



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

**LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS SANCIONA CON
FUERZA DE**

LEY:

ARTÍCULO 1º.- Declárase BRIGADA HEROICA a la II BRIGADA AÉREA – PARANÁ por su rol protagónico en el Conflicto del Atlántico Sur en defensa de la Soberanía Nacional y como homenaje al personal de Oficiales, Suboficiales y Tropas que combatieron en la Guerra de Malvinas, especialmente a los que se encontraban destinados en esta unidad y extensivo a todos los Veteranos Héroes de Malvinas.-

ARTÍCULO 2º.- En testimonio de la presente Declaración, colóquese una placa conmemorativa en las instalaciones de la Base de la Segunda Brigada Aérea de la Fuerza Aérea Argentina emplazada en la ciudad de Paraná Entre Ríos, con acuerdo de las autoridades de esa Base, donde se destacará la Heroica Gesta de esta Unidad así como el personal de la misma caído en esos combates.-

ARTÍCULO 3º.- Intégrese a la presente como Anexo I el “Historial de la participación de la II Brigada Aérea de Paraná de la Fuerza Aérea Argentina”.

ARTÍCULO 4º.- De forma.-

Sala de Sesiones. Paraná, 2 de septiembre de 2026.-

LUCAS MATIAS ULLUA
Prosecretario Cámara Diputados

GUSTAVO HEIN
Presidente Cámara Diputados



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

“ANEXO I”

HISTORIAL II BRIGADA AÉREA (PARANÁ) EN EL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR

Allá por el año 1920 y por la visión estratégica del entonces Director del Servicio Aeronáutico del Ejército Argentino, Coronel Ingeniero Don Enrique Mosconi, nació un proyecto de Líneas Aéreas para el desarrollo de la Aviación Militar, en el que la localidad de Paraná funcionaría como estación de Segunda Categoría de la Línea Aérea del Norte.

Los campos para la instalación del aeródromo fueron evaluados al año siguiente por el entonces jefe de Líneas Aéreas y Movilización, Teniente Coronel Don Valentín Olaechea con la intención de ser obtenidos por donación.

En 1925, el gobierno de la Provincia de Entre Ríos donó los primeros terrenos para la base denominada en aquel entonces de San Benito o Base Aérea del Este, y se conformó el Grupo Nro. 3 de Observación. Los primeros aviones comenzaron a arribar a partir de marzo de 1926. En 1938 se extendió la donación de tierras destinadas a la ampliación de la ya renombrada Base Aérea Militar Brigadier General Justo José de Urquiza.

El 4 de enero de 1945, con la creación de la Secretaría de Aeronáutica, nació la Fuerza Aérea Argentina en el seno del Ejército Argentino como una Fuerza Armada independiente. Al momento de su independencia institucional contaba con 33 años de historia y estaba organizada en unidades aéreas y bases aéreas, una de ellas, en Paraná, Entre Ríos.

El 15 de marzo de 1949 se creó la II Brigada Aérea como unidad operacional de la Fuerza Aérea Argentina bajo un comando unificado, siendo su primer jefe el Brigadier Don Samuel Guaycochea.

En 1959 se le adicionó el Grupo 1 de Comunicaciones Escuela (G1CE), y en 1971 el Grupo 1 Aerofotográfico.

La II Brigada Aérea albergó diversos Sistemas de Armas a lo largo de su historia. Fueron parte de su dotación, aeronaves de instrucción, enlace, reconocimiento, transporte, caza y bombardeo. A saber: Avro 540, Dewoitine D-25, Focke Woolf 44J, IA-20 Diente de León, Beechcraft AT-11 Kansan, de Havilland Dove 104, Douglas 8A-2, Fiat G-46, IA-35 Huanquero, IA-50 Guaraní II, Douglas DC-3, Dakota C-47, Mk-62-64 Cambera, Aerocomander 500U, Cessna C-182, Lear Jet LJ-35, Focker F-27, y Beechcraft B-200 Hurón. En 1982, la II Brigada Aérea desplegó personal y material que participó en la batalla por nuestras Islas Malvinas en el Atlántico Sur. Los Sistemas de Armas MK62-64 Cambera, y Lear Jet LJ-35 tuvieron su bautismo de fuego, junto con el G1CE.

Actualmente la Unidad brinda el Curso de Estandarización Para Aviadores de Transporte (CEPAT), a los pilotos egresados del Curso de Aviador Militar en la Escuela de Aviación Militar, otorgándoles la especialidad avanzada de piloto de transporte para luego satisfacer los requerimientos que la institución tiene en los diferentes Sistemas de Armas a lo largo del país. Al mismo tiempo capacita y cumple tareas en vuelo de verificación, exploración y reconocimiento aeroespacial, aerofotografía y guerra electrónica, como así también tareas de enlace y transporte aéreo operativo con todos sus Sistemas de Armas.-



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

PARTICIPACIÓN DE LA II BRIGADA AÉREA (PARANÁ) EN LA GUERRA DE MALVINAS

Al 12 de abril de 1982, la II Brigada Aérea basada en la ciudad de Paraná, Entre Ríos, desplegó inicialmente un total de 437 hombres hacia diferentes Bases Aéreas Militares (BAM) del Sur del país aportando personal y material en función de la configuración estratégica elegida por la Fuerza Aérea Argentina para actuar en el Teatro de Operaciones enfrentando al Reino Unido en el conflicto por la recuperación de nuestras Islas Malvinas, contribuyendo así al esfuerzo de la Guerra.

La mayoría de este personal perteneciente a los diferentes Grupos y Escuadrones de la Unidad, cumplió su rol de combate desde el continente, en las Bases Aéreas Militares (BAM) Trelew (TRE), Comodoro Rivadavia (CRV), San Julián (SJU), Río Gallegos (GAL), Río Grande (GRA) y Santa Cruz (SCZ), principalmente brindando apoyo técnico y logístico a los Sistemas de Armas Canberra BMK 62/64 y Lear Jet LJ-35.

El personal de tripulantes de los Sistemas de Armas de la Unidad mencionados, 37 de Canberra BMK 62/64 y 41 de Lear Jet LJ-35, participaron activamente durante el transcurso del conflicto cumpliendo diferentes misiones de combate volando sobre las Islas Malvinas desde el continente.

Además, un total de 29 hombres pertenecientes a esta Unidad, la mayoría del Grupo 1 de Comunicaciones Escuela (G1CE) y los otros del Grupo Base 2, desplegaron a las Islas Malvinas, 25 en la BAM Malvinas (MLV), en Puerto Argentino, y 4 en la BAM Condor, en Pradera del Ganso, cumpliendo tareas logísticas y de apoyo específico, en su mayoría relacionadas con las comunicaciones.

GRUPOS Y ESCUADRONES INTERVINIENTES EN EL CONFLICTO

- GRUPO 2 DE BOMBARDEO – ESCUADRÓN CANBERRA BMK-62/64
- GRUPO 1 AEROFOTOGRAFICO – ESCUADRÓN LEAR JET LJ-35/ESCUADRÓN FÉNIX
- GRUPO 1 COMUNICACIONES ESCUELA (G1CE)
- GRUPO TÉCNICO 2
- GRUPO BASE 2

MISIONES DE COMBATE REALIZADAS - ESCUADRÓN CANBERRA BMK-62

Cumplió 46 misiones de combate y varias misiones de reconocimiento aéreo lejano, lanzando 113.000 libras de bombas MK 17 que ocasionaron serios problemas y bajas al enemigo en sus bombardeos diurnos y nocturnos a blancos terrestres sobre Malvinas.

•ESCUADRÓN LEAR JET LJ-35 / ESCUADRÓN FÉNIX

Cumplió 153 misiones de combate, efectuando tareas de reconocimiento, simulación de aviones de combate, diversión (desgaste de sistemas defensivos enemigos), navegación al blanco, etc. Además, efectuó más de 180 misiones de Exploración y Reconocimiento en zona del continente.



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

PERSONAL MILITAR DE LA II BRIGADA AÉREA CAÍDO EN COMBATE

- COMODORO (PM) RODOLFO MANUEL DE LA COLINA
- VICECOMODORO (PM) JUAN JOSÉ RAMÓN FALCONIER
- MAYOR (PM) MARCELO PEDRO LOTUFFO
- MAYOR (PM) FERNANDO JUAN CASADO (DESTINADO EN EAM AL MOMENTO DEL CONFLICTO)
- CAPITÁN (PM) MARIO HIPÓLITO GONZÁLEZ
- PRIMER TENIENTE (PM) EDUARDO JORGE RAÚL DE IBÁÑEZ
- SUBOFICIAL PRINCIPAL (PM) FRANCISCO TOMÁS LUNA
- SUBOFICIAL AYUDANTE (PM) GUIDO ANTONIO MARIZZA

MATERIAL AÉREO Y TERRESTRE PERDIDO EN COMBATE

• DOS (2) BOMBARDEROS CANBERRA BMK-62 (B-108 y B-110)

Día 01-MAY-1982 – OF 1112 (16:05 Hs.), BMK-62 Canberra (B-110), Numeral 2 de la Escuadrilla Indicativo “RIFLE”, derribado en el mar por Sea Harrier XZ 451 con misil Sidewinder AIM 9 L. (Fallecieron el Piloto Teniente Eduardo Jorge Raúl de Ibáñez y Navegador Primer Teniente Mario Hipólito González). Día 13-JUN-1982 – OF 1326 (22:55 Hs.), BMK-62 Canberra (B-108), Numeral 1 de la Sección Indicativo “BACO”, derribado cercano a la costa de Malvinas por misil Sea Dart del Destructor HMS Exeter. El Piloto Capitán Roberto Pastrán logró eyectarse pero el Navegador Capitán Fernando Juan Casado se estrelló con el avión convirtiéndose en la última víctima fatal aeronáutica de la Batalla de Malvinas.

• UNA (1) AERONAVE LEAR JET LJ -35A (T-24)

Día 07-JUN-1982 – OF 2309 (09:13 Hs.), Lear Jet (T-24), indicativo “NARDO”, derribado sobre la Isla Borbón, por misil Sea Dart del Destructor HMS Exeter. (Fallecieron el Vicecomodoro Rodolfo Manuel de la Colina, Mayor Juan José Falconier; Capitán Marcelo Pedro Lotufo, Suboficial Ayudante Francisco Tomás Luna y el Suboficial Auxiliar Guido Antonino Marizza).

• UN (1) VEHÍCULO UNIMOG Y EQUIPO DE CONTROL AÉREO (ECA)

Día 01- MAY-1982, pérdida total de un ECA (VEHÍCULO Unimog y equipos de comunicaciones tácticas móvil) en Sapper Hill por fuego naval nocturno sin bajas de personal.

GRUPO 2 DE BOMBARDEO - ESCUADRÓN BMK-62/64 CANBERRA

El 2 de abril de 1982, el Escuadrón Canberra disponía de NUEVE (9) aviones en la II Brigada Aérea de Paraná, de los cuales CINCO (5) se encontraban en inspecciones de 125 y de 250 horas. El grupo técnico inició un arduo trabajo para alistar en tiempo récord la totalidad de los aviones.



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

BMK-62 Canberra del Grupo 2 de Bombardeo de la II Brigada Aérea (Paraná)

A partir del 10 de abril, se realizó el despliegue hacia la Base Aeronaval Almirante Zar (Trelew). La mayoría de los aviones arribaron entre el 13 y el 24 de abril; el último lo hizo el 2 de mayo.

El jefe del Escuadrón Canberra era el Mayor Ramón P. Vivas, y los pilotos: Mayor Jorge A. Chevalier; Capitanes Juan Tomás Martínez Villada, Juan C. Bertoldi, Roberto Pastrán, Juan C. Freijó, Juan J. Nogueira, Alfredo S. Arnau, Alberto Abraham Baigorri, Raúl A. Bredeston, Eduardo Rodino y Eduardo García Puebla; Primeros Tenientes Roberto Eleazar Rivollier, Antonio J. Mauad, Ricardo A. Sproviero, Juan C. Heredia, Mario Baeza y Antonio Beatrice; y Tenientes Eduardo de Ibáñez, Roberto Cooke, Daniel E. González y Gerardo González.

Los navegadores eran: Mayores Aldo Escudero y Luis E. Rodeyro; Capitanes Miguel Á. Sisco, Fernando Casado, Emilio J. Marín y Raúl E. Sánchez; Primeros Tenientes Daniel Hernández, Marcelo Siri, Mario H. González, Nicolás Pagano, Ernesto Lozano, Jorge Segat, Jorge A. Annino, Armando Dubroca, Raúl E. Acosta, Juan J. Reyes, Manuel F. Gerez, Hugo A. Moreno, Jorge G. Roco, Jorge A. Cardo y Teniente Carlos Mondino.

Las matrículas de los aviones bombarderos BMK-62 Canberra eran: B-101, B-102, B-104, B-105, B-108, B-109 y B-110; y los BMK-64 (doble comando) B-111 y B-112.

El escalón técnico desplegado estaba a cargo del Vicecomodoro Fernando Rezoagli, y como auxiliar el Teniente Ricardo Sánchez.

Una vez en la base de despliegue, el Escuadrón se abocó al estudio de las capacidades del enemigo y de los procedimientos de operaciones aeromarítimas, ya que no se poseía experiencia en estas tareas. Asimismo, se probó el armamento para ensayar el funcionamiento de bombas y espoletas al impactar en el mar. El 14 de abril, el B-110 tripulado por el Capitán Eduardo García Puebla (piloto), Primer Teniente Jorge Segat (navegante) y Cabo Principal Dalosto (mecánico), realizó una salida sobre el mar y lanzó cuatro bombas MK-17 de fabricación británica utilizando los procedimientos operativos de tiro del escuadrón. De las cuatro bombas de 1000 libras, una era con cola retardada en bombardeo a baja cota, dos con cola extensible en bombardeo horizontal de alta cota, y la cuarta con cola extensible en picada. Todas fueron programadas para explosión instantánea y funcionaron sin inconvenientes al impactar contra el mar.

Por orden de la Fuerza Aérea Sur, el escuadrón hizo tres salidas para realizar foto-reconocimiento táctico a baja altura (100/150 metros) de Malvinas. Se utilizó una de las cámaras originales del avión, la F-95, ubicada en la proa del avión, en el lugar de la mira de bombardeo. Se debían registrar imágenes de las costas, a fin de apreciar cuáles podrían ser los sitios más probables del desembarque enemigo:

- 1) Día 21 de abril: piloto, Capitán Juan T. Martínez Villada; navegante, capitán Fernando Casado.
- 2) Día 22 de abril: piloto, Capitán Alberto Baigorri; navegante, primer teniente Mario González.
- 3) Día 23 de abril: piloto, Primer Teniente Mario Baeza; navegantes, Capitán Ernesto Lozano y Primer teniente Raúl Acosta.

Al finalizar el fotografiado de los sectores claves, los aviones aterrizaron en Comodoro Rivadavia, donde los esperaban técnicos del Grupo Aerofotográfico para revelar las películas. Desde el 15 hasta el 23 de abril, el Escuadrón efectuó también doce salidas de navegación alta-baja-alta desde Trelew hasta las islas Malvinas, con el fin de adiestrar a los tripulantes en



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

este tipo de vuelo y de reconocer la topografía de las islas.

Primera operación ofensiva del Sistema de Armas Canberra

El radio de acción del BMK-62/64 Canberra, en su máxima versión de combustible (versión Eco) con el alojamiento del portabombas ocupado totalmente por un tanque auxiliar de 5200 libras (2800 litros), con un perfil de vuelo alto-bajo-alto, era de 1760 km y las Georgias se encontraban a 2000 km de la pista más cercana (Río Grande). Sin embargo, el Mayor Ramón Vivas (jefe de Escuadrón) y el Mayor Aldo Escudero asesoraron a la FAS de que esta operación era factible adoptando una serie de medidas limitativas: la primera era eyectar los tanques de puntera apenas se hubiese consumido el combustible, disminuyendo así la resistencia al avance. La segunda era regresar haciendo escala en Puerto Argentino, donde se recargaría el combustible necesario para llegar al continente. La previsión asumía que en las islas siempre soplaban un viento promedio fuerte que les permitiría despegar en los 1200 metros disponibles.

Se alistaron tres aviones en máxima versión de combustible y armados con dos bombas MK-17 de 1000 libras con cola frenada para bombardeo a baja altura.

El 26 de abril a las 07:00, los tres aviones despegaron desde Trelew hacia Río Grande. El tramo se realizó a niveles de vuelo bajos (aproximadamente 1500 metros) para acelerar el consumo de los tanques de puntera y comprobar el funcionamiento del tanque ventral recién instalado y de las bombas de combustible de trasvase.

Volando sobre la costa, a la altura de Puerto Deseado, la escuadrilla observó sobre el mar (entre 5 y 9 km de la costa) a un grupo muy importante de buques navegando con rumbo norte. Se intentó una comunicación radioeléctrica utilizando las frecuencias de enlace asignadas con la Armada Argentina y la correspondiente tabla de autenticación, pero no se logró establecer ningún contacto.

Se emitieron órdenes fragmentarias para cumplimentar las siguientes salidas desde Río Grande, Comodoro Rivadavia y Comandante Espora. La planificación detallada de la misión en tiempos de despegue desde los distintos aeródromos fue realizada por los navegadores que ejecutarían los vuelos en cada sistema de armas.

OF s/n (CAE). Tres BMK-62, indicativo LIBRA. Misión: neutralizar la flotilla cuyo objetivo material primario era el HMS Endurance, y el secundario los buques que lo acompañaban, con el apoyo de un B-707 y de un KC-130. Tripulaciones: Mayores Ramón Vivas y Aldo Escudero (B-105), Primeros Tenientes Ricardo Sproviero y Hugo Moreno (B-108), y Primeros Tenientes Mario Baeza y Jorge Cardo (B-109). Despegaron desde la BAM Río Grande a las 13:30.

OF s/n (CAE). KC-130, matrícula TC-69. Misión: exploración y reconocimiento lejano, y apoyo a los BMK-62. Tripulación: Vicecomodoro Luis Litrenta Carracedo, Capitán Guillermo Destefanis, Mayor Francisco Mensi, Suboficiales Auxiliares Hugo González y Vicente Reynoso, Cabos Principales Juan Perón, Juan Tello y Alberto Gómez y Cabo Primero Eduardo Barrionuevo. En el vuelo se desempeñó como Oficial de Control Aéreo Táctico (OCAT) el Mayor Horacio Oréfice, en contacto con el comando de la FAS. Operó desde Comodoro Rivadavia. Tiempo de vuelo: 8 horas y 35 minutos.

OF ERL 07 (CAE). B-707, matrícula TC-91. Misión: Exploración y Reconocimiento, y guiado escuadrilla LIBRA. Tripulación: Vicecomodoros Jorge Riccardini, Rubén Montenegro y, Adrián Speranza; Suboficial Mayor Miguel Diap y el Suboficial Principal Armando



H. Cámara de Diputados ENTRE RÍOS

Rosales. Despegó de Río Gallegos a las 12:45.

Inmediatamente después del despegue, la escuadrilla de BMK-62 se reunió con el B-707. Nivelados a 15.000 metros, los Canberra tomaron como referencia la estela de condensación del Boeing. Una falla en el B-105 impidió que se desprendiera uno de sus tanques de puntera suplementarios. Al acelerar, la carga asimétrica lo volvió ingobernable en rolido. Regresó y aterrizó en Río Grande a las 16:10, en tanto que sus numerales continuaron.

A 90 km de las islas, los bombarderos abandonaron al B-707 y se dirigieron al blanco. Poco después, el KC-130 informó que las condiciones meteorológicas habían variado al igual que la posición de los buques. Durante la reunión previa al vuelo, la información más precisa sobre la topografía de las islas la había dado el Vicecomodoro Litrenta. Afirmó que, si los buques ingresaban a puerto Grytviken y había nubes bajas, sería imposible ingresar a la bahía de Cumberland, atacar y maniobrar para salir, ya que se encontraba rodeada por elevaciones muy altas a escasa distancia del puerto. El único modo de escape era maniobrar visualmente entre las elevaciones del lugar.

Al no concretarse la misión, los Canberra pusieron proa a Puerto Argentino, calculando una y otra vez el alcance con el combustible remanente. A unos 150 km de Malvinas y nuevamente formados al B-707, calcularon que, al no haber realizado el tramo rasante, podían llegar sin problemas a Río Grande por lo que suspendieron la escala en Puerto Argentino. En ese punto se separaron del B-707 que prosiguió hacia Comodoro Rivadavia. El B-108 y el B-109 aterrizaron a las 19:00, luego de 5 horas y 30 minutos de vuelo. El Boeing lo hizo a las 19:35. Durante la noche del 26 de abril, el escalón técnico Canberra desplegado en Río Grande procedió a montar nuevos tanques de puntera y alistó nuevamente los tres aviones.

OF s/n (CAE) KC-130, matrícula TC-70. Misión exploración y reconocimiento lejano y apoyo a los BMK-62. Tripulación: Capitán Eduardo Senn, Mayores Roberto Brien y Eduardo Gómez, Suboficial Mayor Vianey Cufre, Suboficial Principal Julio Lastra, Suboficial Ayudante Luis Martínez, Suboficial Auxiliar Héctor Sosa, Cabos Principales Carlos Golier y Eduardo Bordenave. Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 07:35.

Al mediodía, las mismas tripulaciones de los BMK-62 y el B-707 pusieron en marcha y se dirigieron a cabecera de pista para volar a las Georgias en busca de la flotilla británica. Sin embargo, recibieron la orden de regresar a la plataforma del aeródromo. La misión fue cancelada por la Fuerza Aérea Sur al enterarse de que ya se había producido la recuperación del control de las islas por parte de la fuerza británica CTG 317.9, después de combatir con las fuerzas nacionales.

PARTICIPACIÓN DE TRIPULANTES Y AERONAVES BMK CANBERRA MK-62/64 DE LA II BRIGADA AÉREA DURANTE EL CONFLICTO **Día sábado 01 de mayo**

Alrededor de las 15:00, la FAS había clarificado su carta de situación respecto de la ubicación del enemigo, (con unidades dentro de su radio de acción), y sus ambiciosas intenciones, (desembarco y fuego de ablande sobre nuestras fuerzas terrestres). Entonces, lanzó todos sus aviones disponibles, incluyendo sus bombarderos livianos Canberra MK 62 desde el aeródromo TRE.

OF 1111. Tres BMK-62, indicativo RUTA, armados con cinco bombas MK-17 de 1000 libras con cola frenada. Misión: interdicción aérea táctica, ataque a buques en bahía de la Anunciación (Berkeley Sound). Tripulaciones: Capitanes Juan J. Nogueira y Raúl E. Sánchez



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

(B-105); Primer Teniente Ernesto Lozano y Teniente Juan C. Cooke (B-109); Capitán Eduardo Rodino y Primer Teniente Armando J. Dubroca (B-108). Despegaron de TRE, a las 16:05.

Durante la navegación de ida, volando a 9000 metros y a 350 km lateral a Puerto Deseado, observaron una formación de buques (más tarde, se confirmaría que eran argentinos), por lo que realizaron un viraje por la izquierda a rumbo 200° y descendieron hasta alcanzar vuelo rasante. Aproximadamente a 75 km del objetivo, avistaron una fragata de la que surgieron estelas de varios misiles. A pesar de las maniobras evasivas y el lanzamiento de señuelos electromagnéticos (chaff), un misil alcanzó al avión guía en la puntera del ala izquierda. El Capitán Nogueira, después del sacudón que provocó el impacto, mantuvo el control, ordenó eyectar los tanques de puntera de planos y se dirigió a Malvinas para aterrizar de emergencia.

Los numerales viraron para seguirlo, pero sorpresivamente se encontraron con el portaviones Invencible, al que sobrevolaban dos puntos: helicópteros o aviones de una PAC. Ante esta circunstancia, después de constatar que controlaba el vuelo de la máquina, el guía ordenó cambiar el rumbo hacia Trelew. El regreso fue difícil. Interferencias electrónicas cortaban las comunicaciones y la recepción de las radioayudas. El combustible era otra limitación. El B-108, que había volado más tiempo en bajas cotas, se dirigió a Puerto Deseado, más cercano que la base de origen, adonde arribó a las 17:30. Los otros dos Canberra aterrizaron en Trelew a las 18:57. En tierra, se constató que al B-109 solo le quedaban 480 litros de combustible y que el B-105 tenía levantadas las chapas del extradós del plano averiado por el misil.

OF 1117. Tres BMK-62, indicativo RIFLE, armados con cuatro bombas MK-17 de 1000 libras con cola frenada. Misión: interdicción aérea táctica, ataque a buques en bahía de la Anunciación. Tripulaciones: Mayor Luis E. Rodeyro y Capitán Alberto A. Baigorri (B-102); Primer Teniente Mario H. González y Teniente Eduardo J. de Ibáñez (B-110); Capitán Eduardo O. García Puebla y Primer Teniente Jorge J. Segat (B-104). Despegaron de Trelew a las 16:20.

La escuadrilla, que seguía a la anterior, navegó en altura y luego descendió hasta volar rasante a 350 km del objetivo. Aproximadamente a 270 km del blanco, fue interceptada por dos Sea Harrier piloteados por el Lt. Cdr. Michael Broadwater y el Lt. Alan Curtiss 206. Este último, con un misil Sidewinder, impactó el motor derecho del número 2. El Canberra continuó el vuelo desprendiendo una columna de humo. Curtiss lanzó el segundo misil y observó que, poco antes de impactar, la tripulación se eyectaba mientras el avión caía hasta hundirse en el mar. A continuación, Broadwater disparó sus misiles contra otro de los Canberra, pero no lo alcanzó. Sin autodefensa, los aviones restantes dieron la posición donde se eyectaron De Ibáñez y González, y regresaron a Trelew a las 19:20.

Si bien los tripulantes del B-110 lograron eyectarse los mismos no pudieron ser rescatados. En estas acciones ofrendaron su vida por la patria el Primer Teniente Mario H. González y Teniente Eduardo J. de Ibáñez.

Día domingo 02 de mayo

Al amanecer, la BAM GRA de la FAS habían recibido las órdenes preparatorias para las siguientes operaciones predispuestas, que se pondrían en ejecución al confirmarse la información sobre los blancos enemigos:

Dos secciones, de cuatro MK-62 para AON /T en MLV: con cañones, cuatro BRP.



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

Día lunes 03 de mayo

OF 1159: dos MK-62, matrículas B-102 y B-104 indicativo LINCE, ruta: TRE – MLV - TRE; misión: AON; armamento: cuatro x 1.000 Lb. Tripulación N° 1: My Ramón Vivas, My Aldo Escudero; N° 2: 1erTen Mario Baeza, 1erTen Jorge Cardo. Despegaron de TRE, a las 15 :40 hs; arribaron a las 17:50 hs.

Día sábado 15 de mayo

MK-62 matrícula: B-101. Indicativo: KRILL. Misión: E y ROE Tripulación: My Ramón Vivas, My Aldo Escudero, 1erTen Jorge Segat. Despegó de TRE, a las 17:01; arribó a las 18:56 hs.

Día lunes 17 de mayo

MK-62 matrícula B-101, indicativo KRILL. Tripulación Cap Alfredo Bredeston, 1erTen Ernesto Lozano y 1erTen Jorge Segat. Despegó TRE, 10:30; arribó a las 12:28 hs.

Día jueves 20 de mayo

MK-62 CANBERRA, matrícula B-101, indicativo KRILL. Tripulación: My Ramón Vivas. Despegó de TRE, 16:15; arribó 17:45 hs.

Día viernes 21 de mayo

MK-62 matrícula B-101, indicativo KRILL. Tripulación: Ten Juan Cooke, 1erTen Ernesto Lozano, Ten Juan Carlos Gioia. Despegó de TRE, 09:50; arribó a 11:30 hs.

Día martes 25 de mayo

BMK 62/64, matrícula B-101. Indicativo KRILL. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: Cap Juan Bertoldi, 1erTen Jorge Annino, 1erTen Nicolás Pagano. Despegó de TRE a las 16:00. Arribó a las 18:00.

Día miércoles 26 de mayo

OF 1240, tres MK-62, indicativo ODIN, armados con cuatro bombas MK 17. Despegaron de GAL a las 03:35 hs. Tripulación N° 1: Cap Juan Freijo, Cap Emilio Marín; N° 2: 1erTen Antonio Mauad, 1erTen Marcelo Siri; N° 3: Cap Alfredo Bredeston, Cap Miguel Siseo. Hora ordenada sobre OM: 04:30 hs. Esta Ella regresó desde 180 MN de GAL por mala meteorología y visibilidad cero. Arribaron a GAL, a las 04:40 hs.

Día jueves 27 de mayo

OF 1240, bombardeo nocturno con dos MK 62, indicativo ODIN, armados con cuatro BRP. Tripulación N° 1: Cap Juan Freijo, Cap Emilio Marín; N° 2: My Ramón Vivas, My Aldo Escudero. Despegaron de GAL a las 03:20 hs

Sus OOMM eran instalaciones en playa San Carlos, (planta refrigeradora), y playa este brazo San Carlos, (establecimiento San Carlos). La BAM Cóndor estaría señalizada por una fogata; además, su AAe estaba prevenida de este ataque. La aproximación se hizo bajo una capa de stratus desde unas 150 millas de las islas. Fue muy difícil en principio, distinguir la costa, sólo se veían con claridad los acantilados a cada lado del estrecho.

La sección arribó a la zona del blanco a la hora prevista, (04:27). Intentó enlace, (VHF / HF) con la BAM sin conseguirlo y no avistó la fogata. Encontró vientos (60 Km), más intensos



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

que los pronosticados. El ataque se realizó de S a N, sobre la margen E del estrecho de San Carlos. Se separaron del suelo por radioaltímetro; las bombas fueron lanzadas a 800 pies el numeral y a 1.000 pies el guía, (dos MK 17, de 500 Kg cada una).

Al no ver las fogatas de DWN en el lateral, siguieron al frente por Doppler, distinguieron fogatas de los vivacs en la costa y un buque con muy pocas luces encendidas, al sur del muelle de puerto San Carlos. Sobre ese lugar se lanzaron las bombas que estallaron todas. No recibieron fuego AAe ni observaron buques en la ruta de regreso.

Navegaron a 1.000 pies de altura hasta unas 150 millas de las islas, sobrevolando en el escape, los cerros al norte de la Gran Malvina. Ascendieron posteriormente, guiados al aterrizaje por el radar de GAL. Arribaron a GAL, a las 05:46 y 06:05 hs.

Día sábado 29 de mayo

OF 1260, dos MK 62, indicativo CHARRUA, armados con cuatro MK 17. Tripulación N° 1: Cap Juan Martínez Villada, 1erTen José Pagano. Tripulación N° 2: 1erTen Roberto Rivollier, 1erTen Jorge Annino. Despegaron de GAL a la 01:00 hs con destino OM

Al ingresar al estrecho San Carlos, y próximos al brazo del mismo nombre (02:08 hs) un grueso manto de niebla cubría el objetivo impidiendo visualizar el área; en consecuencia el lanzamiento se realizó por radar Doppler, a 700/800 pies de altura y a velocidad 400 nudos. El numeral observó ocho fogonazos correspondientes a las bombas lanzadas. La meteorología en el OM no coincidía con la pronosticada. Un vuelo difícil para la tripulación; nocturno y a baja altura no brindaba seguridad porque como el guía debía apagar las luces no podía ser visto por el numeral. No se observó fuego de AAe.

El numeral arribó a GAL a las 03:17 hs. El guía lo hizo a las 03:35 hs por problemas para bajar el tren de aterrizaje.

Día lunes 31 de mayo

OF 1269, dos MK-62, indicativo CHARRÚA - armados con cuatro MK 17. Tripulación: (B-108): Cap Roberto Pastrán, Cap Fernando Casado, y (B-101): 1erTen Ricardo Sproviero, 1erTen Hugo Moreno.

OF 1270, dos MK-62, indicativo ODIN - armados con cuatro MK 17. Tripulación: (B-105) Cap Alfredo Bredeston, Cap Miguel Sisco y (B-109) 1erTen Antonio Mauad, 1erTen Raul Acosta.

Ambas secciones despegaron desde GAL a 04:00 iniciaron la navegación al objetivo: Pto San Carlos. Antes de iniciar el descenso regresó el CHARRÚA 2 por haber perdido el guía (Recordar que salían de noche y con las luces apagadas). El CHARRÚA 1 siguió al OM, observó un buque a la entrada del brazo San Carlos y luces en el puerto. Efectuó el lanzamiento (600 pies y 400 nudos.) y escapó por la derecha, retornando a GAL donde arribó a las 06:40 hs. La sección ODIN llegó a su OM y efectuó el lanzamiento normalmente y regresó a GAL, donde arribó el B-105 a las 06:10 y el B-109 a las 06:40. Ambas secciones encontraron lluvia fuerte en la zona del blanco.

Día martes 1 de junio

A las 03:59 horas despegan los MK-62 para AOT, en Mte Kent en 51 ° 41 ' S / 58° 10' O, en cumplimiento de: OF 1273, tres MK-62, indicativo HUINCA, armado con tres MK 17. Tripulación N° 1: (B-108) My Jorge Chevalier, 1erTen Ernesto Lozano; Tripulación N° 2: (B-105) Cap Carlos Bertoldi, 1erTen Jorge Reyes; Tripulación N° 3: (B-109) Cap Eduardo García



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

Puebla, 1 er Ten Jorge Segat.

En la ruta de ida y desde el punto 1 (51° 40' S / 58° 00' O) regresó el N° 2 (no trasvasaba el tanque ventral). Arribó a GAL a las 05:44 hs. Los restantes continuaron, y efectuaron el lanzamiento (04:50 hs) confirmando las explosiones.

Detectados por el enemigo, se produjo el despegue de un Sea Harrier del 800 Scdn- Ten MC Harg (Libro AWSA pag. 174) quien a las 04:55 hs fue detectado por el radar MLV en R 030° a 20 MN. No existió comunicación del CIC con la Ella HUINCA. En realidad el CIC estaba operando con el radar de Ejército y no tenía comunicación con las aeronaves, debido al ataque del Vulcan del día anterior. Así fue que el CIC avisó a la FAS; ésta, por medio del CIC GAL se enlazó con el HUINCA 2 que regresaba y éste hizo de retransmisor a los otros aviones.

Eran ya las 05:25 hs. En este lapso el Harrier se había acercado y perseguía a la Sección HUINCA. Esta Ella, en lateral DWN, a 4' después del OM, observó un misil que venía desde abajo y a la derecha. Lanzaron bengalas, tanques de punta de plano y realizaron viraje de escape.

No se habían percatado que los perseguía un interceptor pero las maniobras evasivas que ejecutaron para evadir los misiles lanzados desde tierra, sirvieron también para la defensa aire-aire. Es posible que el interceptor haya abandonado la caza al comprobar que la AAe estaba tirando. El hecho es que los dos MK 62 retornaron seguros a GAL donde arribaron a las 06:30 / 45 hs.

Día viernes 04 de junio

OF 1275, tres MK-62, indicativo LINCE. Tripulaciones: Cap Juan Nogueira, My Luis Rodeyro, 1er Ten Mario Baeza, 1er Ten Jorge Cardo, 1er Ten Ricardo Sproviero, 1er Ten Hugo Moreno. Despegaron de GAL a las 17:23 hs y se dirigieron a MLV donde fueron captados por el radar, efectuando su lanzamiento sobre tope con R 090°.

Transcurridos cinco minutos el radar informó movimientos de PAC y de un eco en dirección al LINCE 2 que posteriormente desapareció (se supone un misil lanzado desde tierra).

Se lanzaron Chaff y bengalas. Regresaron a GAL, donde arribaron a las 20:00 hs.

OF 1276, dos MK-62, indicativo PUMA. Tripulaciones: Cap Juan Carlos Freijo, 1er Ten José Nicolás Pagano, 1er Ten Juan Heredia, 1er Ten Manuel Gerez. Despegaron de GAL a las 17:30 y dirigieron a MLV con nivel de vuelo 310 - bajo control radar -efectuaron el lanzamiento en R 140 -ídem que LINCE.

A los cinco minutos de la salida el radar informó que tenían una PAC a 25 MN del PUMA 2 pero desapareció a las 18 MN. A la altura de DWN, lanzaron Chaff; luego se les informó de una situación similar a la del LINCE 1. Lanzaron bengalas, se alejaron y regresaron a GAL donde arribaron a las 19:50 hs.

Al LINCE 2 se le plantó un motor, el que previo al arribo fue reencendido.

Día sábado 05 de junio

OF 1278, dos MK-62, indicativo PATO, armados con cinco bombas MK17 cada uno. Objetivo material: monte Kent, (51° 00' S / 57° 30' O). Tripulación: Cap Juan Bertoldi, Cap Raúl Sánchez, Ten Daniel González, Cap Daniel Hernández. Despegaron de GAL a las 05:00 hs.

Próximos a llegar al nivel de vuelo 200, unas 50 MN antes de la isla San José, el guía ordenó, al numeral, abrirse a cincuenta metros.

En esta situación, el numeral le informó que veía dos luces que surgían de la capa de nubes y



H. Cámara de Diputados

ENTRE RÍOS

se dirigían al guía. Se ordenó una ruptura a la derecha, (al rumbo 170°), y luego regresaron al rumbo original. Volvieron a ver las luces y «rompieron» nuevamente hacia la derecha, se dirigieron a GAL y eyectaron las cargas externas.

Hasta allí había intentado enlaces en HF y VHF con MLV: sin conseguirlo. Finalizado el viraje de retorno, observaron un resplandor similar a explosión de misil. El N° 2 pudo lanzar sólo bombas externas y aterrizó con las del portabombas central.

Las condiciones meteorológicas eran buenas y volaban sobre tope, con cielo claro que permitía distinguir, sin problemas, a los aviones. Arribaron a GAL, a las 06:30 hs.

OF 1279, dos MK-62, indicativo GAUCHO I y II, armados con cinco bombas MK-17 cada uno con espoleta SSQ y MU 12. Objetivo material: Idem al anterior. Tripulaciones: Cap Alfredo Bredeston, Cap Miguel Sisco, 1erTen Antonio Mauad, 1erTen Raúl Acosta. Despegaron de GAL a las 04:50 hs.

Navegación de ida, sin problemas. A 60 MN de la isla San José, (Pto 1), sobre radial 084 de GAL y con nivel de vuelo 380, el guía advirtió que se le aproximaba, desde abajo y al frente, una luz que confirmó el N° 2. Ordenó escape por derecha al advertir que era un misil.

En la maniobra el N° 2, entró en el chorro del N° 1 y cayó en tirabuzón que logró controlar a los 34.000 pies. Comprobó que tenía el motor plantado. En la mitad del viraje, el guía sintió una fuerte vibración (posiblemente a causa de la carga alar o explosión del misil).

El numeral también advirtió una fuerte vibración, después de quedar con un solo motor. El guía interrumpió el viraje por temor a una plantada de turbina. Mientras navegaba en ese rumbo, vio dos luces color naranja fuerte que se desplazaban en paralelo, desde atrás y abajo; y estimó que iban dirigidos al numeral que estaba a inferior nivel.

Ordenó, entonces, eyectar cargas y proceder al escape definitivo, a GAL. El N° 1 aterrizó sin novedad; el N° 2 llegó al toque con mayor velocidad que la normal y con las alas desniveladas. Esto, más el fuerte viento de costado, provocó que se le introdujera paulatinamente la rueda derecha y saliese de pista. Eran las 06:50 hs.

No había podido llegar al OM, pero había producido el despegue de una PAC, (05:49 hs), dio indicios de ON, en proximidades de la isla San José.

Se ordenó el traslado de los MK-62 arribados a GAL, (Ellas PATO y GAUCHO) a TRE, para su empleo sobre el Atlántico, en misión estratégica.

Día domingo 06 de junio

Desplegó cuatro aviones MK-62 de TRE a BAM MDP:

Indicativo NEGRO tripulados por B-102: My Jorge Chevalier, My Luis Rodeyro, SAux Luis Sánchez. B-105: Cap Eduardo García Puebla, 1erTen Jorge Segat, CP Osvaldo Merlo. B-108: Cap Juan Nogueira, 1erTen Ernesto Lozano, CP Hugo Bazán. B-109: Cap Alberto Baigorri, 1erTen Nicolás Pagano, 1erTen Manuel Geréz. Despegaron de TRE, a las 14:00 hs. Arribaron a MDP, a las 16:30.

Día jueves 10 de junio

Ante la concentración enemiga de posiciones de artillería y probables puestos de comando en la zona de Mte Kent, la FAS concibió una salida de MK62 para bombardeo nocturno de dicha área.

OF 1308, dos MK-62, indicativo TIGRE, armados con cinco MK-17. Tripulación Cap Juan Bertoldi, Cap Raúl Sánchez, 1erTen Juan Heredia, 1erTen Manuel Gerez. Despegaron de TRE, a las 21:30, no decoló numeral por fallas técnicas.



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

OF 1309, dos MK-62, indicativo LEON, armados con dos MK-17. Tripulación Cap Juan Tomás Martínez Villada, My Aldo Escudero, 1erTen Roberto Rivollier, 1erTen Jorge Annino. Despegaron de TRE a las 21:40, tampoco decoló numeral por fallas técnicas.

Ambos guías formaron una sección, (TIGRE), y se dirigieron a punto, 1 (51° 26'S / 57°42'O). En proximidades de esa posición avistaron cinco luces sobre el agua con movimientos N/S, y a 55 MN, detectaron otras dos fuertes luces amarillas.

Su OM era la ladera S/O de Mte Kent, a las 23:00 hs. Dirigiéndose al punto 2, (51° 34'S / 57°44'O), y ya enlazados con radar MLV éste ordenó el regreso, por ecos en el radial 302, y otros móviles al N (30 MN), apreciados como PAC.

Regresaron los TIGRES a TRE, sin alcanzar el OM, arribando a las 00:40/ 00:45.

Día sábado 12 de junio

En las primeras horas del día y sobre la base de los requerimientos del TOM que sufría el ataque terrestre enemigo, la FAS lanzó dos secciones de MK62 para atacar posiciones enemigas en 51° 44' S / 58° 10' O. (Bluff Cove) en BOH.

OF 1310, dos MK-62, indicativo TAURO, armados con cuatro x 1.000 lb- BTR. Misión: AOT en Bluff Cove. Tripulación 1: My Ramón Vivas, 1erTen Jorge Rocco. Despegaron de GAL a las 00:20. Tripulación II: Cap Roberto Pastrán, Cap Fernando Casado. Despegaron de GAL a las 21:30. Iniciaron navegación baja y a 35 MN antes de la isla San José, al eyectar los tanques externos se desprendió solamente uno en cada avión. Ambos aviones quedaron asimétricos.

Debió entonces retornar la sección a GAL donde arribaron a las 02:30 la 1, y la II a las 23:40 hs.

OF 1311, dos MK-62, indicativo ACUARIO, armados con dos MK-17. Misión: AOT en Bluff Cove. Tripulación (1) Cap Juan Freijo, 1erTen Armando Dubroca. (2) Cap Alfredo Bredeston, Ten Carlos Mondino. Despegaron de GAL a las 00:20 y 10 MN afuera el N° 1 regresó (a TRE) por instrumentos de navegación F/S. Siguió sólo el Cap Bredeston y su navegador, y alcanzó el OM a la 01:20 (el único de los cuatro Canberras), y lanzó sus bombas alcanzando el OM previsto.

Este avión, lamentablemente, no llevaba las cuatro bombas MK-17 ordenadas sino solamente dos, debido a las fallas en el servicio de armamento en su base de despliegue (BAM GAL) que no tuvo tiempo para configurar el avión de acuerdo con lo ordenado. Sobre el OM encontraron St 700/800 metros. Estiman que lanzaron a cinco MN al O del OM. A nivel de vuelo 1500 pies, dejaron la isla, pusieron 210° durante 60 MN, luego 280° y proa a GAL.

Manteniendo el objetivo de ataque a las posiciones de artillería en Port Harriet, al que no habían llegado los CB, el Comando de la FAS intentó entonces alcanzarlos en horas nocturnas con los bombarderos livianos Canberra MK-62.

Así ordenó:

OF 1315, tres MK-62, indicativo ROMA, armados con cuatro MK-17. BTR Objetivo: 51° 00' S / 57° 30' O. Tripulación:(1) 1erTen Rivolier, 1erTen Annino; (2) 1erTen Heredia, 1erTen Gerez, (3) no decoló por avión F/S (equipo de comunicaciones). Despegaron de GAL a las 19:01 hs. Se dirigieron al punto de descenso, desde allí al S del estrecho San Carlos.

Regresaron por:

-Observar al frente fuego de misiles (Inf BAM GAL).

-Falla del radar altímetro del avión N° 1. Impidió saber la altura en vuelo sobre el mar. El numeral no pasó de guía por ser un MK-64, doble comando, que, por diseño, no posee ese



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

instrumento.

- Lóbulos gruesos que no permitían apreciar la altura de OM (Inf Comando FAS).
- Mayor consumo combustible (Inf CFAS)
- Bajas temperaturas y vuelo en nubes, que congeló parte exterior de cabina (Inf CFAS).
- Dificultad en el N° 2 para visualizar al guía (Inf CFAS) Arribaron a GAL a las 21:05.

OF 1316, tres MK-62, indicativo BERLIN, armados cuatro MK-17. BTR Objetivo 51° 00' S / 57° 30' O. Tripulación 1 (B-104) Cap Juan Tomás Martínez Villada, 1erTen Nicolás Pagano, (B-102) Cap Eduardo García Puebla, 1erTen Jorge Segat.

Las secciones 1 y 2 decolaron de GAL, a las 23:00 hs. Arribados al punto descenso, el N° 1 debió regresar por falla de la bomba de combustible y tanque 3 F/S. Arribó a GAL a las 24:00. El N° 2, Cap García Puebla continuó al OM, allí divisó un buque tipo hospital con luces.

Día domingo 13 de junio. El último día de combate de la FAA

Con el objeto de apoyar a la defensa terrestre de Puerto Argentino, la FAS lanzó un ataque nocturno -con el sistema MK-62- que sería el último de este sistema de armas y del conflicto. La sección de Canberra BACO fue acompañada con escolta de M-III, PLUTÓN.

OF 1326. Dos BMK-62, indicativo BACO, armados con cinco bombas MK-17 de 1000 libras de cola lisa, con espoleta SSQ instantánea, cada uno. Versión de combustible DELTA. Misión: bombardeo horizontal a gran altura sobre Port Harriet House en posición 51°43'S/58°03'W (17 km al oeste de Puerto Argentino). Tripulación: Capitanes Roberto Pastrán y Fernando J. Casado (B-108), y primeros tenientes Roberto E. Rivollier y Jorge A. Annino (B-109). Salieron de Río Gallegos a las 21:35.

Después del despegue viraron por derecha y comenzaron un ascenso muy gradual, para evitar ser detectados por el radar de Punta Arenas. El guía mantuvo las luces de navegación apagadas y el numeral, en columna, solo lo visualizaba por la tenue luz blanca de formación. En el final del ascenso, el numeral comprobó que para formar debía aumentar las revoluciones por minuto. En consecuencia, para mantener el consumo en el rango calculado dejó que el avión de guía se alejase y lo perdió de vista, por lo que continuó en forma individual sin avisar a fin de no romper el silencio de radio. Al llegar al nivel de vuelo previsto de 12.200 metros (FL 400), el numeral ascendió hasta 12.500 metros (FL 410), para asegurar la separación con el BACO 1.

Según lo planificado debían entrar por el sur hasta 33 km al sudoeste de Puerto Argentino y, desde allí, seguir hacia el blanco con rumbo 360°. Al

llegar y bordear las islas, BACO 2 observó que el cielo se iluminaba y oscurecía en secuencia aleatoria, producto del cañoneo naval y terrestre contra posiciones argentinas. El equipo Doppler mantuvo la navegación con precisión. Pasaron al sur del cabo Belgrano, lateral a la isla Jorge, lateral al canal Águila, bahía de los Abrigos, isla María, lateral bahía Aguda y punto de viraje. Al poner rumbo final, Baco 2 observó la virulencia del cañoneo en las inmediaciones de Puerto Argentino, con una gran cantidad de destellos debajo de la capa de nubes.

En ese instante, reaccionaron las defensas terrestres y el radar Malvinas lo alertó «cañitas voladoras en el aire». Tras lanzar las bombas, a los pocos segundos, el B-108 fue alcanzado en la parte inferior delantera del fuselaje, por un Sea Dart lanzado desde el destructor Exeter. El avión comenzó a incendiarse. El capitán Pastrán trató de disminuir el descenso y nivelar el Canberra en altura para que le permitiera abandonarlo.

Al llegar a 4500 metros, le ordenó al capitán Casado que se eyectara. Este respondió que el



H. Cámara de Diputados ENTRE RÍOS

mecanismo no funcionaba. A 3400 metros, el Canberra entró en tirabuzón. A 2100 metros, Pastrán se eyectó y, como consecuencia de la violenta salida del avión, el piloto se desmayó. Cayó en el mar semi-inconsciente, pero el contacto con las frías aguas lo reavivó y salió a flote. Tiró de la sogá que unía el arnés con el paquete de supervivencia y logró recuperar e inflar el bote salvavidas. Consiguió subirse con mucha dificultad. Después de un tiempo, con alivio, comprobó que el oleaje y el viento lo acercaban a la costa.

Una vez que llegó y trepó una ladera acantilada, comenzó a caminar y a deambular sin rumbo, evitando dormirse para no morir de hipotermia. Al amanecer seguía, y caminó todo el día, escondiéndose del enemigo, hasta que a las 20:00 del 14 de junio fue detenido y tomado prisionero por una patrulla británica.

El capitán Casado se estrelló en el mar junto con el avión. Fue la última víctima fatal de la Fuerza Aérea en la Batalla de Malvinas. Sus bombas habían caído, otra vez, muy próximas al puesto comando de los generales británicos.

El B-109 evadió el intenso fuego antiaéreo, lanzó bengalas y Chaff mientras escapaba hacia el O. Vio los resplandores del intenso cañoneo en Puerto Argentino. Apreció que el fuego antiaéreo provenía de buques en Fitz Roy. MLV le informó que era perseguido por una PAC (70 MN al E que luego se alejó a 85 MN). Ya voladas 60 MN en su escape, MLV le preguntó si tenía enlace con el guía, pues lo había perdido en pantalla. Le respondió que no.

El BACO 2 arribó a GAL a las 00:05 del día 14 de junio. Fue el último avión argentino (FAS) que entró en combate en la Batalla Aérea de Malvinas.

En las acciones de este día ofrendó su vida por la patria el Capitán Fernando J. Casado.

GRUPO 1 AEROFOTOGRAFICO Y ESCUADRÓN FÉNIX

Learjet T-23 del Grupo 1 Aerofotográfico (Paraná)

A comienzos del año 1982, meses previos a la Guerra por las islas Malvinas, el Grupo 1 Aerofotográfico, por disposición de las autoridades nacionales de la Fuerza Aérea, comenzó en forma velada y secreta la aerofotografía de objetivos militares de las islas Malvinas.

El Grupo 1 Aerofotográfico, unidad operativa de la II Brigada Aérea con asiento en Paraná, Entre Ríos, era una autoridad en fotografía aérea y poseía los aviones Lear Jet 35A con una aviónica y equipos de fotografía aérea de primer nivel tecnológico para la época.

Durante los meses de febrero y marzo de 1982 se realizó toda la aerofotografía ordenada para realizar las operaciones de desembarco en las islas Malvinas, operaciones que se conocieron una vez finalizada la guerra.

Misiones secretas del Grupo 1 Aerofotográfico

En los meses previos a la recuperación de las islas, y a efectos de realizar relevamientos fotográficos en Puerto Stanley y en las zonas aledañas al aeropuerto, el Comando de Operaciones Aéreas, en coordinación con la Jefatura III Planificación, le ordenó al Grupo 1 Aerofotográfico y al Escuadrón Learjet, ambos de la II Brigada Aérea de Paraná, desplegar a la Base Aérea Militar Río Gallegos.

La primera misión se realizó entre el 23 y el 26 de febrero. La zona de sobrevuelo designada para la operación aerofotográfica era Puerto Stanley, el aeródromo y sus alrededores. La tripulación estaba compuesta por: Capitanes Carlos Ronconi y Marcelo Lotufo, Primer Teniente Eduardo Bianco, Suboficial Ayudante José Antonio Gordiola, Suboficial Auxiliar



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

Víctor Martínón, y Cabo Primero Juan Mothe.

El T-22 voló a Río Gallegos, donde la aeronave fue preparada para el relevamiento fotográfico. En la aproximación a Malvinas, la tripulación debía simular que se verificaban las marcaciones del equipo de VOR del aeródromo de Puerto Stanley y, con la circulación que demandaba el supuesto estudio, fotografiar la pista y las zonas aledañas, en especial las costas próximas.

La operación fue coordinada con personal del Escuadrón Verificación Aérea que ya se encontraba desplegado en la isla. La misión simulada estuvo perfectamente velada pues el nuevo VR-17 de dotación, un Learjet

35 equipado para la tarea, ya había realizado con anterioridad otras verificaciones en Puerto Stanley.

La misión se cumplió parcialmente por razones meteorológicas, ya que algunas de las áreas solicitadas se encontraban cubiertas por nubes que impedían el relevamiento fotográfico.

Los vuelos de febrero fueron:

- 23 de febrero: Paraná-Rosario-Aeroparque-Comodoro Rivadavia-Río Gallegos, vuelos de navegación y traslado.
- 24 de febrero: Río Gallegos-Malvinas-Río Gallegos, vuelo operativo.
- 25 de febrero: Río Gallegos-Malvinas-Río Gallegos, vuelo operativo.
- 26 de febrero: Río Gallegos-Malvinas-Río Gallegos, vuelo operativo.

Finalizada la misión, se retornó el mismo día a Aeroparque. Total de horas voladas en aerofotografía: 10 horas 30 minutos.

La segunda misión se realizó entre el 16 y el 19 de marzo con el Learjet 35 A matrícula T-23. La zona de sobrevuelo designada para la operación aerofotográfica era Puerto Stanley, el aeródromo y sus alrededores. La tripulación estaba compuesta por: capitán Narciso Juri, teniente Enrique Felice, suboficial auxiliar Víctor Martínón, cabo principal Ernesto Guevara y cabo Alejandro López.

El 19 se coordinó un vuelo a las islas con la excusa de transportar al Vicecomodoro Roberto Gamen, representante argentino y jefe de LADE en Malvinas. El día se presentaba con probables huecos entre las nubes; si se insertaban entre los claros podrían fotografiar con calidad 61. Se trataba del segundo intento hacia Malvinas, ya que el día anterior, el 18, no se había logrado por mala meteorología. Apenas despegaron abrieron la puerta ventral del cajón de fotografía que existe en el piso del Learjet 35 A para que el vidrio presurizado entrara rápidamente en contacto con la temperatura exterior. Así, volando relativamente bajo, se aproximaron a Malvinas.

En el trayecto fueron detectados por el radar del HMS Endurance que navegaba hacia las islas Georgias; el operador del buque les solicitaba en inglés que se identificaran. Los pilotos no respondieron. Solo hicieron contacto de radio con la torre de vuelo de Puerto Stanley. Realizaron la aproximación a la ciudad habiendo insertado en el navegador inercial las coordenadas de los puntos que sobrevolarían verticalmente.

En la primera corrida aerofotográfica aprovecharon el sol sobre la playa. La automaticidad del sistema permitió tomar algunas fotos laterales con una cámara de 35 mm. Continuamente se sucedían llamados de la torre de vuelo de Puerto Stanley que, a veces en inglés y otras en español, requería que se les informara el motivo del pasaje sobre su vertical. Los pilotos contestaban que estaban tratando de solucionar un problema con el tren de aterrizaje, que tenían indicación del instrumental que no se había trabado en posición «abajo» sino que había



H. Cámara de Diputados ENTRE RÍOS

quedado en movimiento y sin traba.

En el tercer viraje de aproximación de la corrida aerofotográfica, ya las preguntas eran más incisivas y ordenaban descender. Desoyendo todas las indicaciones, se completaron dos pasadas más; ya llevaban cinco corridas perfectas grabadas en los almacenes peliculares. Pero la meteorología pronto se tornó desfavorable, la nubosidad iba en aumento entre el avión, la ciudad y las playas que, luego sabrían los tripulantes, serían los puntos de desembarco.

Dado el tiempo transcurrido, unos 40 minutos en la zona, entendieron que no tenían más excusas para continuar y que no estaban dadas las condiciones meteorológicas adecuadas para proseguir. Decidieron abortar la misión e informaron a la torre de vuelo que, al no poder solucionar la falla del tren, optaban por retornar a Río Gallegos donde iban a contar con mejores condiciones de seguridad en caso de realizar un aterrizaje de emergencia.

Al regreso, en Río Gallegos, simulaban también la misma situación, previendo posibles escenarios de espionaje chileno. Declararon la emergencia a la torre de vuelo, y esta instruyó a las aeronaves que tenían previsto decolar que lo hicieran y a las que debían aterrizar que se apresuraran. El Learjet con el tren de aterrizaje desplegado realizó un pasaje a baja altura paralelo a la pista y sobre la plataforma de aviones, mientras el operador de torre modulaba por radio que podía observar el tren como trabado.

Se dispusieron a aterrizar con los servicios de emergencia, ambulancia y camiones de bomberos al costado de la cabecera de la pista, listos para actuar. Cuando el Learjet aterrizó, lo acompañaron por detrás hasta que el avión se detuvo en la plataforma. Allí, personal de mantenimiento simuló que se estaba reparando el tren de aterrizaje. Luego, dentro de un hangar, el personal de fotógrafos descendió con las películas. La tripulación fue a almorzar y, después de un tiempo prudencial, los pilotos ordenaron la carga de combustible y presentaron nuevo plan de vuelo con destino a Puerto Stanley con el objeto de cumplir con la misión declarada: trasladar al Vicecomodoro Roberto Gamen a las islas.

El Learjet despegó nuevamente rumbo a Puerto Stanley. Una vez aterrizados, el Vicecomodoro Gamen descendió con los motores del avión en marcha. De inmediato, la aeronave volvió a cabecera y despegó evitando ser requisada por los militares británicos.

En la II Brigada Aérea de Paraná se procesó el material fotográfico registrado en ambos vuelos y se confeccionaron los mosaicos que serían utilizados en la planificación del desembarco del 2 de abril. El esfuerzo y la labor del Escuadrón Fotográfico de la II Brigada Aérea de Paraná resultaría invaluable para planear la Operación Rosario.

Los vuelos de marzo fueron:

- 16 de marzo: Paraná-Aeroparque-Río Gallegos, vuelos de navegación y traslado.
- 18 de marzo: vuelo local en Río Gallegos, no se pudo realizar el vuelo operativo por mala meteorología.
- 19 de marzo: Río Gallegos-Malvinas-Río Gallegos, vuelo operativo.
- 19 de marzo: Río Gallegos-Malvinas-Río Gallegos, segundo vuelo operativo.

Ese mismo 19, el T-23 se replegó en vuelo de navegación y traslado de Río Gallegos a Paraná con escala en Bahía Blanca. Total de horas voladas en aerofotografía: 6 horas 10 minutos.

El Escuadrón Fénix

Entre el 13 y 28 de abril de 1982, una comisión de oficiales del Comando de Operaciones Aéreas efectuó una planificación y estudio para conformar un Escuadrón Aéreo con



H. Cámara de Diputados ENTRE RÍOS

tripulaciones y aviones de empresas privadas y estatales nacionales. Se realizó una selección de pilotos y de aeronaves que de acuerdo a sus características, performances y equipamiento, serían las más aptas para las tareas a realizar según los tipos de misiones ordenadas en el Teatro de Operaciones de la Fuerza Aérea Sur.

Posteriormente, la Fuerza Aérea Argentina, autorizada por el Poder Ejecutivo Nacional a través del Departamento Movilización y Reserva, la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad y la Dirección de Material, y luego de estudios de Departamentos de Estrategia, convocó a las tripulaciones de empresas nacionales, estatales y fuerzas de seguridad y requisó sus aeronaves.

El comando de este escuadrón ya se encontraba orgánica y funcionalmente en el aeropuerto de Comodoro Rivadavia, y dentro de la organización de la Fuerza Aérea Sur recibió el nombre de “Escuadrón Fenix”. Allí desplegaron treinta y cinco aviones de empresas privadas y estatales, a los que se sumaron cuatro Lear Jet 35A fotográficos de la II Brigada Aérea (T-21, T-22, T-23 y T-24) y un Lear Jet 35 verificador del Instituto Nacional de Aviación Civil que ya se encontraba en Comodoro Rivadavia.

A posteriori, algunas de estas aeronaves desplegaron a distintos aeropuertos del sur argentino quedando destacadas en Río Grande, Comodoro Rivadavia y San Julián.

Desde un primer momento, las facultades de jefe de Escuadrón fueron ejercidas por el Mayor Juan José Falconier. Luego, desde el 01 al 14 de mayo por el Mayor Roberto Cardoso y del 14 de mayo al 07 de junio por el Vicecomodoro Rodolfo Manuel de la Colina. Finalmente, del 07 de junio hasta finalizar la guerra, por el Vicecomodoro Rubén Eduardo Román.

Las misiones que cumplió el escuadrón fueron las de guiado de escuadrillas, retransmisores, diversión, desgaste, exploración y reconocimiento, y fotografía aérea, lo que obligó a los ingleses a vivir en un estado de permanente tensión.

PARTICIPACIÓN DE TRIPULANTES Y/O AERONAVES LJ-35A DE LA II BRIGADA AÉREA QUE INTEGRARON EL ESCUADRON FENIX DURANTE EL CONFLICTO

Día sábado 01 de mayo, Bautismo de Fuego

A las 15:35, LJ- 35, indicativo CARDÓ con la misión de diversión.; ruta: GRA - MLV - GRA. Tripulación: Capitán Antonio Buira y Cabo Primero Dardo Rocha. Despegó de GRA, arribó a las 17:00 hs.

LJ-35, matrícula T-22. Tripulación: Primer Teniente Eduardo Bianco, Teniente Luis Herrera. Despegó de GRA, a las 15:30, por MLV arribó a las 17:05 hs.

Día domingo 02 de mayo

Dos LJ-35, indicativo SANTO; Misión: diversión, E y R. Tripulación 1: My Rafael González Osterode, Cap Ricardo Ceaglio, CP Javier Moi. Tripulación 2: Cap Miguel Arques, Ten Alfredo Caballero y C1º Jorge Bazán. Esta sección despegó de CRVI, a las 18:40, se dirigió a un punto ubicado a 70 MN, antes de Puerto Argentino, luego regresó rasante a SJU, y desde allí a CRV; arribó a las 20:00 hs.

LJ-35, matrícula T-22. Misión: E y R. Tripulación: 1er Ten Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera, C1º Dardo Rocha. Despegó de GRA a las 12:05; arribó a las 12:30 hs.

LJ-35, matrícula LV-OFV. Indicativo: PINCHO. Tripulación: Cap Antonio Buira, Cap Carlos



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

Alberto Pane, C1° Dardo Rocha. Despegó de GRA, a las 06:55, arribó a las 07:55.

Día lunes 03 de mayo

OF 1136; LJ-35, matrícula LV-ONN, misión: E y R. Tripulación: Cap Narciso Juri, Ten Enrique Felice, C1° Alejandro López. Despegó de CRV, a las 13:25, a 53° 30' S / 54° 00' O; arribó a las 17:05 hs.

OF 1138, dos LJ-35, matrícula T-24, indicativo PERRO; misión: diversión; tripulación N° 1: Cap Miguel Arques, Ten Gustavo Cercedo, R Callejas, SAux Luis Errasquin; N° 2: My Juan Falconier, Alf Harvey. Despegaron de CRV, a las 16:00, a 50° 00' S / 61° 40' O; arribaron a las 18:01 hs.

LJ-35, matrícula LV-OFV, indicativo LIEBRE, misión exploración y reconocimiento por radar. Tripulación: Cap Carlos Pane, Cap Antonio Buira, C1° Dardo Rocha. Despegó de GRA, a las 15:40; arribó a las 16:55 hs, (por MLV).

LJ-35, matrícula T-22, tripulación: Ten Luis Herrera, 1erTen Eduardo Bianco. Despegó de GRA a las 12:55; arribó a las 16:55 hs (por MLV).

Día martes 04 de mayo

LJ-35, indicativo DARDO; ruta: GRA - MLV - GRA; misión: diversión. Tripulación: 1erTen Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera, CP Dardo Rocha; despegó de GRA, a las 09:40; arribó a las 11:00 hs.

LJ-35, matrícula T-22, indicativo RÓTULO. Tripulación: 1erTen Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera, C1° Dardo Rocha. Despegó de GRA, a las 09:40; arribó a las 11:00 hs, (por MLV)

Día miércoles 05 de mayo

LJ-35, matrícula LV-OFV, tripulación: Cap Carlos Pane, Cap Antonio Buira, C1° Dardo Rocha. Despegó de GRA, a las 15:50, arribó a las 17:15, (por MLV). OF 2008, LJ-35, matrícula T-21, tripulación: Cap Carlos Ronconi, Cap Juan Martínez Villada, C1° Alejandro López. Despegó de CRV: a las 10:45; arribó a GRA, a las 12:20 hs, (por GAL).

LJ-35, matrícula T-22, tripulación: 1erTen Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera, C1° Dardo Rocha. Despegó de GRA, a las 14:10; arribó a las 15:40, (por MLV).

OF 2009: LJ-35, matrícula T-21, tripulación: Cap Juan Martínez Villada, Cap Carlos Ronconi, C1° Alejandro López. Despegó de GRA, a las 14:10; arribó a las 15:35 hs (por MLV).

LJ-35, matrícula T-22, tripulación: Ten Luis Herrera, 1erTen Eduardo Bianco, C1° Alejandro López. Despegó de GRA, a las 15:50; arribó a las 17:10 hs (por MLV).

Día jueves 06 de mayo

La FAS programó el envío de dos C-130, (indicativos TIGRE y PATO), que decolarían desde CRV: escalonadamente arribarían a la BAM MLV: y en ese orden regresarían. Para su protección, la FAS concibió las siguientes operaciones de diversión, con aviones del Escuadrón Fénix:

OF 2020/1, LJ-35, matrícula LV-OFV, indicativo DARDO 1. Tripulación: Cap Antonio Buira, Cap Carlos Pane. Despegó de GRA, a las 13:20; nivel de vuelo 300 hasta 54° S y 61° O, descenso con R 070,° a nivel de vuelo 50, luego R 180° 10', luego R 270° a 63° O y ascenso a nivel de vuelo 200 hasta 70 MN de GRA, descenso a nivel de vuelo 60. Arribó a las 15:25 hs, (por MLV).

OF 2020/2, LJ-35, matrícula T-22, indicativo DARDO 2; Misión: E y R Tripulación: 1erTen



H. Cámara de Diputados
ENTRE RIOS

Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera. Despegó de GRA a las 13:20; ascenso a nivel de vuelo 250, hasta 52°45' S y 61° 00' O, descenso con R 0900 a nivel de vuelo 50, luego R 360° durante 5', luego R 270° a posición 63° 00' O, ascendiendo a nivel de vuelo 200 hasta 90 MN de GRA, luego descenso a nivel de vuelo 60. Arribó a las 15:25 hs

También se realizaron las siguientes operaciones de exploración y reconocimiento:

OF 2021, LJ-35, indicativo PARDO. Misión: E y R visual. Tripulación: Ten Luis Herrera, 1erTen Eduardo Bianco, C1° Dardo Rocha. Despegó de GRA, a las 15:35; arribó a las 17:20 hs LJ-35, matrícula T-24, indicativo LOCO II Tripulación: Cap Miguel Arques, Ten Gustavo Cercedo, C1° Jorge Bazán, R. Callejas, SAux Luis Errasquin. Despegó de CRV a las 16:15; arribó a las 18:25.

LJ-36, matrícula LV-LOG, indicativo LOCO I. Misión: E y R con radar. Tripulación: Cap Narciso Juri, Ten Williams. Despegó de CRV a las 12:30; arribó a SJU, a las 17:50 hs.

Día viernes 07 de mayo

Dos salidas de diversión, de dos LJ 35, que se realizaron a la tarde y noche, desde GRA, y se dirigieron a la zona de los presuntos buques, (54°00' S / 66° 30' O). Tripulación del LV-OFV: Cap Antonio Buira, Cap Carlos Pane, C1° Dardo Rocha. Tripulación del T22: 1erTen Eduardo Bianco y Ten Luis Herrera. Despegaron de GRA, a las 16:50; arribaron a las 19:00/19:20. Despegaron a las 20:05; arribaron a CRV; a las 22:05 hs.

LJ-35, matrícula T-23. Tripulación Cap Rafael González Osterode, Cap Jacinto Despierre, SAux José Cuscueta. Despegó de CRV; a las 11:30; arribó a GRA, las 13:30. Despegó a las 16:40; arribó a GRA, a las 19:35 hs.

Día Sábado 8 de mayo

El Escuadrón Fénix ejecutó con los Lear Jet, aproximaciones a las islas Malvinas, bajo control radar, a efectos de obligar el despegue de las PAC enemigas, desgastándolas:

OF 2039 dos LJ-35, indicativo PUA 1 y 2; misión: retransmisión diversión T-22 PUA 1: Cap Miguel Arques, Ten Gustavo Cercedo, C1° Jorge Bazán . LV-ONN PUA 2: Cap Narciso Juri, Ten Alfredo Caballero y Cap Eduardo Glogger. Despegaron de CRV: a las 14:35, a vertical Puerto Argentino y regreso a CRV; arribaron a las 17:45. (En este vuelo se tuvo en cuenta el Interrogatorio a Tripulaciones, pues por planilla de vuelo difiere el cuarto tripulante).

OF 2040 dos LJ-35, indicativo CARDO I y II; misión: diversión. Tripulación 1: Cap Antonio Buira, Cap Carlos Pane y C1° Dardo Rocha; 2: 1erTen Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera. Despegaron de CRV: a las 10:15-10:25 a vertical Puerto Argentino y regreso a GRA; arribaron a las 13:25 hs. Despegaron a las 15:55; arribaron a las 18:15-18:55 hs respectivamente.

OF 2041 LJ-35. Matrícula T-23, indicativo PLOMO. Tripulación: Cap Jacinto Despierre, Cap Rafael González Osterode, SAux José Cuscueta. Despegó de GRA, a las 15:30; arribó a CRV: a las 19:50 hs.

LJ-35, matrícula T-22 Tripulación: My Roberto Cardozo, Ten Eduardo Cercedo, C1° Jorge Bazán, R Callejas. Despegó de CRV: a las 22:15. Arribó a CRV: a las 23:40 hs.

Ante el cañoneo naval nocturno, la FAS intentó un ardid operativo: lanzó desde CRV OF N° 2045 dos LJ-35, indicativo NACAR; tripulación 1: My Cardozo y Cap González; N° 2: Cap Juri, Ten Williams, Cap Glogger, (observador aerofotográfico), Despegaron de CRV: a las 01:26 hs, rumbo a MLV: Arribaron a las proximidades de la isla Soledad, a las 02:36, simulaban ser aviones de combate, observaron los fogonazos y regresaron a CRV.



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

Aparentemente, consiguieron su objetivo disuasivo, pues a las 02:48 cesó el cañoneo naval, y nuestro CIC detectó el despegue de una PAC británica que se dirigió a MLV: Lanzó una bengala amarilla y regresó al portaaviones. Esta operación, propia de diversión, se repitió a las 06:00 hs del día siguiente, desde GRA.

Día domingo 09 de mayo

A las 06:25 despegó de GRA, la primera misión diurna, de diversión y exploración, que tenía por objetivo hostigar con su presencia y accionar electrónico al enemigo, y detectar su ubicación y reacción.

OF 2047: dos LJ-35, indicativo PICO I: Tripulación: 1erTen Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera. PICO II Cap Antonio Buira, Cap Carlos Pane, C1° Dardo Rocha. Se dirigieron hacia las islas, hasta 80 MN, de Puerto Argentino. En esta posición, el CIC MLV les ordenó regresar, porque tenían en pantalla una Ella de Harrier que se dirigían a interceptarlos. Los Harrier los persiguieron por 30 MN y abandonaron. Los PICOS ascendieron a nivel de vuelo 400, y regresaron a GRA. Aterrizaron a las 08:10 hs.

OF 2044 A las 11:45, ingresó al área MLV la misión diversión. E y R 18 LITRO 1 tripulación: Cap Miguel Arques, Ten Eduardo Cercedo y Ten Oscar Domínguez (oficial de fotografía). LITRO 2 tripulación: Cap Juan Martínez Villada, Ten Alfredo Caballero, C1° Alejandro López, CP Juan Hernández, CP Eduardo Elvira. Despegaron de CRV; a las 10:10 hs. Meteorología: bajo mínimo (aeródromo cerrado). Se realizó un despegue por instrumentos, (sólo se veía la línea central de la pista). Alcanzaron tope y le informaron al 2 para que despegue. Realizado el mismo, el LITRO 2 entró en emergencia del tren de aterrizaje. GAL estaba habilitado sólo para vuelo por instrumentos. Le formaron para verificar la falla, y luego el 2 se dirigió al aterrizaje. Arribó a GAL, a las 11:55 hs. El 1 siguió hasta MLV: Bloquearon la antena de Puerto Argentino, con nivel 400, bajo control radar, pusieron luego rumbo 90°, alejándose aproximadamente 30 millas, cuando, de pronto, el radar les ordenó regresar lo más rápido posible; iniciaron un viraje por derecha, cuando el operador les urgió que aceleren el viraje, cerrando todo lo que les fuera posible. En ese momento, el 1erTen Domínguez, que iba como observador, vio pasar un misil antiaéreo muy cerca de la punta del plano. Perdieron altura y regresaron rasante a GAL, porque CRV estaba todavía cerrado para toda operación. Aterrizó a las 13:10 hs

Esta misma sección realizó otro vuelo: despegó de GAL a las 15:55; arribó a CRV a las 17:20.

OF 2050 Los Fénix de GRA cumplirían una nueva misión con el mismo objetivo. Indicativo: PICO; tripulación N° 1: Cap Antonio Buira, Cap Carlos Pane, C1° Dardo Rocha. N° 2: 1erTen Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera; despegaron a las 10:25 hs e ingresaron a MLV a las 11:35 a nivel de vuelo

400. El N° 2 se volvió por TEC, el N° 1 siguió a MLV y fue perseguido por una PAC la cual se le acercó hasta treinta MN, arribó a GRA a las 12:14 hs.

Otro vuelo, indicativo PACO, figura entre los Interrogatorio a Tripulantes; Tripulación: My Roberto Cardozo, Cap Narciso Juri. Declaran que estuvieron sobre MLV a las 02:05; aterrizaron en CRV a las 03:59 hs.

OF 2052 dos LJ-35. Indicativo: PUA con la misión de diversión y apoyo a la navegación a MLV de la OF 1175. Tripulación N° 1: Cap Antonio Buira; Cap Carlos Pane; C1° Dardo Rocha. N° 2: 1erTen Eduardo Bianco; Ten Luis Herrera. Despegaron de GRA a las 13:45; arribaron a las 15:25 hs.



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

Día martes 11 de mayo

El grupo de E y R realizó las siguientes salidas de exploración lejana:

OF 2058 Dos LJ-35. Matrícula LV-ONN, indicativo CONDE I. Tripulación: Cap Antonio Buira, Cap Carlos Pane, C1° Dardo Rocha. Matrícula T-24. CONDE II. Tripulación: 1erTen Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera. Despegaron de GRA, a las 07:50; arribaron a las 10:40 hs. Por MLV.

La FAS ejecutó una operación de diversión simulando REV:

OF 2058 dos LJ-35 Indicativo CONDE; tripulación N° 1: Cap Buira, Cap Pane, C1° Dardo Rocha. N° 2: 1erTen Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera; despegaron de GRA, a las 07:50. Arribaron a las 10:40 hs por MLV.

OF 2059 matrícula T-24, indicativo LEÓN. Tripulación: Ten Luis Herrera, 1erTen Eduardo Bianco, C1° Dardo Rocha. Despegó de GRA a las 11:30. Arribó a las 13:40 hs por MLV.

Día miércoles 12 de mayo

El Escuadrón Fénix, desde hora temprana, comenzó a ejecutar las siguientes operaciones con sus aviones:

OF 2063 Dos Lear Jet, matrícula T-22, indicativo CARDO, tripulación 1: Cap. Juan Martínez Villada, Cap Jacinto Despierre y C1° Jorge Bazán. Despegó de CRV a las 07:20, arribó a las 09:50 por MLV:

OF 2064 Dos Lear Jet, matrícula T-23, indicativo LEON, tripulación: Cap Carlos Ronconi, Cap Rafael González Osterode, SAux José Cuscueta. Despegó de CRV 07:05, arribó a las 10:25 hs. Matrícula LV-LOC, indicativo LEON, tripulación: Ten Emil Williams, Cap Narciso Juri, C1° Emilio Paigés. Despegó de CRV a las 07:00, arribó 10:10 hs, por MLV:

OF 2066 Dos Lear Jet, matrícula LV-OAN, indicativo FUEGO, tripulación: Cap Carlos Pane, Cap Antonio Buira, C1° Dardo Rocha. Matrícula T-24, tripulación: 1erTen Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera. Despegaron de GRA, a las 07:45; arribaron a las 09:45 hs, por MLV:

OF 2067 Lear Jet, matrícula LV-OAN, indicativo NACAR, misión: E y R. Tripulación: Cap Antonio Buira. Despegó de GRA, 16:10; arribó 17:50 hs.

OF 2068 Lear Jet, matrícula T-24, indicativo PIEDRA, misión: E y R Tripulación: Cap Carlos Pane, 1erTen Eduardo Bianco. Despegó de GRA, a las 16:00; arribó a CRV a las 18:30 hs.

OF 2071 Lear Jet, indicativo BAGRE. Tripulación: My Roberto Cardozo. Despegó de CRV 14:45; arribó 16:35 hs.

OF 2072 Lear Jet, matrícula T-22, misión: diversión. Tripulación: Cap. Juan Martinez Villada, Cap Jacinto Despierre, C1° Jorge López. Despegó de CRV a las 14:05; arribó 16:40 hs.

OF 2073 Los mismos aviones, tripulación e indicativo de la OF 2064. Despegaron de CRV a las 14:00; arribaron 17:35 hs, por MLV Lear Jet, matrícula LV-JXA, indicativo BAGRE, tripulación: Cap Miguel Arques, 1erTen Carlos Miranda. Despegó de CRV 07:30; arribó 10:00, por MLV Lear Jet, matrícula T-23, tripulación: Cap Rafael González Osterode, Cap Carlos Ronconi, C1° Juan Mothe. Despegó de CRV 21:00, regresó a GRA, a las 22:25.

Día jueves 13 de mayo

Salieron este día las siguientes misiones de diversión:

OF 2078, dos LJ-35, indicativo BAGRE. Tripulación: Cap Juan Martínez Villada, Cap Jacinto Despierre. Despegó de CRV, a las 08:37, a 50° 00' S / 66° 00' O, hasta 50° 40' S / 62° 30' O y retorno a CRV: Arribó 11:00 hs. Mje 3709.

OF 2080, dos LJ-35, indicativo FUEGO, Tripulación N° 1: Cap Rafael González Osterode,



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

1erTen Carlos Ronconi, C1° Juan Mothe. Tripulación N° 2: Cap Antonio Buira, Ten Luis Herrera, C1° Dardo Rocha. Despegó de GRA, a las 09:30 hs, 53° 00' S / 61° 30' O, Y retorno GRA. Arribó a las 11:00 hs.

Día viernes 14 de mayo

OF 2092 y 2094. LJ-35, indicativo PESO. Misión: E y R, en zona E de isla de Los Estados y S-SO de MLV: a la altura de GRA. Tripulación: Cap Rafael González Osterode, 1erTen Carlos Ronconi, C1° Mothe. Despegó de GRA, a las 10:56; arribó a las 13:30. Despegó a las 16:15; arribó a las 19:16 hs.

OF 2091. LJ-35. Matrícula LV-ONN. Indicativo: LIBRA. Misión: E y R visual. Tripulación: Cap Juan Martínez Villada, Ten Luis Herrera, C1° Dardo Rocha. Despegó de GRA, a las 10:35; arribó a CRV a las 13:35 hs.

LJ-35. Matrícula T-21. Misión: relevamiento aerofotográfico. Tripulación: Cap Nicolás Benza, Ten Eduardo Casado, CP Eduardo Lager, CP Eduardo Elvira, CP Juan Henández. Despegó de PAR, a las 17:15; arribó a CRV a las 20: 15 hs.

Día sábado 15 de mayo

OF 2102, LJ-35, indicativo TIFÓN. Misión: comprobación electrónica, chequeo VHF CIC Malvinas. Tripulación: Cap Rafael González Osterode, 1erTen Carlos Ronconi C1° Juan Mothe. Despegó de GRA, a las 10:25, a 52° 60' S / 62° 55' O; luego a 52° 30' S / 61° 30' O cuatro minutos, y a 52° 15' S / 61° 30' O durante seis minutos, anotando coordenadas alcance de MLV en radar y VHF Arribó a las 12:05 hs.

LJ-35, matrícula: LV-ONN. Indicativo BOMBO. Misión: E y R cercano. Tripulación: Cap Juan Martínez Villada, Ten Luis Herrera. Despegó de CRV, a las 08:10; arribó a GRA, a las 09:35 hs.

OF 2103. La misma tripulación anterior. Despegó de GRA, a las 12:55; arribó a las 15:33 hs.

Día domingo 16 de mayo

OF 2108, LJ-35, matrícula T-24, indicativo TIFÓN, misión: verificación y ajuste del CIC MLV, (Rd y VHF). Tripulación Vcom Rodolfo de la Colina, 1erTen Eduardo Bianco, C1° Emilio Paigés, CP Juan Henández y Roberto Prevedi. Despegó de CRV a las 17:30, a 50° 30' S / 62° 00' O; regresó a las 20:00 hs.

LJ-35, matrícula T-21, misión: relevamiento aerofotográfico. Tripulación: Cap Nicolás Benza, Ten Alfredo Caballero, CP Eduardo Lager, CP Gerardo Pansa y C1° Juan Falchi. Despegó de CRV 16:15; arribó a PAL, 18:25 hs.

Día lunes 17 de mayo

OF 2110 LJ-35A, matrícula T-24, indicativo POMO, misión: detección de emisiones radar del ENO. Tripulación: 1erTen Eduardo Bianco, Ten Eduardo Casado, SAux José Cuscueta, CP Gerardo Pansa y Roberto Prevedi. Despegó de CRV; a las 07:20; voló a 50° 30' S / 62° 30' O y luego a 51° 61' S / 61°30' O. Arribó a las 09:35 hs.

Día martes 18 de mayo

OF 2118, LJ-35, indicativo POMO, misión: E y R en zona L. Tripulación: Cap Juan Martínez Villada, Ten Luis Herrera, C1° Dardo Rocha. Despegó de GRA, a las 13:54; arribó a las 16:25 hs.

OF 2119; LJ-35 A, matrícula T-23, indicativo CACO. Tripulación: Cap Nicolás Benza, 1erTen



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

Ronconi y C1° Juan Mothe. Misión E y R en zona R. Despegó de GRA, a las 14:30; arribó a las 17:00 hs.

Día miércoles 19 de mayo

OF 2124, LJ-35 A, indicativo MALO. Tripulación: Cap Juan Martínez Villada, Ten Eduardo Casado, SAux José Cuscueta. Despegó de GRA, a las 12:00, hacia zona S, a 59° 30' S / 56° 00' O, y luego a 59° 30' S / 65° 00' O. Arribó a las 15:05 hs.

OF 2125, LJ-35 A, misión: E y R. Tripulación: Cap Antonio Buira, Ten Alfredo Caballero, C1° Alejandro López. Despegó de GRA a las 15:55; arribó a las 17: 15.

Día jueves 20 de mayo

OF 2130, un LJ-35 A matrícula T-23, indicativo BOMBO. Tripulación: Cap Nicolás Benza, Cap Carlos Ronconi, C1° Juan Mothe. Despegó de GRA, a las 18:38, hacia zona V; arribó a las 20:51.

OF 2133, LJ-35 A, matrícula LV-ONN, indicativo TIFÓN. Tripulación: Cap Juan Martínez Villada, Ten Eduardo Casado, SAux José Cuscueta. Despegó de GRA, a las 19:30, hacia isla Nueva y adyacencias; arribó a las 21:10 hs.

Día viernes 21 de mayo

OF 2138, dos LJ-35, matrículas T-21 y T-24, indicativo PUA. Tripulación: N° 1: Cap Miguel Arques, Cap Carlos Pane, Cap Marcelo Lotufo, Alf. Miguel Cancrini. N° 2: Cap Narciso Juri, Ten Gustavo Cercedo, C1° Emilio Paigés, SP Ricardo Freijo, Jorge Mira. Nivel de vuelo 300. Despegaron de CRV a las 11:30 hs, a 51° 30' S y 63° 00' O, pasando por MLV: Descenso a nivel de vuelo 20. Arribaron a SCZ, a las 13:40 hs.

OF 2139, LJ-35A, matrícula LV-ONN indicativo PONCHO. Tripulación: Cap Juan Martínez Villada, Ten Eduardo Casado, SAux José Cuscueta. Nivel de vuelo 300. Despegó de GRA, a las 11:30, a 54° 00' S y 61° 00' O; descenso con Rbo 70° a nivel de vuelo 20. Arribó a las 13:20 hs.

OF 2140, LJ-36A, matriculado LV-LOG, indicativo RAYO. Tripulación: Vcom Rodolfo de la Colina, Ten Enrique Felice. Despegó de CRV, 13:30; arribó 17: 10 hs.

OF 2142, LJ-35 A, matrícula T-22, indicativo PUA. Tripulación: Cap Antonio Buira, Ten Alfredo Caballero, C1° Alejandro López. Despegaron de GRA, a las 09:50; arribó a las 11:40. .

OF 2143, LJ-35A. Tripulación: Cap Nicolás Benza, Cap Carlos Ronconi, C1° Juan Mothe. Despegó de GRA, a las 13:50, bajo el control del CIC GRA, para guía de Ella de M-5, en ayuda a la misión 1193. Arribó 15:40 hs.

OF 2145, dos LJ-35 A, matrículas T-21 y T-24, indicativo FUEGO. tripulación N° 1: Cap Miguel Arques, Cap Carlos Pane, Cap Marcelo Lotufo, Alf Miguel Cancrini. N° 2: Cap Narciso Juri, Ten Gustavo Cercedo, C1° Emilio Paigés, SP Ricardo Freijó, Jorge Mira. Despegaron de SCZ, a las 16:20, pasaron por MLV; arribaron a CRV 18:20 hs.

OF 2146, LJ-35A, matrícula LV-ONN, indicativo PONCHO. Tripulación: Cap Juan Martínez Villada, Ten Eduardo Casado, SAux José Cuscueta. Despegó de GRA, a las 16:05; arribó 18:05 hs.

OF 2152, LJ-35A, matrícula T-24, indicativo PÚA 1. Tripulación: lerTen Eduardo Bianco, Cap Jacinto Despirre, C1° Dardo Rocha. Despegó de CRV, a las 21:20; arribó a las 24:00.

LJ-35 A, matrícula T-22, indicativo PÚA. Tripulación: Cap Antonio Buira, Ten Alfredo



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

Caballero, C1° Alejandro López. Despegó de GRA, 21:25; arribó 23:35 hs.

Día sábado 22 de mayo

OF 2151, LJ-35, matrícula T-21, indicativo PUA. Tripulación 1er vuelo: Vcom Rodolfo De La Colina, Ten Enrique Felice, CP Eduardo Lager. Tripulación 2° vuelo: Vcom Rodolfo De La Colina, Ten Enrique Felice, C1° Emilio Paigés. Despegó de CRV: a las 00:05; arribó 02:35. Despegó a las 21: 10; arribó a las 23: 10. Esta misión provocó la salida de una PAC, de Sea Harrier, que se dirigió a interceptarla.

OF 2153, LJ-35, matrícula T-24, indicativo PUA III. Tripulación: Cap Miguel Arques, Ten Gustavo Cercedo, Cap Marcelo Lotufo. Despegó de CRV: a las 02:50, pasando por MLV; arribó 05:30.

OF 2156, LJ-35, matrícula LV-ONN, indicativo POTRO. Tripulación: Cap Juan Martínez Villada, Ten Eduardo Casado, SAux José Cuscueta. Despegó de GRA, a las 05:35; arribó 06:55.

OF 2161, LJ-35, indicativo CARDO. Tripulación: Vcom Rodolfo De La Colina, Ten Eduardo Felice. Despegó de CRV: a las 21: 10; arribó a las 23:10.

OF 2169, LJ-35, matrícula T-24, indicativo NARDO. Tripulación: Cap Miguel Arques, Ten Gustavo Cercedo, C1° Dardo Rocha, Cap Marcelo Lotufo, 1erTen Miguel Bonaz, Carlos Ojeda. Despegó de CRV: a las 18:30; arribó a las 20:55 hs

LJ-35, matrícula T-23. Tripulación: Cap Carlos Ronconi, Cap Nicolás Benza, C1°Juan Mothe. Despegó de GRA, a las 03: 15; arribó a las 05:15.

LJ-35, matrícula T-22. Tripulación: Cap Antonio Buira, Ten Alfredo Caballero, C1° Alejandro López. Despegó de GRA, a las 13:40; arribó 14:45. Despegó a las 14:50; arribó 15:55 hs.

Día domingo 23 de mayo

OF 2125, LJ-35, matrícula LV-ONN, indicativo LORO. Misión: E y R visual. Tripulación: Cap Juan Martínez Villada, Ten Eduardo Casado, SAux José Cuzcueta. Despegó de GRA, a las 08:10; arribó a las 09:20 hs.

OF 2162, LJ-35A, matrícula T-24, indicativo PÚA. Misión: detección electrónica. Tripulación: 1erTen Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera, Emilio Paigés. Despegó de CRV: a las 00:30, pasó por MLV: al N del canal San Carlos, detectaron una PAC. Arribó a las 02:35 hs.

OF 2163, LJ-35, matrícula T-21, indicativo FENIX. Misión: diversión: Tripulación 1er vuelo: Cap Rafael González Osterode, Ten Gustavo Cercedo. Despegó de CRV a la 01:10; arribó a las 03:30 hs. Tripulación 2° vuelo: Cap Miguel Arques, Cap Carlos Pane, C1° Dardo Rocha, Cap Marcelo Lotufo. Despegó de CRV: a las 07:20; arribó 09:20.

OF 2182, LJ-35A, matrícula T-24, indicativo LORO. Tripulación: 1erTen Eduardo Bianco, Ten Enrique Felice, Eduardo Lager, Ricardo Freijó. Misión: relevamiento aerofotográfico. Despegó de CRV a las 14:00 hacia 49° 27' S / 60 ° 51' O, nivel de vuelo 300. Arribó a las 16:40 hs.

OF 2183, dos LJ-35A, matrículas T-23 y LV-OFU, indicativo NARDO. Misión: diversión. Tripulación T-23: Cap Nicolás Benza, Cap Carlos Ronconi, C1° Juan Mothe. Despegó de GRA, 14:20; arribó 16:20 hs. Tripulación LV-OFU: Cap Miguel Arques, Ten Gustavo Cercedo, Luis Princich. Despegó de CRV 14:30, pasando por MLV y arribó 17:00 hs.

OF 2186, LJ-35A, matrícula T-22, indicativo FUEGO. Tripulación: Cap Antonio Buira, Ten Alfredo Caballero, C1° Alejandro López. Misión: diversión. Despegó de GRA, a las 14:25, hacia 50° 09' S /61° 29' O, a nivel de vuelo 350, y hacia 50° 25' S /60° 48' O. Arribó 15:30 hs.



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

LJ-35, matrícula T-23. Tripulación: Cap Nicolás Benza, Cap Carlos Ronconi, C1° Juan Mothe. Despegó de GRA, a las 08:40; arribó 10:10.

Día lunes 24 de mayo

OF 2200, dos LJ-35 A, matrículas T-24 y T-21, indicativo PELO. Tripulación T-24: Vcom Rodolfo De La Colina, Com Ronaldo Ferri, CP Eduardo Lager, SA Carlos Ojeda, J Cordiola. T-21: Ten Eduardo Bianco, Ten Enrique Felice, C1° Emilio Paigés. Despegaron de CRV a las 10:05. Esta sección, en combinación con los FUEGO, llegaron a MLV y enlazaron CIC; atrayendo a una PAC orbitaron en Punto 1, (50° 30' S / 61° 10' O). Arribaron a las 12:15 hs.

LJ-35A, matrícula T-23. Tripulación: Cap Juan Martínez Villada, Ten Eduardo Casado, C1° Juan Mothe. Despegó de GRA, 10:15, pasó por MLV: arribó a las 12: 15.

LJ-35A, matrícula T-24. Tripulación: Cap Miguel Arques, Ten Luis Herrera, C1° Emilio Paigés. Despegó de CRY: a las 20:00. Arribó 21:30 hs.

Día martes 25 de mayo

LJ-35 A, matrícula T-23, Tarea: guiado de aeronaves M-5. Tripulación: Cap Nicolás Benza, Cap Jacinto Despierre y C1° Juan Mothe como mecánico. Despegó de GRA, a las 10:15; guió hasta cien millas de las islas Beaucheme a la sección del Cap Jannet, y desde allí retornó a GRA. Arribó a las 12:05 hs.

LJ-35, matrícula T-22. Tarea: exploración y reconocimiento. Tripulación: Cap Juan Martínez Villada, Ten Eduardo Casado, A. López. Misión: E y R visual. Despegó de GRA, a las 13:30. Arribó a las 14:40.

Día miércoles 26 de mayo

OF 2215, LJ-35, indicativo NONO. Tripulación: Vcom Rodolfo De La Colina, Com Ronaldo Ferri, C1° Emilio Paigés, Luis Princich, Jorge Mira, SA Carlos Ojeda. Despegó de CRV: a las 11:00, hacia punto E por MLV: para apoyo sección SOMBRA. Arribó a las 13:45 hs.

Día lunes 31 de mayo

OF 2250: LJ-35 A, matrícula T-22, indicativo PELO. Tripulación: Cap Rafael González Osterode, Ten Enrique Felice, CP Eduardo Lager. A zona R. Despegó de GRA a las 12:50, arribó a las 15:20 hs.

OF 2251: LJ-35 A, matrícula LV-ONN, indicativo TORO. Tripulación: Cap Clemente Velasco, Cap Carlos Pane, C 1° Juan Mothe. A zona V. Despegó de GRA a las 11:25, arribó a las 13:55 hs.

Día martes 01 de junio

Se ejecutaron las siguientes operaciones de E y R:

OF 2152: LJ-35, indicativo NIDO, tripulación: Cap Clemente Velasco, Cap Carlos Pane, C1° Juan Mothe. Misión: E y R en zona R. Despegó de GRA a las 10:30 hs, arribó a las 12:45 hs.

OF 2153: LJ-35, indicativo LORO, tripulación: Cap Nicolás Benza, Ten Eduardo Casado. C1° Alejandro López. Despegó de GRA a las 09:25 a la zona Y, arribó a las 12:15 hs.

Día miércoles 02 de junio

Este escuadrón realizó las siguientes salidas de diversión.



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

OF 2272, LJ-35, indicativo LORO, misión: diversión. Tripulación: Cap Narciso Juri, Ten Alfredo Caballero. Despegó de CRV a las 15:30 a 200 MN SJU a punto C. Nivel de vuelo 320 (50040' S / 620 07' O) descenso y punto D (50047' S / 610 36' O.) ascenso y (510 20' S / 610 30' O.). Arribó a las 17:55 hs. Estuvo en enlace con MLV entre 16:30/45 hs.

OF 2273, LJ-35, indicativo PERRO. Misión: diversión. Tripulación: 1erTen E Williams, Cap Jacinto Despierre, 1erTen Miguel Bonaz, CP Hugo Bornices, Despegó de CRV a las 15:30 en dirección a Puerto Argentino (500 30' S / 610 30' O luego 510 30' S / 610 30' O). Arribó a CRV a las 17:50 hs.

Día jueves 03 de junio

LJ-35 A, matrícula LV-ONN, indicativo PUA. Tripulación: Cap Carlos Pane, Cap Clemente Velasco, C1° Juan Mothe. Despegó de GRA a las 11:25, arribó a las 13:10 hs.

LJ-35A, matrícula T-24, indicativo PANCHO. Tripulación: Cap Narciso Juri, 1erTen Luis Herrera, C1° Alejandro López. Despegó de GRA a las 11:35, arribó a las 13:55 hs.

Día sábado 05 de junio

Relevamiento aéreo fotográfico térmico

LJ-35, matrícula T-21. Tripulación: Vcom Rodolfo De La Colina, My Juan Falconier, SA Osvaldo Mondolo, Cap Marcelo Lotufo, 1erTen Miguel Bonaz. Despegó de CRV a las 13:35; arribó a las 15:25 hs.

Día domingo 06 de junio

OF 2308, LJ-35, matrícula T-23, indicativo NIDO. Tripulación: Cap Narciso Juri, Ten Luis Herrera, C1° A. López. Despegó de GRA a las 16:30, a 52° 30' S / 61° 00' O. No hizo enlace con MLV por cuanto el radar estaba fuera de servicio a causa del viento, (50 nudos) Arribó a las 17:40 hs.

Día lunes 07 de junio

OF 2309, dos LJ-35 A, misión: reconocimiento fotográfico Indicativo NARDO. Matrícula T-24. Tripulación N° 1: Vcom Rodolfo De la Colina, My Juan Falconier; Fot Cap Marcelo Lotufo, SA Francisco Luna, Mec Fot SAux Guido Marizza. Matrícula LV-ONN. Tripulación N° 2: 1erTen Eduardo Bianco, Ten Eduardo Casado, 1erTen Miguel Bonaz, C1° Hugo Bornices, Despegaron CRV a las 08:00 y se dirigieron al punto A, (51 ° 15' S / 60° 30' O), a nivel de vuelo 400. En ese punto enlazaron con CIC MLV a las 09:00/09:05 hs. En el radar MLV estaban el 1erTen Romero, C1° Nieves (según información Esc VYCA del 7 de junio de 1982). En este enlace hay desinteligencia con el CIC, respecto del procedimiento por seguir.

Ante la demora, el NARDO 1 comenzó un viraje por la izquierda. Entonces, el radar le ordenó que mantenga rumbo 090. El guía cambió el viraje a la derecha; en esa maniobra, se alejaron unas 20 MN del punto A.

Solicitaron actualización de PAC. Había dos: una a 140 MN al NE, y otra, 190 MN al SE. En ese momento, (09:06/10 hs), el copiloto del N° 2 vio dos pequeñas explosiones sobre la superficie de la bahía de San Carlos y luego dos estelas de misil que ascendían. El guía también las vio, y comenzó un viraje a la izquierda; informó al radar que regresaba; éste le contestó que no había problemas con las PAC porque también regresaban. Entonces el guía le dijo al radar:-Es una nave que se vio en el terreno- y al N° 2, que se quede tranquilo.

Inmediatamente se escuchó decir al N° 1 :-Me dieron, no hay nada que hacer..



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

El N° 2 a 200 / 300 metros a la derecha del guía y 200 pies arriba vio una gran bola de fuego en el guía, y la parte que quedó entera entró en tirabuzón, perdiendo todo contacto.

El N° 2 dio motor a pleno y se alejó rápidamente, eran ya las 09:13 hs. Las coordenadas 3' después eran 51° 11' S / 60° 22' O. Tuvieron interferencia en inglés en la frecuencia del radar MLV: en dos oportunidades: 08:56 hs. y 09:06 hs.

El NARDO 2 arribó a CRV: a las 10:40 hs. El Escuadrón Fénix, con su jefe al frente, entraba en la historia de las unidades de la FAA.

OF 2310, dos LJ-35 A., indicativo PILA. Misión: diversión Tripulación 1: My Clemente Velasco, Cap Carlos Pane, C1° Juan Mothe. 2 Cap Narciso Juri, 1er Ten Luis Herrera, C1° Alejandro López. Despegaron de GRA a las 08:20. A punto B, (51° 50' S / 62° 00' O), hicieron enlace con CIC MLV: escucharon los sucesos con el NARDO y regresaron a GRA; arribaron, a las 09:50.

LJ-35, matrícula T-23, misión: E y R. Tripulación: Cap Miguel Arques, Ten Enrique Felice, CP Eduardo Lager. Despegó de GRA, a las 14:40; arribó a las 15:40.

En las acciones de este día ofrendaron su vida por la patria el Vicecomodoro Rodolfo Manuel de la Colina, el Mayor Juan José Falconier; el Capitán Marcelo Pedro Lotufo, el Suboficial Ayudante Francisco Tomás Luna y el Suboficial Auxiliar Guido Antonino Marizza.

Día martes 08 de junio

OF 1291, Lear Jet, indicativo LIBRA. Tripulación Cap Miguel Arques, Ten Enrique Felice. Misión: guiado de Ellas PERRO y GATO. Despegó de GRA a las 13:05. Voló hasta 40 MN de Fitz Roy y regresó a GRA; arribó a las 14:59.

OF 2318, Lear Jet, matrícula LV-OFV, indicativo DIQUE. Misión: Apoyo a los F-28 ARA en cruce a MLV Tripulación Cap Narciso Juri, Ten Enrique Felice, C1° Alejandro López. Despegaron de GRA, a las 17:30. Arribaron a las 20:40 hs.

LJ-35 A, matrícula T-21, indicativo PERRO, misión: E y R. Tripulación: Cap Rafael González Osterode, Ten Gustavo Cercedo, SA Osvaldo Mondolo. Despegó de CRV a las 09:10; arribó a las 14:10.

Esta fue la última salida operativa del Escuadrón Fénix.

GRUPO 1 COMUNICACIONES ESCUELA – G1CE

El Grupo 1 de Comunicaciones Escuela se desplegó durante el conflicto cubriendo particularmente las bases de la Patagonia en la costa atlántica, y en las Islas Malvinas. Principalmente fue responsable de la creación y mantenimiento de las redes de comunicación entre la BAM MLV en las islas y el continente. Su tarea involucró la instalación, mantenimiento y operación de equipos de comunicaciones de alta frecuencia (HF), Grinel, VHF AM/ FM, entre otros, y el tendido de líneas telefónicas entre el radar, el Centro de Información y Control, el Puesto Comando, el Aeropuerto y las piezas de artillería antiaérea para asegurar la transmisión de información fiable durante el conflicto.

Personal y equipamiento desde Paraná, Entre Ríos, fue desplegado a la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia, Chubut, para instalar y organizar la Central de Comunicaciones del Comando de la Fuerza Aérea Sur (FAS), la Red de Comunicaciones con la estación de radio desplegada en Puerto Argentino a partir del 2 de abril de 1982, con los Equipos de Control Aéreo (ECA) emplazados en diversos lugares de las Islas Malvinas y demás Bases dispuestas en el continente.



H. Cámara de Diputados **ENTRE RÍOS**

Las Bases de Despliegue de la FAS con las que se mantuvo comunicación alámbrica y radioeléctrica fueron: BAM Trelew (TRE), BAM Comodoro Rivadavia (CRV), BAM San Julian (SJU), BAM Santa Cruz (CRZ), BAM Río Gallegos (GAL), BAM Río Grande (GRA), Base de Redespliegue Cañadón Hondo y Base de Exploración y Reconocimiento Bahía Blanca.

El primer grupo de CINCO (5) hombres del G1CE: 1ºT Eduardo Zanardi, SA Ricardo Rodriguez, C1º Ricardo Alvarez, C1º Osvaldo Valdata y C Gerardo Romero, desplegó a las islas Malvinas el día 02 de abril a las 05:15 hs desde Comodoro Rivadavia (CRV) en un C-130 Hércules matrícula TC 68 junto con personal del Grupo de Operaciones Especiales (GOE). Los acompañó también el SM Francisco Barbé de la Escuela de Aviación Militar, por haber estado anteriormente en las islas y conocer. El personal de comunicaciones desplegado en las islas, bautizado como “Los Ganchos Salvajes”, instalaron rápidamente el equipamiento y realizaron la primera comunicación a través del Servicio Móvil Militar Aéreo (SMMA – red de estaciones terrestres de la Fuerza Aérea para brindar apoyo a las aeronaves propias), estableciendo contacto con la estación de CRV.

CIC MLV Torre Aeropuerto MLV

El 12 de abril llegaron los refuerzos de personal y los equipos del G1CE, junto con personal de comunicaciones de otras unidades y del Comando de Regiones Aéreas. Luego del primer período que transcurrió en el aeropuerto, el Puesto Comando fue trasladado al colegio Stanley House, donde se instaló el circuito principal con una Estación de Comunicaciones (ECOM) que enlazaba con el continente.

A continuación, se instalaron equipos alternativos en la torre de control del aeródromo, una red telefónica de campaña con una extensión aproximada de 25000 metros enlazando el Centro de Información y Control Malvinas (CIC MLV).

Para facilitar el control operacional en el Teatro de Operaciones Malvinas (TOM MLV) se implementó la Red de Control Ofensivo consistente en enlazar al Puesto Comando ubicado en el CIC MLV con los Equipos de Control Aéreo (ECA), cada uno de ellos compuesto por: UN (1) Oficial piloto (Etapa III OCAA), UN (1) Suboficial Operador de Comunicaciones y UN (1) Suboficial Mecánico de Electrónica, equipamiento HF, VHF AM/FM, radiobaliza, y laser.

Vehículos ECA, pertenecientes al G1CE (Paraná)

Se conformaron CINCO (5) ECAs, CUATRO (4) sobre camiones Unimog provenientes del G1CE Paraná y UNO (1) que se armó en las islas Malvinas sobre un Jeep Volkswagen del área Material Río Cuarto. Todos fueron distribuidos estratégicamente en distintos sectores de las islas. El personal del G1CE cubrió los roles de operador de comunicaciones y mecánico de electrónica de acuerdo al siguiente detalle:

- ECA 1: C1º Marcelo King y C Juan Montenegro ECA 2: C1º Marcelo Visdómine y C Alejandro Giletta ECA 3: C1º Daniel Strack y C Alfredo Molina
- ECA 4: C1º Oscar Peruchini y C Carlos Rossetti
- ECA 5: C Marcelo Rodriguez y C Julio Petroli

Los operadores del ECA informaban sobre todos aquellos movimientos de barcos, aviones, tropas enemigas y las coordenadas correspondientes, estas novedades se analizaban en el



H. Cámara de Diputados ENTRE RÍOS

Estado Mayor Malvinas y posteriormente eran transmitidas al CFAS en CRV para así poder determinar el tipo de aeronave y configuración de armamento para atacar los Objetivos Materiales (OM) informados.

Se estableció también una Red de Alerta Temprana que enlazaba el Puesto Comando en el CIC MLV con el Comando de la Fuerza Aérea Sur (CFAS) en Comodoro Rivadavia, Radar Malvinas y Red de Observadores del Aire (ROA) compuesto por DIEZ (10) Puestos de Observadores del Aire (PPOOAA).

El 15 de abril fue creada la BAM CONDOR en Pradera del Ganso-Itsmo Darwin-Isla Soledad. Allí se instaló una ECOM quedando a cargo de su operación el C1° Daniel Strack y el C Alfredo Molina del G1CE. Luego de 15/20 días fueron reemplazados y regresaron a Puerto Argentino donde desempeñaron tareas de ECA en el cuartel de los Royal Marines hasta finalizar el conflicto.

El día 01 de mayo fue alcanzado y destruido por el fuego de una fragata el vehículo Unimog con equipamiento de comunicaciones perteneciente a un ECA perteneciente al G1CE situado en Sapper Hill, un cerro ubicado en la isla Soledad, al oeste de Puerto Argentino. Afortunadamente sus operadores el C1° Oscar Peruchini y el C Carlos Rossetti habían dejado de transmitir y se encontraban en el refugio resultando ilesos.

Entre el 1 de mayo y el 14 de junio el personal desplegado en las islas debió soportar el bombardeo naval y los ataques aéreos que se acentuó a finales del conflicto con el fuego de artillería terrestre enemiga.

El 9 de junio, arribó a MLV el 1°T Carlos Matiak, relevando como jefe de Comunicaciones del Componente Aéreo al 1°T Zanardi, el “Z”, quien regresó al continente.

El 13 de junio, previo a la rendición, pudo replegar parte del personal. El resto fueron tomados prisioneros, regresando al continente posteriormente.

GRUPO BASE 2 Y GRUPO TÉCNICO 2

La mayoría del personal perteneciente a estos Grupos cumplió su rol de combate desde el continente, en las Bases Aéreas Militares Trelew, Comodoro Rivadavia, San Julián, Río Gallegos, Río Grande y Santa Cruz, principalmente brindando apoyo técnico y logístico a los Sistemas de Armas Canberra BMK 62/64 y Lear Jet LJ-35.

Unos pocos de ellos fueron desplegados a las islas. A la BAM Malvinas fueron el Cap Pedro Altamirano, el SP Benjamín Sosa, el CP Rubén Ramos, el CP Roberto Bevilacqua, el C1° Godoy, el C1° Rubén Valdez, y a la BAM Condor fueron el Cap José Basilio y el CP Alberto Averó.

Fuentes Bibliográficas:

- Tomo IV Volúmen 1 y 2 de la Historia de la Fuerza Aérea Argentina – El accionar de la Fuerza Aérea en Malvinas, Dirección de Asuntos Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, CABA, FAA, 1998.
- Los invisibles soldados de Malvinas – Las comunicaciones de la Fuerza Aérea Argentina 1982, Zanardi, Eduardo, CABA, Editorial Dinastía, 2021.
- Información obrante en la Sala Histórica de la II Brigada Aérea, Paraná, Entre Ríos.
- Testimonios en primera persona de Veteranos de Guerra de Malvinas (VGM).