecuencias.

17:43 Aparece un eco 090°/90 millas náuticas, con indicación de 10.000 pies de altitud, no se desplazaba y permaneció estático por cinco minutos hasta que desapareció.

17:49 A las 17:35, se superpusieron en la vertical los BUITRE, el PETREL 2 y el 5T20, ante la negativa de TORRE de descender a menos de 100 los BUITRE regresaron y el PETREL 2 se quejó.

Mayor SILVA
[Sin firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

17:49 Recibo servicio.

Primer teniente FABER
[Sin firma, con aclaración]

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 19:03 5T20 [en original falta el cero], nivel 250°, aparece a 88 millas náuticas, acimut 243, poco alcance en dicho acimut.
- 21:00 Entrego servicio.

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

[Nota: No hay registro de integrantes del turno entre 21:00 y 05:00]

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Total de horas |
|-------------------|---|---|----------------|
| 24 horas | | | 24 horas |

18 de abril de 1982

- 05:00 Me hago cargo del turno.
- 08:45 Informo al CIC que el UPG con tarea de reconocimiento se pierde en contacto de radio y radar en acimut 125° a 115 millas náuticas.
- 09:00 Entrego el turno.

Teniente SARA VIA
[Firma y aclaración]

- 09:00 Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anteriormente.
- 09:45 Hace enlace con radar FOCO, pero no aparece el eco primario ni el secundario.
- 09:50 Transfiero a FOCO a TORRE, sin novedad.
- 10:08 Hace enlace el 5T21 con el radar, pero no aparece el primario ni el secundario.
- 10:13 Contacto 5T21, acimut 243°, 89 millas náuticas.
- 10:25 FOCO informó ver un móvil marítimo, acimut 214°, distancia 11, estima que es una lancha guardacostas color verde y naranja con gris al costado y otra de casco rojo, interior naranja y puente blanco.
- 11:00 Contacto con CASTOR, acimut 243°, 100 millas náuticas.
- 11:03 Contacto con ÁGUILA, acimut 306°, 167 millas náuticas.
- 11:13 Transfiero CASTOR a TORRE, sin novedad.
- 11:14 Transfiero ÁGUILA a TORRE, sin novedad.
- 11:18 En acimut 050°, distancia 100, aparecen dos ecos y desaparecen, vuelven a aparecer y desaparecen, y así sucesivamente, con nivel 000.** [Posible error de anotación del nivel].
- 11:53 Despega NAHUEL (PUCARÁ), para dirigirse a la zona donde fueron avistados los ecos, acimut 050, 100 millas náuticas.
- 12:12 TITO observa una nave en el acimut 210, distancia 25 millas náuticas.
- 12:50 Contacto LITRO 6, acimut 309°, 160 millas náuticas.
- 13:00 Transfiero LITRO 6 a TORRE, sin novedad.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

13:02 Contacto LITRO 8, acimut 310°, 170 millas náuticas.

13:13 Transfiero LITRO 8 a TORRE, sin novedad.

13:15 Entrego el turno sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma, con aclaración]

13:16 Recibo turno.

Primer teniente Faber
[Firma y aclaración]

15:20 Se para la antena por viento fuera de norma. Se aprovecha para cambiar PFN [válvula formadora de pulso, en sus siglas en inglés].

19:30 En servicio normal.

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

20:57 Me hago cargo del turno.

Teniente Saravia
[Firma y aclaración]

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Total de horas |
|----------------------------|--|--|-----------------------|
| 19 horas 50 minutos | 4 horas 10 minutos | | 24 horas |

19 de abril de 1982

01:20 CORAL 9 activó transponder 2230, 70 millas náuticas afuera con rumbo a Comodoro Rivadavia. No se comunicó con nosotros. PICH0 llamó para hacerle desactivar IFF, pero no respondió. Lo mantuvo prendido hasta desaparecer de pantalla.

04:26 Problemas nuevamente con CORAL 9. No se notifica entrando por BRAVO, ni enciende IFF. Se lo interroga a 110 millas náuticas pidiendo que active GANSO [IFF] y responde activado.

Entrego sin novedad.

Teniente SARAVIA
[Firma y aclaración]

05:00 Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anteriormente.

05:12 Contacto con CORAL 5, acimut 303°, 140 millas náuticas.

05:25 Transfiero CORAL 5 a TORRE, sin novedad.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 06:13 Contacto CORAL 3, acimut 299°, 133 millas náuticas.
06:19 Transfiero CORAL 3 a TORRE, sin novedad.
06:59 Contacto CORAL 1, acimut 299°, 126 millas náuticas.
07:10 Transfiero CORAL 1 a TORRE, sin novedad.
08:56 Contacto LITRO 7, acimut 310°, 180 millas náuticas.
09:00 Entrego el turno sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

- 09:00 Recibo turno sin novedad.

Primer teniente Faber
[Firma y aclaración]

[Nota: la escritura del siguiente párrafo corresponde a una anotación del mayor SILVA.]

- 10:00 Se recibe del CIC:

- Indicativos de aeronaves en general
- Códigos IFF modos 2 y 3
- Autenticación

Todo eso establecido en los anexos y apéndices de la orden de operaciones del COATLANSUR (Puerto Belgrano), que **NO** coincide con lo establecido por el CODAZSUR [sic CODASUR - Comando de Defensa Aérea Sur] y que también sigue vigente (falta coordinación). Existen otros procedimientos (ej. corredores artillería) que no coinciden entre ambos comandos, lo que crea descoordinación y anarquía.

Mayor SILVA
[Firma, sin aclaración]

CORAL 8 y 7 no adoptaron corredor de salida 330°. En acimut 261° CORAL 1 se vio a las 118 millas náuticas, 5T21 acimut 251°, FL 250 recién se vio a las 118 millas náuticas.

5T21, acimut 251°, nivel de vuelo 250 recién se vio a las 96 millas náuticas.

ALFIL 135 millas náuticas, acimut 268°, nivel de vuelo 300.

- 13:09 Entrego turno sin novedad.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

- 13:15 PACO le da a ALFIL (nivel de vuelo 100) le da frecuencia por radar.

- 13:17 303-130 un eco nivel estimado 210.

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

- 17:00 Me hago cargo del turno.

- 17:20 Se detecta en acimut 300°, a 10 millas náuticas, un helicóptero con IFF 3145 al que no lo tenemos computado, preguntamos al CIC a quién corresponde dicho IFF y responde siete minutos más tarde que es un helicóptero de Ejército, pero que desconoce el indicativo.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

Hago entrega el turno sin novedad.

Teniente SARA VIA
[Firma y aclaración]

21:00 Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anteriormente.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

21:20 Acimut 141, 250 millas náuticas de Comodoro Rivadavia. CORAL 9 avista una columna de 15 puntos luminosos con rumbo 160°, retransmitido por el 5T21.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Total de horas |
|-------------------|---|---|----------------|
| 24 horas | | | 24 horas |

20 de abril de 1982

01:56 CORAL 6 se comunica directamente con TORRE a las 60 millas náuticas sin hacer contacto con el radar.

05:15 Entrego el turno, sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

05:15 Recibo turno, sin novedad.

09:00 Entrego turno, sin novedad.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

11:50 CORAL 5 sin identificar hasta las 50 millas náuticas con IFF 2025. Se comunica con TORRE y se le requiere autenticación (+).

11:55 Radar fuera de servicio por viento fuera de norma. Orden del CIC 44 nudos. Quedamos en escucha de VHF.

Teniente SARA VIA
[Sin firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

18:08 Radar en servicio normal 26 nudos de viento.

Aeronave 030, distancia 177, se identifica a las 143 millas náuticas como LV-SEN nivel de vuelo 210. El CIC no tiene absolutamente nada, piden que salga en frecuencia de TORRE para autenticar a pesar de haberle pasado IFF 0535.

19:45 Radar fuera de servicio por viento fuera de norma, el CIC informa que esperamos hasta 40 nudos, se le informa que es negativo.

19:55 TORRE informa a CORAL 6 viento de los 270° a 280° / 45 a 50 nudos.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

22:10 Cabo principal QUINTANA inicia escucha en VHF, radar continúa fuera de servicio por viento fuera de norma [superior a 40 nudos].

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

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Total de horas |
|----------------------------|--|--|-----------------------|
| 13 horas 32 minutos | 10 horas 28 minutos | | 24 horas |

21 de abril de 1982

06:30 Se pone en servicio. Me hago cargo del turno.

09:00 Entrego el turno sin novedad.

Teniente SARA VIA
[Firma, aclaración por tercero, reconocimiento caligráfico]

09:00 Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anteriormente.

Alfórez MERCAU
[Firma y aclaración]

13:00 Me hago cargo del turno con las novedades arriba asentadas.

15:15 LV-CIV viene de Río Grande para misión de reconocimiento de zona sur.

17:00 Hago entrega sin novedad.

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

17:00 Me hago cargo, sin novedad

18:03 Sale fuera de servicio porque salta alta.

18:09 Entra en servicio.

21:00 Entrego el turno, sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

21:00 Recibo el turno sin novedad.

21:03 CORAL 4 informa posición BRAVO (negativo por encontrarse 126 millas náuticas) con IFF que no corresponde por FPL [plan de vuelo], al pedirle autenticación lo hace mal. El CIC informado (mayor Pergolini) no autoriza al arribo que regrese a destino.

21:09 CIC informa que realice espera a donde se encuentre el CORAL 4.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 21:10 CORAL 4 informa que la autenticación solicitada no es la que corresponde a la fecha. Pregunta qué fecha y contesto al día 20. Lo cual le respondo que hoy es 21. Rectifica y autentica.
- 21:15 CIC autoriza ingreso.
- 21:20 CORAL 4 pregunta qué error existe en IFF. Informo dos dígitos incorrectos. Informa Atte [se presume significa atento]. Corrige error.
- 21:34 CORAL 3 se identifica recién a las 82 millas náuticas. Cuando le informo distancia, me dice que no tengo porqué dar datos de distancia, le informo que él tiene que realizar QSO [contacto radial] a las 100 millas náuticas en posición BRAVO.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Total de horas |
|---------------------|---|---|----------------|
| 17 horas 30 minutos | 6 horas 30 minutos | | 24 horas |

22 de abril de 1982

- 01:05 Se tiene eco en acimut 132°/140°, distancia 22 a 24 millas náuticas, nivel de vuelo 45/55. Se informa al CIC el cual pide por TORRE que CORAL-15 verifique en radar de a bordo si tiene eco en esa dirección. Pone rumbo 135° informa que es afirmativo. CORAL-2 próximo a despegar se ofrece para reconocer la zona.
- 01:10 Pasa con nosotros y verifica en su radar que también tiene el eco. Se lo guía e informa que es un CB [cúmulo nimbus] con formación de hielo, regresa retomando destino.
- 03:40 CORAL-7 informa que CORAL-15 visualizó a nueve barcos en acimut 345°, distancia 230 millas náuticas de MLV. Informamos al CIC.
- 05:00 Entrego servicio con novedades que anteceden.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

- 05:00 Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anteriormente.
- 06:00 Radar fuera de servicio, por viento fuera de norma.
- 07:55 Radar en servicio normal.
- 08:03 Radar fuera de servicio, por viento fuera de norma.

Alfárez MERCAU

[Sin firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

- 10:10 Vicecomodoro ARANDA da la orden de poner el radar en marcha.
- 12:20 Ordena al mayor Pergolini controlar el tránsito de dos aviones C-130, CORAL 2 y CORAL 3, con nivel de vuelo 120.

[Nota: De 10:10 a 12:20, caligrafía sin identificar hasta la fecha, posiblemente del navegador de turno.]

- 13:00 Me hago cargo del turno sin novedad.
- 17:00 Entrego el turno sin novedad.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

17:00 Recibo el turno sin novedad.
21:00 Entrego el turno sin novedad.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

21:00 Me hago cargo del turno.

Teniente SARA VIA

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Total de horas |
|---------------------|---|---|----------------|
| 19 horas 58 minutos | 4 horas 2 minutos | | 24 horas |

CARTELIO - RADAR - MANTO

-TORRE - VERDE

[Nota: Escritura textual en el margen superior de la hoja.]

23 de abril de 1982

- 00:15 En VHF sale CORAL 2 con TORRE dando 100 millas náuticas afuera. No lo tenemos en pantalla. TORRE le contesta recién cuando CORAL 2 da 90 millas náuticas. Sigue sin aparecer en pantalla. Aparece a 125 millas náuticas en acimut 310° y ahora sí lo recibimos con VHF. El contacto recrimina que nos estuvo llamando por la frecuencia principal y secundaria y que no respondimos. Se le responde que se lo escuchó fuerte y claro y el que no escuchaba era él y además que no dio la posición correcta estimando que cuando dio 100 millas náuticas se encontraba por lo menos a 140 millas náuticas. Responde afirmativamente. Pasa con VERDE, éste lo recibe y le contesta que CORAL 2 no escucha nuevamente. Le hacemos puente y CORAL 2 nos queda "muy agradecido".
- 00:57 CORAL 8 estando 20 millas náuticas afuera me pasa posición Kilo. Le rectifico diciendo que no se encuentra en esa posición, hace silencio y vuelve diciendo "OK. OK.".
- 02:18 Se detecta en acimut 140°, 15 millas náuticas un eco con nivel de vuelo 25/30 que se desplazaba muy lentamente con rumbo 060°; se pierde intermitentemente y al comprobar que su desplazamiento era real se informa al CIC, se lo sigue plotando hasta que no se lo tiene más en pantalla, en acimut aproximado de 124° a 15 millas náuticas.** Presumiblemente, se trataba de una formación nubosa ya que el seguimiento posterior de otros ecos demostró que todos seguían ese rumbo con esa velocidad habiendo viento de los 240°.
- 05:08 Hago entrega del servicio con las novedades asentadas.

Teniente SARA VIA
[Firma y aclaración]

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 05:08 Me hago cargo del turno con las novedades asentadas.
- 05:50 El CORAL 5 hace contacto con VERDE aduciendo que no lo recibimos, ante lo cual la TORRE le pide autenticación y contesta mal. Informada la TORRE de eso, el CORAL 5 sale al aire diciendo que él contestó bien y que el MANTO está atento. Se informa al CIC, quien estaba a la escucha, y de forma inmediata el CIC le pide nueva autenticación con las dos últimas letras IO en forma correcta.
- 06:20 El CORAL 15 sale sin respetar la salida.

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

- 09:00 Me hago cargo del turno sin novedad.
- 11:25 Entran aparentemente dos CANBERRA que se pierden 92 millas náuticas antes, no hacen contacto de comunicaciones.
- 13:00 Entrego sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

- 13:00 Recibo turno sin novedad.
- 16:28 Comprobación corredor de salida acimut 293°, con nivel de vuelo 60, se visualiza a las 48 millas náuticas con CORAL 6 (C-130).
- 17:00 Entrego sin novedad.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

- 17:00 Me hago cargo del turno.
- 21:00 Entrego el turno.

Teniente SARA VIA
[Firma y aclaración]

- 21:00 Me hago cargo del turno.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Total de horas |
|--------------------------|--|--|-----------------------|
| 24 horas | | | 24 horas |

24 de abril de 1982

- 05:00 Entrego el turno sin novedad.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

- 05:00 Me hago cargo del turno sin novedad.
08:20 MULA hace procedimiento sin autorización de TORRE.
09:00 Entrego sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

- 09:00 Recibo servicio, sin novedad.
09:33 CORAL 2, de Río Grande a Malvinas, nivel de vuelo 190, acimut 248°, se vio a las 77 millas náuticas.
BUITRE con nivel de vuelo 330, acimut 250°, recién a las 130 millas náuticas.
POTRO con nivel de vuelo 300, acimut 241°, recién a 97 millas náuticas.
POTRO saliendo en 240°, nivel de vuelo 320, se perdió a las 109 millas náuticas.
SOL, nivel de vuelo 150, acimut 236°, 185 millas náuticas, entrando.
13:00 Entrego sin novedad.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

- 13:00 Me hago cargo del turno.
14:00 Aparece un eco con IFF modo 1 0000 [así aparecía en la pantalla como código de identificación], a 4 millas náuticas con rumbo a cama [aeródromo de recuperación], se informa al CIC para que si fuera nuestro se le haga apagar IFF. No recibimos respuesta.
14:45 Se detecta al CORAL 2, recién, a 68 millas náuticas con IFF y primario a un nivel de vuelo de 190.
16:20 GRILLO se comunica e identifica con nosotros con IFF 1035 y pasa sin avisarnos a TORRE.
17:00 Entrego el turno.

Teniente SARAVIA
[Firma y aclaración]

- 17:00 Me hago cargo del turno.
18:07 MULA notifica BRAVO pero se encuentra en el acimut 304°, 130 millas náuticas y viene con IFF cambiado. El CIC nos pasó 1045 y viene con 5045 le hicimos autenticar y respondió bien.
18:22 BOU acimut 247°, 76 millas náuticas no trae el IFF que me pasó el CIC, trae 0572 y el CIC me pasó 0750. Autenticación correcta.
19:03 GAUCHO hace enlace con TORRE sin haber sido identificado en acimut 299°, 93 millas náuticas y sin haber hecho enlace con el radar.
19:45 A la derecha de su rumbo (325° acimut, distancia 121 millas náuticas) divisa dos luces intensas el "NUTRIA".
20:07 GRILLO informa ver en el acimut 320°, distancia 160 millas náuticas del aeródromo Malvinas dos luces.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 20:19 MULA en acimut 330°, distancia 81 millas náuticas informa tener “a la una”, 10 millas náuticas de distancia, dos ecos.
- 20:31 MULA en el acimut 319°, distancia 126 millas náuticas, informa que los tiene a los dos ecos “a las tres” (090°), distancia 15 millas náuticas de su posición.
- 20:35 MULA en el acimut 312°, distancia 170 millas náuticas informa tener un eco, muy pequeño pero muy iluminado “a las 3” (090°, 30/40 millas náuticas).
- 21:10 Entrego el turno s/n.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

- 22:20 Se detecta un eco en el acimut 125°, 20 millas náuticas presumiblemente un helicóptero con FL 060.**
- 23:10 El BOEING que fue a observar sin ningún resultado aterriza.
- 23:15 Aparece en acimut 188°, 17 millas náuticas, y es seguido hasta el 100° - 18 millas náuticas en que a 30 de nivel de vuelo estaría en apoyo de los accidentes geográficos.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Total de horas |
|-------------------|---|---|----------------|
| 24 horas | | | 24 horas |

25 de abril de 1982

- 05:00 Hago entrega con las novedades. S/n.

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

- 05:00 Recibo turno con novedades que anteceden.
- 05:35 Radar fuera de servicio por viento fuera de norma, se mantiene escucha a pedido del CIC por condiciones climáticas y poco alcance de VHF de TORRE.
- 7:20 Se apaga VHF. Fuera de servicio total.

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

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Total de horas |
|--------------------|---|---|----------------|
| 7 horas 20 minutos | 16 horas 40 minutos | | 24 horas |

26 de abril de 1982

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 01:00 Se comienza a trabajar después de haber estado fuera de servicio por viento.
- 01:30 Aparece un eco por cinco vueltas de antena en acimut 356°, a 20 millas náuticas, aparentemente un helicóptero.**
- 03:00 En acimut 142°, 12 millas náuticas, aparece entrando por cinco vueltas de antena, a 120 nudos, un eco que luego desaparece.**
- 03:30 Comprobamos, con aviones, barcos en acimut 334°, 77 millas náuticas, una luz. Luego en acimut 327°, 118 millas náuticas, cuatro luces. Luego en acimut 321°, 132 millas náuticas, aparecen tres luces. Y, 10 millas náuticas más adelante, cinco luces.
- 05:00 Entrego sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

- 05:00 Me hago cargo del turno.
- 07:00 Se forman arcos en el centro de la pantalla coincidente con la entrada de aviones y coincidiendo los arcos con la distancia del centro de pantalla al avión en un radio de 10 millas náuticas.
- 08:20 Se nota fuerte interferencia en centro de pantalla con arcos concéntricos en un radio de 5 a 8 millas náuticas. Se informa al personal técnico.
- 09:00 Entrego el turno.

Teniente SARA VIA
[Firma y aclaración]

- 09:00 Me hago cargo del turno.
- 10:04 Le pido la posición a ROJO y me contesta que “negativo”. Pues según plan de vuelo venía BOYA, nivel de vuelo 210, IFF 1740 desde Comodoro Rivadavia y se identifica como ROJO, nivel de vuelo 210 IFF 1740, y apareció en acimut 345°, 140 millas náuticas. Se pierde en el acimut 350°, 136 millas náuticas y luego aparece en el acimut 004°, 115 millas náuticas con rumbo 120°.
- 10:24 5T20 que viene de Río Grande es detectado en el acimut 248°, 87 millas náuticas, con nivel de vuelo 230.
- 11:00 LV-BOU que viene de Río Grande es detectado en el acimut 244°, 78 millas náuticas.
- 11:58 Aparece un eco en el acimut 032°, distancia 159 millas náuticas, con rumbo 123°. Hizo casi lo mismo que aquel que se identificó a las 10:04 como ROJO.**
- 12:09 Se pierde eco en el acimut 049°, 177 millas náuticas.**
- 12:10 Aparece en acimut 051°, 181 millas náuticas.**
- 12:14 Desaparece el eco en el acimut 055°, 187 millas náuticas, con nivel de vuelo 330.**
- 13:09 Entrego el turno sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

- 13:09 Me hago cargo del turno con las novedades arriba asignadas.
- 16:20 El TORDO vuelve sin novedad. Canberra OK - (Sprovierio).

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

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 17:00 Me hago cargo sin novedad.
18:30 Sale fuera de servicio salta alta.
18:37 Entra en servicio.
21:00 Entrego sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

- 21:00 Recibo sin novedad. Se sigue ploteo 28 [28 es el número de orden que se le asigna al ploteo] saliendo en el acimut 122°, nivel de vuelo 030, hasta 23 millas náuticas y desapareció. CIC no tenía vuelos para ese sector desconociendo por completo dicho movimiento. Dejando aclarado que Marina informó que tenemos un claro ilimitado.
- 21:50 Aparece un eco en acimut 155, distancia 8 millas náuticas desplazándose con rumbo 080° con nivel de vuelo 010/015/005, velocidad no se puede sacar por ser muy lenta, se avisa al mayor SILVA.
- 22:05 Presente el mayor SILVA verifica y se llama al mayor MAIORANO para que compruebe en el radar de artillería si ven algo, informa que es afirmativo, pero después lo pierden.
- 22:30 Se retira mayor SILVA.
- 22:44 Avisa el plotting de Marina que son los barcos de Prefectura.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Total de horas |
|---------------------|---|---|----------------|
| 22 horas 53 minutos | 1 hora | 7 minutos | 24 horas |

27 de abril de 1982

- 00:30 Aparece un eco en acimut 125°, distancia 22 millas náuticas, nivel de vuelo 030/045/040 desplazándose rumbo 072°. Lo seguimos hasta acimut 107°, distancia 30 millas náuticas.**
- 00:54 Aparece eco acimut 092°, nivel de vuelo 030/035, distancia 015 millas náuticas, se pasa ploteo, se lo tiene hasta acimut 083°, distancia 22 millas náuticas, siempre con nivel de vuelo 030/035 con pantalla descentrada y vídeo crudo (N°2) [tipo de video que se puede seleccionar en la pantalla del radar para visualizar mejor los ecos].**
- 01:40 Aparece eco en acimut 103°, nivel de vuelo 025/030, distancia 12 millas náuticas, desaparece a las 20 millas náuticas en acimut 092° con nivel de vuelo 30.**
- 05:00 Entrego servicio sin novedad.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

- 05:00 Me hago cargo del turno sin novedad.
- 06:06 BIGUÁ informa que en el acimut 005°, distancia 15 millas náuticas hay una luz débil.
- 08:11 FOCA informa que desde la vertical a 045°, 100 millas náuticas, tiene un eco fuerte. Su posición acimut 259°, 133 millas náuticas.
- 09:05 Entrego el turno sin novedad.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

- 09:00 Me hago cargo del turno sin novedad.
- 09:40 Dos PUCARÁ salen en acimut 210°, 30 millas náuticas, en busca de un eco fuerte y encuentran un buque de bandera argentina. Los CANBERRA vuelven hasta el acimut 190°, 150 millas náuticas, y luego se vuelven a ir hacia el este.
- Entrego con las novedades consignadas.

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

- 13:00 Me hago cargo sin novedad.
- 17:00 Entrego sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

- 17:00 Recibo sin novedad.
- 17:11 TIGRE informa barco 52°S, 155°W, 58° 291, rumbo 270°, informa CIC.
- 21:00 Entrego servicio.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

- 21:00 Recibí el turno. Se realizaron aproximadamente veinticinco ploteos correspondientes a helicópteros entre entradas y salidas. Se produjeron en dos oleadas con intervalos de quince minutos entre una y otra pasándose todos los ploteos al CIC. Se comprobó un procedimiento de entrada por el acimut 040° a 5 millas náuticas, desaparece y vuelve a aparecer en alejamiento hacia los radiales 110° y 180° perdiéndose aproximadamente a las 10/12 millas náuticas. La velocidad fue siempre reducida y quedaron comprobados varios cambios de rumbo. El nivel de vuelo fue imposible de determinar en todos los casos debido a la escasa distancia a que se encontraban los ecos. Para su mejor detección se trabajó con vídeo crudo.**

Teniente SARAVIA
[Firma y aclaración]

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Total de horas |
|-------------------|---|---|----------------|
| 24 horas | | | 24 horas |

28 de abril de 1982

- 24:00 Recibo servicio con novedad. Se detectan ecos en el acimut 292°, distancia 20 millas náuticas, rumbo 102° y en acimut 122°, distancia 6 millas náuticas, 142° al 155° distancia 8 millas náuticas hasta 14 millas náuticas. Total detectados diecinueve ecos.**

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

02:00 Se corta radar por viento fuera de norma de 52 nudos con ráfagas de 60 nudos.

03:44 En servicio nuevamente con radar y personal sin novedad.

Entrego servicio sin novedad.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

05:00 Me hago cargo del turno con las novedades asentadas.

06:20 Mayor PERGOLINI ordena que se pare la antena por viento entre 46 y 52 nudos.

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

10:25 Radar en servicio normal.

13:00 Entrego el turno sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

13:00 Recibo el turno sin novedad.

16:15 Aparece un eco acimut 068°, nivel de vuelo 430 a 450, distancia 218 millas náuticas y se perdió en acimut 033°, distancia 233 millas náuticas.

17:00 Entrego el turno sin novedad.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

17:00 Me hago cargo del turno sin novedad.

19:07 BIGUÁ informa diez luces en acimut 323°, a 130 millas náuticas.

21:00 Entrego el turno s/n.

Teniente SARAVIA
[Firma, con aclaración por tercero, reconocimiento caligráfico]

21:00 Me hago cargo del turno.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma, con aclaración por tercero, reconocimiento caligráfico]

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Total de horas |
|----------------------------|--|--|-----------------------|
| 18 horas 11 minutos | 5 horas 49 minutos | | 24 horas |

29 de abril de 1982

05:15 Entrego el turno sin novedad.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

- 07:24 PAMPA, que viene del continente, confirma la flota a 120 millas náuticas, nueve a catorce barcos.
- 07:29 PAMPA confirma a 200 millas náuticas.

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

- 09:00 Recibo el turno sin novedad.
- 13:00 Entrego turno sin novedad.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

- 13:00 Me hago cargo sin novedad.
- 13:25 Se hace contacto con POTRO a las 136 millas náuticas, recién hizo contacto VHF y encendió IFF a las 85 millas náuticas.
- 13:32 Perdemos a HALCÓN (C-130), en el acimut 343°, 22 millas náuticas saliendo. Relevo anterior dijo que se iría con bajo nivel para pasar unos datos a nosotros. Pregunto al CIC para confirmar y contesta que nadie sabe nada. Informo a CIC que perdió a HALCÓN.
- 14:30 Después de diez minutos de discusiones con el CIC el radar identifica metiéndose en frecuencia de TORRE al POTRO con rumbo 270° a 50 millas náuticas saliendo, ya que nadie en el CIC podía identificar dicho eco debido a que el CIC lo tenía computado al POTRO con rumbo a Comodoro Rivadavia.
- 14:50 TOPO da KILO en 37 millas náuticas en lugar de 70 y sale directo por radial 320° sin respetar la salida establecida. Se informa al CIC y la contestación es que es un avión de Ejército que “anda en bolas”.
- 15:05 GRILLO dio BRAVO activo IFF, pero con poca ganancia, no se lo recibe bien.
- 16:07 En general no se respetan las 150 millas náuticas para identificarse cuando entran los aviones. Se identifican a 100 millas náuticas (caso PETREL a las 100 millas náuticas).
- 16:15 CIC ordena que le ordenemos a GRILLO y a TORDO con rumbo a Comodoro Rivadavia, que se dirijan ambos a Río Gallegos. GRILLO toma el mensaje y pone rumbo a Río Gallegos. TORDO no se encuentra en ninguna de las dos frecuencias. GRILLO trata de hacer puente y tampoco responde.
- 16:44 La mayoría de las informaciones pasadas con el CIC sobre los despegues y rumbos llegan al radar más tarde. Caso BIGUÁ ya lo teníamos en el aire a 25 millas náuticas, cuando nos llegó la información del despegue.
- 17:00 Entrego con las novedades anteriores.

Teniente SARA VIA
[Firma y aclaración]

- 17:00 Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anteriormente.
- 21:00 Entrego el turno sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 21:00 Me hago cargo del turno con el seguimiento del NEGRO en observación.
- 22:53 Se recibe un sobre del CIC para que entre en vigencia a partir de las 24:00, que en resumen es hacer escucha en VHF en frecuencia de TORRE por falta de alcance.

| Acimut | Distancia |
|--------------------|---------------------------|
| 344 - 6 | 028 - 007/032 |
| 357 - 007 | 313 - 013 |
| 203 - 006 Ej | 091 - 006 → Coincide R Ej |
| 360 - 006 ↗ 270 | 350 - 066 - 350 |
| 169 - 006 ↗ 230 Ej | 360 - 007 ↗ 360 |

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Total de horas |
|-------------------|---|---|----------------|
| 24 horas | | | 24 horas |

30 de abril de 1982

- 01:00 En el sector sobrevolado por NEGRO, zona de ecos fijos en vídeo normal, estima ubicación de la flota con posibles movimientos.
- 01:09 356-007 ↗ Se separan dos ecos:
270 (se perdió dos)
150 (viró por derecha a 270°)**
- 01:30 026, 006 millas náuticas, en 360° por derecha.**
- 01:40 Se aleja, mantiene en 360°.
- 01:42 025-007, otro en espera.
- 01:50 356-007
- 01:55 046-006
- 02:07 034-006 ↗ 110
- 02:30 025-006/ //039-007 ↗ 040
- 03:04 331-011 250
- 04:12 350-007 ↗ se juntan dos ecos**
- 04:22 038-006 ↗ 220, virando para 330°**
- 04:25 358-007 ↗ 170, desaparecen a las 04:35
- 04:43 345-007 ↗ 270
- 04:48 024-006 ↗ 320 y 030, luego de separarse (037-006)
- 05:00 Hago entrega del turno con las novedades asentadas

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

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

[Nota: las anotaciones entre las 04:50 y 05:02 fueron hechas por ROMERO después de entregar el turno.]

- 04:50** 037°/005 millas náuticas virando 360°
- 04:53** El que había seguido 320° está volviendo a origen
- 04:56** El que salió 030°, ahora en el 029°, 9 millas náuticas, rumbo 060°
- 05:02** 031°/011 millas náuticas, nivel de vuelo 040
Reunión 032°-011
Separación 022°-006
- 05:00 Recibo servicio con novedades que anteceden.
- 06:25** Se pasaron seis ecos en acimut 310°/345°/020°/038°/042°, distancia 6 millas náuticas hasta 12 millas náuticas.
- 09:00 Entrego servicio, sin novedad.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

- 09:00 Me hago cargo, sin novedad.
- 11:30 El LV-PER F-28 ingresa y desconoce las nuevas directivas.
- 13:00 Entrego sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

- 13:00 Recibo el turno, sin novedad.
- 17:00 Entrego el turno sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

- 18:09 La TORRE le comunica a MENPHIS que desde las 18:00 su contacto es con nosotros. Directiva que no está en ninguna documentación de la existente. Debido a esta, el MENPHIS nos llamó.
- 18:18 El vicecomodoro GILOBERT me comunica que ante la consulta hecha, nosotros seguimos siendo puramente vigilancia, o sea ecos que entran de afuera. Lo que corrobora que la orden de la TORRE no existe o hay dudas ya que se iba a discutir en una reunión inmediata.
- 027, 006 ↗ 180
- 317, 012 ↗ 360
- 313, 013 ↗ 360
- 19:15 030, 006 ↗ 260/ 022, 006 desaparece
- 19:27 023, 006 ↗ 220
- 19:35** Se sigue observando movimiento de ecos con la última orientación en 029°, 006 millas náuticas y derrota 220°/230°.
- 19:42 024°, 006 millas náuticas, nivel de vuelo 250 (viene desde 028°).
- 19:46 021°, 005 millas náuticas, nivel de vuelo 250 y otros ecos (tres).
- 19:49 Contacto con ECO para corroborar los ecos.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 19:53 074°, 007 millas náuticas, nivel de vuelo 190/ acimut 088°, 007 millas náuticas/ acimut 103°, 007 millas náuticas.
- 19:55 023°, 006 millas náuticas, nivel de vuelo 020.
120°, 006 millas náuticas, nivel de vuelo 020, salió un eco que a las 20:10 estaba en acimut 102°, 006 millas náuticas.
- 20:19 135°, 009 millas náuticas, nivel de vuelo 020.**
- 20:24 Salta alta por falla de generador (estima quince minutos).
- 21:00 acimut 016°, 007 millas náuticas, nivel de vuelo 350.** Hago entrega del turno con las novedades consignadas arriba.

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

21:00 Me hago cargo sin novedad.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Total de horas |
|----------------------------|---|---|-----------------|
| 23 horas 45 minutos | | 15 minutos | 24 horas |

1 de mayo de 1982

- 00:03 Salta alta.
- 00:08 Entra en servicio.
- 04:40 Bombardean el aeropuerto. Entrego el turno con las novedades mencionadas.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

- 04:40 **Primer bombardeo a la Base Aérea Malvinas, no se vieron los ecos.**
- 05:00 Se hace el relevo, entran **mayor SILVA, teniente SARAVIA y cabo primero BAIZ.**
- 08:30 Comienza el segundo bombardeo y las interceptaciones. **Pimera sección de M-III** llega a la vertical del aeródromo Malvinas, y regresa por combustible. **Segunda sección de M-5 se traba en combate con HARRIER en acimut 320°, 030 millas náuticas.** Aborta por falta de combustible y regresa.

Teniente SARAVIA
[Sin firma, sin aclaración]

- 09:00 Se hace relevo. Entran **primer teniente FABER, alférez MERCAU y cabo principal SIERRA. SOMBRA y TIGRE,** escuadrillas de PUCARÁ piden instrucciones, que el CIC no tiene.
- 09:10 **SOMBRA,** con uno de los PUCARÁ en emergencia, solicita autorización para aterrizar. El CIC autoriza, pero TORRE demora en contestar.
Llega la escuadrilla **TOPO (A-4),** aparte.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

El CIC los hace regresar por que se encuentran dos escuadrillas de **HARRIER** orbitando.

Llega la escuadrilla **LIMÓN M-5**, se inicia persecución a una escuadrilla de **HARRIER** con el inconveniente de que solo tienen combustible para diez minutos, encontrándose desde este emplazamiento 40 y 50 millas náuticas de sus blancos, el cual regresó enfrentando a los M-5, los cuales los vieron pasar por debajo y cambiando de rumbo rápidamente debido a la gran maniobrabilidad de los **HARRIER** que se habían puesto a la cola de los M-5, debiendo ordenárseles que tomaran rumbo al continente. Llega la escuadrilla de **FOCO M-III**. Se vuelven por falta de combustible.

Nota: Se deja constancia que en ningún momento el CIC designó blancos, no teniendo directivas por cuanto los integrantes del CIC se retiraban a los refugios quedando solamente en comunicación con el radar, el plotting de Marina.

Además cuando se solicitaba instrucciones al CIC para las distintas escuadrillas, estas las desconocía, quedando la actividad a desarrollar al arbitrio del jefe de operativo y del jefe de escuadrilla.

Alférez **MERCAU**

[Sin firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

13:00 Se hace relevo con las novedades anteriores. Entran primer teniente **ROMERO - teniente SARAVIA - cabo principal SIERRA**. La primera sección de A-4 **PAMPA** aparece y le designa blancos en el sur a 120 millas náuticas. Los blancos son supuestos helicópteros con nivel de vuelo 060, a 40 millas náuticas del blanco hago volver a los **PAMPA** por una Sección de **HARRIER** que se dirigía a la interceptación.

Los helicópteros propios no recibían respuesta de **TORRE**, el radar les dio las salidas y entradas avisando al CIC para que la artillería no tirara. Simultáneamente dos secciones de **HARRIER** se mantenían en la zona. **CARBÓN** (helicóptero de Ejército) (en realidad se trataba del Skyvan de PNA PA-54) avista tres barcos a 10 millas náuticas en el sur, alineados como para abrir fuego. Los otros helicópteros cumplían distintas misiones. **MATE** (Puma de PNA PA-12) reconocimiento hacia el norte y **CASA** móvil (en realidad se trataba del Skyvan de PNA PA-50) traslado de heridos desde **DARWIN** hasta el hospital. La **TORRE** no volvió a salir nunca más en frecuencia.

Quedaron diez minutos aproximadamente sin aviones propios manteniéndose tres secciones en la zona, una en el sur y dos en el norte. Comienzan a llegar simultáneamente los **TORNO, DARDO, BUITRE, FORTÍN** y **RUBIO**. El **TORNO** con misión de bombardeo a los barcos se les da descenso a 115 millas náuticas de nosotros y abandona frecuencia. En el norte los **DARDO** se traban en combate con dos **HARRIER**.

Un **DARDO** es derribado, el piloto se eyecta y posteriormente es rescatado. El otro **DARDO** abandona el combate y por combustible pide venir al aterrizaje. El CIC autoriza en primer momento y luego avisa que están bombardeando la pista, le ordeno que se eyecte en cuanto vea tierra firme. Se niega a eyectarse y dice que viene a pista, que le avisemos a la artillería para que no tire. El CIC confirma que la artillería ya está avisada. Le vuelvo a repetir a **DARDO** que se eyecte y se vuelve a negar, pide que le prendan el VOR que está medio perdido. Cuando ingresa en el corredor de helicópteros es batido por la propia artillería. Simultáneamente, **RUBIO** entra en combate en el sur con dos **HARRIER** que se separan a último momento; se cruzan y el **RUBIO** grita y desaparece de frecuencia.

El **BUITRE** que se encontraba haciendo sombrilla aérea a 70 millas náuticas se vuelve con combustible mínimo. Los **FORTÍN** se mantienen en sombrilla. Salen los **TORNO** con misión complicada perseguidos por dos **HARRIER**. Se le ordena a los **TORNO** que se peguen al agua para perder a los **HARRIER**, se le pegan a la cola a 20 millas náuticas.

Continúa la persecución durante 80 millas náuticas y se le saca a los **FORTÍN** con rumbo de interceptación a los **HARRIER** que persiguen a los **TORNO**. Al acercársele los **FORTÍN** a 3 millas náuticas de ellos, los **HARRIER** espantan hacia el norte. Los **TORNO** continúan con su rumbo a casa, y los **FORTÍN** también.

Nota: Todas las decisiones y asignaciones de misiones en la zona fueron tomadas por el jefe operativo y el controlador de turno. El CIC en ningún momento asignó misiones en la zona. Una sección de

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

PUCARÁ (**TIGRE**) salió en frecuencia pidiendo que se le asigne misión, el CIC le ordena que se dirijan al norte.

Nota: En todo momento se mantuvieron **tres secciones de HARRIER** en la zona.

Teniente SARAVIA
[Sin firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

17:00 Me hago cargo del turno con radar en servicio.

18:00 **Se observan avanzar tres ecos fuertes en el 170° a 26 millas náuticas con velocidad de embarcaciones.** Posteriormente, se confirma que era parte de la flota inglesa. Desde esta se desprendían ecos con velocidad de helicópteros que hacían patrullajes sobre la zona y próximos hasta las 8/10 millas náuticas del centro de poder, desde donde luego realizarían cañoneo al radar de Ejército y a toda la costa.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

21:00 Recibimos turno con novedades que anteceden. Primer teniente **FABER - alférez MERCAU - cabo principal SIERRA.**

21:05 **Comienzan cañonazos en el cerro donde se encuentra el radar de Ejército, efectuado por tres fragatas situadas a 8 millas náuticas.**

21:15 Cortamos el radar y nos retiramos al refugio porque se prevé un ataque al nuestro.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|------------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 21 horas 15 minutos | | | 2 horas 45 minutos | | 24 horas |

2 de mayo de 1982

00:45 Se procede a poner en marcha los grupos electrógenos y poner en servicio el radar.

01:15 Radar en servicio normal.

02:20 Radar fuera de servicio por fallas técnicas.

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

09:15 Se realiza escucha en VHF.

11:40 Llega el repuesto. Se corta escucha en VHF.

13:00 Dejo el turno sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

13:00 Me hago cargo del turno sin novedad. Soy relevado por una hora por el primer teniente FABER para ir almorzar.

17:00 Entrego el turno sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

17:00 Me hago cargo del turno sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

21:00 Entrego el turno sin novedad.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

Nota: a las 21:00 se corta por viento fuera de norma.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|--------------------------------|--|--|--|--|-----------------------|
| 10 horas 25 minutos | 3 horas | 9 horas 20 minutos | 1 hora 15 minutos | | 24 horas |

3 de mayo de 1982

08:20 Radar en servicio normal. Se demoró la puesta en servicio por pérdida de gas SF6.

09:00 Entrego el turno sin novedad.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

09:00 Me hago cargo del turno sin novedad.

13:00 Entrego el turno sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

[Nota: En original figuran en el margen superior dos anotaciones tachadas que dicen "13:00/17:00 me hago cargo del turno s/n y entrego s/n", firma primer teniente FABER y la segunda dice "14:30 a 17:30" sin firma].

13:00 **Primer teniente ROMERO - teniente SARAVIA - cabo primero QUINTANA.**

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

Despegan los **MAQUI**, avisan que tienen misión. El helicóptero **CARBÓN** 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, no viendo al piloto en las proximidades y solicitando una ambulancia.

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.**

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]

23:00 Recibo turno sin novedad para realizar escucha en VHF.

Primer teniente MAZZOCCHI (Firma y aclaración)
Alférez SCACCHI (Sin firma, con aclaración)

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|--------------------------------|--|--|--|--|-----------------------|
| 15 horas 40 minutos | 8 horas 20 minutos | | | | 24 horas |

4 de mayo de 1982

05:00 Entrego servicio sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma, con aclaración por tercero, reconocimiento caligráfico]

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

No se pone en servicio, no cumplimentando el turno por fuera de servicio.

09:00 Entrego el servicio sin novedad.

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

09:00 Recibo el turno sin novedad.

Se realizaron los patrullajes de los **HARRIER** y **movimiento de los helicópteros.**

13:00 Entrego el servicio sin novedad.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

13:00 Recibo el servicio.

Primer teniente MAZZOCCHI - Alférez SCACCHI - Cabo primero EGAÑAS.
[Sin firma, con aclaración]

17:00 Entrego turno.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

17:00 Recibo servicio.

Pimer teniente ROMERO - Teniente SARA VIA - Cabo primero BAIZ.

No se opera por fallas técnicas.

Teniente SARA VIA
[Firma y aclaración]

22:30 Recibo turno, poniendo en servicio radar y personal sin novedad. Solamente se tuvo **2 ecos de helicópteros.**

23:30 Se corta radar por saltar alta.

23:41 Radar en servicio normal.

23:53 Salta nuevamente alta.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|--------------------------------|--|--|--|--|-----------------------|
| 14 horas 12 minutos | | 9 horas 48 minutos | | | 24 horas |

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.

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.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 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.
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 SARA VIA y ROMERO. La letra del turno es de SARA VIA].

Teniente SARA VIA
[Sin firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

- 13:00 Recibo el turno sin novedad.
15:15 Se corta radar quedando en servicio el de Ejército.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

- 18:00 Me hago cargo del turno sin novedad.
19:44 Cortamos radar porque nos avisa el Plotin que a una pieza de artillería le están haciendo interferencia.
20:03 Se pone en servicio nuevamente.
18:30 Se observa en radial 147° a 51 millas náuticas un eco con muy poco movimiento y marcando niveles desde 050 hasta 280 y en algunas vueltas de antena desaparece.
21:14 Me relevan para cenar.
21:14 Relevo al **primer teniente MAZZOCCHI**, al **alférez SCACCHI** y al **cabo primero EGAÑAS** para que cenén.
Entran **primer teniente FABER** y **alférez MERCAU**

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 22:10 Entrego el turno sin novedad.
23:05 Se hace cargo el ECO.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|------------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 17 horas 31 minutos | | | 19 minutos | 6 horas 10 minutos | 24 horas |

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 ↗ 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.
- 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.

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

- 09:15 Me hago cargo del turno sin novedad.
- 12:45 Aparecen varios ecos en el 280, distancia 82 millas náuticas, se contaron en total doce. Luego nos apareció en 56 millas náuticas, acimut 280.
- 13:10 Entregamos turno.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

- 13:10 Me hago cargo del turno sin novedad.
- 15:30 Aterriza un C-130 para traer víveres y llevar enfermos.
- 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.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

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.**
- 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.

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]

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|------------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 19 horas 22 minutos | | | | 4 horas 38 minutos | 24 horas |

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.**
- 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.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 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]

- 12:00 No se comienza el turno por fallas técnicas en el transmisor (impurezas en válvulas y pérdida de gas).
- 13:25 Radar en servicio se comienza turno.
- 13:28 Salta alta inconvenientes en la válvula.
- 13:30 En servicio normal.
- 15:10 Se da por finalizado el turno se hace cargo ECO.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

Primer teniente ROMERO - Teniente SARA VIA - 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]

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|------------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 12 horas 15 minutos | | 1 hora 25 minutos | | 10 horas 20 minutos | 24 horas |

8 de mayo de 1982

- 04:00 **Primer teniente FABER - Alférez MERCAU - Cabo principal SIERRA.** Radar en servicio normal.
- 07:25 Aparece **un eco en acimut 094°, distancia 44 millas náuticas con rumbo 360°, nivel de vuelo 045**, luego desaparece y vuelve a aparecer en 077°, 47 millas náuticas, desaparece en acimut 118°/63 millas náuticas (helicóptero).

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 08:42 En acimut 085°, 107 millas náuticas, aparece **eco con velocidad 330 nudos**, se arrima hasta 25 millas náuticas y regresa.
- 09:13 Aparecen otros **ecos en 087°/63, nivel de vuelo 320**, se pierden a las 8 millas náuticas con nivel de vuelo 270.
- 09:25 Entregamos servicio con novedades que anteceden.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

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.
- 11:41 070° a 78 aparecen dos ecos con 300 nudos.
- 12:14 **218°-133 aparecen los DAGGER, a las 12:40 se van.**
- 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.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

Primer teniente ROMERO - Teniente SARAVIA - Cabo principal QUINTANA

- 13:17 Aparece la **escuadrilla nuevamente en 028°/71.**
- 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**).
- 16:30 Desapareció.
- 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.
- 17:00 Entrego el turno en el 240°/77, sin novedad.

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

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.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 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 PICH0 (TORRE) le contesto, me dice que me recibe entrecortado, no sale más en frecuencia.
- 20:45 **PICO** (C-130), acimut 020°, distancia 18 millas náuticas se comunicó con PICH0, se visualizó arribo con puerta abierta.
- 21:00 Entregamos servicio sin novedad.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

Primer teniente MAZZOCCHI - Alférez SCACCHI - Cabo primero EGAÑAS.

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

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|-------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 19 horas | | | | 5 horas | 24 horas |

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**.
- 05:00 Entrego el turno s/n.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

- 05:00 Me hago cargo del turno sin novedad.

Primer teniente ROMERO - Teniente SARA VIA - 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.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

07:05 Nos llaman los **PICO** 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 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.

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

09:00 Recibo servicio con radar fuera de servicio

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.

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-TRUENO** -14:35-14:45- y tres secciones a partir de las 16:00 y **JAGUAR- CÓNDOR- FORTÍN** (**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** 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°/53 millas náuticas; y uno en 136°/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.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

18:30 Se corta radar para mantenimiento quedando el radar de Ejército trabajando con el CIC.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

21:30 Se pone en servicio nuevamente e inmediatamente se hace cortar por orden del CIC hasta las 03:00.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|------------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 12 horas 28 minutos | | 6 horas 2 minutos | | 5 horas 30 minutos | 24 horas |

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.

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.

05.10 Hago entrega del turno.

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

Primer teniente MAZZOCCHI – Cabo principal QUINTANA – Cabo primero NIEVAS

05:10 Me hago cargo del turno.

06.04 Salta alta.

06.09 Entramos en servicio.

06:20 Aparece **un eco** con poca velocidad en el 066° a 66 millas náuticas nivel 080.

08:10 030° a 49 millas náuticas aparece **un eco** rumbo 190° a 100 nudos.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

08:56 Entrego el turno sin alta.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

09:00 Me hago del turno, sale alta.

09:05 Vuelve alta.

09:30 Se corta el turno entrando en servicio el ECO.

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

12:00 Se reinicia el turno sin novedad. Primer teniente **FABER**, suboficial mayor **CASSANI**, cabo principal **SIERRA** (presente mayor **SILVA**).

12:58 Se corta alta se avisa al personal técnico.

13:01 En servicio normal.

15:06 Se corta radar, se hace cargo el ECO, nosotros nos mantenemos atentos.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

18:00 Me hago cargo del turno.

20:00 Aparecen **dos ecos de barcos** en el acimut 207° y 202° a 13 y 15 millas náuticas, respectivamente, avanzando con rumbo 360° a una velocidad estimada de 20 nudos.

21:00 Hago entrega del turno.

Teniente SARA VIA
[Firma y aclaración]

21:00 Me hago cargo del turno con las novedades arriba asentadas.

Primer teniente **ROMERO**, alférez **MERCAU**, cabo primero **EGAÑAS**.

21:55 Salta alta.

22:05 Vuelve a funcionamiento.

23:15 Desaparecen los dos barcos en $134^\circ/16$ millas náuticas.

23:25 Se pasa en *stand by* hasta las 04:00 orden CIC.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|-----------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 15 horas 1 minutos | | | | 8 horas 59 minutos | 24 horas |

11 de mayo de 1982

02:05 Se retoma el turno, pero luego se suspende.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

04:40 **Aparece un eco y otro** en el acimut 058°/23 - 060°/23.

05.00 Hago entrega del turno con las novedades.

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

05:00 Recibimos turno con las novedades que anteceden.

Mayor SILVA - Primer teniente FABER - Cabo principal SIERRA

05:52 Radar fuera de servicio, salta alta.

05:57 Radar en servicio.

06:12 Radar fuera de servicio, salta alta.

06:18 Radar en servicio.

06:19 Continúan **dos ecos** uno en acimut 157°/17 y el otro en acimut 151°/18 millas náuticas, se estima barcos por su velocidad.

08:57 Continúan los dos ecos uno en acimut 175°/191°, 8 millas náuticas y el otro en acimut 196°/170°, 20 millas náuticas.

09:00 Entregamos turno, sin novedad.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

Primer teniente **MAZZOCCHI**, cabo primero **NIEVAS** y cabo principal **QUINTANA**.

09:00 Salta alta.

09:03 Entra en servicio pero cortamos, se hace cargo Ejército.

12:14 Entramos en servicio.

13:00 Entrego sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

13:00 Me hago cargo del turno.

15:00 Termina el turno, sin novedad.

Teniente SARA VIA
[Firma y aclaración]

18:00 Se inicia el turno.

Primer teniente ROMERO, alférez **MERCAU** y cabo primero **EGAÑAS**

21:00 Se entrega el turno, sin novedad.

Primer teniente ROMERO
[Firma y aclaración]

Primer teniente **MAZZOCCHI**, cabo principal **QUINTANA**, cabo primero **NIEVAS**

21:00 Me hago cargo del turno sin novedad.

22:55 Se hace cargo Ejército.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|------------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 17 horas 53 minutos | | 6 minutos | | 6 horas 21 minutos | 24 horas |

12 de mayo de 1982

- 03:02 Me hago cargo sin novedad.
03:03 Paramos por viento fuera de norma.
04:00 Entramos en servicio.
04:56 Entrego sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

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

Teniente SARA VIA
[Firma y aclaración]

- 09:00 Recibimos servicio
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.
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.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

- 13:00 Me hago cargo del turno con una escuadrilla entrando por 065°/10 millas náuticas.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

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**, 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).

Primer teniente ROMERO

[Firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

- 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]

- 21:00 Recibo servicio, sin novedad.

Primer teniente FABER - Suboficial mayor CASSANI - Cabo principal SIERRA

- 21:36 Aparece **un eco** en acimut 067°, 83 millas náuticas, nivel de vuelo 080; regresa en acimut 059°, 59 millas náuticas, nivel de vuelo 120; y desaparece en acimut 074, 76 millas náuticas, nivel de vuelo 090 a las 22:09.
- 23:00 Se deja de operar, se hace cargo el ECO.

Primer teniente FABER

[Firma y aclaración]

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|-------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 19 horas | 57 minutos | | | 4 horas | 24 horas |

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

| | | | |
|-----------|--|--|-----------|
| 1 minutos | | | 2 minutos |
|-----------|--|--|-----------|

13 de mayo de 1982

03:10 Se comienza a operar nuevamente sin novedad.

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 FABER
[Firma y aclaración]

05:00 Me hago cargo del turno sin novedad.

Primer teniente ROMERO - Alférez MERCAU - Cabo primero EGAÑAS

Aparece **un eco** en el 085°/81 llegan hasta el 054°/50 y desaparece 056°/86.

09:00 Hago entrega del turno con un eco en el 128°/66. Sin inconveniente.

[Firma, sin aclaración]

12:20 Me hago cargo del turno.

13:00 Hago entrega el turno.

Teniente SARAVIA
[Firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

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.

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

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

17:02 Recibimos servicio.

Primer teniente FABER - Suboficial mayor CASSANI - Cabo principal SIERRA

20:41 **Eco en acimut 102°, 28 millas náuticas**, se lo estuvo controlando durante quince minutos no se movió del lugar y nivel daba desde 40 a 70, muy discontinuo. Se informó al CIC estimándose que sea un barco, ante el arribo C-130 estimado 22:45.

21:00 Entregamos servicio.

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

21:00 Me hago cargo del turno.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 22:30 C-130 (OSO) hace dos intentos negativos y vuelve a cama [aeródromo de recuperación].
23:10 Entra en servicio el radar ECO.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|-------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 20 horas | | | | 4 horas | 24 horas |

14 de mayo de 1982

- 04:00 Retomo el turno.
05:00 Hago entrega del turno.

Teniente SARA VIA
[Firma y aclaración]

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.
09:00 Entrego el turno sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

- 09:00 Me hago cargo del turno, habiéndosele [textual en original] cargo el ECO, vuelve a funcionar este radar por orden del CIC.

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).
12:38 En el 194°/91 millas náuticas se inicia el viraje.
12:42 Retoma rumbo.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 12:44 Vira para 050°.
12:46 Vira para 160°.
12:50 Inicia regreso en el 191°/36 millas náuticas, rumbo 040°.
13:14 Hago entrega del turno con las novedades.

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

13:14 Recibo servicio.

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.
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.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

- 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]

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|------------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 15 horas 35 minutos | | | | 8 horas 25 minutos | 24 horas |

15 de mayo 1982

05:00 Recibimos servicio.

Primer teniente FABER - Suboficial mayor CASSANI - Cabo principal SIERRA

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 07:17 Aparecen **dos ecos** en acimut 038°, 62 millas náuticas, y desaparecen en acimut 016°, 65 millas náuticas a las 07:51.
- 09:00 Entregamos servicio.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

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.
- 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.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

- 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 SARA VIA
[Firma y aclaración]

- 17:00 Me hago cargo del turno con las novedades asentadas.

Primer teniente ROMERO - Cabo primero EGAÑAS

- 17:13 **Un eco** en 068, 45 millas náuticas.
- 18:00 Luego de orbitar en el 358°/45 millas náuticas, sale y desaparece en el 055°/88 millas náuticas.
- 18:52 Se corta por orden del CIC en cumplimiento de nuevo horario y sin novedad. No hay ecos.
- 1.º turno - 16 a 19
- 2.º turno - 23 a 04
- 3.º turno - 09 a 13

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

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 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.
- 21:05 Se entrega el turno sin novedad.

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

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.
- 22:13 Sale **TERO** sin novedad.
- 23:05 Aterrizo **PACO** (C-130)
- 23:33 Despega **PACO** sin novedad.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|------------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 18 horas 27 minutos | | | | 5 horas 33 minutos | 24 horas |

16 de mayo 1982

- 02:37 Salta alta.
- 02:42 Entramos en servicio.
- 03:06 En 045° a 62 millas náuticas **helicóptero** rumbo 180°.
- 03:57 Desaparece en 116° a 53 millas náuticas.
- 03:10 Aparece un **helicóptero** en 057° a 47 millas náuticas.
- 03:30 Desaparece en 072° a 78 millas náuticas.
- 04:10 Entra en Ejército.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

- 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°.

Teniente SARAVIA
[Firma y aclaración]

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

09.00 Recibimos servicio.

Primer teniente FABER - Alférez MERCAU - Cabo principal SIERRA

09:05 Cortamos, se hace cargo ECO y se realiza mantenimiento.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

14:00 Me hago cargo del turno sin novedad.

Primer teniente ROMERO - Alférez MERCAU - Cabo primero EGAÑAS

14:07 Se hace cargo radar ECO.

Primer teniente ROMERO
[Firma, aclaración por tercero, reconocimiento caligráfico]

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.

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.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|-------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| | | | | | |

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

| | | | | | |
|------------------------|--|--|--|-----------------------|----------|
| 15 horas 37 minutos | | | | 8 horas 23 minutos | 24 horas |
|------------------------|--|--|--|-----------------------|----------|

17 de mayo de 1982

00:07 Se procede a cambiar frecuencia y autenticación.

04:08 Se corta radar, se hace cargo ECO.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

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.**

13:45 [01:45 en el original]. Entrego sin novedad.

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

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.**

14:47 Despega el F-28.

14:38 Salta alta.

14:40 Entramos en servicio.

14:58 Salta alta.

15:10 Entramos en servicio.

15:12 Aparecen **HARRIER (2)**, 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.**

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]

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.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 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.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

- 23:00 Me hago cargo del turno.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|------------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 14 horas 26 minutos | | 12 minutos | | 9 horas 22 minutos | 24 horas |

18 de mayo de 1982

- 00:10 Se hace comprobación con CIC de indicativos y frecuencias. La frecuencia principal de TORRE no coincide. Nosotros tenemos 130.7 y el CIC 130.8. Colocamos la del CIC.
04:08 Hago entrega del turno a radar ECO.

Teniente SARA VIA
[Firma y aclaración]

- 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.
21:00 Se hace cargo el **teniente SARA VIA y cabo primero BAIZ.**

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|----------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 4 horas 8 minutos | | | | 19 horas 52 minutos | 24 horas |

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

19 de mayo de 1982

- 01:00 Se hace cargo **alférez MERCAU**, **cabo primero EGAÑAS**.
- 05:00 Se hacen cargo **primer teniente FABER** - **suboficial mayor CASSANI**.
- 09:00 Se hace cargo **alférez SCACCHI** - **cabo primero QUINTANA**.
- 13:00 Se hace cargo Ejército.
- 17:00 Se hace cargo **primer teniente ROMERO** - **cabo primero NIEVAS**.
Primer teniente MAZZOCCHI - **Cabo principal SIERRA**
- 21:00 Me hago cargo sin novedad. Radar en servicio.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|-------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 3 horas | | | | 21 horas | 24 horas |

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.
- 05:00 Entregamos sin novedad.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

- 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.
- 09:00 Se hacen cargo el **primer teniente ROMERO** y el **cabo primero NIEVAS**.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

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**, hacemos enlace por **PUCHO** 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.
- 13:00 Hago entrega del turno con las novedades asentadas.

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

- 13:00 Me hago cargo del turno.
- 17:00 Hago entrega del turno.

Teniente SARAVIA
[Firma y aclaración]

- 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].
- 21:00 Entrego el turno sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

- 21:00 Me hago cargo del turno sin novedad. **Alférez MERCAU, cabo primero EGAÑAS.**
- 23:00 Entrego el turno sin novedad. Se hace cargo Radar ECO.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

Resumen actividad diaria

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|-------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 23 horas | | | | 1 hora | 24 horas |

21 de mayo de 1982

04:00 Me hago cargo del turno. **Alférez SCACCHI**, cabo primero **QUINTANA** sin novedad.

05:00 Entrego el turno sin novedad.

Alférez SCACCHI
[Firma y aclaración]

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. **Teniente SARA VIA** y cabo primero **BAIZ**.

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

10:25 Entra **una escuadrilla** sin contacto con esta.

10:30 Se escucha otra escuadrilla.

10:35 Una **única sección entrando de HARRIER** y dos saliendo.

10:40 Se hace contacto radial con **ÑANDÚ. PERRO** 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.

10:56 Aterrizará el **PATO 2 (C-130)**, contradiciendo orden del CIC de que espantara ya que había tres escuadrillas en sector.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 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**.
- 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
12:19 030/83 millas náuticas
12:21 030/97 millas náuticas

DESAPARECE

- 12:13 034/98 millas náuticas
12:33 037/98 millas náuticas (ver nota)
13:20 040/97 millas náuticas
13:34 040/97 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.

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 navegador de turno cabo primero Baiz. Se presume que, debido a la intensidad de la actividad aérea del turno, el teniente Saravia pasaba la información de pantalla para que Baiz la registrara.]

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

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

DESAPARECE

| | | | | | |
|-------|-----|--------------------|----------|-----|--------------------|
| 13:28 | 030 | 79 millas náuticas | 14:53 | 048 | 86 millas náuticas |
| 13:49 | 038 | 81 millas náuticas | 14:59 | 047 | 86 millas náuticas |
| 14:25 | 043 | 82 millas náuticas | 15:29 | 049 | 81 millas náuticas |
| 14:41 | 043 | 85 millas náuticas | 15:30 | 049 | 86 millas náuticas |
| 14:53 | 039 | 83 millas náuticas | 16:04 | 048 | 77 millas náuticas |
| 15:02 | 046 | 85 millas náuticas | 16:08 | 053 | 72 millas náuticas |
| 15:26 | 039 | 70 millas náuticas | 16:44/52 | 044 | 77 millas náuticas |
| 15:42 | 042 | 80 millas náuticas | 16:57 | 043 | 82 millas náuticas |
| 16:03 | 052 | 69 millas náuticas | 17:17 | 046 | 78 millas náuticas |
| 16:04 | 042 | 72 millas náuticas | 17:21 | 043 | 80 millas náuticas |

17:00 Entrego el servicio con novedad.

Aparece 17:17 034 80 millas náuticas

Desaparece 18:18 037 103 millas náuticas

Primer teniente MAZZOCCHI

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

17:00 Recibo el turno sin novedad. **Alférez MERCAU, cabo primero EGAÑAS**.

18:18 Se va la última **escuadrilla de HARRIER** en acimut 037°, 103 millas náuticas.

18:30 Salta alta.

18:32 En servicio normal.

19:02 Salta alta.

19:05 En servicio normal

19:09 Salta alta.

19:10 En servicio normal

19:22 Salta alta.

19:23 En servicio normal.

19:25 Salta alta.

19:26 En servicio normal.

20:28 Se corta radar para realizar mantenimiento. Hacemos escucha en VHF.

21:00 Entrego el turno sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

21:00 Recibimos servicio **primer teniente FABER, suboficial mayor CASSANI, cabo principal SIERRA**. Se realiza escucha en VHF.

22:00 **Se retira cabo principal SIERRA.**

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 22:35 Avisan del CIC que tiene un eco a 150 millas náuticas, informo que no tengo a nadie en frecuencia.
- 22:50 Radar en servicio normal se avisa al CIC.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|------------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 17 horas 38 minutos | | | | 6 horas 22 minutos | 24 horas |

22 de mayo de 1982

01:00 Entrego servicio sin novedad.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

- 01:14 Me hago cargo del turno con las novedades asentadas. Se escucha a "PÚA PUCHO" ¿CIC?
- 01:38 El CIC me dice que llame al FÉNIX 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.
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.
- 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'

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 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]

- 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 SARA VIA
[Firma y aclaración]

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

| HORA | ACIMUT | DISTANCIA | ECOS | HORA DESPEGUE | ACIMUT | DISTANCIA |
|-------|--------|-----------|------|---------------|--------|-----------|
| 09:23 | 037 | 72 | 2 | 10:31 | 046 | 79 |
| 09:32 | 043 | 74 | 3 | 10:45 | 045 | 63 |
| 10:09 | 041 | 76 | 2 | 11:07 | 048 | 75 |
| 10:24 | 040 | 63 | 2 | 11:36 | 058 | 71 |
| 10:26 | 040 | 60 | 2 | 11:29 | 043 | 80 |
| 10:50 | 042 | 68 | 2 | 12:00 | 056 | 70 |
| 11:19 | 045 | 71 | 2 | 12:25 | 046 | 71 |
| 11:29 | 043 | 80 | 2 | 12:50 | 055 | 74 |
| 11:55 | 048 | 71 | 2 | 12:29 | 051 | 78 |
| 12:04 | 051 | 64 | 2 | 13:24 | 043 | 75 |
| 12:31 | 056 | 77 | 2 | 13:51 | 054 | 91 |

- 13:00 Entrego el turno sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

- 13:00 Me hago cargo del turno sin novedad. **Alférez MERCAU, cabo primero EGAÑAS.**
14:30 Dejo servicio sin novedad. Se hace cargo radar ECO.
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.
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
17:07 040°/110 desaparece una escuadrilla.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

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
15:59 037 102 millas náuticas
16:31 037 99 millas náuticas
16:34 031 81 millas náuticas
16:39 034 104 millas náuticas
17:04 032 108 millas náuticas

SALIENDO

16:42 042 106 millas náuticas
17:07 040 110 millas náuticas
17:35 038 119 millas náuticas
17:34 037 96 millas náuticas
17:50 041 118 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.

18:01 Desapareció la última sección.

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

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|------------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 19 horas 50 minutos | | | | 4 horas 10 minutos | 24 horas |

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.

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]

05:00 Me hago cargo del turno sin novedad. **Primer teniente MAZZOCCHI, cabo principal SIERRA.**

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

06:03 Se hace cargo el Ejército.

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 | OBSERVACIONES |
|--------|------------------------|-------|--------|--------------------|-------|---------------|
| 095 | 75 millas náuticas (2) | 08:43 | 087 | 91 millas náuticas | 10:06 | (2) |
| 093 | 84 millas náuticas (4) | 09:20 | 088 | 88 millas náuticas | 10:22 | (4) |
| 089 | 87 millas náuticas (3) | 09:34 | 085 | 87 millas náuticas | 10:44 | (3) |
| 096 | 66 millas náuticas (2) | 10:01 | 084 | 94 millas náuticas | 11:01 | (2) |
| 088 | 90 millas náuticas (2) | 10:31 | 078 | 91 millas náuticas | 11:38 | (3) |
| 081 | 91 millas náuticas (2) | 11:04 | 074 | 93 millas náuticas | 12:09 | (2) |
| 075 | 78 millas náuticas (2) | 11:25 | 068 | 90 millas náuticas | 12:38 | (2) |
| 071 | 87 millas náuticas (2) | 12:03 | 043 | 81 millas náuticas | 12:40 | (2) |
| 074 | 85 millas náuticas (2) | 12:22 | 072 | 93 millas náuticas | 13:15 | |
| 070 | 85 millas náuticas (2) | 12:32 | 060 | 76 millas náuticas | 13:35 | |
| 071 | 95 millas náuticas | 13:05 | 059 | 95 millas náuticas | 14:08 | |

Nota: los números entre paréntesis significan cantidad de aviones.

13:10 Entrego el turno sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

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 |
| 13:54 | 063 | 95 millas náuticas | 14:59 | 060 | 100 millas náuticas |
| 14:28 | 064 | 85 millas náuticas | 15:40 | 060 | 112 millas náuticas |
| 14:48 | 061 | 96 millas náuticas | 15:42 | 056 | 90 millas náuticas |
| 15:24 | 067 | 93 millas náuticas | 16:12 | 052 | 97 millas náuticas |
| 15:34 | 060 | 92 millas náuticas | 16:23 | 057 | 78 millas náuticas |
| 15:44 | 052 | 92 millas náuticas | 16:32 | 047 | 104 millas náuticas |
| 15:59 | 052 | 92 millas náuticas | 16:47 | 052 | 98 millas náuticas |
| 16:00 | 054 | 90 millas náuticas | 16:49 | 051 | 102 millas náuticas |

Entrego el turno con ploteo n.º 7-8-1

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

17:00 Recibo el turno. Alférez 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.

Alférez 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 **033º/4 y 1 milla alrededor se pierden ecos** que no traen el rumbo del viento que es según CIC 350º/12.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|--------------------------------|---|---|---|-------------------------------------|-----------------|
| 15 horas 16 minutos | | | | 8 horas 44 minutos | 24 horas |

24 de mayo de 1982

00:46 En 034º/58 millas náuticas, 090, nivel 060, 60 nudos.

00:58 054º/72 millas náuticas nivel 090.

01:01 056º/76 millas náuticas desaparece.

01:10 194º/7 millas náuticas **un eco** en zona de agua y habiendo un viento del 350º, 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.**

02:00 Hago cortar alta por entrar el ECO.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 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]

- 06:30 Radar en servicio normal. Me hago cargo del turno sin novedad.
Alférez MERCAU, cabo primero EGAÑAS.
- 09:00 Entrego servicio sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

- 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** 302°, 149 millas náuticas; **PELO** en el 285°, 131 millas náuticas; y **BARBA** en 308°, 153 millas náuticas llegaron hasta 120 millas náuticas y regresaron.

MOVIMIENTOS DE HARRIER

APARECE

| HORA | acimut | DISTANCIA |
|-------|--------|-----------|
| 07:33 | 058 | 97 |
| 08:03 | 057 | 89 |
| 08:30 | 049 | 87 |
| 09:05 | 048 | 91 |
| 09:50 | 043 | 93 |
| 10:09 | 041 | 87 |
| 10:12 | 035 | 83 |
| 10:37 | 029 | 75 |
| 10:57 | 029 | 84 |
| 11:05 | 027 | 86 |
| 11:29 | 027 | 87 |
| 11:55 | 031 | 81 |
| 12:12 | 030 | 87 |
| 12:59 | 040 | 86 |

DESAPARECE

| HORA | acimut | DISTANCIA |
|-------|--------|--------------------|
| 08:22 | 049 | 94 millas náuticas |
| 09:22 | 049 | 94 millas náuticas |
| 09:49 | 046 | 92 millas náuticas |
| 10:17 | 042 | 91 millas náuticas |
| 11:05 | 032 | 91 millas náuticas |
| 11:27 | 035 | 96 millas náuticas |
| 11:30 | 033 | 93 millas náuticas |
| 11:31 | 032 | 90 millas náuticas |
| 12:10 | 037 | 89 millas náuticas |
| 12:23 | 034 | 89 millas náuticas |
| 12:39 | 040 | 86 millas náuticas |

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

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

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

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 1.^{ra} Sección: 004° - 43 millas náuticas - 250° rumbo
2.^{da} Sección: 259° - 59 millas náuticas - 210° rumbo
3.^{ra} Sección: 012° - 57 millas náuticas - 200° rumbo
4.^{ta} Sección: 016° - 43 millas náuticas - 040° rumbo
- 13:30 La 4.^{ta} Sección desaparece en 044° - 92 millas náuticas.
13:32 La 5.^{ta} Sección aparece en 040° - 81 millas náuticas - 260°.
13:40 La 1.^{ra} sección desapareció en 048° - 88 millas náuticas.
14:10 Aparece la 7.^a Sección en 055° - 81 millas náuticas.
14:27 Desaparece la 2.^{da} Sección en 045° - 86 millas náuticas.
14:30 Cortamos hasta las 16:00.
16:24 Nos hacemos cargo del turno con las **siguientes novedades**.
1.^{ra} Sección: 055° - 42 millas náuticas
2.^{da} Sección: 291° - 70 millas náuticas.
3.^{ra} Sección: 009° - 43 millas náuticas.
4.^{ta} Sección: 052° - 48 millas náuticas
5.^{ta} Sección: 265° - 50 millas náuticas.
6.^{ta} Sección: 049° - 129 millas náuticas.
1 helicóptero: 057° - 67 millas náuticas.
7.^a Sección: 050° - 125 millas náuticas
- 16:40 4.^a Sección desaparece en 040 - 83 millas náuticas.
17:00 Entrego el turno.

Alférez SCACCHI
[Firma y aclaración]

- 17:00 Me hago cargo con la **siguiente situación**:
- | | | | |
|--------|-----------|--|--|
| 262/50 | nivel | | |
| 060/73 | nivel 140 | | |
| 046/90 | | | |
| 068/71 | nivel 146 | | |
| 068/69 | nivel 140 | | |
- 17:10
- | | | | |
|---------|-------|----------|-----|
| 264/50 | M 080 | 140/1714 | OSO |
| 042/56 | M 055 | | |
| 052/69 | M 230 | | |
| 054/116 | M 160 | | |
| 058/114 | M | | |
| 065/094 | M 120 | | |
- 17:25 **065/91, seis ecos** con nivel 130, pueden ser los **HARRIER** de la flota.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 17:54 Ubicación de la **flota 066°/97 millas náuticas en un radio de 5 millas náuticas**, 060° - 109 millas náuticas 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 sería un despegue hacia el 320° y partían de un portaaviones que estaría en la ubicación 066/95.
- 19:00 Relevos de helicópteros en el 037/54.
- 19:37 059/70 desapareció por dos vueltas.
- 19:45 Desaparece el helicóptero en el 067/80.
- 19:55 275/11, un helicóptero rumbo 045° - 25 millas náuticas.
- 20:00 285/9 se perdió el helicóptero.
- 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 náuticas.

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

- 21:04 Me hago cargo del turno.
- 22:22 Entra en servicio radar ECO.

Teniente SARA VIA
[Firma y aclaración]

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|-----------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 16 horas 4 minutos | | 15 minutos | | 6 horas 41 minutos | 24 horas |

25 de mayo de 1982

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

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 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).
- 09:00 Entregamos turno.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

- 09:00 Recibimos el turno sin novedad.
- 09:34 Aparece **una sección A-4**, 295° - 30 millas náuticas.
- 09:46 Aparece una sección (1) **HARRIER** 049° - 80 millas náuticas, 240° rumbo.
- 10:09 Aparece una sección (2) **HARRIER** 046° - 78 millas náuticas, 260° rumbo.
- 10:35 Aparece una sección (3) **HARRIER** 047° - 47 millas náuticas, 220° rumbo.
- 10:52 Aparece una sección (4) **HARRIER** 048° - 71 millas náuticas. 220° rumbo.
- 11:00 Desaparece la sección N.º1 a 055° - 65 millas náuticas.
- 11:07 Aparece un **helicóptero** a 055° - 67 millas náuticas, rumbo 250°.
- 11:13 Desaparece el helicóptero 058° - 78 millas náuticas.
- 11:15 Aparece la **sección N.º5** a 043° - 62 millas náuticas. 225° rumbo.
- 11:22 Desaparece la sección N.º2 a 047° - 81 millas náuticas.
- 11:36 Aparece la **sección N.º7 y 8**, a 078° - 38 millas náuticas.
- 11:40 Desaparece la sección N.º3 a 045° - 82 millas náuticas.
- 11:54 Desaparece la sección N.º7 y 8 a 057° - 73 millas náuticas.
- 12:00 Aparece la sección N.º1 a 042° - 79 millas náuticas. Desaparece la sección N.º4 a 049° - 77 millas náuticas.
- 12:17 Aparece la sección N.º2 a 055° - 80 millas náuticas.
- 12:32 Aparece N.º3 a 058° - 79 millas náuticas.
- 12:33 Desaparece N.º5 a 047° - 86 millas náuticas.
- 12:47 Desaparece N.º6 a 066° - 73 millas náuticas.
- 12:54 Aparece N.º4 a 053° - 78 millas náuticas.
- 13:00 Desaparece N.º1 a 052° - 88 millas náuticas.
- 13:00 Aparece un **helicóptero** a 096° - 15 millas náuticas con rumbo 010°.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 13:14 Desaparece un helicóptero 086° - 15 millas náuticas.
13:14 Entrego el turno.

Alférez SCACCHI
[Firma y aclaración]

- 13:15 Me hago cargo del turno, sin novedad.
13:20 Despegan **dos PUCARÁ** para buscar un helicóptero que vino a buscar un piloto de los **HARRIER**, el eco se había perdido a las 13:15 en 085/15.
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.
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.
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]

- 17:00 Me hago cargo del turno.
18:15 Se hace cargo el radar ECO.

Teniente SARAVIA
[Firma y aclaración]

- 22:00 Me hago cargo del turno sin novedad. **Primer teniente MAZZOCCHI y cabo principal SIERRA.**

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|------------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 18 horas 15 minutos | | | | 5 horas 45 minutos | 24 horas |

26 de mayo de 1982

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

00:30 Se ve aproximarse **un barco en 210° a 21 millas náuticas** se aproxima hasta las 5 millas náuticas y cañonea el aeropuerto desde las 00:45 hasta la 01:00.

01:00 Entrego el turno con las novedades mencionadas.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

01:00 Recibimos servicio **Primer teniente FABER, suboficial mayor CASSANI** con las novedades asentadas. El cañoneo comienza a las 00:45.

01:08 Deja de efectuarse el cañoneo.

02:08 Se corta radar, comienza ECO, el barco desapareció en acimut 114°, distancia 24 millas náuticas.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

04:00 En servicio sin novedad. **Primer teniente FABER, suboficial mayor CASSANI.**

04:30 Se corta hasta las 06:00 por haberse suspendido operación.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

06:00 Me hago cargo del turno sin novedad.

06:16 Aparece **un helicóptero** (1) 007°, 30 millas náuticas, orbitando.

06:54 Aparece un helicóptero (2) 230°, 21 millas náuticas, rumbo 040°. Identificado como **MACHO**, aterrizando en esta a las 07:11.

06:54 Desaparece un helicóptero (1) 015° a 25 millas náuticas.

07:34 Aparece **Sección N.° 1** a 079°, 99 millas náuticas, 270° rumbo.

07:37 Aparece **Sección N.° 2** a 084°, 103 millas náuticas, 270° rumbo.

07:50 **Aparece un helicóptero** a 066°, 92 millas náuticas orbitando.

08:08 Aparece **Sección N.° 4** a 059°, 56 millas náuticas 250° rumbo.

08:46 Desaparece la Sección N.° 2 a 079°, 93 millas náuticas.

08:56 Desaparece la Sección N.° 2 a 074°, 96 millas náuticas.

09:00 Entrego el turno.

Alférez SCACCHI
[Firma y aclaración]

08:56 Me hago cargo del turno.

09:40 **Primer teniente ROMERO, cabo primero NIEVAS**

Se mantienen constantemente **cuatro escuadrillas y dos helicópteros.**

13:02 Hago entrega del turno con cuatro ecos.

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

13:02 Me hago cargo del turno con **tres secciones de HARRIER y un helicóptero.**

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 14:00 Entra un **F-28 naval**. Se avista a 16 millas náuticas entra sin novedad con tres secciones enemigas.
- 14:05 Entran tres **MACCHI** mantienen contacto con nosotros hasta el toque.
- 14:10 Contacto con el **POKER** con dos se los guía hasta Objetivo Material en 270° a 45 millas náuticas.
- 14:15 Los **SOMBRA** hacen cobertura de los **POKER**, siguen evolucionando tres secciones enemigas.
- 14:45 Se retiran los **POKER** y los **SOMBRA** sin novedad.
- 15:00 Se corta por mantenimiento.

Teniente SARA VIA
[Firma y aclaración]

- 17:20 Me hago cargo sin novedad.
- 18:17 Salta alta.
- 18:30 Entramos en servicio.
- 20:17 Salta alta.
- 20:26 Entramos en servicio.
- 21:00 Entrego el turno sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

- 21:00 Me hago cargo del turno sin novedad. **Alférez MERCAU**, **cabo primero EGAÑAS**

Tenemos los **ecos en las siguientes posiciones:**

| Acimut | Distancia | Contacto con Ecos |
|--------|-----------|-------------------|
| 102 | 110 | 1 |
| 093 | 103 | 1 |
| 088 | 098 | 1 |
| 086 | 105 | 1 |
| 097 | 110 | |
| 086 | 109 | |
| 082 | 109 | |
| 077 | 105 | |
| 081 | 114 | |
| 082 | 117 | |
| 085 | 117 | |
| 083 | 118 | |
| 083 | 119 | |
| 079 | 122 | |
| 082 | 121 | |
| 084 | 123 | |

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de | Horas fuera de servicio por falla | Horas fuera de servicio por | Horas de operación de | Total de horas |
|-------------------|---|-----------------------------------|-----------------------------|-----------------------|----------------|
| | | | | | |

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

| | norma | técnica | alerta roja | radar Cardion | |
|--------------------------------|-------|-------------------------------|-------------|-------------------------------|-----------------|
| 17 horas 46 minutos | | 2 horas 52 minutos | | 3 horas 22 minutos | 24 horas |

27 de mayo de 1982

01:00 Entrego el turno sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

01:00 Me hago cargo del turno con los ecos anteriormente consignados (16).

01:56 Desaparecen los ecos en 091°, 105 millas náuticas.

02:15 Aparecen **cuatro ecos**:

- | | | |
|---|------|---------------------|
| 1 | 049° | 45 millas náuticas. |
| 2 | 054° | 44 millas náuticas |
| 3 | 055° | 44 millas náuticas |
| 4 | 057° | 46 millas náuticas |

02:30 **Aparecen veinte ecos** en los 090°, 108 millas náuticas.

03:05 Desaparecen los veinte ecos 093°, 118 millas náuticas.

03:06 Desaparecen los cuatro ecos 063°, 54 millas náuticas.

05:00 Hago entrega del turno.

Alférez SCACCHI
[Firma y aclaración]

05:00 Me hago cargo del turno.

Primer teniente ROMERO, cabo primero NIEVAS.

05:18 **Un eco** en el 055/118 millas náuticas, H 130, FL 150.

05:24 Se pierde en el 061/101.

05:43 Aparecen **dos ecos**, helicópteros, saliendo 181/6 y 181/12 con 20 y 15 de nivel.

05:54 114/53, un eco, helicóptero, nivel de vuelo 080.

06:22 Luego de estar desaparecido, reaparece orbitando entre 124° y 120/46 millas náuticas.

06:31 El eco regresa por el 111/54 millas náuticas 080, nivel de vuelo 090.

06:33 Un helicóptero entrando por el 267/13, se nos pierde atrás del cerro, en el mismo lugar en que apareció.

06:43 268/15, aparece ahora saliendo.

06:45 259/13, otro entrando.

07:00 Se manifiesta un conjunto de ecos en el 164/7 - 18.

08:10 Aparece **una zona de ecos** similares a los antes mencionados en el 043/67 en un radio de 5 millas náuticas.

09:00 Hago entrega del turno con la **siguiente situación**.

1° 122/38

M 050

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

2° 046/60 M 65
3° vuelo que se pierde 046/70
4° 077/85
5° 069/121
6° 313/64 M 70

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

09:00 Me hago cargo del turno.
09:15 Comienza a divisarse la **flota completa** ubicándose aproximadamente dieciséis barcos desde el radial 060° a 77 millas náuticas extendiéndose desde 90 a 115 millas náuticas.
10:14 Desaparecieron paulatinamente todos los barcos en las posiciones dadas anteriormente.
10:47 Sale la primera **sección de HARRIER** en 040° a 75 millas náuticas **hasta cinco secciones**.
13:00 Hago entrega del turno.

Teniente SARAVIA
[Firma y aclaración]

13:00 Me hago cargo sin novedad.
13:15 **Dos HARRIER** a 043°, 82 millas náuticas. Desaparecen 066° a 105 millas náuticas a las 14:14.
13:17 Dos HARRIER 050°, 68 millas náuticas. Desaparecen 065° a 109 millas náuticas a las 14:16.
13:32 048° a 82 millas náuticas. Desaparece 056° a 92 millas náuticas a las 14:34.
14:00 045° a 91 millas náuticas. Desaparece 052° a 96 millas náuticas a las 14:56.
14:29 051° a 100 millas náuticas. Desaparece 066° a 126 millas náuticas a las 15:34.
15:03 050° a 96 millas náuticas. Desaparecen 053° a 105 millas náuticas a las 15:54.
15:19 052° a 100 millas náuticas. Desaparece 062° a 106 millas náuticas a las 16:26.
15:30 082° a 99 millas náuticas. Desaparece 085° a 100 millas náuticas a las 16:40.
15:47 054° a 114 millas náuticas. Desaparece 046° a 106 millas náuticas a las 16:43.
16:02 043° a 140 millas náuticas. Desaparece 073° a 87 millas náuticas a las 16:54.
17:00 Vienen **dos M-III** hacen patrullas cerca de SAN CARLOS y regresan.
17:20 Aterrizan **dos PUCARÁ**.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

17:20 Me hago cargo del turno sin novedad. **Alférez MERCAU**, **cabo primero EGAÑAS**.
17:44 Aterrizan **GALLO** (C-130).
18:00 Despega **GALLO**.
18:40 Se corta radar. Se hace cargo el ECO. Mala información del CIC. Seguimos operando.
20:14 Aterrizan **MARTE** (C-130).
21:00 Despega **MARTE**.
21:00 Entrego servicio sin novedad.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

- 21:00 Recibimos servicio. Primer teniente **FABER, suboficial mayor CASSANI**.
C-130 desaparece en el 179° a 32 millas náuticas. Eco del helicóptero desaparece 272° a 32 millas náuticas.
- 21:41 Aparecen **dos ecos** en acimut 101° a 23 millas náuticas y acimut 105° a 24 millas náuticas; y otro en acimut 111° a 25 millas náuticas.
- | Aparecen | | | Desaparecen | | |
|----------|-----|--------------------|-------------|-----|--------------------|
| 21:55 | 237 | 12 millas náuticas | 22:00 | 250 | 8 millas náuticas |
| 21:56 | 277 | 19 millas náuticas | 22:07 | 280 | 19 millas náuticas |
- 23:58 Se inicia cañoneo por uno de los barcos.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|-------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 24 horas | | | | | 24 horas |

28 de mayo de 1982

- 01:00 Entrego turno con la siguiente novedad, varios ecos salen del 230° al 270°, se estima señuelos con dos **helicópteros en el aire y tres barcos**.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

- 01:00 Me hago cargo durante el cañoneo con **una fragata** en 180/8, 187/9, 169/7.
Otra 205/10; y 170/10 millas náuticas; 203/11 millas náuticas.
Tercera en 205/5 millas náuticas; 191/13 millas náuticas; 175/13 millas náuticas.
Y el **helicóptero** que se movía de: 164/7, 142/7, 158/9, 116/6, 119/8, 133/10.
- 02:20 Se deja constancia de la desaparición de los “señuelos” que salían del sud oeste a 4 millas náuticas coincidiendo con el cese de las hostilidades.
- 02:30 Se van por el 163/13, 163/15, 157/15 y el helicóptero por el 173/13 con rumbo 200.
- 02:36 Se corta por orden del CIC.
- 03:30 Se reanuda la operación sin novedad.

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

- 05:00 Me hago cargo del servicio.
- 09:00 Hago entrega del turno.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

Teniente SARA VIA
[Firma y aclaración]

- 09:00 Me hago cargo del turno, sin novedad.
09:37 Salta alta.
11:33 Estamos en servicio.
12:15 Nos avisa el CIC que **un PUCARÁ** que regresaba de DARWIN está perdido, llamamos pero no responde y no vemos el eco, tiene autonomía hasta las 14:15. (Azimut 057° a 73 millas náuticas).
13:00 Entrego con las novedades mencionadas.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

- 13:00 Me hago cargo con las novedades mencionadas. **Alférez MERCAU, cabo primero EGAÑAS.**
13:50 Estamos trabajando con viento de 40 a 50 nudos.
14:17 Radar fuera de servicio, viento fuera de norma 50 nudos.
15:45 Radar en servicio normal.
17:00 Entrego servicio sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

- 17:00 Recibimos servicio. **Primer teniente FABER, suboficial mayor CASSANI.**
18:32 Desaparece sección **HARRIER** en acimut 070° a 101 millas náuticas.
18:35 Aparece **TRONCO**, sin novedad. En acimut 178° a 22 millas náuticas.
18:42 **ARR TRONCO** sin novedad.
19:05 Despega **TRONCO** sin novedad. Desaparece en acimut 158° a 29 millas náuticas.
21:00 Entregamos servicio sin novedad.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

- 21:00 Me hago cargo del turno.
21:10 Llega un C-130 **TOCO.**
21:53 Llega un C-130 **ACUARIO.**

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|------------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 19 horas 42 minutos | 1 hora 28 minutos | 1 hora 56 minutos | 54 minutos | | 24 horas |

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

29 de mayo de 1982

01:00 Entrego el turno, sin novedad.

Alférez SCACCHI
[Firma y aclaración]

01:00 Me hago cargo del turno.

01:40 Se le da apoyo para el aterrizaje a un **F-28 (PRR) de Marina**. Mantuvo contacto constante con nosotros.

05:00 Hago entrega del turno.

Teniente SARA VIA
[Firma y aclaración]

05:00 Me hago cargo del turno, sin novedad. **Primer teniente MAZZOCCHI, cabo principal SIERRA.**

06:46 Cortamos alta porque se espera un misil antiradar.

07:59 Entramos en servicio.

08:14 094° a 62 millas náuticas, **un HARRIER** se pierde en SAN CARLOS.

08:43 091° a 70 millas náuticas aparecen **dos HARRIER.**

08:58 En 092° a 65 millas náuticas, **dos HARRIER.**

09:00 Entrego el turno sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

09:00 Me hago cargo del turno, sin novedad. **Alférez MERCAU, cabo primero EGAÑAS.**

09:14 Desaparece la 1.^{ra} Sección, acimut 094° a 71 millas náuticas.

09:16 Aparece una sección de **HARRIER**, acimut 091° a 67 millas náuticas.

09:19 Aparece una sección de **HARRIER**, acimut 094° a 65 millas náuticas.

09:40 Desaparece una sección de **HARRIER**, acimut 087° a 70 millas náuticas.

09:42 Aparece una sección de **HARRIER**, acimut 092° a 58 millas náuticas.

09:52 Desaparece una sección de **HARRIER**, acimut 093° a 66 millas náuticas.

09:56 Desaparece una sección de **HARRIER**, acimut 094° a 66 millas náuticas.

10:00 Aparece una sección de **HARRIER**, acimut 094° a 62 millas náuticas.

10:21 Desaparece una sección de **HARRIER**, acimut 091° a 66 millas náuticas.

10:38 Desaparece una sección de **HARRIER**, acimut 090° a 65 millas náuticas.

10:57 El MONO (CIC MALVINAS) le da a **LOCO** (retr.) posición de dos escuadrillas de **HARRIER**, acimut 015° a 15 millas náuticas y la posición real es Acimut 306° a 045 millas náuticas. O sea que la información que le están pasando es de diez minutos a doce, atrasada.

11:09 Aparece **sección de HARRIER**, acimut 096°/63 millas náuticas.

11:21 Desaparece sección de **HARRIER**, acimut 080°/63 millas náuticas.

11:26 Desaparece sección de **HARRIER**, acimut 96°/71 millas náuticas.

11:39 Desaparece sección de **HARRIER**, acimut 91°/70 millas náuticas.

11:43 Aparece **una sección de HARRIER**, acimut 96° a 64 millas náuticas.

11:51 Aparece **una sección de HARRIER**, acimut 090° a 24 millas náuticas.

12:08 Desaparece una sección de **HARRIER**, acimut 094° a 54 millas náuticas.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 12:10 Aparece **una sección de HARRIER**, acimut 100° a 71 millas náuticas.
 12:23 Desaparece una sección de **HARRIER**, acimut 096° a 72 millas náuticas.
 12:37 Aparece **una sección HARRIER**, acimut 080° a 55 millas náuticas.
 12:45 Aparece **una sección HARRIER**, acimut 093° a 67 millas náuticas.
 13:00 **Entraron cuatro secciones de HARRIER.**

| Acimut | Distancia | Hora | Acimut | Distancia |
|--------|--------------------|-------|--------|--------------------|
| 093° | 67 millas náuticas | 13:57 | 091° | 74 millas náuticas |
| 090° | 75 millas náuticas | 13:40 | 079° | 98 millas náuticas |
| 069° | 73 millas náuticas | 13:41 | 093° | 63 millas náuticas |
| 096° | 70 millas náuticas | 13:51 | 090° | 64 millas náuticas |

13:00 Entrego con las novedades asentadas.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

13:00 Recibimos servicio. **Primer teniente FABER, suboficial mayor CASSANI, cabo RIVERO.**

| Hora | acimut | Distancia | Hora | acimut | Distancia |
|-----------|--------|--------------------|-------|--------|--------------------|
| 13:52 | 087° | 71 millas náuticas | 14:58 | 070° | 70 millas náuticas |
| 14:15 | 091° | 60 millas náuticas | 15:22 | 092° | 76 millas náuticas |
| 14:16 | 077° | 78 millas náuticas | 15:34 | 091° | 72 millas náuticas |
| 24) 15:08 | 090° | 72 millas náuticas | 16:09 | 093° | 78 millas náuticas |
| 25) 15:47 | 094° | 72 millas náuticas | 16:41 | 092° | 79 millas náuticas |
| 26) 16:38 | 091° | 71 millas náuticas | 17:23 | 091° | 80 millas náuticas |

Los **PUMA** regresan sin atacar por haber sido interceptados, sin novedad. Los **MAGO (PUCARÁ)** se los vectorea hasta el ARR sin novedad.

17:00 Entregamos servicio.

Primer teniente FABER [Firma y aclaración]

- 17:00 Me hago cargo del turno con las novedades consignadas anteriormente.
 17:23 Desaparece la tercera sección 091° a 80 millas náuticas.
 17:24 Desaparece el **helicóptero** 054° a 42 millas náuticas.
 17:24 Aparece un **eco (barco)** 054° a 45 millas náuticas, 330° rumbo.
 17:41 Desaparece un **eco (barco)** 048° a 44 millas náuticas, 330° rumbo.
 17:55 Aparece **LUP** 181° a 24 millas náuticas.
 18:46 Entra **MAL (F-28)** 171° a 20 millas náuticas.
 20:49 Aparece un **eco (barco)** 117° a 23 millas náuticas.
 21:00 Dejo el turno.

Alférez SCACCHI [Firma y aclaración]

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio | Horas fuera de | Horas fuera de servicio por alerta | Horas de operación de | Total de horas |
|-------------------|-------------------------|----------------|------------------------------------|-----------------------|----------------|
| | | | | | |

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

| | | | | | |
|--------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|--------------------------|----------------------|-----------------|
| | por viento fuera de norma | servicio por falla técnica | roja | radar Cardion | |
| 19 horas 47 minutos | | | 1 hora 13 minutos | 3 horas | 24 horas |

30 de mayo de 1982

05:05 Me hago cargo del turno sin novedad. **Alférez MERCAU, cabo primero EGAÑAS.**

08:03 Aparece **una sección HARRIER**, acimut 087 a 75 millas náuticas.

08:30 Aparece una sección HARRIER, acimut 083 a 71 millas náuticas.

08:55 Desaparece una sección HARRIER, acimut 080 a 81 millas náuticas.

09:00 Entrego el turno, sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

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

MOVIMIENTO HARRIER

| | Hora | acimut | Distancia | | Hora | acimut | Distancia |
|-----|-------|--------|--------------------|--|-------|--------|---------------------|
| 2) | 08:30 | 083 | 71 millas náuticas | | 09:25 | 099 | 104 millas náuticas |
| 3) | 09:01 | 090 | 81 millas náuticas | | 09:49 | 097 | 75 millas náuticas |
| 4) | 09:04 | 090 | 84 millas náuticas | | 09:59 | 082 | 70 millas náuticas |
| 5) | 09:10 | 250 | 60 millas náuticas | | 09:28 | 086 | 88 millas náuticas |
| 6) | 09:30 | 085 | 83 millas náuticas | | 10:30 | 079 | 85 millas náuticas |
| 7) | 09:58 | 086 | 85 millas náuticas | | 10:59 | 079 | 93 millas náuticas |
| 8) | 10:31 | 072 | 65 millas náuticas | | 11:29 | 076 | 65 millas náuticas |
| 9) | 10:56 | 080 | 83 millas náuticas | | 11:54 | 076 | 61 millas náuticas |
| 10) | 11:14 | 080 | 78 millas náuticas | | 11:56 | 077 | 71 millas náuticas |
| 11) | 11:23 | 082 | 74 millas náuticas | | 12:20 | 085 | 80 millas náuticas |
| 12) | 11:25 | 075 | 83 millas náuticas | | 12:24 | 073 | 72 millas náuticas |
| 13) | 11:44 | 077 | 81 millas náuticas | | 12:25 | 090 | 62 millas náuticas |
| 14) | 11:45 | 090 | 81 millas náuticas | | 12:27 | 079 | 74 millas náuticas |
| 15) | 11:56 | 073 | 64 millas náuticas | | 12:35 | 082 | 88 millas náuticas |
| 16) | 12:25 | 080 | 48 millas náuticas | | 12:47 | 074 | 64 millas náuticas |
| 17) | 12:28 | 070 | 68 millas náuticas | | 13:15 | 071 | 66 millas náuticas |

13:00 Entregamos servicio.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 13:00 Me hago cargo del turno.
- 13:05 Aparece la **sección 1** a 072°, 76 millas náuticas.
- 13:50 Aparece la **sección 2** a 066°, 61 millas náuticas.
- 13:54 Aparece la **sección 3** a 075°, 66 millas náuticas.
- 14:03 Desaparece la sección 1 a 074°, 89 millas náuticas.
- 14:25 Desaparece un **HARRIER** de la sección 2 a 076°, 77 millas náuticas.
- 14:28 Aparece la **sección 4** a 068°, 76 millas náuticas.
- 14:38 Desaparece el otro **HARRIER** de la sección 2 a 077°, 64 millas náuticas.
- 14:41 Aparece la **sección 5** a 111°, 63 millas náuticas.
- 14:54 Desaparecen las secciones 3 y 4 a 058°, 71 millas náuticas.
- 14:57 Aparece la **sección 6** a 067°, 79 millas náuticas.
- 14:59 Aparece la **sección 7** a 068°, 83 millas náuticas.
- 15:15 Desaparece la sección 5 a 074°, 68 millas náuticas.
- 15:45 Desaparece la sección 6 a 072°, 102 millas náuticas.
- 15:46 Aparece la **sección 8** a 072°, 75 millas náuticas.
- 15:54 Desaparece la sección 7 a 072°, 76 millas náuticas.
- 16:09 Aparece la sección 1 a 069°, 67 millas náuticas.
- 16:27 Aparece la sección 2 a 073°, 76 millas náuticas.
- 16:49 Aparece la sección 3 a 070°, 66 millas náuticas.
- 16:58 Aparece la sección 4 a 071°, 54 millas náuticas.
- 16:58 Desaparece la sección 9 a 067°, 120 millas náuticas.
- 17:04 Desaparece la sección 1 a 063°, 74 millas náuticas.
- Entrego el turno.

Alférez SCACCHI
[Firma y aclaración]

- 17:04 De turno. **Primer teniente ROMERO, cabo primero NIEVAS.**
- 17:40 Aparece en frecuencia **SCAROLA** en 164/44, ante lo cual se le informa que tiene un bandido en 024/95 millas náuticas con rumbo 250. Estando el bandido a las 75 millas náuticas el **SCAROLA** vira por izquierda. Se mantuvo en constante información de la posición del enemigo. Los **HARRIER** siguieron lateral a esta, hasta **HOWARD**, luego **FOX**, donde realizó el circuito dos veces y volvió.
- 19:15 Los **HARRIER** se pierden en el 071/131. Durante la tarde se observó movimiento de **HARRIER** desde el 280/22 entrando hasta el 348/5 millas náuticas.
- 20:30 Se detectan **tres barcos** en las ubicaciones.
- 1- 118/24.
- 2- 077/20.
- 3- 021/18.
- 4- 105/72 muy difusos por momentos.
- 21:00 Hago entrega del turno con las novedades arriba asentadas, y a la espera de las misiones.
- ACUARIO** 23:33
PATO 00:50

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

ARIES 02:08

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

21:00 Me hago cargo del turno con las novedades asentadas.

Teniente SARA VIA
[Firma y aclaración]

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|------------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 18 horas 55 minutos | | | | 5 horas 5 minutos | 24 horas |

31 de mayo de 1982

04:00 Me hago cargo del turno con las novedades anteriormente asentadas.

Alférez MERCAU, cabo primero EGAÑAS.

04:05 Se detectan **dos barcos.**

1°) 198°/13 millas náuticas.

2°) 080°/20 millas náuticas.

04:16 Aparece **un eco** en el 094° a 105 millas náuticas. Velocidad 300 nudos.

04:40 Se corta alta, el eco en el 091°/15 millas náuticas.

04:43 Cae una bomba en el aeropuerto.

05:10 Con alta servicio normal. Recibo servicio. **Primer teniente FABER.**

05:12 Aparece una **sección HARRIER**, acimut 090°, distancia 103 millas náuticas.

05:45 Habían aparecido **dos HARRIER**. Uno en 090°, 103 millas náuticas, y otro en 010°, 32 millas náuticas. El **HARRIER** que venía del oeste pasó vertical y lanzó dos bombas sobre el aeropuerto, luego salió por el radial 320° con rumbo 320°. El que venía por el 010° pasó vertical al aeródromo y salió por el radial 090° con rumbo 090°. El **HARRIER** que salió por acimut 320° hizo un viraje por izquierda con rumbo 130°. A las 11 millas náuticas, se nos perdió y a los dos minutos nos atacan (radar) con dos misiles.

Consecuencias: radar fuera de servicio, bocinas perforadas por esquirlas. Cable de señal seccionado entre cabina técnica y OPS.

PERSONAL sin novedad.

Primer teniente FABER, alférez MERCAU.

Cabo primero EGAÑAS, cabo primero ROSSET

Cabo principal BARRIOS, cabo primero ULRICH

07:30 Se comienza a operar en el radar de Ejército.

Primer teniente FABER, suboficial mayor CASSANI

09:00 Relevo entra. **Alférez SCACCHI, cabo principal QUINTANA**

13:00 Relevo entra. **Primer teniente ROMERO, cabo primero NIEVAS**

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 17:00 Relevo entra. **Teniente SARAVIA, cabo primero BAIZ**
21:00 Relevo entra. **Primer teniente MAZZOCCHI, cabo principal SIERRA.**

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|-----------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 5 horas 45 minutos | | | 2 horas 45 minutos | 18 horas 15 minutos | 24 horas |

1 de junio de 1982

- 00:00 Relevo entra. Gente de Ejército.
07:00 Relevo. **Alférez SCACCHI, cabo principal QUINTANA.**
09:00 Relevo. **Primer teniente ROMERO, cabo primero NIEVAS.**
13:00 Relevo **teniente SARAVIA, cabo primero BAIZ.**
17:00 Relevo. **Primer teniente MAZZOCCHI, cabo principal SIERRA.**
21:00 Radar en servicio precario. Pantalla con ángulos desfasados, no tiene altura, tiene solamente vídeo normal procesado. **Mayor SILVA, alférez MERCAU, cabo primero EGAÑAS.**
23:35 Comienza cañoneo marítimo.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|-------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 3 horas | | | | 21 horas | 24 horas |

2 de junio de 1982

- 00:10 Finaliza cañoneo marítimo (dieciséis bombas).
Un barco ubicado en 189°, 8 millas náuticas.
01:00 Entrego el turno sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

- 01:00 Me hago cargo del turno con las novedades ya consignadas.
04:00 Desaparece el **eco (barco)**, 152°, 10 millas náuticas.
05:00 Entrego el turno.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

Alférez SCACCHI
[Firma y aclaración]

- 06:10 Me hago cargo del turno. **Primer teniente ROMERO, cabo primero NIEVAS.**
- 07:30 Comienzan a salir los aviones. Aparecen en el 072/81 y desaparecen en el 074/88. (**Zona flota**).
Desaparecen en el 295/50 y 290/71. Aparece un helicóptero en el 295/50. Se corta por entrar el ECO.

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

- 19:30 Radar en servicio. Pantalla normal. Altura normal. Vídeo normal procesado. **Alférez MERCAU, cabo primero EGAÑAS.**
- 20:10 Aterriza **DIMPY** (F-28).
- 20:27 Despega **DIMPY**.
- 21:00 Barcos **acimut** 108°, distancia 18 millas náuticas.
- 21:05 Entrego servicio, sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

- 21:05 Recibo turno sin novedad. **Mayor SILVA, Primer teniente FABER, suboficial mayor CASSANI.** Con radar en servicio. Con vídeo procesado normal. Resto fuera de servicio.
- 23:35 Desaparece el barco en acimut 133/27.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|-------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 12 horas | | | | 12 horas | 24 horas |

3 de junio de 1982

- 00:10 **Aparece eco** en acimut 015/17 millas náuticas, aparentemente un barco. Se realiza cambio de frecuencia e indicativo.
- 00:15 Se escuchan dos cañonazos, aparentemente del nuestro.
- 00:48 Desaparece eco en acimut 045/36 millas náuticas.
- 01:00 Entregamos servicio con novedad, no funciona altura.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 01:00 Me hago cargo del turno con las novedades asentadas. **Primer teniente ROMERO, cabo primero NIEVAS.**
- 01:03 **Helicóptero** en 058/46 helicópteros.
Helicóptero en 076/87 helicópteros.
- 03:00 Se localiza lo que presumiblemente es la **flota 097/78, en un radio de 10 millas náuticas.**
- 03:53 Tiende a desaparecer la flota, luego de haberse desplazado hacia el sur y haber vuelto al lugar de origen.
- 05:00 Hago entrega sin novedad.

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

- 05:00 Me hago cargo del turno con vídeo normal procesado únicamente.
- 05:15 Aparece un **eco** en el 030° a 174 millas náuticas con 250 nudos durante cinco vueltas de antena.
- 05:45 Se detecta **un eco** entrando con rumbo convergente en el 330° a 30 millas náuticas. Lo seguimos hasta las 9 millas náuticas y apagamos.
- 06:50 Se pone en servicio nuevamente. Después de bombardeo en aeropuerto. Se confirma blanco en una batería con radar. **Detectamos incursor saliendo en radial 033° mismo rumbo hasta las 232 millas náuticas.**
- 08:00 Se hace cargo el radar ECO.

Teniente SARAVIA
[Firma y aclaración]

- 19:30 Iniciamos servicio con vídeo normal procesado. **Primer teniente FABER, suboficial mayor CASSANI.** Altura en servicio.
- 21:15 Entregamos servicio.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

- 21:15 Recibo el turno sin novedad.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|------------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 12 horas 30 minutos | | | | 11 horas 30 minutos | 24 horas |

4 de junio de 1982

- 01:00 Entrego el turno sin novedad.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

Alférez SCACCHI
[Firma y aclaración]

- 01:00 Me hago cargo del turno.
- 01:30 Se plotean **dos ecos** a 12 y 14 millas náuticas cortando radiales en el sur con velocidad entre 20 y 30 nudos.
- 02:35 El CIC ordena cortar emisión. Helicópteros en zona, posible chequeo.
- 03:00 Se enciende durante un minuto para comprobar los ploteos que se mantienen. Se mantiene **un eco**, presumible barco en 125 a 21 millas náuticas. Se hace salir al personal para comprobar si se escuchan aviones en vuelo siendo de resultado negativo. Se mantiene en *stand by*.
- 03:10 Se repite la operación.
- 03:15 Comenzamos con operación normal.
- 03:35 Cortamos nuevamente.
- 04:20 Se enciende nuevamente.
- [Nota: la anotación de 04:30 corresponde al mayor SILVA]
- 04:30 Se queda sin comunicación el CIC y el plotin quince minutos, es un corte en los cables a la salida de la cabina.

Mayor SILVA
[Firma y aclaración]

- 05:00 Hago entrega del turno con las novedades asignadas.

Teniente SARA VIA
[Firma y aclaración]

- 05:00 Me hago cargo sin novedad.
- 08:01 Entrego a Ejército sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

- 15:35 En servicio. **Primer teniente FABER, suboficial mayor CASSANI, mayor SILVA.**
- 15:45 Se realiza una misión de bombardeo hasta con **PIÑA** (M-5), se realiza sin novedad con regreso.
- 16:30 Sin novedad se pierde en el acimut 279/190 millas náuticas.
- 16:45 Aparece llamando **CORNETA** en frecuencia, información normal y corta. Como siempre el CIC no sabía quién era, se le sugirió que llamara a Comodoro Rivadavia y pregunte. Contestaron que era EMB en patrullaje y exploración.
- 17:00 Entrego turno.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

- 17:00 Me hago cargo del turno.
- 18:05 Entran las dos misiones de **MK-62**, cumplen con la misión.
- 18:30 Bombardean sobre el objetivo material, sin novedad.
- 19:00 Desaparecen los **MK-62** en las 163 millas náuticas, sin novedad.
- 20:50 Cortamos entra el ECO hasta la 01:00.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

Alférez SCACCHI
[Firma y aclaración]

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|--------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 12 horas 5 minutos | | | 1 hora 10 minutos | 10 horas 44 minutos | 24 horas |

5 de junio de 1982

01:05 Entramos en servicio. Primer teniente **MAZZOCCHI**, cabo principal **SIERRA**.

05:00 Entrego sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

05:05 Me hago cargo del turno, sin novedad. Alférez **MERCAU**, cabo primero **EGAÑAS**.

05:40 Se hace presente el **mayor SILVA**.

06:05 Aparece **un eco (1)** acimut 139°, distancia 53 millas náuticas.

06:11 Aparece **un eco (2)** acimut 235°, distancia 18 millas náuticas.

06:51 Desaparece el eco (1) acimut 088°, distancia 55 millas náuticas.

06:54 Desaparece el eco (2) acimut 111°, 22 millas náuticas.

08:14 Aparece **un eco** acimut 070°, 76 millas náuticas.

08:15 s. Se corta radar. Se hace cargo ECO.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

12:40 En servicio normal, demorando por cambio de aceite en generadores.

Primer teniente FABER, suboficial mayor **CASSANI**.

12:45 Salta alta.

12:49 En servicio normal. **Dos secciones de HARRIER** en el aire.

13:00 Entrego el servicio.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

13:00 Me hago cargo del turno.

13:20 Salta alta.

13:30 Entramos en servicio.

14:00 Aparecen **dos secciones**: 071° a 63 millas náuticas.

14:05 Aparece **una sección**: 265° a 40 millas náuticas.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 14:20 Salta alta.
15:30 Desaparecen dos secciones 076° a 70 millas náuticas.
15:32 **Eco (helicóptero)**, 082° a 80 millas náuticas.
17:00 Entrego el turno.

Alfárez SCACCHI
[Firma y aclaración]

- 17:00 Me hago cargo del turno con **dos escuadrillas** en pantalla. **Primer teniente ROMERO, cabo primero NIEVAS.**
- 17:20 Desaparecen las escuadrillas N°9 a 068°, 150 millas náuticas; y N°10 a 062°, 120 millas náuticas.
- 17:40 Se detecta movimiento de **helicópteros**, 273/17, 276/12 que desaparece en 319/15 millas náuticas.
- 18:07 Aparece el eco del C-130 **MARTE**, que es guiado hasta cabecera.
- 18:15 Confirma aterrizado.
- 18:20 Aparece **helicóptero** uno en el 001/16, millas náuticas 25; **otro** que se desplaza hasta quedar en el 064/23, nivel de vuelo, millas náuticas 080.
- 18:28 Aparece **tercer helicóptero** en el 291/25, a 050.
- 18:45 Despega **MARTE** hacia el sur, solo se le ordena pegarse y se le informa que los **HARRIER** permanecen tranquilos.
- 18:52 Se pierde **MARTE** sin novedad.
- 20:10 Aparece **ARIES** por el sur.
- 20:21 Aterrizo **ARIES** sin novedad.
- 20:35 Despega **ARIES** sin novedad.
- 21:43 Desaparece en el 142/27 millas náuticas 30, sin novedad.
- 21:00 Se corta alta por entrar el ECO.

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

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|--------------------------------|---|---|---|-------------------------------------|-----------------|
| 15 horas 20 minutos | | 10 minutos | | 8 horas 30 minutos | 24 horas |

6 de junio de 1982

- 01:00 Me hago cargo del turno sin novedad. **Alfárez MERCAU, cabo primero EGAÑAS.**
- 01:03 Hay **dos ecos**: uno acimut 212°, distancia 16 millas náuticas (barco) y el otro acimut 247°, distancia 33 millas náuticas, presumiblemente helicóptero.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 01:10 Aparece **un eco**, **acimut** 259°, distancia 15 millas náuticas.
- 02:03 Cortamos alta porque **un helicóptero** se nos pierde entrando acimut 223°, distancia 7 millas náuticas.
- 02:07 Radar en servicio normal.
- 02:39 Aparece **un eco (1)** acimut 097° a 93 millas náuticas.
- 02:50 Cortamos por orden del CIC.
Barcos acimut 209°, distancia 7 millas náuticas.
Eco (1) acimut 096°, distancia 79 millas náuticas.
- 03:05 Radar en servicio normal.
- 03:10 Comienzan a irse los barcos.
- | | Acimut | Distancia |
|----|---------------|--------------------|
| 1) | 209° | 13 millas náuticas |
| 2) | 205° | 14 millas náuticas |
- 03:30 Se corta alta por **helicópteros** ingresando por el 272° a 14 millas náuticas.
- 06:14 Aparece **un eco (2)** acimut 078°, distancia 108 millas náuticas.
- 07:01 Desaparece el eco (2) acimut 088, distancia 102 millas náuticas.

Alfárez MERCAU

[Sin firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

- 08:10 Aparece **eco** acimut 086/87 millas náuticas con rumbo 290°, nivel de vuelo 110.
- 09:00 Entrego servicio. Primer teniente FABER, suboficial mayor CASSANI.

Primer teniente FABER

[Firma y aclaración]

- 09:00 Me hago cargo del turno.
- 09:20 Aparece una **sección** a 081°, 120 millas náuticas, rumbo 290°.
- 10:08 Desaparece **sección a** 077°, 144 millas náuticas.
- 10:14 Entra el radar ECO hasta las 13:00.

Alfárez SCACCHI

[Firma y aclaración]

- 14:20 Se pone en servicio el radar. **Primer teniente ROMERO, cabo primero NIEVAS**. Solo se capta un **helicóptero** a 21 millas náuticas.
- 15:42 Se corta por viento fuera de norma y se queda con el vicecomodoro ARANDA que solo se va poner en funcionamiento cuando este -35, alrededor de 30 nudos. Ya que no es aconsejable ponerlo en funcionamiento cada diez minutos ya que se resentiría el equipamiento.

Primer teniente ROMERO

[Firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

- 17:00 Me hago cargo del turno con radar apagado por viento fuera de norma, 50 nudos aproximadamente. Nos mantenemos en cabina para prender en cuanto baje.
- 18:30 Recomienza la operación.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

21:05 Termina la operación hasta las 05:00.

Teniente SARA VIA
[Firma y aclaración]

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|------------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 13 horas 26 minutos | 2 horas 28 minutos | | 15 minutos | 8 horas 1 minutos | 24 horas |

7 de junio de 1982

05:00 Entramos en servicio.
05:20 Aparece **un avión a** 097°, 58 millas náuticas.
06:00 Aparece **un avión a** 103°, 75 millas náuticas.
06:10 Se pierde el primer avión a 094°, 72 millas náuticas.
06:59 Desaparece el segundo avión a 089°, 66 millas náuticas.
07:09 **Un barco** en el 218°, 10 millas náuticas.
07:28 Desaparece el barco en el 232°, 10 millas náuticas.
07:49 Aparece **una sección en el** 096°, 146 millas náuticas.
08:14 Desaparece una sección en el 098°, 148 millas náuticas.
09:00 Entrego el turno.

Alférez SCACCHI
[Firma y aclaración]

09:00 Me hago cargo del turno. Primer teniente **ROMERO**, cabo primero **NIEVAS**.
09:10 Misiliado un **DARDO** [textual en original, en realidad es **NARDO**] vuelve uno solo.
09:03 Aparecen dos ecos, que de acuerdo a las informaciones del CIC, uno es **PILA** y el otro **NARDO**.
09:05 Se pone en contacto **NARDO** a lo que se le responde fuerte y claro, luego de varios intentos, luego requiere instrucciones.

Cabe destacar que el CIC había dado la orden de solo avisarles fuerte y claro, que esta instrucción se la habían dado al turno anterior, al hacernos cargo consultamos lo que nos ratifica la instrucción.

Ante el requerimiento dado de instrucciones y que son recaladas al CIC, el subscripto le ordena mantenga 400 de nivel, luego el CIC me comunica que le dé 090° de rumbo, consulta las PAC que están a 093/120.

Los **NARDO** ante la demora de las instrucciones, nos pide autenticación **MAY** y se le contesta **OSCAR**, a lo cual confirma la instrucción.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

A pocos segundos el **NARDO** 1 ordena viraje por izquierda, durante el cual el 2 le avisa del misil, entonces el 1 me comunica que es una nube que se vio en el terreno y le dice al 2 que se quede tranquilo.

Luego de esto se escucha un grito que dice **ME DIERON, NO PUEDO...** A eso, siempre con el VHF abierto, siguen sonidos guturales, que aparentemente quieren darnos alguna información y un grito un poco lejano que dice **LEVANTA, LEVANTA...** Luego de esto se observa en la pantalla como tres ecos, de los cuales sale uno que se pierde a las 170 millas náuticas, y el otro queda en el lugar, que puede ser un helicóptero que activó el misil o el mismo avión averiado que iba cayendo.

Luego de esto no se escucha más enlace, ni en VHF ni en HF. El avión abatido fue en el 288° entre 75 y 80 millas náuticas.

09:50 Se avisa que venía **POTRO** a las 10:15 que solo nos iba a hablar por necesidad, y **TRUENO** con cuatro a las 10:30 a atacar **FITZ ROY** siendo el objetivo material en 249/15 y punto de lanzamiento 232./ 17,8. Se nos avisa que llamemos a los **TRUENO** que se vuelvan.

Cabe destacar que siendo las 09:40 se pierde **una escuadrilla** entrando por el 090° a 9 millas náuticas y en descenso ante lo cual cortamos. El CIC cuestiona la actitud, que es corroborada minutos después con una escuadrilla que pasa por atrás del radar (sur) a 300 metros en vuelo rasante, que tira una bomba al tanque de agua que yerra y cañonea.

Primer teniente ROMERO

[Firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

14:20 Se pone en servicio por falla en radar ECO.

14:45 Se escucha hablar en inglés por frecuencia principal.

16:00 Se comienza a plotear dos **secciones enemigas** que operan desde el oeste. No se los vio entrar se le informa al CIC de la situación estimando que los despegues se hacen de la zona de **SAN CARLOS** o **DARWIN** la **1.ª sección** se perdió en el 087°, 105 millas náuticas. La **2.ª sección** se la vio saliendo del oeste solamente en 280° a 46 millas náuticas. Vuelve a aparecer en 180° a 45 millas náuticas, lo pierdo en 078° a 160 millas náuticas.

17:00 Hago entrega del turno.

Teniente SARA VIA

[Firma y aclaración]

17:00 Me hago cargo del turno sin novedad. Primer teniente **MAZZOCCHI**, cabo principal **SIERRA**.

17:41 Aparece un **HARRIER** a 026°, 131 millas náuticas.

Desaparece a las 18:48 a 057°, 105 millas náuticas.

18:41 Aparece un **HARRIER** a 060°, 108 millas náuticas.

Desaparece a las 19:46 a 075°, 103 millas náuticas.

19:41 Aparece un **HARRIER** a 060°, 86 millas náuticas.

Desaparece a las 20:36 a 054°, 83 millas náuticas.

21.05 Aparece un **HARRIER** a 049°, 85 millas náuticas.

Desaparece a las 22:11 a 087°, 108 millas náuticas.

21.05 Entrego sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI

[Firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 21:05 Me hago cargo del turno sin novedad. **Alférez MERCAU**, **cabo primero EGAÑAS**.
- 22:11 Desaparece **HARRIER** en acimut 087°, distancia 108 millas náuticas.
- 22:38 Comienza cañoneo naval.
- 22:45 Finaliza cañoneo naval.
- 23:56 Se reanuda el cañoneo naval.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|-------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 19 horas | | | | 5 horas | 24 horas |

8 de junio de 1982

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

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

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

Alférez SCACCHI
[Firma y aclaración]

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

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

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

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

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

Primer teniente FABER

[Sin firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

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

Primer teniente MAZZOCCHI, cabo principal SIERRA.

- 13:14 Aparece 085° a 113 millas náuticas (una sección). Desaparece en 079° a 110 millas náuticas, a las 14:10.
- 13:40 Aparece en 088° a 123 millas náuticas (una sección). Desaparece en 089° a 114 millas náuticas, a las 14:47.
- 14:10 Aparece en 079° a 120 millas náuticas (una sección). Desaparece en 091° a 112 millas náuticas, a las 15:05.
- 14:19 Aparece en 082° a 113 millas náuticas (una sección). Desaparece en 083° a 140 millas náuticas, a las 15:24.
- 14:43 Aparece en 078° a 119 millas náuticas. Desaparece en 087° a 142 millas náuticas, a las 15:44.
- 15:05 Aparece en 077° a 91 millas náuticas. Desaparece en 087° a 110 millas náuticas, a las 16:03.
- 15:07 Aparece en 082° a 111 millas náuticas. Desaparece en 087° a 115 millas náuticas, a las 16:00.
- 15:14 Aparece en 078° a 136 millas náuticas. Desaparece en 082° a 137 millas náuticas, a las 16:25.
- 15:44 Aparece en 085° a 142 millas náuticas (dos ecos)
- 15:59 Aparece en 082° a 135 millas náuticas (dos ecos)
- 16:15 Aparece en 081° a 132 millas náuticas (dos ecos). Desaparece en 077° a 158 millas náuticas, a las 17:30.
- 16:38 Aparece en 074° a 140 millas náuticas. Desaparece en 079° a 141 millas náuticas, a las 17:39.
- 16:45 Aparecen **cuatro M-III**, para hacer distracción, los siguen **dos HARRIER** y luego se van los M-III.

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

Primer teniente MAZZOCCHI

[Firma y aclaración]

- 17:00 Me hago cargo del turno, sin novedad. **Alférez MERCAU, cabo primero EGAÑAS. Presentes: vicecomodoro ARANDA, mayor SILVA, suboficial auxiliar ALONSO.**
- 17:12 Aparece una sección de **HARRIER** en acimut 085°, distancia 134 millas náuticas.
- 17:30 Se retiran el vicecomodoro ARANDA y el mayor SILVA.
- 18:15 Desaparece la sección **HARRIER** en acimut 078°, distancia 179 millas náuticas.
- 18:40 Aterriza **G.O.M. F-28**.
- 19:05 Despega **G.O.M.**
- 19:15 Aterriza **P.E.R.**

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

- 19:23 Aparece **un ECO**, en acimut 057°, distancia 43 millas náuticas.
19:35 Despega **P.E.R.**
20:55 Situación: **BARCO**, en acimut 216°, distancia 5 millas náuticas.
Helicóptero, en acimut 257°, distancia 6 millas náuticas.
21:20 Hago entrega del turno, sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

- 21:20 Recibimos turno. **Primer teniente FABER**, suboficial mayor **CASSANI**.
22:20 Aparece **eco** en acimut 220°, a 17 millas náuticas. Aparentemente barco.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|-----------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 18 horas 9 minutos | | | | 5 horas 51 minutos | 24 horas |

9 de junio de 1982

- 00:05 Comienza el barco el cañoneo en zona SAPPER HILL.
00:25 Se corta por orden CIC, por ser el cañoneo muy cerca.
00:40 En servicio normal.
Se observa que el barco se aleja rápidamente y salen tres helicópteros de esa zona alejándose, esto ocurrió después del disparo del cañón 105 nuestro.
00:53 Desaparece barco acimut 218/18 millas náuticas.
01:05 Se corta, se hace cargo el ECO.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

- 05:00 Me hago cargo del turno, sin novedad
05:20 Se corta por falla técnica.
05:55 Se vuelve a poner en servicio.
06:05 Sale una misión con **dos CHINOOK** siguiente navegación:
Punto 1: 180°, 78 millas náuticas.
Punto 2: 223°, 159 millas náuticas
229, 265 millas náuticas.
08:05 **Primera sección enemiga** avistada en 090° a 120 millas náuticas.
09:00 Hago entrega del turno.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

Teniente SARAVIA
[Firma y aclaración]

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

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

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

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

16:30 Entrego servicio sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

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

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

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

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

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

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

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

MOVIMIENTO DE HARRIER

| Hora | Acimut | Distancia | Hora | Acimut | Distancia |
|------------|--|---------------------|-------|--------|---------------------|
| 14:09 | 080 | 123 millas náuticas | 15:39 | 082 | 134 millas náuticas |
| 14:30 | 083 | 117 millas náuticas | 15:29 | 081 | 117 millas náuticas |
| 15:01 | 079 | 104 millas náuticas | 16:05 | 084 | 132 millas náuticas |
| 15:10 | 082 | 118 millas náuticas | 16:29 | 088 | 102 millas náuticas |
| 15:30 | 082 | 106 millas náuticas | 16:41 | 094 | 108 millas náuticas |
| 15:52 | 088 | 95 millas náuticas | 16:46 | 091 | 113 millas náuticas |
| | | | 17:22 | 090 | 97 millas náuticas |
| 16:34 | 085 | 113 millas náuticas | 17:27 | 085 | 123 millas náuticas |
| San Carlos | | | | | |
| 17:17 | 274 | 51 millas náuticas | 17:57 | 090 | 135 millas náuticas |
| 20:52 | Aparece eco acimut 210°, 25 millas náuticas, velocidad 21 nudos, rumbo 092°. | | | | |
| 21:00 | Entregamos turno. | | | | |

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

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

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

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

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|------------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 19 horas 15 minutos | | 35 minutos | 15 minutos | 3 horas 55 minutos | 24 horas |

10 de junio de 1982

01:10 Cortamos hasta las 05:00.

Alférez

[Firma y aclaración]

01:5e hago cargo del turno por requerimiento del reglaje de tiro contra un barco en 215°, 8 millas náuticas.

02:40 Pasamos a *stand by*.

Teniente SARA VIA

[Firma y aclaración]

05:30 Me hago cargo, sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI, cabo principal SIERRA

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

08:09 084° a 122 millas náuticas.

08:20 091° a 115 millas náuticas.

08:34 078° a 111 millas náuticas.

08:42 085° a 120 millas náuticas.

09:00 082° a 86 millas náuticas.

09:09 088° a 120 millas náuticas.

Entrego sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI

[Firma y aclaración]

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

Alférez MERCAU, cabo primero EGAÑAS.

Presente suboficial auxiliar ALONSO.

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

una sección entrando (dos aviones)

una sección acimut 248°, 27 millas náuticas.

dos secciones perdidas (SAN CARLOS - DARWIN)

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

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

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

10:10 En servicio.

Situación: **dos secciones entrando**

una sección saliendo

una sección acimut 206°, 87 millas náuticas

dos secciones perdidas (SAN CARLOS y DARWIN)

10:20 Desaparece sección 083°, 115 millas náuticas.

10:38 Desaparece sección 100°, 123 millas náuticas.

10:52 Desaparece sección 082°, 113 millas náuticas.

11:13 **Aparece sección** 090°, 121 millas náuticas.

11:30 Desaparece una sección acimut 097°, 117 millas náuticas.

11:40 Desaparece una sección (un avión) acimut 088°, 118 millas náuticas.

12:14 **Aparece una sección (cuatro aviones)** acimut 094, 125 millas náuticas.

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

13:03 Dejo el turno, sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

13:03 Recibo el turno, sin novedad.

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

MOVIMIENTO HARRIER

| Hora | Acimut | Distancia | Hora | Acimut | Distancia |
|-------|--------|---------------------|-------|--------|---------------------|
| 13:40 | 099 | 168 millas náuticas | 15:24 | 094 | 109 millas náuticas |
| 13:41 | 098 | 130 millas náuticas | 15:30 | 093 | 121 millas náuticas |
| 13:46 | 089 | 113 millas náuticas | 15:36 | 089 | 116 millas náuticas |
| 14:21 | 092 | 120 millas náuticas | 15:40 | 091 | 124 millas náuticas |
| 15:08 | 091 | 119 millas náuticas | 16:06 | 092 | 114 millas náuticas |
| 15:28 | 092 | 106 millas náuticas | 16:20 | 091 | 85 millas náuticas |
| 15:46 | 091 | 120 millas náuticas | 16:50 | 083 | 102 millas náuticas |
| 16:01 | 091 | 110 millas náuticas | 16:54 | 093 | 115 millas náuticas |
| 16:01 | 091 | 110 millas náuticas | 16:43 | 085 | 106 millas náuticas |
| 16:29 | 082 | 104 millas náuticas | 17:30 | 091 | 126 millas náuticas |

14:15 Aparecen **CÓNDOR** en acimut 270/140 millas náuticas, se los hace orbitar hasta 115 millas náuticas. Una sección de **HARRIER**, pero sin problemas.

14:35 Aparece **DAGA** en acimut 265/138 millas náuticas para sombrilla se estimaba un ataque de tres **VULCAN**.

14:40 Se van los **CÓNDOR**, sin novedad.

15:10 Se van los **DAGA**, sin novedad. Se hace cargo el cabo primero **NIEVAS**.

16:01 Sección de **HARRIER** desaparece en SAN CARLOS sin volver a aparecer.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

17:00 Entrego turno **primer teniente FABER, cabo primero NIEVAS.**

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

17:00 Me hago cargo del turno con las novedades consignadas anteriormente.

17:10 Aparece una **sección de tres** en el 082°, 109 millas náuticas.

17:15 Aparece **una sección** de cuatro en el 296° 46 millas náuticas.

18:00 Desaparece la sección cuatro, un eco a 085°, 131 millas náuticas; el otro eco en 091°, 128 millas náuticas.

18:07 Salta alta.

19:55 Se pone en funcionamiento el radar.

20:15 **Aparecen cuatro ecos.**

- 1) 139° - 13 millas náuticas - rumbo 080°
- 2) 155° - 11 millas náuticas - rumbo 080°
- 3) 167° - 16 millas náuticas - rumbo 080°
- 4) 147° - 14 millas náuticas - rumbo 080°

21:00 Entrego el turno.

Alférez SCACCHI
[Firma y aclaración]

21:00 Me hago cargo del turno. **Primer teniente ROMERO, cabo primero NIEVAS.** Hay **tres ecos** que se mantienen (*ploting*).

- 1) 154/22
- 2) 192/12
- 3) 108/7

21:15 Se nos comunica que a las 00:03 arribaría un **C-130.**

21:25 Vicecomodoro ARANDA comunica de dos misiones que son **MK-62.** Vienen del norte hasta el punto Inicial en el 014° - 10,5 millas náuticas, tomarán nivel 020.

BRAVO 1: por 235 al objetivo material 275/10.

BRAVO 2: por 231 al objetivo material 267/10.

Luego viraje por izquierda pasando al norte nuestro para tomar 185°.

22:50 Se informa que no viene el C-130.

23:00 Se suspenden las misiones y el **TIGRE** se vuelve luego del HF.

23:20 **LEÓN** o **BRAVO 2** aparece en el 020/31 millas náuticas. Sale en pantalla y se les ordena regreso a casa, luego de virar bajan y vuelven a llamar a las 100 millas náuticas en 310°.

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|-------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| | | | | | |

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

| | | | | | |
|---|--|------------------------------|--|-------------------------------|-----------------|
| 17 horas² minutos | | 1 hora 48 minutos | | 4 horas 45 minutos | 24 horas |
|---|--|------------------------------|--|-------------------------------|-----------------|

11 de junio de 1982

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

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

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

Primer teniente MAZZOCCHI - cabo principal SIERRA

01:50 Termina el cañoneo naval.

05:00 Entrego el turno sin novedad.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

05:00 Me hago cargo del turno sin novedad.

Alférez MERCAU, cabo EGAÑAS

Presentes cabos principales BARRIOS y ROSSET.

07:52 Aparece **una sección** acimut 088° a 117 millas náuticas.

08:05 Aparece **una sección** acimut 088° a 119 millas náuticas.

08:19 Aparece **una sección** acimut 092° a 92 millas náuticas.

08:22 Aparece **una sección** acimut 092° a 111 millas náuticas.

08:35 Se corta radar. Ataque al aeropuerto y al pueblo.

08:50 Radar en servicio.

08:59 Aparece **una sección** acimut 087° a 108 millas náuticas.

09:03 Desaparece una sección.

09:04 Entrego servicio, sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

09:00 Recibo turno.

Primer teniente FABER, cabo primero BAIZ.

MOVIMIENTO HARRIER

APARECEN

| | Hora | Acimut | Distancia |
|------|------------|--------|---------------------|
| (8) | 09:37 | 091 | 107 millas náuticas |
| (9) | S.C. 09:43 | 286 | 44 millas náuticas |
| (10) | 10:07 | 078 | 114 millas náuticas |
| (1) | 10:38 | 076 | 116 millas náuticas |

DESAPARECEN

| | Hora | Acimut | Distancia |
|--|------------|--------|-----------------------------|
| | S.C. 09:20 | 281 | 59 millas náuticas |
| | S.C. 09:21 | 285 | 26 millas náuticas |
| | 09:25 | 087 | 131 millas náuticas |
| | 09:26 | 091 | 127 millas náuticas |
| | 09:46 | 090 | 114 millas náuticas |
| | 10:03 | 260 | 55 millas náuticas |
| | 10:40 | 084 | 119 millas náuticas (flota) |
| | 11:12 | 082 | 111 millas náuticas (flota) |
| | 11:47 | 080 | 116 millas náuticas (flota) |

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

(2) S.C. 11:01 283 54 millas náuticas 11:50 086 102 millas náuticas (flota)
 (3) 11:16 078 103 millas náuticas
 (4) 11:36 094 122 millas náuticas
 (5) 11:46 088 103 millas náuticas
 DARW(6) 11:59 255 53 millas náuticas

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

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

17:00 Entra en servicio el radar con el turno

Primer teniente ROMERO, cabo primero NIEVAS

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

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

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

19:13 PIM entra sin comunicación.

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

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

052/17

052/15

059/12

057/9

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

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

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

22:50 Me hago cargo del turno.

Teniente SARAVIA
[Sin firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio por viento fuera de norma | Horas fuera de servicio por falla técnica | Horas fuera de servicio por alerta roja | Horas de operación de radar Cardion | Total de horas |
|--------------------------------|---|---|---|-------------------------------------|----------------|
| 20 horas 50 minutos | | | 15 minutos | 2 horas 55 minutos | 24 horas |

12 de junio de 1982

03:00 Me hago cargo del turno sin novedad.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

Alférez MERCAU, cabo primero EGAÑAS

Presente suboficial auxiliar **PALMA**

- 03:45 Se corta radar por orden del CIC, pues nos avisan que escucha ruidos de reactores. Nos avisa el plotting que ese ruido que escuchó el CIC es un misil EXOCET.
- 03:50 Radar en servicio.
- 04:40 Se corta radar porque se nos perdió **un helicóptero** en acimut 198° a 4 millas náuticas.
- 04:55 En servicio. Aparece un eco en acimut 092° a 117 millas náuticas.
- 05:00 Entrego servicio sin novedad.

Alférez MERCAU
[Firma y aclaración]

- 05:00 Recibimos servicio sin novedad.

Primer teniente FABER, cabo principal SIERRA

MOVIMIENTO HARRIER

| Hora | Acimut | Distancia | Hora | Acimut | Distancia |
|-----------|--------|---------------------|--------|--------|---------------------|
| 04:55 | 092 | 117 millas náuticas | 05:50 | 093 | 116 millas náuticas |
| 05:27 | 054 | 61 millas náuticas | VULCAN | | |
| | | | 06:17 | 035 | 235 millas náuticas |
| 05:57 | 094 | 114 millas náuticas | 06:51 | 086 | 108 millas náuticas |
| 06:54 | 092 | 109 millas náuticas | 07:50 | 090 | 101 millas náuticas |
| (5) 07:54 | 090 | 105 millas náuticas | 08:57 | 077 | 121 millas náuticas |
| (6) 08:00 | 088 | 109 millas náuticas | 09:05 | 085 | 136 millas náuticas |
| (8) 08:41 | 080 | 112 millas náuticas | 09:35 | 079 | 129 millas náuticas |

Se recibe sugerencia de construir reflectores tipo espejo para radar.

(9) 08:52 078 119 millas náuticas

- 09:00 Entregamos en servicio.

Primer teniente FABER
[Firma y aclaración]

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

Alférez SCACCHI
[Firma y aclaración]

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

13:00 Me hago cargo del turno.

Primer teniente ROMERO, cabo primero NIEVAS.

Aparecen aviones en SAN CARLOS en el 274/43.

Desaparecen en el 097/117 y 263/16, estos últimos helicópteros.

14:30 Se esperaba una misión propia, pero sin comunicación con nosotros.

16:00 Se le comunica al CIC que con binoculares se está observando movimiento de helicópteros con cañones en aproximado 285° al borde del cerro.

16:30 Se nos comunica que volvieron sin novedad los POA 2 y nos entregan el SAM-7.

17:00 Entrega sin novedad.

Primer teniente ROMERO

[Firma, sin aclaración, reconocimiento caligráfico]

17:00 Me hago cargo del turno.

17:25 Entra un C-130 **LANZA** sin directivas del CIC. Torre no lo recibe, mantiene frecuencia con nosotros para indicaciones de aterrizaje. Aterrizo sin novedad.

20:10 Sale el **LANZA** perseguido por un **HARRIER**, se le da radial de salida por el sur. El bandido es detectado en 090° a 130 millas náuticas. El **LANZA** se pierde en el 100° a 30 millas náuticas con el bandido en 085° a 55 millas náuticas con rumbo 270°. Aparentemente **LANZA** no fue detectado por radar. Se nos informa de una misión de **CANBERRA ROMA C/2** para que le pasemos la PAC, no contestan en frecuencia, ya había sido sobrepasada la hora de estima sobre el objetivo material a las 20:05 en 298° a 5 millas náuticas. La PAC es un solo avión, corta radiales hasta el 340° a 30 millas náuticas de esta, viró por izquierda y se montó en el 346° con rumbo hacia nosotros. Cortamos a 10 millas náuticas. Prendemos a los cinco minutos y lo tenemos en 325° a 32 millas náuticas coloca viraje por derecha y se monta en radial 330° cortamos a 12 millas náuticas. Prendemos a los cinco minutos lo encontramos en 330° a 30 millas náuticas vira por derecha y se monta en el 350° directo a nosotros, cortamos 14 millas náuticas. Prendemos después de cinco minutos, nos avisan que tiró bombas en el aeropuerto. Lo encontramos en el 085° a 35 millas náuticas con rumbo 090°. Sin duda alguna nos la quería dar a nosotros, pero lo jodimos. Desapareció en 082° a 130 millas náuticas.

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

Teniente SARAVIA

[Firma y aclaración]

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

Primer teniente MAZZOCCHI, cabo principal SIERRA

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

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

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

Resumen actividad diaria

| Horas en servicio | Horas fuera de servicio | Horas fuera de servicio por | Horas fuera de servicio por | Horas de operación de | Total de horas |
|-------------------|-------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------|----------------|
| | | | | | |

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

| | por viento fuera de norma | falla técnica | alerta roja | radar Cardion | |
|------------------------|---------------------------|---------------|-------------|---------------|----------|
| 22 horas 50 minutos | | 55 minutos | 15 minutos | | 24 horas |

13 de junio de 1982

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

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

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

Se suspende el libro para ser enviado al continente.

Primer teniente MAZZOCCHI
[Firma y aclaración]

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

ANEXO

Descripción de subcomponentes: shelter, ops, ops/com, com

Dotación y componentes

La dotación total de TPS- 43-E está conformado por:

- 2 shelter (cabina técnica) con 2 PPI (consola AN/UPA - 62) con lectura de IFF y altura
- Equipos de comunicaciones, 2 conjuntos de Antena y 2 OPS/COM (cabina operativa) de 2 consolas

Para los W-430 incluye:

- 4 shelter, 4 conjuntos de antena, 1 OPS de 3 consolas

Las dos cabinas COM de este sistema poseían solamente equipos de comunicaciones y fueron cedidas a la Dirección de Sensores Radar a los fines de la implementación de un ACC Móvil para control de Tránsito Aéreo.

El shelter está compuesto por:

- Transmisor, receptor, 2 PPI, 2 VHF, 1 HF, sistema de intercomunicadores e IFF de estado sólido para el W-430 y valvular en el TPS-43. Exclusivamente en el W-430 vídeo mapa digital y grabadora de audio de 7 canales

La OPS/COM, propia del TPS, está compuesta por:

- 2 PPI, 4 VHF, 2 HF (uno con TTY = teletipo), sistema de intercomunicadores, vídeo mapa analógico (echo con filmina)

La OPS está compuesta por:

- 3 PPI, 4 VHF, sistema de intercomunicadores

Las cabinas COM estaban compuestas por:

- 3 HF (con 2 TTY) y microondas

Configuraciones ALFA, BETA, CHARLIE, DELTA

ALFA: Antena, shelter, 3 acondicionadores de aire, 2 heat exchanger ,2 generadores, cisterna

BRAVO: Antena, shelter, OPS/COM, 6 acondicionadores de aire, 2 heat exchanger, 3 generadores, cisterna

CHARLIE: Antena, shelter, OPS, 6 acondicionadores de aire, 2 heat exchanger ,3 generadores, cisterna

DELTA: Difería de la anterior en que se agregaba una cabina de comunicaciones. Esta ya no existe dado que las cabinas COM fueron cedidas a la Dirección de Sensores Radar para la implementación de un ACC Móvil.

Dimensiones. Transportabilidad

El Westinghouse posee una gran movilidad táctica y un despliegue operacional flexible. Puede ser desplegado por medio del C-130, helicóptero, camiones (solo como medio de transporte, que es nuestro caso con los camiones con "semiremolque", o encontrándose el equipo montado en los mismos) o con los propios movilizadores.

Puede decirse que los componentes básicos del equipo están autocontenidos ya que tanto el heat como A/A se colocan dentro del shelter. Sin embargo los A/A, heat adicionales, cables

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

de alimentación, mangueras de combustible, etc. no poseen un elemento específico para su traslado, por lo tanto en ocasiones sufren deterioros en el proceso ya que van sueltos. En el manual del fabricante se muestra un pallet especial a estos fines.

Pallet para transporte de cables, heat exchanger y acondicionadores de aire

En las consideraciones para el traslado aéreo se debe tener en cuenta que puede haber variaciones según las necesidades operativas, por ejemplo siempre es recomendado que para grandes distancias tanto shelter como antena deben ir por vía aérea, ya que las condiciones más duras (vibraciones, etc.) de la vía terrestre afectarían en mayor medida la disponibilidad del equipo. Sin embargo cuando solo se cuenta con un vuelo se le da prioridad al shelter y en una ocasión fueron ambos transportados por un vuelo (un movilizador de la antena quedaba sobre la rampa y al ser elevada esta la luz al techo del avión era escasa).

Otro ejemplo de las variaciones que existen, está referido a la cisterna ya que en algunos casos se recomienda que viaje vacía, y en otros que tenga, por lo menos, medio tanque debido a que la peligrosidad de los vapores de combustible disminuye. El límite de peso de carga en la rampa es de 4600 libras (2300 kg) y se debe considerar a la hora de ver el combustible que se llevara en la cisterna (su peso 500 kg).

También a veces se prohíbe el traslado de matafuegos por vía aérea, no ocurriendo lo mismo con los tubos de gas SF₆, que al fin y al cabo, se encuentran reglados bajo los mismos conceptos físicos. Ante la negativa del traslado aéreo de estos elementos se debe proveer la vía terrestre, no pudiendo ocurrir lo mismo con el SF₆ Tank por lo tanto este debería ir vacío o en todo caso el avión posee un sistema de descarga al exterior en caso de fuga de gases en algún elemento de la carga o en condiciones extremas, tal como la descompresión explosiva.

Siendo las medidas de las versiones de Hercules de dotación, de 12,49 metros para H/B y para L-100 de 17 metros. Se observa que en el segundo caso, shelter y antena entran "cómodamente". El fabricante hace la referencia de un solo C-130 para el despliegue, ya que solo cuentan el shelter y la antena. Las temperaturas y presiones permiten su transporte en aeronaves no presurizadas.

Para el caso de traslado en helicóptero la única consideración es retirar los movilizadores ya que su diseño es tal que se basa en el principio que el peso de la carga apoya en los mismos, por lo tanto al este levantada quedarían colgando de un par de tornillos. No existen antecedentes de traslado operativo en helicóptero (sí a modo de prueba) ya que el único capaz de hacerlo es el Chinook y en caso del mínimo inconveniente en vuelo es una regla fundamental que lo primero que se hace es eyectar la carga.



DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

Transporte de la antena por helicóptero CH-47 Chinook

Orden de prioridad para el traslado aéreo

Configuración Alfa

1º VUELO: antena, cisterna, cajón comunicaciones, cajón técnico, cajón CIC, gen. Honda.

2º VUELO: shelter, gen. Caterpillar, cables interconexión, intercambiador de calor, mesa y bancos.

3º VUELO: Gen. Caterpillar, cajón usina, cajón abastecimiento, cajón incendio, cigüeñas, carpa.

Son pocas la veces en las cuales se dispone de tres vuelos, con la excepción que se lleve OPS para lo cual este tercero es indispensable. Generalmente, el volumen de carga de la configuración ALFA ocupa dos vuelos. La antena ocupa el primer vuelo porque tarda en armarse más que otro componente. También la cisterna tiene prioridad debido a la necesidad de llenarla (a veces lejos del sitio de operación) y dejar, luego, que repose el combustible.

Configuración Bravo

1º VUELO: antena, Gen. Caterpillar, cisterna, cajón comunicaciones, cajón técnico, cajón CIC, gen. Honda.

2º VUELO: shelter, Gen. Caterpillar., cables interconexión, intercambiador de calor, mesa y bancos.

3º VUELO: OPS/COM, Gen. Caterpillar, cajón usina, cajón abastecimiento, cajón incendio, cigüeñas, carpa.

Configuración Charlie

1º VUELO: Antena, Gen. Caterpillar, cisterna, cajón comunicaciones, cajón técnico, cajón CIC, Gen. Honda.

2º VUELO: shelter, Gen. Caterpillar, cables interconexión, intercambiador de calor, mesa y bancos.

3º VUELO: OPS, Gen. Caterpillar, cajón usina, cajón abastecimiento, cajón incendio, cigüeñas, carpa.

Medidas, peso y volumen de material a desplegar

| ALTO | LARGO | ANCHO | PESO | | |
|---------------------------------|-------|-------|------|------|------|
| SHELTER RADAR SIN MOVILIZADORES | 2,15 | 4,50 | 2,2 | 2930 | 21,5 |
| SHELTER RADAR CON MOVILIZADOR | 2,55 | 6,90 | 2,44 | 3846 | 43 |
| ANTENA RADAR SIN MOVILIZADOR | 2,30 | 3,75 | 2,44 | 2449 | 19,4 |
| ANTENA RADAR CON MOVILIZADOR | 2,70 | 6,15 | 2,44 | 3365 | 40 |
| ANTENA IFF | 0,40 | 2,90 | 0,50 | 36 | 0,58 |

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

| | | | | | | |
|--|------|------|------|------|-------|------|
| CABINA OPS/COM (2 PPI) SIN MOVILIZADORES | 2,15 | 3,75 | 2,22 | 2061 | 18 | |
| CABINA OPS/COM CON MOVILIZADORES | 2,55 | 6,15 | 2,44 | 2977 | 38 | |
| CABINA OPS (3 PPI) SIN MOVILIZADORES | 2,15 | 3,62 | 2,22 | 2050 | 17,2 | |
| CABINA OPS CON MOVILIZADORES | 2,55 | 5,90 | 2,44 | 2966 | 36,5 | |
| GENERADOR CAT | 1,60 | 2,70 | 1,20 | 2150 | 5,20 | |
| GENERADOR CAT CON MOVILIZADORES | 2,15 | 2,90 | 3,50 | 3066 | 21,8 | |
| MOVILIZADORES (CONJUNTO CON LANZA) | 1,98 | 2,36 | 2,44 | 916 | 11,50 | |
| MOVILIZADOR FRONTAL | 1,50 | 1,20 | 2,44 | 500 | 4,40 | |
| INTERCAMBIADOR DE CALOR | 1,40 | 0,80 | 0,65 | 200 | 0,73 | |
| ACONDICIONADOR DE AIRE KECO F18T-2 | 1,20 | 0,55 | 0,50 | 125 | 0,40 | |
| CISTERNA PARA COMBUSTIBLE (4 RUEDAS) | 1,85 | 3,00 | 1,67 | 500 | 9,50 | |
| CISTERNA PARA COMBUSTIBLE (2 RUEDAS) | 1,85 | 2,20 | 1,67 | 400 | 6,80 | |
| CAJÓN HERRAMIENTAS | 1,00 | 1,20 | 0,90 | 100 | 1,10 | |
| CAJÓN JUNTA ROTATIVA | 1,20 | 0,95 | 0,75 | 80 | 0,85 | |
| MANGUERA PARA COMBUSTIBLE | C/U | 0,20 | 0,70 | 0,70 | 5 | 0,10 |
| CABLE PARA ALIMENTACIÓN DE 47 m | C/U | 0,50 | 1,00 | 1,00 | 80 | 0,50 |
| CABLE PARA ALIMENTACIÓN DE 90 m C/U | 0,70 | 1,00 | 1,00 | 150 | 0,70 | |
| CABLE TRIAX W1 O W2 CON CARRETE | 0,50 | 1,00 | 1,00 | 200 | 0,50 | |
| CABLE TRIAX W3 CON CARRETE | 0,50 | 0,70 | 0,90 | 102 | 0,32 | |
| CAJÓN CONTENEDOR CON FOCUS COIL | 0,80 | 0,60 | 0,60 | 200 | 0,30 | |

TUBO DE GAS SF6 GRANDE - PESO NETO: 52 kg (115 libras) - PESO LLENO: 100 kg

TUBO DE GAS SF6 MEDIANO - PESO NETO: 11 kg (25 libras) - PESO LLENO: 33 kg

El gas **Hexafluoruro de Azufre (Sf6)** que se utiliza en el radar Westinghouse es un gas inodoro, incoloro, no inflamable y totalmente atóxico. Puede ser transportado por medio aéreo y se lo ubica en el manual IATA bajo el N° de identificación 1080, Clase o División 2 (capítulo 4, página 181).

Instrucciones de embalaje para aviones de pasajeros (capítulo 5, página 242) para **75 kg** y 150 kg. Sin embargo, se debe comparar con el capítulo referente a “Seguridad personal”, ya que existe una MSDL referente a la peligrosidad de la descomposición del gas SF6.

Del traslado en nuestros “SEMIS” se puede comentar que actualmente al no poseer un buen sistema de amarre de las ruedas de los movilizadores al “CHATON” estos se bajan apoyando la carga en el mismo y por lo tanto perdiéndose la función de amortiguación que brindan. Estando la amortiguación del camión diseñada para 25 toneladas y siendo el peso de un traslado radar como mucho de 7 toneladas esta amortiguación permanece “DURA”, transmitiendo todo el esfuerzo casi sin actuar.

De los tres camiones de dotación de la unidad solo dos poseen las características para este transporte ya que cuentan con el sistema de malacate hidráulico para el izado de carga en

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

conjunto con una rampa plegable, el otro camión no solo que no tiene malacate sino que es unos 10 cm más angosto con lo cual es suficiente para que el equipo no entre.

El largo permite una carga de Shelter o Antena más un generador, los dos primeros no entran juntos, además el generador sobresale uno 15 cm en su ancho por ende se debe retirar uno de los laterales del "CHATON".

El consumo de combustible es de 3 km X Lt. con carga y de 4 km X Lt. vacío. También hay que considerar ½ litro de aceite cada 100 km. En el caso de la USAF estos poseen camiones con el radar integrado desde los cuales puede operar disminuyendo el tiempo de puesta en funcionamiento. Movilizadores: Ver Equipos Auxiliares.



Fig. 1 Antena sobre camión M-54

Principales diferencias entre TPS-43 y W-430

Para el 1 de abril de 1982, la Fuerza Aérea Argentina contaba ya dentro de su patrimonio con los seis radares Westinghouse (2 TPS-43E y 4 W-430). Los dos TPS-43 habían ingresado hacia fines de 1978 y desplegado en forma inmediata a Río Gallegos (Guer Aiken, en las cercanías de la entonces X Brigada Aérea) y a Alto Pencoso, en la provincia de San Luis en ocasión del conflicto del Canal de Beagle.

Los cuatro radares W-430 fueron ingresando en forma progresiva durante 1979 y 1980 hasta completar la dotación definitiva de seis sistemas dependientes del entonces Grupo 2 de Vigilancia y Control Aéreo (G2 VyCA), unidad subordinada al Comando Aéreo de Defensa.

La diferencia de denominación de los dos modelos obedeció básicamente a razones contractuales administrativas relacionadas con las restricciones de ventas de material bélico de origen estadounidense a la Argentina que regían en esos momentos.

Si bien ambos modelos son muy parecidos en cuanto a su configuración y prestaciones, existe una serie de diferencias a favor del W-430 que valen la pena mencionar ya que tienen relación directa con el tipo de configuración y modalidad de operación adoptada por cada uno de los escuadrones desplegados.

El uso y costumbres dentro del ámbito del G2 VyCA hizo que rápidamente se unificara la denominación de todos los equipos en TPS-43E.

A continuación se enumeran las principales diferencias entre los modelos TPS-43E y W-430

1. El IFF del W-430 es de tecnología de estado sólido, mientras que el del TPS-43 es valvular.

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

2. El W-430 posee un MTI mejorado que utiliza canceladores de cuatro pulsos en lugar de tres y un sistema de selección automático de la zona a aplicar el MTI. En cambio en el TPS esto se debe hacer manualmente y solo con dos zonas como máximo.
3. También se encontraba en el W-430 una grabadora de audio de siete canales y un video mapa de tecnología digital. En cambio este subsistema era analógico para el TPS-43 y funcionaba copiando la imagen de una filmina que se colocaba sobre una lámpara, un proceso similar al scaneado actual. Nota 1: el radar del escuadrón Malvinas no tenía habilitado el sistema de video mapa. Nota 2: la grabadora de audio fue utilizada durante abril hasta agotar las cintas que fueron remitidas al continente sin reposición posterior lo que impidió dejar registradas las comunicaciones operacionales entre radar y aviones propios.
4. Sobre los puestos de controlador del W-430 se encontraban un par de relojes digital y analógico.
5. En el W-430 se puede hacer un ajuste fino del Norte magnético en +/- 5° desde el subsistema SDU –signal distribution unit- ubicado dentro de la Cabina Técnica (shelter).
6. La OPS/COM que originalmente equipaba a los TPS-43 tenía dos consolas y cuatro equipos de VHF más dos equipos de HF, con cinco posiciones de intercomunicadores para los operadores –que permitía operar con dos controladores sentados en las consolas, un supervisor detrás de ellos y dos hombres más adiestrándose en escucha. Tenía además un video mapa, un plottingboard y un equipo para recibir/transmitir señal de teletipo con frequency shift keying (TTY).

En cambio los W-430 tenían una cabina OPS con tres consolas y cuatro equipos de VHF, con cuatro posiciones de comunicaciones para los operadores que permitía operar con tres controladores sentados en las consolas y un supervisor detrás de ellos. Los W-430 agregaban una cabina COM que tenía 3 HF, con dos TTY y un sistema de microondas denominado sistema troposférico, que contenía un equipo Siemens FM200.

7. Originalmente el TPS-43 tenía más contra-contra medidas que el W-430 (sistema JATS por ejemplo), pero los W-430 fueron modificados en nuestro país por los americanos contratados para mantenimiento, y quedaron configurados de igual forma que los TPS-43.

Los seis radares se identificaban numéricamente en forma secuencial de acuerdo con el siguiente detalle:

N.º1: TPS-43 Escuadrón Río Gallegos.

N.º2: TPS-43 Escuadrón Río Grande.

N.º3: W-430 Escuadrón Comodoro Rivadavia.

N.º4: W-430 Pañol de Campaña (IX Brigada Aérea - Comodoro Rivadavia).

N.º5: W-430 Escuadrón Malvinas.

N.º6: W-430 Banco de Pruebas (Escuadrón Técnico del G2 VyCA).

El radar N.º4 fue desplegado a la IX Brigada Aérea en Comodoro Rivadavia y utilizado durante el conflicto como pañol de recambio de aquellos componentes faltantes en el stock de repuestos del Escuadrón Técnico, este modo de acción adoptado fue fundamental para asegurar la operación H-24 de los cuatro escuadrones operativos. Los repuestos utilizados para la puesta en servicio del radar de Malvinas después del ataque con dos misiles Shrike AGM-45 antirradiación sufrido el 31 de mayo procedieron de este radar.

El radar N.º6 quedó en Merlo, en las instalaciones del G2 VyCA y funcionó durante todo el conflicto como banco de prueba de las tarjetas y componentes fuera de servicio remitidos desde los escuadrones desplegados para su reparación y posterior devolución.

Configuraciones sistema TPS-43/W-430 vigentes a abril de 1982

Configuración “ALFA” (TPS-43, W-430)

Antena, shelter (dos consolas tipo PPI UPA 62, VHF, HF), cisterna, sistema FM 200 (microondas), generadores Caterpillar características (c/u dos)

DIARIO DE GUERRA DEL RADAR MALVINAS

Configuracion "BRAVO"(TPS-43)

Antena, shelter (dos consolas tipo PPI UPA 62, VHF, HF), cabina Ops/COM (dos consolas tipo PPI UPA62, VHF; HF), cisterna, sistema FM 200 (microondas), generadores Caterpillar características (c/u dos).

Configuracion "CHARLIE" (W-430)

Antena, shelter (dos consolas tipo PPI UPA-62, VHF, HF), cabina Ops (tres consolas tipo PPI UPA 62 VHF, HF), cisterna, sistema FM 200 (microondas), generadores Caterpillar características (c/u dos).

Configuracion "DELTA" (W-430)

Antena, shelter (dos consolas Tipo PPI UPA-62 VHF, HF), cabina Ops (tres consolas Tipo PPI UPA-62, VHF, HF), cabina COM (...), cisterna, sistema FM 200 (microondas), generadores Caterpillar características (c/u tres).