

62 VYCA CSC. MACVINAS

BORRADOR DE OPERACION

GUARDAR PARA ENTREGAR AL

MAJOR SILVA A SU REGRESO
AL CONTINENTE


MAJ SILVA

BORRADOR DE OPERACIONES

(el diario de guerra *original* del radar malvinas)

PARTE 1 DE 2: del 06ABR82 al 10MAY82 a las 09:00 hs

Aclaración de www.radarmalvinas.com.ar

Este BORRADOR DE OPERACIONES, al que a veces se lo refiere como el DIARIO DE GUERRA del Radar Malvinas, el radar TPS-43 que la Fuerza Aérea Argentina instaló y operó en la zona de Puerto Argentino, es el cuaderno en donde los operadores, dentro de la cabina, iban registrando los hechos a medida que sucedían.

Ha sido escaneado y dividido en dos archivos para facilitar su manipulación; el primero comprende desde el 06ABR82 hasta el 10MAY82 a las 09:00 hs, y el segundo desde el 10MAY82 a las 09:00 hs hasta el 13JUN82 a las 21:00 hs aproximadamente.

A los archivos se los puede bajar y guardar, sea para leerlos en pantalla, sea para imprimirlos.

Algunas partes de esta copia escaneada el lector ya las estuvo viendo, sea en los facsímiles que complementan al libro "*Diario de Guerra del Radar Malvinas*", sea en algunos de los artículos del sitio. Y ya habrá notado que recurrimos muy a menudo al cuaderno, utilizándolo como documento para que se pueda corroborar que lo expresado no es producto del fantasear posguerra de los radaristas.

Este fantasear es una enfermedad que afectó, y afecta cada vez más, a muchos participantes, e incluso no participantes, del conflicto.

Es una enfermedad que lamentablemente está deformando la verdadera historia. Por ejemplo, ¿usted encontró a alguien que le dijera que él creía durante abril que no íbamos a terminar en una guerra; o que creía durante mayo y junio que íbamos ganando?. No, el relato siempre es: yo ya lo sabía, yo ya les había advertido, yo ya había tomado los recaudos, fueron los otros los que hicieron mal las cosas.

Por eso creemos que este BORRADOR DE OPERACIÓN tiene un gran valor documental, y es la razón por la que lo hemos colocado en internet, porque es el testimonio cierto de lo que en realidad sucedió, visto desde dentro de la cabina operativa del radar, ya que fue escrito a medida que sucedían los hechos y por sus protagonistas directos, todavía sentados frente a la pantalla de control.

Los radaristas no podían darse el lujo de tener un escribiente, dedicado nada más que a la redacción del diario, sino que quien lo escribía era el mismo operador, a veces cuando tenía un pequeño respiro en las operaciones, las más de las veces al finalizar su turno, y sólo anotaba aquello que consideraba que podía ser útil como referencia para analizar con posterioridad las operaciones, o para dejar registrado algo, por ejemplo el movimiento de los Harrier en pantalla, que les sirviese para sacar conclusiones.

Dentro de la cabina operativa había demasiadas cosas para hacer, demasiados problemas a resolver, y demasiado caos; por lo que la escritura del borrador tenía la última de las prioridades. Pero a Dios gracias al menos lo tenemos, ya que fue enviado al continente en el último vuelo de C-130 el 13 de Junio a la noche, para así salvarlo de la rendición.

Por la forma, momento y objetivo con que fue redactado su escritura no es todo lo clara que nos gustaría, pero resulta muy útil para corroborar los relatos posteriores.

El *borrador de operación* original se encuentra actualmente en la sala histórica del CeVyCA (Centro de Vigilancia y Control Aeroespacial, ex Grupo VyCEA), en Merlo, provincia de Buenos Aires; en donde también se poseen copias escaneadas para su lectura.

INDICE por:
páginas del cuaderno/páginas en PDF

Fecha	pág/PDF	Fecha	pág/PDF	Fecha	pág/PDF
		01MAY	085/088	01JUN	204/087
		02MAY	094/097	02JUN	204/087
		03MAY	096/099	03JUN	206/089
		04MAY	098/101	04JUN	209/092
02-05ABR:	ajustes	05MAY	100/103	05JUN	212/095
06ABR	001/004	06MAY	104/107	06JUN	215/098
07ABR	003/007	07MAY	107/110	07JUN	218/101
08ABR	003/007	08MAY	110/113	08JUN	224/107
09ABR	006/009	09MAY	113/116	09JUN	229/112
10ABR	015/018	10MAY	118/121*	10JUN	232/115
11ABR	021/024	11MAY	122/005	11JUN	239/122
12ABR	027/030	12MAY	124/007	12JUN	244/127
13ABR:	mudanza	13MAY	129/012	13JUN	249/132
14ABR	028/031	14MAY	131/014		
15ABR	028/031	15MAY	135/018		
16ABR	033/036	16MAY	138/021		
17ABR	040/043	17MAY	141/024		
18ABR	044/047	18MAY	143/026		
19ABR	047/050	19MAY	144/027		
20ABR	051/054	20MAY	145/028		
21ABR	053/056	21MAY	150/033		
22ABR	055/058	22MAY	157/040		
23ABR	058/061	23MAY	163/046		
24ABR	062/065	24MAY	167/050		
25ABR	066/069	25MAY	174/057		
26ABR	067/070	26MAY	178/061		
27ABR	071/074	27MAY	183/066		
28ABR	074/077	28MAY	188/071		
29ABR	076/079	29MAY	192/075		
30ABR	081/084	30MAY	197/080		
		31MAY	202/085		

6 ABR 82

08:00 se inicia la operación con radar S/N -
Comunic. S/N - Personal S/N. -

08:10 1a Plotto C-130 MDP-MLV

10:31 C-130 VLo 640 MLV-MDP el eco se
pierde cada 2 o 3 vueltas de antena
Sale anillo de interferencia entre 360/130
a 7 MN y desaparece. -

Luego aparece en el 245/159 distancia
12 MN y da la impresión de que el
P.T.1 funciona mal. -

Sr Tambussi informa que no puede
solucionar inconveniente por tener que
trabajar sin alta y luego con antena
detruida. -

1043 VLo 640 desaparece a las 175 MN a 2
344 Fl 250

1103 C-130 Lites 11 se mantiene orbitando en 12
280/243 Int. 120 MN/102 realiza reabast.
LPC ZONDA

1300 Entrega sus 7000 que antecede y con

litio 2 y litio 8 en pantalla, gato
3/aparecer. 1a Tar Faber

13:30 Se detecta un problema en el punto de uso
○ Africador DELTA, el cual está de acuerdo
a la directiva a 77 nm, pero su ubicación es
52° 36' S - 61° 30' W) lo que no es correcto.
so -

○ Cambien se dejó constancia de que los a
mones están ingresando con el mismo nú
mero de IFF. -

16:35 Se bajó antena por fuera de norma -
Rafagas de 45 a 50 Ks -

17:05 Hago entrega del turno con radar F/S por
lo antes asentado. -


1a Tar Faber

07-ABR-82

08:30 Se comienza a operar, sirviendo como piloto el L6 que reemplaza al L2 y L8 que salen para CLK.

09:50 Sale fuera de servicio por meteorología
1^{er} Ten Romero

08-04-82

08-04-82

08:00 se comienza la operación

08:15 Comienza el contacto con aeronaves
 0 no respetar el Código IFF establecido para el día de la fecha.
 0 Falta coordinación con trabajo de Radar - Torreón (FREGATA) y TWR..

09:15 L100 4 Informa a TWR que no engancha fr. Radar. se hace contacto con L100 4 sin problema.

10:00 L100 3 Informa a TWR que es

4 · 118.8

- hace contacto con R. Radar. Llamo y me comunico sin problemas. entro con IFF 2375

40 ⊗ 49° 20' S 12 buques
60° 40' W
~~105~~ NM de la costa.
~~50~~ 330°
020° 50 NM.

10:20. Se apaga giro de antena por viento fuera de norma.

141.7.
123.9. Se trabazo con dos aviones con frecuencia cambiada por que se salieron
● mal de conradar (118.8 para Radar y 118.1 para TWR)

Volvemos a las frecuencias asignadas anteriormente.

⊗ Datos de en barcasona pasados por Litro 3 Ten Saravia.

17:33 = Litro 3 avista los ecos 35 MN al SE de la posición anterior.

17: ~~47~~ 27 - Tuvinos entace con L3 en las 138 MN Nivel 211, 340 ut., y operaciones pidió q' lo transfirieramos a TWE.

18:15 = Salta alta - Trabajamos con IFF. solamente.

18:31 = Radar fuera de Servicio. por saltar una fase de un generador. PIF. Mercav

19:26 En servicio NML.-

19:55 CURRUCA 1 (Electro) Posición I en 42 243
 0 dist. 146 MN no siendo la que se tiene
 marcada en la pantalla y de acuerdo a
 la directiva del Puerto Cdo.-

20:01 Calandria 21 (F-28) posición I 42 243
 0 dist. 123 MN no coincidiendo con
 CURRUCA 1

21:00 Entrega / Nov que anterior
 1a Ten Tobey

21:00 Me hago cargo del turno con las novedades
 antes puestas-

21:35 Primer vuelo plotado en planilla. - CURRUCA

01:25 Segundo vuelo según planilla. - L4

01:35 Tercer vuelo L.2

01:50 Cuarto vuelo L.3

- Se da reparación de nivel, L4 robótica antes
 antes L2, pero ante diferencia de 7 millo
 se le mantiene la segunda entrada según se
 de falta 1) L2 - 050, 2) L4 - 060 3) L3 - 070

04:15 Despegue del L4

04:31 Despegue del L2

04:58 Despegue del L3

05:20 Hago entrega del turno con la amiba establecido. —

05:20 Me cargo cargo del turno con la amiba establecido

07:44 Contacto con Litro 6 a 148 NM.

Transferido a 30 NM a TWR 5/10

08:25 Sale Tero 5 no se pone en contacto con nosotros. Contacto a los 5 NM con RZ 255

08:30 Tero 5 se comunica con nosotros en Az 255 12 NM.

08:40 Se forma un círculo de radio a 10 NM. del centro de pantalla se informa al personal técnico.

08.51 - Contorno con Meridiana
TRANSFERIDA A LAS 30 NH S/W

[Signature]
Teniente

10 APR. 82

09:00: Me hago cargo del turno con lo
arriba establecido. *[Signature]*
AIF. MERCAN.

09:08: Contacto con L2, AZ 304, 136 MN.
Transferido L2 a TWR S/W.

09:15: Despega Pola.

09:40: Contacto, nube 2, AZ 243, 102 MN.

09:46: Despega. P.E.R.

09:50: Contacto Pola, AZ 286, 116 MN.

10:00 = Contacto L3, AZ 303, 140 MN.

10:01 = Transfiero Nube 2 a TWR S/N.

10:05 = Contacto BUL, AZ 243, 136 MN.

10:12 = Contacto Nube 1, AZ ~~348~~, 153 MN.

10:19 = Transfiero L3 a TWR S/N.

10:23 = Transfiero BUL a TWR S/N.

10:28 = Despega Titan.

10:34 = Transfiero Nube 1. a TWR S/N.

10:42 = Contacto Litro 4, AZ 348, 155 MN.

10:48 = Contacto MLV. AZ 242, 164 MN.

10

11:00 = Despega el BUL.

11:05 = Transfiere MLV. a TWR S/N

¡OXO! 11:10 = L4 hace enlace con TWR sin autorización del Radar.

¡OXO! 11:14 = Contacto Litro G Az 303, 166 MN.
L6 Avista una embarcación a 10 NN de Distancia a las 3hs de su posición con igual rumbo que L6. (Az. 306, 114 MN).

11:31 = Contacto Tigre (A4C) Az 264, 157 MN

11:32 = Despego MLV

11:32 = Transfiere L6 a TWR S/N

11:37 = Despega L2 y 3 en formación recio-

... rren la isla-

1

1144E Despega Pato 2.

12:04 = Contacto CAP ~~B~~ AZ. 243, 154 Mn.

12:28: Contacto Buitre. AZ. 271, 143 Mn.

12:30 = Contacto L_{2,3} AZ. 291, 129 Mn.

12:50 = Despega L₄

12:56 = Contacto BOM ^(curruca) AZ. 243, 149 Mn.

12:59: Contacto L₆. AZ. 319, 100 Mn.

13:00: Contacto LVOLI ^(F-28) AZ 243, 140 Mn

13:08: Transfiere L₆ a TNR S/N.

13:15 = Transfiere LVOLI y curruca₂ a TNR S/N

13:20 = Despega CAP.

MERCAU

13:40 Recibo su 1er Ten Faber

17:00 Butugo su 3er Ten 1er Ten Faber

17:00 Me hago cargo del turno. 9M

17:35 Se inicia procedimiento de atenuación por falta de enlace con base en todo (2) frecuencias de lobo. -

17:45 Atenuación en novedad

18:45 Inicia regreso a base L2, localizando en su radar el eco de un barco a 30 NM de la costa en posición $(S) 51^{\circ} 00' S$
 $W 58^{\circ} 00' W$ -

18:38 Enlace con Comandante dando esa novedad. -

19:40 Eco no identificado a 30 32 10 5 NM

20:00 Se inicia anuncio de espera para el LVOL
 • del 235, 337, unel 100 circuito de espera y al Lito 4 en unel 200, 354
 500 km., ambos con 1 hora de demora

20:40 ~~Potel~~ Se ordena desde Sone que se
empiece el Potel en unrel 120.-
* Se deja ventada la novedad de que
el Tero (denominación correspondiente
a helicóptero), es identificado con la auto
Acacoi, hasta la cuarta letra, por lo
cual el piloto, ~~pero~~ informó que el ra
dar no sabía el empleo de la autentic
ción.

2045_ L3. se comunica con Potel E en B
y luego no se tiene enlace con él, me
ne con L3.-

21:00 Se hacen cargos del turno
con las novedades sentadas en
terriormente.

o Tero se alerta con IFF 4150
que no corresponde al indi
cado siendo este el 4720
hasta la 24:00 hs.

21:54 Perce 2 con rumbo 270
se recibe como eco intermiten-
te a 40 NM con 200 de Nivel

22:13 BUL con 220 FL se
pierde Radar primito a 50
NM.

22:20 - se corta giro de Radar
por viento fuera de Norma 40
NM.

22:39 Sale por Fr. principal
el correspondiente Aguadero. Se ser
interrogado no contesta. Se informe
al CIC y se verifica de correspon-
de a un indicativo naval pero
se desconoce porque trabaja
en Fr. de Radar. Atiende el tema
el Hy armados.

23:50 : se efectue apoyo por
VHF a la entrada de LAR 2

por VHF de TWR con problemas de recepción.

01:22 Eulace con Petrel 1 por VHF apoyo por falla de VHF de TWR.

10 ABR

01:55 Se pone en servicio nuevamente; disminuye intensidad del viento.

02:35 Contacto con Petrel 3

02:40 Sale f/s por técnica.

03:15 en servicio contacto con Litao ↓.

05:00 Litao 1 Avista un barco en Az 025° 43 NM con R 0305 el mensaje es pasado a Operaciones.


Juan Serrano

16
05:00 : Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anteriormente.

05:44 = Contacto Litro 4, Az 349, 150 Mn

05:45 = Contacto Petrel 1, Az 268, 134 Mn

06:00 = Transfiero Petrel 1 a TWR 5/N.

06:00 = Transfiero Litro 4 a TWR 5/N.

06:20 = Se corta giro de antena por viento fuera de norma (230/45)

06:57 = Contacto por VHF. con Petrel 4 y notifico' Charlie.

07:13 = Contacto por VHF. con Petrel 5 y notifico' Charlie.

07:20 = Radar en Servicio.

07:26 = Transfiere Petrel 5 a TWR S/N

07:56 = Contacto LV60M Az 242, 162 Mn.

08:14 = Transfiere LV60M a TWR S/N.

08:24 = Contacto L3 Az 319, 125 Mn.

08:31 = Despega Petrel 5

08:42 = Despega Campo 4.

08:43 = Transfiere L3 a TWR S/N.

08:56 = Contacto L8 Az 303, 153 Mn.

08:57 = Contacto LVPER Az 243, 137 Mn

09:11 Transfiero PER a Tr R S/n.

09:14: Transfiero Lg a Tr R S/n.

[Signature]
A.F. Mercou

09:14 Recibo suc Ynov H trabajando
en A2 240 R 20 1m Ter Bon

1145: F/s por curvas sueltas en altura

1155: En suc NML. -

1223: F/s por viento F/Varma (40KTS)

1330: Entrega suc Ynov Radar F/s por ~~W~~
pero se mantiene comunicación. -

1451 En suc NML

1623 F/svo viento F/u

1645 F/suc NML

1700 Entrega suc 1m Ter Foban

- 17:00 Me hago cargo con las novedades anteriores.
- 20:15 Se le designa a Petrel 1 des-
censo para FL 50 y para LUBUL FL 100. Petrel 1 no respeta nivel y se mantiene en 160. Es transferido a TWR ambas aeronaves.
- 21:00 Hago entrega del turno
- 
Juan Saravia
- 21:00 Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anteriormente.
- 21:05 Contacto con Petrel 4 AZ 264, 85 MN.
- 21:06 Despega LG.
- 21:10 Despeg. BUL.

20

21:13 = Transfiero Petrel 4 a TWR s/n.

21:46 = Contacto L6 AZ 296, 136 MN.

21:47 = Despega Petrel 1

22:06 = Transfiero L2 a TWR s/n.

22:10 = Despega Petrel 4

22:28 = Contacto L8 AZ 305, 136 MN

22:46 = Transfiero L8 a TWR s/n

22:46 = Contacto Petrel 4 AZ 263, 111 MN.

22:54 = Transfiero Petrel 4 a TWR s/n

23:09 = Despega L8

23:32 = L2 me avisa que L3 notificó
Bravo pero no sale ni su eco
primario, ni el secundario, tampoco
co. hoy enlace VHF.

23:43: Contacto L3 Az 301, 090 Mn.

23:48: Despegar Petrels.

23:48: Contacto. AAC Az. 350, 110 Mn.

23:55 = Transfiero L3 a TWR S/N

11 ABR

00:05 = Transfiero AAC a TWR S/N.

00:39 = Transfiero Petrels a TWR S/N.

01:01 : Despega. Ltzo 3

01:16 Qto LUNAC

22

0204 ~~Contado~~ Petrel 5 Az 270 Dis 140

0220 Transfero Petrel 5 a tWR S/Nor

0245 Contacto LURMU Az 350 Dis 155

0311 Transfero LURMU a tWR S/Nor

0323 Contacto Petrel 1 Az 267 Dis 149.

0342 Transfero Petrel 1 a tWR S/Nor.

0324 dto Petrel 2

J. Mercan
A.F. Mercan

0500 Recibo sue S/Nor. -

0543 Verifico que eco primario desaparece
por varias nubes de antena y
aparece una o dos veces y

	nuevamente desaparece. -
0820	Lito 3 informa buque 50° 52' S 60° 07' W rumbo 160
0835	Lito 3 informa buque 49° 58' S 60° 17' W. -
09:00	Entrego sea / ver anstales
13:30	Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anteriormente.
13:47	Contacto Petrel 2 Az 265 , 160 MN
13:48	Contacto L3 Az 297, 158 MN.
14:05	Transfiero Petrel 2 a TWR 5/N
14:11	Transfiero L3 a TWR 5/N
14:49	Contacto Az 302 , 162 MN.

24

15:00 - Contacto Petrel 6 Az 259, 118 MN

15:10 : Transfiero L6 a TWR S/N

15:11 - Contacto OLI Az 243, 167 MN

15:15 - Transfiero Petrel 6 a TWR S/N.

15:25 : Despega L3

15:30 - Transfiero OLI a TWR S/N.

15:39 - Contacto Petrel 3, Az 265, 144 MN.

15:53 - Transfiero Petrel 3, a TWR S/N.

16:10 - Contacto Petrel 10, Az 262, 101 MN.

16:19 - Contacto L2 Az 303, 139 MN.

16:26 = Transfiero Petrel a TWR s/n

¡OXO! 16:26 - L2 Informa tener 2 ecos en
las siguientes coordenadas: $55^{\circ}44'$
W $54^{\circ}51'$ -

16:32 = Despega OLI

16:38 = Transfiero L2 a TWR s/n.

17:15 = Entrego el turno s/n.

- 1841: My Perpolini ordena que el Petrel y mantenga nivel 100, luego de haber descendido a nivel 70, por decir que va a ~~una~~ rumbo de oblicuar siendo, que el operador de torre debe dentro de su TMA dar reparación de radial, que corresponde.

26
19:03 Se pone en comunicación el LITRO 8 con
 ○ nivel 150, lo que está ~~en~~ fuera del
 nivel de TMA (50), dejando constancia
 que el Petrel ~~está~~ ~~en~~

19:30 Se recibe orden de que, rotundo al
 tema anterior, el CIC. ordena dentro
 de jurisdicción del Radar 901YM y
 nivel 100. — y abogando reparar si
 anticorriente, mientras que entre el
 Petrel 9 y el

19:58 — Petrel 4 da posición Charlie 20
 millas

20:10 — Se escucha silbido en frecuencias el
 Loro, ante la pregunta si urega que algún
 de Loro sea —

21:58. — Sole el L 61 D60



21: Se hace el relevo pertinente estacionado de turno en C.I.C. My Perzolini.
 entra 1° Ten Taber
 sale 1° Ten Romero



2100 Recibo suc y nov que anteceden.

2115 Lito 6 informa rotura de parabrisa
 descendiendo de 240/180
 12 ABR - 82

2410 Lito informa barco en el $49^{\circ}25'S$
 $61^{\circ}50'W$

2430 Total falta de coordinación en lo
 0 que respecta a entradas para varios
 aviones. - TWR total desconocimiento
 en tránsito aéreo. -

0500 Entrega suc y nov. 1° Ten Taber



05:00 Me hago cargo del turno S/M.-

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

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

14-ABR-1982



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

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



15-ABR-82

11:10 Se inicia operación en nueva ubicación no pudiendo operar por viento F/Norma.
1er Ten Fdez

13:00 Informan que debemos transferir a 50 MN

con nivel solicitado a la torre. -

1310 La Torre Transf. los aviones a 1 minuto
 o del despegue. -

1350 Entrego su  1st Ten Tisley

~~1350~~ No hago cargo del sumo con las novedades
 ambie arculadas. -

14:00. - Petreluo recibió a Carlos (Radar) -
 su puesto con Picho se le da decimo a
 a 100. a 50 NM se le entrega

14:18: Picho informa por radio las causas de la
 o demora de que espera el paro de los Topos
 y el despegue de un F-2B, siendo esta
 información que no corresponde.

14:21 Picho dice para el Lito 6 con nivel 40
 o lo que es incorrecto ya que no tengo el
 control de esos niveles, lo que puede pro-
 ducir un accidente. -

- 30
- 14:23 Picho pide autorización y no coincide en un principio luego si, indica una falta
- 14:47 Bicho transfiere a Petrel 9 el despegue de
 ○ dogue tiene un tráfico en 100 y 80 lo que no cumple las normas de seguridad. —
- 15:07 Petrel 9 sale de las 501M sin comunicarse
 ○ sector Carlos al ser informado alega no tener esas instrucciones para la salida
- 15:15 Petrel 7 se comunica con Carlos en latereos
 CHARLIE
- 16:58
- ~~17:10~~ Hago entrega del turno con las novedades arriba asentadas. — 
- 16:58 Me hago cargo del turno.
- 18:35 LITRO 6 viene con frecuencia
 ○ OPERADA SOLUCIONA INCONVENIENTE Y SE COMUNICA
- 18:47 TWR comienza sin haberse sido

- TRANSFERIDO A DARLE INDICACION
NRE A LITRO 6 A 65 NM.
- 18:55 PROBLEMAS CON UHF. PETREL 8 NO ME
RECIBE. ~~HASTA~~ RECIBO A LAS 110 NM
HACEROS CONTINERO.
- 19:00 CIC ORDENA ENTREGAS A 50
○ NM CON 230 FL.
- 19:08 LITRO 3 AVISTA ECO EN RADAR
PROCEDE A 360° en zona con resul-
tado negativo.
- 20:12 Entrego el turno con las co-
ordadas anotadas
- 
Jen. S. S. A.
- 21:12 - Me hago cargo del turno con las move-
dotes asentados anteriormente.
- 21:26 - Contacto VHF con Petrel 5, él no recibe
al radar

32

21:30 = Despega P7.

21:37 = Aparece el eco Primario RIFF.
de Ps AZ 258, 091 MN.

21:40 = Despega el P1

21:42 = Ps enlace con TrA s/n.

21:49 = Contacto Roda-Rodar con P9
AZ 271, Dist. 137 MN

¡Oxol! 21:56: P9 hace enlace con TrB su AZ
274, 94 MN sin Autorización del
Radar.

22:34 = Contacto con P4 AZ 267, 091 MN.

22:43 = Transfiere P4 a TrB s/n.

22:43 = Despega P₉.

22:55 = Despega P₅.

22:55 = Contacto P₈ Az 270, 130 MN.

23:39 = Contacto P₆ Az 267, 93 MN.

23:46 = Transfiero P₆ a TWR S/W.

23:50 = Despega P₄.

23:52 = Despega P₈.

16 ABR

00:12 = Contacto P₂, Az 274 Az 120

00:23 = Transfiero P₂ a TWR S/W.

01:09 = Contacto L₂ Az 325, 147 MN

34

01:22 = Contacto con P₉ Az 270 145 MN.

01:29 = Transfiero L₂ a TWR s/n.

01:33 = P₉ no recibe al radar y el P₂ lo llama y no contesta.

01:36 = P₉ comienza el descenso sin enlace con el radar y sin enlace con TWR.
La novedad fue dada al My Cagiara.

¡OXO! 01:40 = P₉ dice no haber tenido enlace con el radar y ya había tenido contacto en el Az 270, 145 MN.

0228 Retrol p Qto

0232 Contacto con P₈ Az 270 145 MN

0238 Qto Retrol p

0244 Transfiero a TWR s/n

0252 Qto P₂.

0334 Oto P. 8

0355 Contacto con P1 Az 268 Dia 135

0410 P1 Informa a través que el Radar le marca una nave marítima a 10 mn. de la cabecera de pista. Informe AL CIC Malvinas.

0501 Oto P1.

0513 = Contacto P1 Az 268, 114 Mn.

0515 = Entrega el turno con los novedades asentadas anteriormente.

0515 Recibo see Ynov que anteceden. -

1er Ten. Fisher

09:00 Entrega see Ynov

36
08:23 MAA se comunica con Potro a los 80 NM
lo que no corresponde, por lo tanto se le hace
notar el error y se le informa que no puede
descender del nivel 230. -

10:56 Me comunico con Potro tomando conocimiento
que el 4644 se comunicó con el Directorio
se da el enlace con PUCHO, siendo que
se encontraba a 75 NM, dándole una distan-
cia incorrecta (50 NM)

11:16 el Litro 2 pasa con Potro con 210, habien-
do solicitado

12:00 - BRILLO - Por orden del CIC. al no dar
la primera letra de Autenticación (debe D)
siendo A, se le comunica que regrese ya que
no hay plan de vuelo. - luego Potro se
comunica al PAMPA 2. -

13:00 He hecho cargo del turno.

13:32 ENTRAR 2 CONDOR (CAROBBOS)
SE COMUNICAN RECIBEN A 28
NM DE ESTA CON 75 de FL
NO HAY ECO DE RADAR.

14:10 - POR QUEJAS DE COMANDANTES
DE AERONAVE POR HABER TUCHADO
LA FRECUENCIA. CIC ORDENA QUE
SI LA AERONAVE NO TIENE ECO
RADAR NO SE LE CONTESTA. POR
MAS QUE LLAME HASTA QUE APAREZCA
EL ECO A FIN DE QUE NO SE LE
DEBA REQUEERIR POSICION.

14:20: CIC ORDENA ENTREGAR
RADAR A 30 DE RECEBER HASTA
FL 100 sobre vertical.

14:34 SE AUMENTA LA ORDEN AN-
TERIOR. SE CONTINUA ENTREGANDO
A 50 NM CON 230 FL

14:39 CIC ORDENA ENTREGAR A
70 NM CON EL FL CON QUE VENGA.

38
12:00 ENTREGO CON LAS NOVEDADES ANTERIO
RES


TRU SARAVIA

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

17:43 = Contacto L8 , Az 308, 163 Mm.

17:55 = Transfiere L8 a Tr-R S/N.

18:04 = Contacto L2 , Az 309, 136 Mm.

18:08 = Contacto B8 , Az 270, 139 Mm.

18:09 = Transfiere L2 y B8 a Tr-R S/N.

18:40 = Contacto ST21. Az 220, 62 Mm.

18:50 = Transfiero ST21 a TWR 5/N.

19:10 = Contacto R₂, Az 269, 125 Mn.

19:17 = Transfiero R₂ a TWR 5/N.

19:32 = Contacto L₃ Az 301, 135 Mn.

19:33 = Contacto L₆ Az 311, 170 Mn.

19:41 = Transfiero L₃ a TWR 5/N.

19:50 = Transfiero L₆ a TWR 5/N.

20:20 = Contacto P₄, Az 261, 092 Mn.

20:25 = Transfiero P₄ a TWR 5/N.

20:37 = Contacto P₉ Az 269, 145 Mn.

40

20:46 = Transfiero Pq a Trk s/n.

21:10 = Entrego el turno con las novedades asentadas anteriormente

21:10 Recibo suc Yvon Pucado 15
 1er Ten Fabel

22:10 F/suc por transf. Reg. Pulso.-

23:19 Su suc NHL.-

17- ABR-82

0500 Entrego suc [Signature]

07:00 Entrego el turno sin ningún novedad, S/g [Signature]

09:00 He cargo cargo del turno

09:40. Se mantiene constante ruido de fondo en VHF frecuencias en 0.0

7 5.0. Personal de Com. Informa la novedad

a Ny - Sizus

11:00 Aparecen en Frecuencia de
TWR Helicopteros con indicativos
que nosotros no tenemos y CIC
desconoce.

11:20 DIRECTIVA CIC CUANDO PI-
DAN DESCENSO QUE PASEN A FR
TWR.

12:30 - SALE AL AIRE PLATA NO
SE PUEDE COMUNICAR CON TWR.
RADAR LE HACE EL PUENTE
CREYENDO QUE PLATA ES UN
PUHA DE ERRAITO. SALE AL
AIRE EL OTRO PLATA (PUHA).
EL 12 PLATA ES UN LERJET
SE PRODUCE CONFUSION POR DOS
AERONAVES CON MISMO INDICATIVO. RESUL-
TANDO SE VE EL 12 PLATA UN LER QUE
EL RADAR PASO COMO NO IDENTIFICADO
CON 12F3005 A 90 NM POR NO TENER
PLAN DE VUELO.

13:06 ENTREGO EL TURNO *[Signature]*
Ten Siles, A

13:06: Me hago cargo del turno con las novedades asentadas anteriormente. *[Signature]*

14:26: Contacto con 5T21 AZ 236, 139MN.

14:35: Transfiero a 5T21 a TNA 5N.

15:00 Reemplazando el Alf. Mercan por el My Silva

15:30 Contacto con L6 en Az. 310-173NM (270 Nivel)

16:00 La mayoría de los crines llamen en secundaria en lugar de principal, probablemente debido a que los equipos de los mismos no llegan a frecuencia 140.00 (Principal) (Equipos solo hasta 135.9 tal vez).

16:05 Contacto con L8 en Az 309-175NM (270 Nivel)

- 43
- 1620 Verificando la novedad anotada a las
0940 (Señal constante en frecuencias)
la misma parece un tono de ajuste
presente en 120, 125, 140 y 150 MHz
el tono no es el mismo en todas las
frecuencias.
- 1743 Aparece un eco en 090/90 NM con
indicación de 10.000 pies de altitud, no
se desplazaba y permaneció estático
por 5 minutos hasta que desapareció.
- 1749 A las 1735 se superpusieron en la vertical
los buques, el Petrel 2, el ST 20, ante
la negativa de tono de descenso a
menos de 100 los buques regresaron y el
Petrel 2 se guió.
- 1749 Recibo sus 14 Tar Fokel
- 1903 ST2 FL250 aparece 88 NM A2 243
poco alejado por dicho AL.
- 2100 Entrego sus 

18 ABR

05:00 Me hago cargo del turno.
08:45 Informo al CIC que el UPG con base
de reconocimiento se pierde en control de
Radio y Radar en AZ 125 a 115 Nm.

09:00 Entrego el turno

[Signature]

Ten Serrano.

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

[Signature]
AIF. Mercat

09:45: Hago enlace con el radar Foco, pero no aparece
el eco primario ni secundario.

09:50: Transfiero a Foco a Tr B 3/4.

10:08: Hago enlace al 5721 con el radar, pero no
aparece ni el primario, ni el secundario.

10:13 = Contacto ST21, AZ 243, 89 Mn.

¡OXO! 10:25 = Foco inferior ^{ver} un móvil marítimo
AZ 214, Dist. 11., estima que es
una loncha guarda Costa. color
verde y naranja con gris al costado
y anta de casco roja, interior naran-
ja y puente blanco.

11:00 = Contacto Con Costar AZ 243 - 100 Mn

11:03 = Contacto. con Aguila AZ 306, 167 Mn

11:13 = Transfiero Costar a Tr-A 5/n

11:14 = Transfiero Aguila a Tr-A 5/n

11:18 = En el AZ 050, Dist. 100 aparecen
2 ecos y desaparecen, vuelven a aparecer y
desaparecen y así sucesivamente, con FL 000

46

11:53:- Despega Nocheil (Pucará) para dirigirse a la zona donde fueron avistados los ecos AZ 050, 1004N.

12:12:- TITO observa una nave en el AZ 210
Dist 25.

12:50:- Contacto Litro 6, AZ 309, 1604N.

13:00:- Transfiere L6 a TWR 5N.

13:02:- Contacto L8, AZ 310, 1704N.

13:13:- Transfiere L8 a TWR 3N.

13:16:- Entrega el turno 5N.

13:16:- Recibo Turno

[Signature] AIF. MURRAY
PETER BLK

15:20:- se para antenna por nido 7N.

Se apurocha para cambiar PFN. -
 1920 En su NAL - 1a Ten Romero
 20:52. No hago cargo del turno

19-ABR-82

[Signature]
 Ten Saravia

01:20 Cora 9 activos transpor-
 der 2230 FONN ofuera con
 R° a CRU 40 se comunico
 con nosotros. Dices llamo para
 hacerle desactivar IFF pero no
 responde. Lo mantuvimos prendi de ho-
 te despojer de pantalla.

- 04:26 Problemas nuevamente con Cora
 9 no se notifica en transito por
 Basco en enciende IFF. se lo
 interroga a 110 no pudiendo q
 active basco y responde activado.

Entregó sin vocalidad

[Signature]
 Ten Saravia

05:00 = Me hago cargo del turno con las novedades asentados anteriormente. *J. Mercou*
AIF. Mercou

05:12 = Contacto Corals, Az 303, 140 Mn.

05:25 = Transfiero a Corals a TNR S/N.

06:13 = Contacto Corals Az 299, 133 Mn.

06:19 = Transfiero C3 a PNR S/N.

06:59 = Contacto Corals Az 299, Dist 126

07:10 = Transfiero C1 a TNR S/N.

08:56 = Contacto L7, Az 310, 180 Mn.

09:00 = Entrego el turno S/N

J. Mercou
AIF. Mercou

0900 Recibo turno 3/0

 Carlos Fabu

1000 Se recibe del CIC:

00

- Indicativos de aeronaves en gral.
- Códigos IFF Modos 2 y 3
- Autenticación

Todo ello establecido en los anexos y apéndices de la Orden de Operaciones del COATLANSUR (Puerto Belgrano) que NO coincide con lo establecido en el CODAZSUR y que también sigue vigente (Falta coordinación).

Existen otros procedimientos (ej. conector artillería) que no coinciden entre ambos comandos, lo que crea descoordinación y envergadura.

- Corol 8/7 no adoptaron conector de salida 330°

En 12 264 Corol 1 se vio a las

118 MN.-

5T21 A2 251 FL 250 Recien de via
a las 96 MN.-

ALFIP 135 MN A2 268 FL 200

¹³01:09 Entrega Turno S/N *[Signature]* la Tu Páber

¹³01:15 Paco le da a Alfip (FL 100) le da frecuencia por radar

¹³01:17 303-130 - un eco nivel estimado 210, -

[Signature] Ma Fabes

17:00 Me hago cargo del turno.

17:20 Se detecta en Az 300 a 10

⁰ N7 un helicoptero con IFF
3145 el que no lo tenemos
con putado; preguntamos al
cre a quien corresponde di-
cho IFF y responde 7 minutos
mas tarde que a un HZ de

efectuado pero que desconocen el indicativo.
Hecho entrega del turno s/s

[Signature]
Ten Escriba

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

[Signature] Alf. Mercou

21:20 = A141, 250 MN de CRV. Cowl 9 Avista una columna de 15 puntos luminosos con rumbo 160°, retransmitido por el ST21

20 APR 82

21:56 = C6 se comunica directamente con TWR a las 60 MN sin hacer contacto con el radar.

05:15 = Entrego el turno s/s *[Signature]* Alf. Mercou.

0515 Recibo turno ~~SN~~ ~~1er Ten Taker~~

0900 Entrega turno ~~SN~~ ~~1er Ten Taker~~

09:00 No luego conq

11:50 Coral 5 sin identificar hasta las

0 SD NN con IFF 2025. Se comunica con TWR y se le requiere Autenticación (+).

11:55 Radar f/s por viento Fuera de rumbo. Orden del CIC 44 kts. Quedamos en silencio de VHF.

1808 Radar en sur NHL / 26 kts de viento.
1er Ten Taker ~~SN~~

0 Avioname 030 distancia IFF se identifica a las 043 MN como LV SEN FL 210, el CIC no tiene absolutamente nada piden que salga en Frec de TWR para autenticar a pesar de haberle pasado IFF 0535.

1945 Radar F/Sue por minuto fuera de norma el
CIC informa que esperamos hasta 40 KTS
se lo informa que negativo. -

1955 TWE informa Coral 6 minuto de los 270 a
280° 45 a 50 KTS. -

2210 CP Quintana inicia escucha en VHF
radar continua F/Sue por minuto F/N. -

21 - de Abril.

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

[Signature]
Ten Saravia

09:00 = Entrego el turno 3/N.

[Signature]
Ten Saravia

09:00 - Me hago cargo del turno con las novedades
de las ajenas Anterior mente

[Signature]
Air. Marcos

1300 Me hago cargo del turno con las novedades

54
 dando ambos aseados. —
 1505 LV. - CIV nuevo de Gdp para unido de
 reconocimiento en zona sur. —

17100 Hago entrega sin

17:00 Me hago cargo sin

18:03 sale fuera servicio por salto alta

18:09 entra en servicio

21:00 entrego el turno sin

perfor Mazzocchi

21:00 Entrego el turno / a / ester Mazzocchi

21:00 Recibo el turno / a / ester Fabel

2103 C4 informa posición B (negativo por
 encontrarse a 126 MN) con IFF que no
 conusp. por FPL al pedirle autenticación
 lo hace mal, el CIC informado (My Pagolini)
no autoriza el ARE que repase a destino.

- 209 CIC informa que malige espera a donde se encuentran el C4.-
- 2110 C4 informa que la autenticación solicitada no es la que corresponde a la fecha. Pregunta que fecha y contesta al día 20, lo cual le contesta que hoy es 21. Rectifica y autentica.
- 2115 CIC autoriza ingreso.-
- 2120 C4 pregunta que error existe en IFF informo 2 dígitos incorrectos. Informa alfc. corrige error.-
- 2134 C3 se identifica recién a las 02 HN, cuando le informo distancia, me informa que no tengo ^{que} dar datos de distancia, le informo que él tiene que realizar 250 a los 100 HN en posición B.-

22-ABR-82

0105 se tiene eco en 12 132/140 distancia
22 a 24 FL 45-55 se informa a CIC
el cual pide por TWA que C15 verifique
en radar de abordo si tiene eco en esa

46

22 ABR 82

dirección, para rumbo 135° informa que afirmativo. C2 proximo a despegar se ofrece para reconocer la zona.-

0110 Pasa con nosotros y verifica en su radar que tambien tiene el eco, se lo guía e informa que es un CB con formación de hielo, nega retornando destino.-

0340 C7 informa que C15 visualiza en 9 barcos en Az 345° distancia 230 MN de MLV. - Informamos al C.C..

0500 Butago se /mov/ que antea de
leida Fabel 

05:00: Me hago cargo del turno con los navegantes asentados anteriormente.


AIF Mercurio.

06:00: Radar fuera de Servicio - Viento fuerte de NNE

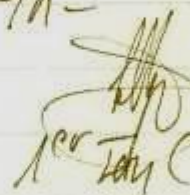
07:55 = Radar en Servicio Normal

08:03 = Radar fuera de Servicio - Viento fuera de Norma.

10:10 1com Braudada la orden de poner el radar en marcha

1220. Ordena al My Pongolini controlar el tránsito de dos aviones C-130, CORAL 2 - CORAL 3 con nivel 120. -

13:00 me hago cargo del turno S/n
17:00 entrego el turno S/n -


1er Ten C. Mazzocchi

17:00 Recibo el turno S/n. -

1er Ten Fisher 

18:00 Entrego el turno S/n.

 1er Ten Fisher

CARTELIO - Radar MANTO

- TWR-VERDE

23-Abril-

21:00 He hecho cargo del turno.
 00:15 Sale en VHF CORAL 2 con TWR dando
 100 NT fuera, yo lo tenemos en pantalla.
 TWR le contesta recién cuando CORAL
 2 da 90 NT si que sin aparecer en
 pantalla. Aparece a 125 NT en AZ
 310 y ahora si lo recibimos con
 VHF, el contacto recibimos que
 nos estuvo llamando por la Fz Pri-
 maria y secundaria y que los respondamos;
 se le responde que se lo escuchó
 fuerte y claro y el q' nos escuchó
 me dijo y además que nos dijo
 la posición correcta estimando
 que cuando dijo 100 NT se encon-
 traba por lo menos a 140 NT.
 Responde afirmativamente. PASO
 con Verde. Verde lo recibe
 y le contesta y CORAL 2 no en-
 tra nuevamente. Le hacemos puente

7 COM 2 nos queda "unoy agrida-
do"

00:57 COM 8 estando 20 NM afuera
me po posición kilo. Se rectifico
diciendo que se encuentra en
ese posición; hace silencio y
vuelve diciendo OK. OK.

02:18 Se detecta en AZ 140 15 NM
un eco con Ed 25/30 que se
desplazaba muy lentamente con
Ran 060; se pierde intermitente-
mente y al comprobar que su despla-
zamiento era real se informa
al CIC se lo sigue plotando hasta
que no se lo tiene mas en pantalla
en AZ aproximados de 124 a 15 NM.
Presumiblemente se trataba de
una función antea de que
el seguimiento posterior de otro eco

demostró que todo seguía el R^o
con esa velocidad habiendo entrado
de 240°.

05:02 Hago en hepe del servicio con la
novedades asentadas.


Juan Sosa

05:00 No hago cargo del Janus con las novedades
asentadas -

05:50 El coral 5 hace contacto con revelo admiral
do que no lo recibimos, ante lo cual la
Sme le pide autenticación y contesta mal,
imprimada la Sme de eso, el CS, sale al
aire diciendo que el artesto bien (que el)
Mauro está ausente, se informa al C.T.C. y
quien estaba a la escucha, y de forma inme-
diata al C.T.C. le pide nueva autenticación.

con las dos últimas letras IO, en forma co-
rrecta. -

06:20 El corso 15 sale sin respetar la salida

1er Ten Romero

09:00 me hago cargo del turno s/n

11:25 entran aparentemente dos cambebras
que se pierden 92 MN. antes, y no hacen
contacto de comunicaciones.

13:00 entrego s/n


1er Ten Mazzocchi

13:00 Recibo turno s/n  1er Ten Fiske

16:28 Comprobación corredor de salida D2 293.
con R60 se visualiza a los 48 MN con
C6 (C-130)

17:00 Entrego s/n  1er Ten Fiske

62
17:00 Me hago cargo del turno.
21:00 Entrego el turno
Ten SASSA.

21:00 Me hago cargo del turno-
24-ABR-82 AIF. Mercoy.

05:00 Entrego el turno s/n
AIF. Mercoy.

24.4.82

05:00 Me hago cargo del turno s/n-

08:20 Mala hace procedimiento sin autori-
zacion de torre

09:00 entrego s/n

Ten Mazzocchi

09:00 Recibo s/n Ten Taker

24 ABR-82

0933 C2 GR4-MLV FL 190 AZ 248 se vio a las 77 MN.-

Buita con FL 330 AZ 250 recién a las 130 MN.

Poto con FL 300 AZ 241 recién 97MN

Poto ~~regresando~~ ^{saliendo} en 240 FL 320 se perdió a las 109 MN.

SOL FL 150 AZ 236 distancia 85MN entrando

1000 Entrega FNOV  1a Ten Faber

13:00 He hecho cargo del turno.

14:00 Aparece un eco con FFF 9000

 I 0000 a 4NM con R° a com. se informa al CIC para que si es nuestro se le haga apagar IFF. No recibimos respuesta.

14:45 Se detecta al C2 recién a 68

64

PH con IFF y primario a un FC
de 190.

16:20 GILLO se comunica e identi-
ca con nosotros con IFF 1035
y pasa sin aviones a TWR.

17:00 Entro al turno



Juan Siles

17:00 Me hago cargo del turno. J. Mercat
AIF Mercat

18:07: Mula notifica Buva para se encuentra
en el Az 304, 130 Km y viene con IFF
cambiado. El CIC nos pasa 1045 y viene
con 5045 le llamamos autentico y res-
pondiendo bien

18:22 - BOU. Az 247, 076 Km no trae el IFF
que me paso el CIC. TRAE 0572 y el CIC
me pasa 0750. Autenticación Correcta.

19:03 = Gaucho hace enlace con TWR sin
haber sido identificado en el AZ 299
93 MN. y sin haber hecho enlace con
Radar.

19:45 = A la derecha de su rumbo (325
Az, Dist 121) divisa 2 luces inten-
sas - el "NUTRIA"

20:07 = Brillo informa ver en el AZ 320
Dist 160 del Aeródromo MALVINAS
2 Luces.

20:19 = Mula en el AZ 330 Dist. 81 informa
tener a la 1 dist 10 MN 2 ecos.

20:31 = Mula en el AZ 310 Dist 126 informa
que los tiene a los 2 ecos a las 3 (290)
dist 15 MN de su posición

20:35 = Mula en el AZ 312, dest 170 informa
 tener 1 eco muy pequeña pero muy
 iluminado a los 3 (090) Dist. 30/40 NM

21:10 = Entrego el turno 5/10

[Signature]
 H.F. Mercat

22:20 Se detecta un eco en el 125, 30 NM.
 presumiblemente un helicoptero con 00 NM

23:10 El Boeing que fue a observar sin
 ningún resultado atemiza. -

23:15 Aparece en 188-17 NM y se dirige
 hacia el 100-18 NM en que a 30 de ni-
 vel estacion en apuro de los accidentes geo-

25 ABR *[Signature]*

05:00 Hago entrega con las novedades 8/17

[Signature]

05:00 Recibo turno 9/10 que antecede

[Signature]
 Lt. Det. Esten

05:35 Radar F/s por punto F/norma se

25 ABR 82

mantiene esencia a pedidos del CIC
por condiciones climáticas y poco alcance
VHF TWR. -

0720 se apaga VHF. -

F/svc total 1a Ten Faben

26 - ABR - 82

01:00 se comienza a trabajar después de haber
estado f/s por viento.

01:30 aparece un eco por 5 vueltas antenna
en 1356 a 20 MN aparentemente un helicóptero.

03:00 en 142 a 12 MN aparece entrando por 5 vueltas
antena a 120 fts un eco luego desaparece.

03:30 comprobamos con aviones barcos en
334 a 77 MN - una luz.

luego en 327 - a 118 MN 4 luces

luego en 321 132 aparecen 3 luces - y 10 MN
más adelante 5 luces

05:00 entrego s/n

 J. M. Matzechi

26 ABR

05:00: Me hago cargo del turno.

07:00: Se forman arco en el centro de pantalla coincidente con la entrada de aviones y coincidiendo los arcos con la distancia del centro del ~~punto~~ pantalla al origen en un radio de 10 NM.

08:20: Se nota fuerte interferencia en centro de pantalla con arcos concéntricos en un radio de 5 o 8 NM. Se informa al personal técnico.

09:00: Entrego el turno


Ato. SARAVIA

09:00: Me hago cargo del turno


Ato. H. Mercou

26 ABR

10:04 = Le pido la posición a Rojo y me contesta que "negativo".
Pues según plan de vuelo venia BOYA - FL 210 - IFF 1740 desde CRV. y se identifica como Rojo - FL 210 - IFF 1740 y oponeció A2 345 - 140 MN. - Se pierde en el A2 350, 136 MN. y luego aparece 004, 115 MN con rumbo 120.

10:24 = ST20 que viene de GRANDE es detectado en el A2 248, 87 MN con FL 230

11:00 = LV BOV que viene de GRANDE es detectado en el A2 248, 78 MN.

11:58 = Aparece un eco en el A2 032 Dist 159 MN con rumbo 123 hizo casi lo mismo que aquel que se identificó a las 10:04 como Rojo.

26 ABR

12:09- Se pierde el eco en el AZ 049 - 177 MN

12:10 - Aparece en AZ 051, 181 MN

12:14 - Desaparece el eco en el AZ 055,
187 MN con FL 330

13:09- Entregó el turno s/n

J. Merlon
A.F. Merlon

13:09. Me hago cargo del turno con las unidades ambas nuevamente.

16:20 el Tordo vuelve S/17 con Cambones
OK. - (Spromono).

26-17:00hs me hago cargo s/n

18:30hs sale fls salta alta.

18:37 entre en servicio

21:00 entrego s/n

J. Mazzocchi
J. Mazzocchi

21:00 Recibo s/n.

26 ABR

- se sigue ploteo 28 saliendo en 12122
 FL 30 hasta 23 NN y desaparicio CIC
 no tenia malos para ese sector descono-
 ciendo por completo dicho movimiento.
 Doyendo aclarado que Marina informo
 que tenemos un CLARO Ilimitado.-
- 2150 Aparece Eco en 12 155 distancia 8 NN
 desplazandose con R°-080 con FL 10-15-5
 velocidad no se puede sacar por ser muy
 lenta, se avisa al My Silva.
- 2205 Presente el My Silva verifica y se llama
 al My ~~Maipuro~~ para que compare en
 el radar de artilleria. si ven algo.- informa
 que afirmativo, pero despues lo pierden.-
- 2230 se retira My Silva.
- 2244 Avisa el plotin de Marina que son los
 barcos de prefectura.

24.00

27 ABR 82

- 1 00 30 Aparece un eco en 12 125 distancia 22 NN

27 ABR 82

FL 30-45-40 desplegándose R° 072 lo
seguimos hasta AZ 107 dist. 30 MN. -

0054 Aparece Eco AZ 092 FL 30-35 distancia 15
X MN se para ploteo, se lo tiene hasta AZ 083
dist. 22 MN siempre con FL 30-35 con
pantalla decentrada y visco crudo (Nº 2)

0140 Aparece eco en AZ 103 FL 25 a 30 dist. 12
X MN desaparece a las 20 MN en AZ 092 con
FL 30

0500 Entrego sea 700V  1er Ten Taber

05:00 Me hago cargo del turno S/N. 
J. H. Miras

06:05 Biqua informa que en el AZ 005 Dist
15 MN hay una luz débil

08:11: FODA informa q' ^{desde} ~~sobre~~ su vertical a
45° 100 MN tiene 1 eco fuerte - E o posi-
ción AZ 259, 133 MN.

27 ABR - 82

0905 = Entrego el turno s/n ~~Martelli~~
Hr. Horcan

09:00 Me hago cargo del turno. s/n.

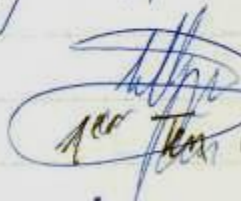
09:40 En picado salen en 210° 30 NM en buques
de un eco fuerte y encuentran un buque
de bandera argentina.- En Canberra vuelven hasta el 190
150 NM y luego se vuelven a ir hacia
el este.

Quedo en las inmediaciones designadas



13:00 me hago cargo s/n

17:00 entrego s/n


1er Ten C. Mazzocchi1700 Recibo s/n , 1er Ten Foster

1711 Tigre informa buques S 52 155 W

- 58 291 R° 270, informe CIC.
- 2100 Entrego sea ~~CIC~~ 1er Ten Falso
- 2100 Recibí el turno. Se realizaron aproximadamente 25 plots correspondientes a helictismo entre entradas y salidas. Se produjeron en 2 oleadas con intervalos de 15 minutos entre una y otra presentándose todos los plots al CIC.
- XX Se comprobó un procedimiento de entrada por el 040 que su vez desaparece y vuelven a aparecer en oleamientos hacia los radares 120° y 180° perdiéndose aproximadamente a los 10/12 nm. La velocidad fue siempre reducida.
- 28 APR - 82
- 2400 Recibo sea F/NOV ~~CIC~~ 1er Ten Falso
- X Se detecta ecos en 02 292 dist. 20 NM R° 152 y en 02 122 dist. 8 NM, 142 al 155 dist. 8 NM hasta 14 NM. - Total detectados 19 ecos.
- 0200 Se corta radar por F/NOVA intentos de 52 KTS con ráfagas de 60 KTS.
- 0344 En sea nuevamente con radar y posund

Entrego sec $\frac{1}{N}$ de la Tan Fisher

② y quedaron desprovistos otros
campos de R^o. El R^o fue imposible
de determinar en todo lo caso debi-
do a la escasa distancia a que
se encuentran los cer. Para su mejor
detección se trabajó con yoduro, crudos

June 6.
T. L. Lewis

0620. My Bergolini ordena que se pare la autopsia por nuevo entre 46 y 52 MKs. -

1^{er} ten 1922ochi

13:00hs entrega el turno s/n

157 Mazzachi

28 ABR - 83

Bco Recibo turno $\frac{1}{2}$ *[Signature]* Ten Tobey

1615 Aparece eco A2068 Fl 430 a 430 dist.

218 y se perdio en A2 033 dist. 233
MN. -1700 Entrego turno $\frac{1}{2}$ *[Signature]* Ten Tobey

17:00 Me hago cargo del turno s/p.

19.07 BIGOS informe 10 luces en A2
323 a 130 NM.

19:00 Entrego el turno s/p

21:00 Me hago cargo del turno

Ten Sotavio

[Signature]
Ten Hazzochi

DIA 29 de Abril.

05:15 Entrego el turno s/p.

[Signature]
Ata. Penco

29 ABR. 82

7:24 Tampa que viene del continente con
firma la flota 120 NM. 9 a 14 barcos
+29 Tampa confirma a 200 NM

09:00 Recibe turno 7/8



12:00 Entrego turno 7/8 1er Turn Taber

13:00 Me voy a cargo sin novedad

13:25 Se hace contacto con POTRO a
los 136 NM recién hizo contac
to VHF y encendió IFF a los 135 NM.

13:32 Perdemos a HSCW (C-130) en el
343° 22 NM. Saliendo. Pasa en
tenor difo que se iría con los vi
vel para pasar uno de los a los
sotro. Pregunto al CIC para co
firmar y contestar que nadie se
se nota. Informo al CIC que lo pasó
al Helcom.

24
14:30 Después de 10 minutos de discusiones con el CIC el bravo identifica verificándose en frecuencia de TWR al Porto con R° 270 & SONT. solicitando que se le dé en el CIC podría identificar dichos ego debido a que el CIC lo tenía computado al Porto con R° a CRV.

14:50: TOPO da Kilo en 37 NT en lugar de 70 y sale directo por R solal 320 sin respetar la salida establecida. Se informa al CIC y la contestación es que es un error de identificación en BOLAS.

15:05 BRUO da BRAVO echo IFF pero con poca frecuencia así se lo recibe bien.

16:07 En general us se res-
ten los 150 NT para identi-
ficarse cuando entran los avio-
nes. Se identifican en 100 NT.

(com: Petrel a la 100 NT.)

16:15 = CIC ordena que le ordena
a los el Gail y Tordo con R°
a los aviones que se dirigen a
GAL. Gail toma el control
y pone R° a GAL. Tordo les se
encuentra en ninguna de las
2 frecuencias. Gail trata de
hacer puente y tampoco responde.

16:44: La mayoría de las
informaciones pasadas por el
CIC sobre los despegues y R°
llegan al radar muy tarde.
com: BIGUA ya los tenemos
en el aire a 25 NT cuando
nos llegó la información del
despegue.

29 ABR. 82

17:00 Entregas con las novedades en
ferries

[Signature]
Gen. SASSON

17:00 - Me hago cargo de turno con las
novedades asentados anteriormente.

[Signature]
AIF. Mercou

21:00 Entrega el turno S/N

[Signature]
AIF. Mercou

21:00 Me hago cargo del turno con el requerimiento
del NEGRO en observación.

22:53 Se recibe un sobre del C.I.C. a entonar
en vigencia a partir de las 24:00, que
en resumen es haber escuchado VHF en
frecuencia de tone por falta de alcance
en la curvatura -

29 ABR 82

X

344 - 6

357 - 007

203 - 006

360 - 006 A 270

169 - 006 A 230

028 - 007 / 032 -

313 - 013

091 - 006 → Comado R (EJ)

350 - 006 - 350

360 - 007 A 360

30 - ABR - 82

1:00 Con el sector sobrebolado por NEGRO, zona de eco fijo en video normal, estimar ubicación de la flota, con posibles movimientos.

X 01:09 358 - 007. A se separan de ecoz → 270 nro por
X → 150 nro por
derecha, a 270

01:30 026 - 006 - de 360 por derechas

01:40 se aleja, mantiene en 360

01:42 025 - 007 - otro en espera. -

01:50 356 - 007

01:55 046 - 006

02:07 034 - 006 A 110.

02:30 025 - 006

03:04 331 - 011 A 250

04:12 350 - 007 A se separan de ecoz. -

// 039 - 007 A 40

77

X 422 038-006 ↑ 220. mirando para 330°
 4:25 350-007 ↑ 170 — desaparecen alas 04:35
 4:43 345-007 ↑ 270
 4:48 024-006 ↑ 320 y 030, luego de repinarse (037-006)
 05:00 Hago entrega del turno con las novedades asentadas.

X 4:50 037/005 mirando 360.-
 4:53 El que había seguido 320 está volviendo a origen
 4:56 El que salió 030 ahora en el 029, 9 MN rumbo
 060.-

0502_ 031-011 7040

Reunion	Separacion
032-011	022-006

0500 Recibo su turno que anteceden

[Signature]
 1a Ten Fbly

X 0625 Se pasaron 6 ecos en As 310-345-020
 038-042 - distancia 6 MN hasta 12
 MN.-

0900 Entrego su turno *[Signature]* 1a Ten Fbly

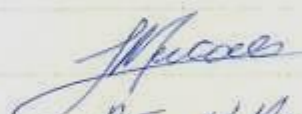
0900 Mehago cargo s/n
 11:30 el L.V. PER. - F-28 ingresa x desco-
 noce las nuevas directivas
 13:00 entrega s/n


 Ten. C. MAZZEOCHI

13:00 Recibo el turno s/n


 HIF. H. MERCOU

17:00 Entrega el turno s/n


 HIF. H. MERCOU

18:09 La torre le comunica a Memphis que
 desde las 18:00 su contacto es con nosotros.
 Directiva que no está en ninguna documenta-
 ción de la existente. -

Debido a esta el Memphis no llamó. -

18:18 Vocen Gilbert, me comunica que ante la
 consulta hecha, nosotros seguimos siendo
 puntualmente vigilancia, o sea eso que en

84
 breu de afuera. - lo que conobora que la or
 den de la bne no existe o hay dudas ya que
 se iba a discutir en una reunión inmediata.

X 1' 027-006 7180

317-012 7360

313-013 7360

X 19:15 030-006 7260 / 022-006 desaparece

19:27 023-006 7220

19:35 Se sigue observando movimiento de eco con la lú
 trina orientada en 029-006 y denota 220/230

19:42 024-006 7230 (mue desde 028)

19:46 021-005 7250 y otros ecos (3)

X 19:49 Contado con Eco para corroborar los ecos

19:53 074-007 7190 / 088-007 / 103-007

19:55 023-006 7190

- 020-006 7190 Sabón un eco que a las 20:10 está
 en 102-006

20:19 135-009 7190

20:24 Salta alta por allá de generador (continúa 15')

21:00 018-007 7350 -

21:00 Hago entrega del turno con las novedades
asignadas ambas.

[Signature]

21:00 Me hago cargo sin
00:03 saltó alta

00:08 entre en servicio

04:40 bombardean el aeropuerto. Entrego el turno con las novedades
mencionadas - *[Signature]*
I de Mayo *Ten C. Mazzocchi*

04:40 = 1^{er} Bombardeo a la B.A.M.
No se vieron los ecos.

08:00 = Se hace el relevo entraron
M^y Silva, Ten Soravia y C¹º Baiz.

08:30 = Comienza el 2^{do} Bombardeo y las
intercepciones. Primera sección de
H III llega a la vertical de
Aeródromo MLV. y regresa por

combustible.

Segunda Sección = II V. Se trova en combate con Harrier en A2 320 30 mn. Aborta por falta de combustible. y regresa.

09:00 = se hace relevo. Entran 1^{er} ten Faber, AIF. Mercav, C.P. Sierra.

Sombra y Tigre, escuadrillas de Pucará piden Instrucciones, que el CIC. no tiene.

09:10 = Sombra con uno de los Pucará en Emergencia solicita autorización para aterrizar. El CIC autoriza pero TWR demora en contestar.

Llega la escuadrilla TOPO - A4. El CIC. los hace regresar porque se encuentran 2 escuadrones de Harrier

orbitando.

Llega la Escuadrilla Limon. MII
se inicia persecucion a 1 escuadri
lla de Hornier, con el inconvenie
niente que solo tienen combus
tible para 10', encontrandose
de este emplazamiento 40 MN.
y 50 MN de sus blancos, el
cual regresa en puntando a los
M-II, los cuales los vieron
pasar por debajo y cambiando
de rumbo rapidamente
debido a la gran maniobrabi
lidad de los Hornier que se
habian puesto a la cola de
los M-II, debiendo ordenarse
les que tomaron rumbo al
Continente.

Llega la Escuadrilla de Foco
M-III, se vuelven por falta

de combustible.

(000)

NOTA: Se deja constancia que en ningún momento el CIC designó blancos, no teniendo directivos por cuantos los integrantes del CIC se retiraban a los refugios quedando solamente en comunicación con el radar, el Plotin de Marina.

Además cuando se solicitaba instrucciones al CIC para las distintas escuadrillas, éste desconocía los mismos, quedando la actividad a desarrollarse al arbitrio del Jefe de Operativo y del Jefe de Escuadrilla.

13:00 Se hace relevó con los alrededores exteriores. Futhen
1º Ten Romero - Ten SASSOIA - CP. SIERRA.

La primera sección de A-4
PANDA aparece y le designo blancos
en el sur a 120 NM los
blancos son supuestos helicópteros
con 60 de FL. a 40 NM del blanco
hago volver a los PANDA por una sección
de Haseer que se dirige a la
intercepción. Los helicópteros
propios no reciben respuesta
de fue, el resto les doy los
solidos y entiendo en sonado al
cic para que la artillería no
tire. Simultáneamente dos
secciones de Haseer se encuentran
en la zona. CARBON (Hel. de efri-
cito) avista 3 barcos a 10 NM
en el sur, alineado como para
abrir fuego. Los otros helicópteros
cumplan distintas misiones ~~este~~
reconocimiento hacia el norte

00

3 CASAS móvil trasladado de heridos desde Darwin al Hospital. LA TWE no volvió a salir nunca más en frecuencia.

(aprox 1700)

00

Quedaron 10 minutos aproximadamente sin aviones propios y monte viéndose 3 secciones en la zona. una en el sur y dos en el norte. Comienzan a llegar simultáneamente los TOROS - DARDOS - BOITRES - FORTINES y ROBOS. El TORO con intención de bombardear a los barcos se le da descenso a 115 NM de nosotros y da una frecuencia. En el norte los DARDOS se traban en combate con 2 HAZER. Un dardo es derribado, el piloto se afecta y posteriormente resaca. El otro dardo abandona el combate y por combustible puede venir al aterrizaje; el ac autoriza

en primer momento y luego avisar
que están bombardeando la pista; 1-
le ordeno que se efecte en cuatro
veces tiene firme. Se viene a efectuar
efectarse y dice que viene a pista,
que le ordeno a la artillería
pero que no tire. El C10 confir-
ma que la artillería ya está
avisada. ~~El C10~~ le ordeno a repetir
el DADO que se efecte y se vuel-
ve a repetir. pide que le prenda
el var que está medio perdido. dan-
do ingreso en el corredor de helicopte-
ro es herido por la propia artille-
ría. Simultáneamente. Rubio
entra en combate en el sur
con 2 Harrier que se separan a
último momento; se oye
y el rubio grita y desaparece
de frecuencia.

El buque que se encontraba haciendo sonbilla cere a 20 NT se vuelve con combustible mínimo. Los fortines se mantienen en sonbilla. Solen los torneos con unidión cumplido persigidos por 2 HAZAR. Se le ordena a los torneos que se peguen al agua para perder los HAZAR, se le pega a la cola a 20 NT. Continúa la persecución durante 80 NT y se le sale a los torneos con rumbo de intercepción a los HAZAR que persiguen a los torneos. Al acercarse le los torneos a 30 NT de ellos, los HAZAR espantan hacia el norte. Los torneos continúan con su R° a cumbre y los fortines también.

000

NOTA: Todas las decisiones ~~origina~~
ción de misiles ~~fueron~~ en la

zona fueron tomados por el jefe
operativo y el controlador de turno.
El cic en un momento asignó
uniones a la zona. Una sección
de PUCASA (TIGRE) salió en frecuen-
cia pidiendo que se le asigne
unión; el cic le ordena que
se dirijan al NORO.
NOTA: En todo momento se
mantuvieron 3 secciones de
HERRERA en la zona.

17:00hs me hago cargo del turno con radar en
servicio

18:00hs se observan ⁴avanzar 3 ecos fuertes en el
170° a 26 MN con velocidad de embarcaciones.
Posteriormente se ~~obse~~ confirma que era parte
de la flota inglesa. [Desde esta se despre-
ndían ~~en~~ ecos con velocidad de helicópteros

que hacen patrullajes sobre la zona y próximas hasta 8 a 10 NM de el centro de poder desde donde luego realizarian cañoneo al radar de ejercito y toda la costa


C. Mazzocchi

- 2100 Recibimos turno 1/200 que anteceden
les Ten Taber - Alf. Mercam - CP Sierra.
- 2105 Comienzan cañoneos en el centro donde se
menciona el radar de Ejercito, efectuado por
3 fragatas situadas a 8 NM. -
- 2115  Estamos radados y nos retiramos al refugio
porque se piensa un ataque al nuestro. -

2 - Mayo - 82

- 0045 se procede a poner en marcha los grupos
electrogenos y poner en sic radar.
- 0115 Radar en sic NML. -
- 0220 Radar fuera de sic por fallas técnicas. -

09:15 = Se realiza escucha en VHF.

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

Deja el turno S/N.

J. Mercat
AIF Mercat

13:00hs me hago cargo del turno S/N
soy relevado por una hora por el 1er Ten
Faber para ir a almorzar.
17:00hs entrego el turno S/N

C. Mazzocchi
1er Ten C. Mazzocchi

17:00hs. Me hago cargo del turno S/N

J. Mercat
AIF. H. Mercat

21:00hs: Entrego el turno S/N

L. Ten Faber
1er Ten Faber

96

Nota: A las 21:00 hs se conta por viento fuera de Norma.

3 de Mayo.

08:20: Radar en Servicio NHL. Se demoró la Puesta en Servicio por pérdida de Gas SF6.

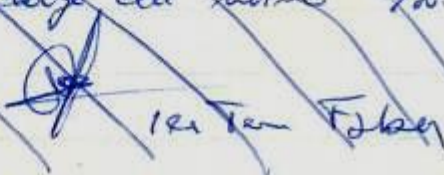
09:00: Entrega el turno S/N.

 1er Ten Faber

09:00 a 13:00 me hago cargo del turno S/N
entrego el turno S/N

 1er Ten J. Mazzocchi

~~13:00/17:00 Me hago cargo del turno S/N -
y entrego S/N~~

~~ 1er Ten Faber~~

~~14:30 a 17:30~~

1300 1er Ten Romero - Ten Sarravia - Quintana
Despegan los Magui, arizan g' tienen misión. -
El helicóptero Caribí, sale y luego al regreso informa que
están bombardeando el aeropuerto, luego confirma
que los "Magui" han llegado de multa y uno se estrella
contra un edificio, no hiriendo al piloto en las proxi-
midades, y volviendo una ambulancia. -

1700 Entrega see Tn

1700 Me hago cargo del turno 1er Ten Foster
Sef. Mercan CP Sierra

Se tuvo el patrullaje normal de los
Harriet entre 30 a 60 HN de dos a
tres secciones y de vez en cuando algún
Helicóptero.

2100 Entregamos turno a Nov

1er Ten Foster

2200 Recibo turno a Nov para realizar
escucha en VHF 1er Ten Masochi

1er Ten Mazzocchi

HF Search

4 - MAY - 82

0800 Entrega sea Snow

1er Ten Mazzocchi

0800 1er Ten Romero - Ten Saravia - Cte RARZ
no se pone en sem'ab, no cumplimentando
el turno por F/S.

0900 Entrega sea



0900 Recibo turno g/no ver Tan Taker



4-May-82

se realizaron las patrullajes de los Harrier
y Mov. de Helicopteros.

1200 Entrega de ~~Trav~~ 1er Ten Fisk

1300 Recibo de 1er Ten Masochi - Alf Sarschi
C12 BARRAS

1700 Entrega turno 1er Ten Masochi

1700 Recibo de 1er Ten Romano - Ten Sarschi
C12 BARRAS

No se opera por falta técnica


Ten Sarschi.

4 - May - 82

- 2230 Recibo turno, poniendo en sic radar y personal ~~FN~~ 1er Ten Fisher
- Solamente se tuvo dos ecos de Helicop
- 2330 se corta radar por saltar alta. -
- 2341 Radar en sic VML
- 2353 Salta nuevamente alta. -

5 - May - 82

- 0003 Radar en sic N4h. -
- 0130 se corta radar por haber comenzado a funcionar el radar de ejército. -

1er Ten Fisher

- 0400 1er Ten Maszocchi - Alf. Scacchi - CP ~~Scacchi~~ ^{Franca}
- 0430 se observan en radiales de 090 a 170 5 helicópteros en vigilancia desde 40 a 65 MN.
- 07:00 aparecen secciones de harrier en patrullaje en la misma zona.
- 08.10 entrego sin
- 0800 Entrego turno ~~Franca~~ 1er Ten Maszocchi

5-MAY-82

- 0800 Recibo turno ZNOV 1a Ten Romero -
 07:10 Desaparece Co 1^a sección en Az 130 1:30
 @ 110 NM.
 08:30 Desaparece Co 2^a sección después de sombri-
 lle desde los 60 a los 100 NM entre los
 radiales 140° y 130° en Az 130° 100 NM. CONT.
 (*) 1300 Entrega turno ZNOV
 1300 Recibo turno ZNOV 1a Ten Folan
 1515 Se corta radar, quedando en ~~se~~ se el
 de Ejército. -
 1a Ten Folan
 (*) - NUSCION
 08:30 Se pasa el plotter de un helicóptero
 en Az 160° a 60 NM en vuelo estacion-
 ario y movimientos de muy poca
 velocidad presumiblemente se des-
 plaza sobre un barco se menciona

- 102
- Siempre en zona durante 45 minutos.
- 10:05 Vuelve a aparecer el HEC en la misma zona, permanece 10 minutos y desaparece.
- 11:08 Aparece en 154° 81 NM con $R^{\circ} 330^{\circ}$
- 11:22 Una central de tiro de ejercito consulta sobre probable interferencia en 070° o 5 NM comprobándose negativa para nosotros. Ellos ocultan una línea desde su radar hacia el sector mencionado. desaparece s/w. 20' mas tarde vuelven la interferencia (veng líneas que salen desde el centro al borde de pantalla) Nosotros no recibimos ningún tipo de interferencia. Hicimos una serie de consultas con nuestros mecánicos para tratar de solucionar el problema pero faltaban los mecánicos de ellos. Desaparece la interferencia.

cio.

12:00 Desaparece el Hec en la misma zona de siempre ha ocurrido hasta 50 NM por radial 150. Desaparece en 156° 70 NM.

12:15 a 13:00. Vuelve a aparecer y desaparece en siempre en la misma zona.

[Signature]
Ten. S. S. S. A.

dia 5 de Mayo

18:00 me hago cargo del turno SM

19:44 cortamos radar por que nos aviza Plotin que a una pieza de artilleria le están haciendo interferencia.

20:03 se pone en servicio nuevamente.

18:30 se observa en radial 147 a 51 MN un eco con muy poco movimiento y marcando niveles desde 050 hasta 280 y en algunas vueltas de antena desaparece.

21:14 me releven para cenar

5 May

21:14 = Relievo al 1^{er} ten Mazzocchi,
Alf Scacchi, y el Egonos para
que cenar
Entran 1^{er} ten Faber, Alf
Mercau.

22:10 = Entrega el turno S/N.

23:05 Se hace cargo el ECO.


1^{er} Ten Mazzocchi

6-MAY-82

408 141/076 / 230

193/013 / 030

Se mantienen los aviones estacionados el mar
cerca de 40 NM ISO y el mar lejano 90 NM

07:15 Desaparecen el intermedio y que estaba cerca
se aleja desapareciendo a las 80 NM

08:00 Se reanuda a salir la misma a las 10 de la
mañana, y se no continúa pero no se sabe

6-May-82

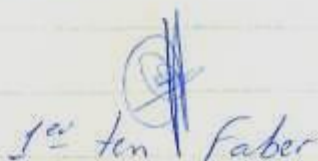
la noche del día -

0900 Se ordena mantener el radar funcionando hasta q' regrese la misión que se descargó en donde está, y se espera un C-130 a las 11:00.

09:25 Entregas S/N

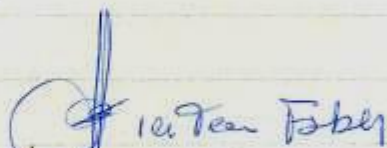


09:15 - Me hago cargo S/N

 1^{er} ten Faber

1245 Aparecen varios ecos en el 280 dist. 82 NM se cuentan en total 12, luego nos apareció en 56 NM A 2 280

1310 Entregamos Turno

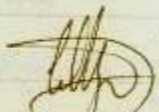
 1^{er} ten Faber

13:10 me hago cargo del turno S/N

15:30 aterriza un C-130 para traer viveres y llevar enfermos.

16:15 despeja el C-130.

126
16:30hs. se observa en Az 133 a 120 MN un
eco estacionario con nivel 170
17:03 entrego s/n


1er Ten Mazzocchi

17:03 Me hago cargo s/n

18.10-29 - Se detecta en la ubicación de uno de
los ecos que orbitaban en el lugar a sud de
un grupo de 7 ecos que se mantenían en
130/126 millas y a un radio de 5 NM.

19:20 Aparece una interferencia por el eco
151/082 llegando a hacer una circun-
ferencia discontinua, en un instante, luego
permanece un arco de 60 NM hasta las
19:35hs

21:00 - Entrego el turno s/n.

1er Ten Romero

21:00: Me hago cargo del turno. S/N

1er ten Faber.

Se tuvo 12 ecos en Az 157 hasta 155 MN

23:30 = Se hace cargo el radar Eco. Los
ta los 04:00

Dejo el turno S/N.

1er ten Faber.

7. Mayo, 1982

04:00 Me hago cargo del turno S/N. ~~Alt~~

04:00 Se observan dos ecos fuertes en Az 100 a 155 MN
y luego un grupo de 7 u 8 sin movimiento en
el 105 a 163 MN. En algunos momentos desa-
parecen. 04:30 Aparecen 6 o 7 ecos en la posición anterior.

04:50 Desaparecen todos. Luego aparece uno solo en
105 a 166 MN. Fijo desaparece también y a las
05:10 aparece por pocas vueltas / ant. uno en 113 a 183 MN
05:33. " en 107 a 162 MN. uno por otro en 107 a 155 -
con nivel 26.5

06:36 nuevamente se observan el grupo de ecos
desplazándose hacia el 208 de la posición

7. Mayo

anterior. y están ahora en Az. 110 a 155. en grupo de 7 ecos - alineados y algunos adelantados

07:45 se observa en 112 a 116 MN el eco más próximo del grupo avanzar hacia el centro de poder ~~mucho~~ lento (velocidad de embarcaciones), el resto de los ecos se alinean hacia afuera.

08:56 Se observa un solo eco kato en 120 a 121 MN. el resto y otro en 116 a 164. solamente

09:00 entrego a Ejercito.

~~Marzocchi~~
Marzocchi

1200 No se comienza el turno por fallas técnicas en el Transmisor (Fuerzas en valvula y perdida de gas) ~~Off~~ ~~se~~ ~~ten~~ ~~ten~~

1325 Radar en su se comienza turno.

1328 Salta alta inconveniente en la valvula

1330 En su NML. -

1510 Se da por finalizado el turno se hace

7 Mayo

carga Eco

1er Ten. [Signature]

1er Ten. Romero, Ten. Serrano, C.P. Guinone

- 18:00 Se inicia la operacion S/M. - CIC
- 18:43 Recien se hace contacto con el radar de ejerci
to aún sigue funcionando, se hace el contacto
por la otra línea, ~~se hace el contacto~~
- 21:40 Aparecen dos ecos en el 325/10 donde se
separan iniciando un recorrido que uno
termina en el 330/7 y el otro 310/8.
- 23:05 Se detecta un eco en el 195/7 y con rumbo
50 127, - 1500 pies.
- 23:20 Se lo ubica en el 180/10
- 23:23 En el 177/10 vira por derecha con rumbo
210.
- 23:30 Se cierra el turno sin el eco que se perdió en
la primera antena.

8-May-82

08-May-82

0400 1er Ten Faben - Mj. Nucan - CP Sierra -
Radar en Servicio NAL

0725 Aparece un eco en AZ 094 - Dist. 44
NM con A 45 R° 360, luego desaparece y
nuevamente aparece en 077-47, desaparece
en AZ 118 / 63 NM. - (Helicoptero)

0842 En AZ 085-104 NM aparece eco con
velocidad 330 kts - se anima hasta 25
NM y regresa

0918 Aparecen otros ecos en 087-63 R 320
se pierden a las 8 NM con R 270. -

0925 Entregamos sus Y por que anteceden

1er Ten Mazzocchi - Alf. Scacchi CP Egañas

0925 me hago cargo sin novedad - Se observan
patrullajes del Harrier, incluso pasan sobre vertical
desaparece una seccion en 080-110 MN

10:46 Aparece " 073 a 72 MN un ~~Harrier~~ eco

11:38 desopara 078 a 95

11:03 Aparece en 071 a 80 MN rumbo 255

11:38 desaparece en 078 a 95

8 May

hacen una presentación a 90° entre ellos
y una de frente.

11:41 070 a 78 aparecen dos ecos con 300 kts.

12:14 218-133 aparecen los Dagger 12:40 se van.
12:41 074-108 desap.

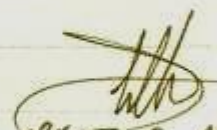
12:27 073 a 95 aparecen dos harrier mas

12:38 077 a 110 apar desap. → ...

12:56 057 a 138 MM apar- desap. → 355-70 MM

○ Cuando ingresaban los Dagger se quiso realizar la combinación de VHF. y no se pudo tomar contacto, despues de desarmar los equipos se comprobó que el CIC- habia cambiado frecuencias sin informar.

entrego 1/1-


Ten C. Mazzocchi

Ten Romero - Ten Soravia - CP Quintana

01:17 Aparece le eco nuevamente en 020/71

01:40 Se acercan dos escuadrillas a volver a la

8 May -

que se encontraba sobrevolando el sector.

14:05 Se pierden una escuadrilla

14:40 Retorno de la 5ª quedo -

16:05 Aparece en pantalla del 280/120, llega hasta las 30 NM donde mira por 160, luego por 137. al 280, y a casa (P.O.A. Aviones nuestros)

16:30 Desaparece -

16:43 Llama Cardo 1/2 de 7 de llega hasta 170/20 luego por derecha al 040 y luego por izquierda al 245 y a casa

17:00 Entrogo turno en el 240/77 S/P.

[Signature]

1er Ten Fober - A.I.F. Mercou - C.P. Sierra.

17:00 - Me hago cargo del turno S/P.

1er Ten Fober.

17:18 Desaparecen las secc. Harriet una en el 083/93 y la otra en el 074/105. -

17:45 Aparece un eco en el 280 dist. 154

8 May -

NM con rumbo 020 luego viraje por
149. con rumbo 280, desaparece en
A2 215/150.

En fue. de Mt. aparece Plomo, le
contestamos nos recibe bajo, preguntamos
cic no saben "nada", llama en fue.
de Picho (TWR), le contesto me dice
que me recibe intercortado, no sale mas
en fue.

2045 Pico C-130 A2 020 dist. 18 NM se
comunica con Picho, se visualiza A2 con
puerta abierta.

2100 Entregamos sec 3/00V
8.5.82

1er Ten Mazzocchi Alf. Scachi Cto Egañas

 1er Ten Faber

21:00 me hago cargo S/N

21:08 decola el C-130 (PICO)

21:36 aterriza C-130 LANA

21:47 despega LANA.

23:00 se hace cargo el radar de Ejercito

00:15 comenzamos a trabajar nuevamente

9.5.82

9-5-82

00-50 se observan varios ecos de helicóptero y luego se escucha cañoneo naval en la costa Norte.

Luego vienen 2 Lear Jet nuestros para hacer intimidación - se suspende el cañoneo. Vienen dos Harrier pasan sobre vertical - se alejan 40 MN. y regresan desaparecen en Az - 074-97 MN.

✗ En este transcurso se observan varios ecos entrando y saliendo desde 20 a 5 MN. con velocidad de helicóptero. Se ve movimiento de dos barcos en 124 a 26 MN.

05:00 entrega el turno S/A

[Signature]
1° Ten Mazzocchi

05:00 Me hago cargo del turno S/A

1° Ten Romero, Ten Garavito, CI: Baiz

Se observa desplazamiento del flote de barcos y pasan a 1214M, produciendo una interferencia.

9 - May - 82

- 06:40 Se detectan dos objetivos en 090/80 que se dirigen con rumbo 220.-
- 07:05 Nos llaman los Pico 1/2, q los cuales se le da ascenso para 400 y luego de acuerdo orden CIC de inmediato a casa, los H lleva a estas en 090/100 NM detrás de los Pico.-
- 07:35 Se corta alta por cuarta vez en una hora a lo que los mecánicos inician un chequeo del equipamiento antes de ponerlo en servicio.-
- 09:00 Quié F/S entrega el turno.



- 09:00 Recibo de G.R. F/S de 1er Ten Visher - M.F.
MBRCW - CP SIERRA
- 09:15 Radan en su puesto por trabajar con una unidad puenteada, informo CIC, que se continúe buscando falla que están

9 May. 82

Trabajando con radar Eco. -

0945 Nos retiramos de la Ope se queda el
Tedes en estado técnico para ver si saltó
nuevamente alta. -

1030 Salto alta. -

1145 = Radar en Servicio NORMAL.

1234 Salto alta F/suc. -

1338 En sec NML. -

1253 Se corta por mantenimiento. -

1438 Se comienza en escucha en VHF por 2

secc. PUMA-TROENO - 1435 - 1445 hs -

y tras sec. a partir 1600 hs JAGUAR -

Condor - Fortin (My Silva - Isten Faber - Alf. Merino - Poma)

Se grafica en pantalla recibiendo informa-
ción del radar Eco (equeto), nos mante-
nemos en escucha porque CIC sale en nuestra
Feia. -

1439 Se decide hacer control bajo sup. nuestra.

1505 Philpo informa PUMA REGRESA A CASA.

1515 En sec NML. -

1610 JAGUAR INF. estimado sobre vertical no lo

9 May 82

- Tenemos, le damos posición de 04
202-14 informa que si no lo tenemos
no puede hacer la penetración por no
saber a donde se encuentra, regresa
a casa
- 1600 Salta alta, avisamos Técnico. -
1630 En sea NML. -
Nos avisan del radar Es que tuvieron
interferencia. -
Patrulla Harriet desaparece en Az 094
89 NM. - Reverso Flota en el 077-106 NM
2 barcos 098-60 - 2 en Az 202-14 -
1 en Az 150-51 - 1 128/53 y +
136/51 NM. -
- 1700 Salto nuevamente alta.
1703 En sea NML
1727 Salto alto nuevamente
1730 En alta en sea NML
1735 Salto radar 7 su

9-May-82

1838 En suc NML.-

1812 1° Sece desaparece en Az 096 - 89 NM
y la 2° 091 - 89 NM después de 0100
de patrullaje. -

1830 Se corta radar para mantenimiento quedando
el radar de Ejercito trabajando con cic
1er Ten Totu

20:30 Se pone en servicio unidonek
e inmediatamente se hace
cortar por orden del cic hasta
los 0300 hs.

03:00 10/5-82 En Servicio.

04:00 Se plotear desde el princi-
pio 2 barcos en el Az 200 hasta
el 175 univandose desde los 300
hasta los 12 uas a desde los 20
hasta los 14 el av. A los 04 adop-
tan R° 090 y se desplazan muy
lentamente entre 10 y 15 kts.

03:30 Aparece un helicóptero en el Az

10-5-82

145 e 65 NN. Realiza viras 360° en la zona y luego coloca R°060 para desaparecer a la 04:10 en Az 116° e 73 NN. se mantuvo siempre con FZ 70

04:20 A la altura en donde se desplaza el barco nos alcanza se produce un ~~arco~~ círculo completo (radio de 12 nm) se prueba en otros radios y desaparece. Se supone que no es interferencia sino problema del equipamiento. Interviene el S. Alex PARRIS como mecánico.

04:40 O Mantengo conversación con el Py. PARRIS en el CIC que pide que trate de individualizar el UHF con el cual nos comunicamos durante la misión del CHOTRO en Frecuencia PRM

10-5-82

? 7a Que segun el chorro fue inter-
ferido en la fr. por eso tuvo que se-
lir de secundario. Segun el eje no
habria que usar el equipamiento
de UHF utilizados en dicho opor-
unidad. Al desconocer el equipamen-
to utilizados dijo sentada la in-
velocidad. En dicho turno opero el 1o
Ten. FABER.

05:10 Hago entrega del turno.

Ten. Saravia

10-5-82 1er Ten Mazzocchi CP Boi a la 1a CI Nieves

05:40 me hago cargo del turno s/n.

06:04 salta ✓ alta ✓

06:09 entramos en servicio.

06:20 aparece un eco con poca velocidad en el 066. a
66 MN. nivel 080.

08:10 030 a 49 MN aparece un eco rumbo 190 a 100 fts

08:56 entrego el turno ~~sin~~ ^{08:56}
sin Valtá-

1er Ten C. Mazzocchi