

SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. N° 287-X-2024.-

**EL CONCEJO DELIBERANTE DE LA CIUDAD DE
SAN SALVADOR DE JUJUY SANCIONA LA SIGUIENTE
ORDENANZA N° 8008/2024.-**

ARTICULO 1°.- Referente a imponer placas código QR en las calles del barrio Alto Comedero, las cuales contarán la biografía de los héroes caídos de la Fuerza Aérea Argentina.-

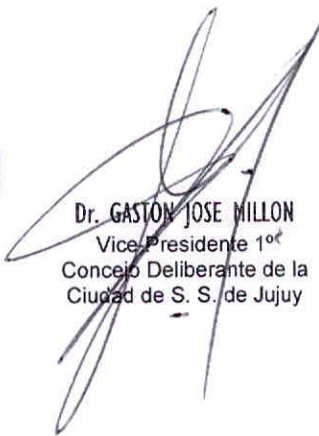
ARTICULO 2°.- Comuníquese al Departamento Ejecutivo, Cumplido, archívese.-

SALA DE SESIONES, jueves 09 de mayo de 2024.-

Transcribio <i>deci</i>
1er. Control
2er. Control


Dr. JORGE SEBASTIAN BELLER
Secretario Parlamentario
Concejo Deliberante de la
Ciudad de S. S. de Jujuy




Dr. GASTON JOSE MILLON
Vice-Presidente 1°
Concejo Deliberante de la
Ciudad de S. S. de Jujuy



SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. N° 287-X-2024.-
ORDENANZA N° 8008/2024.-

ANEXO

TEXTO PARA CREAR LOS CODIGOS QR.

COMODORO RODOLFO MANUEL DE LA COLINA

Nació el 17 de Agosto de 1939 en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El 5 de marzo de 1956, ingresó en la Escuela de Aviación Militar y egresó con el grado de Alférez el 19 de diciembre de 1959. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como Jefe del Escuadrón Fénix, una unidad formada por personal de la aviación civil y militar con aviones sin armas requisadas a empresas del estado y privadas. Sus principales funciones fueron reconocimiento y vuelos de distracción generando falsas alertas a la flota británica. Fallece el día 7 de Junio de 1982 al ser derribado su avión Learjet. “Ese lunes era un día increíblemente luminoso y claro. La misión era, por un lado, tomar fotografías sobre cómo se desarrollaba el desembarco inglés y probar un equipo transmisor. Dos Lear Jet LR-35A, uno con matrícula T-24 comandado por el vice comodoro Rodolfo De la Colina, y otro, LV-ONM por Eduardo Bianco, despegaron de Comodoro Rivadavia y otras dos máquinas lo hicieron de Río Grande. Se volaba a una altura que se consideraba que los mantenían fuera del alcance de los misiles. El escuadrón contaba con los datos que le proveía el radar de Malvinas. “Ellos eran nuestros ojos”, explicó Herrera. El fuerte viento de altura hizo que la máquina de De la Colina, indicativo Nardo 1, llegase antes al Estrecho de San Carlos. Los aviones que despegaron de Río Grande iban dos minutos detrás. Los aviones solicitaron al radar de Malvinas que les indicase la ubicación de las patrullas aéreas enemigas. Cuando la primera escuadrilla estaba cerca del objetivo, del destructor Exeter dispararon dos misiles Sea Dart. El avión de De la Colina realizó un viraje por izquierda hacia el continente tratando de realizar una maniobra evasiva. Un misil se perdió. El otro impactó en la cola del Lear Jet T-24 cuando volaban a unos 12 mil pies de altura. Por la radio Herrera escuchó: “Me dieron, no hay nada que hacer”. Eduardo Bianco, comandante de la otra nave, indicativo Nardo 2, que volaba a unos doscientos metros, vio cómo el avión caía en tirabuzón, estrellándose en la isla Borbón, al norte de la Gran Malvina. La otra escuadrilla regresó al continente. Eran las 9 y 10 de la mañana. Con honores militares. En 1995 se realizó el entierro de restos humanos hallados en el lugar donde impactó el avión (Gen Junto a De la Colina murieron su copiloto, mayor Juan José Falconier, el aerofotógrafo capitán Marcelo Pedro Lotufo, el operador de comunicaciones suboficial ayudante Francisco Tomás Luna y el mecánico suboficial auxiliar Diego Antonio Marizza.

Transcribió

Dece

1er. Control

2er. Control



SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. N° 287-X-2024.-
ORDENANZA N° 8008/2024.-

COMODORO HUGO CÉSAR MEISNER

Nació el 25 de Diciembre de 1940 en Córdoba. Con 15 años de edad se incorpora a la Escuela de Suboficiales de la FAA, egresa como técnico, ingresando en 1960 como cadete a la Escuela de Aviación Militar para cumplir su sueño: volar. El 01 de junio de 1982 un Hércules de la Fuerza Aérea Argentina C-130 (AF, A) registro TC-63 e indicativo "Tiza" despegó de Comodoro Rivadavia para realizar una misión de exploración y reconocimiento en el noroeste de las Islas Malvinas. A bordo había siete miembros de la tripulación. Las Fuerzas Armadas Argentinas necesitaban una actualización de la posición de las unidades navales británicas y había fuertes indicios de que esa zona se encuentran las naves de la Fuerza de Tarea. El Hércules despegó a las 6:30 horas, pero regresó poco después por fallas técnicas. Después de las reparaciones de emergencia, un nuevo despegue se produjo a las 8:53 horas. El punto de partida de la misión se logró a las 10:15 horas y desde este punto el avión argentino comenzó a ejecutar una búsqueda aérea tradicional. Ya se acercaban las dos horas de vuelo cuando el Hércules fue localizado por el radar de búsqueda aérea de la fragata HMS Minerva a unas 50 millas al norte de Isla Borbón. Inmediatamente la nave dirige a dos Sea Harrier que estaban en patrulla a interceptar al avión de transporte. Los dos Sea Harrier pertenecían al N° 801 Squadron, a continuación, con base en el HMS Invencible, y el líder era capitán de corbeta Nigel Ward y su alero era el capitán Steve Thomas. Cada Sea Harrier estaba armado con dos misiles AIM-9L Sidewinder en pilones externos en las alas y dos cañones ADEN de 30 mm bajo el fuselaje. Ward comenzó el ataque aproximándose a la cola del C-130 sin ser detectado. Disparó el primer Sidewinder, que no alcanzó el objetivo. El segundo misil fue lanzado luego detonando entre los dos motores del ala derecha del Hércules, a pesar del incendio y los graves daños el Hércules seguía volando. Ward entonces comenzó a disparar sus cañones. Después de 240 disparos, el ala del Hércules fue arrancada y el avión se hundió en el océano. No hubo más información sobre los siete miembros de la tripulación a bordo. En este ataque fallecieron los siguientes miembros de la Fuerza Aérea: Vicecomodoro Hugo César Meisner, Capitán Rubén Héctor Martel, Capitán Carlos Eduardo Krause, Suboficial Principal Jesús Julio Lastra, Suboficial Ayudante Manuel Alberto Albelos, Cabo principal Miguel Ángel Cardone y Cabo Principal Carlos Domingo Cantezano

VICECOMODORO JUAN JOSÉ FALCONIER

Nació el 31 de mayo de 1944 en Crespo, provincia de Entre Ríos. El 13 de febrero de 1961, ingresó en la Escuela de Aviación Militar, y egresó con el grado de Alférez el 20 de diciembre de 1966. Durante el Conflicto del Atlántico Sur se desempeñó como Oficial Jefe asesor en el Dpto. Exploración y Reconocimiento de la Fuerza Aérea Sur. Fallece el día 7 de Junio de 1982 en el Learjet T-24. Ese lunes era un día increíblemente luminoso y claro. La misión era, por un lado, tomar fotografías sobre cómo se desarrollaba el desembarco inglés y probar un equipo transmisor. Dos Lear Jet LR-35A, uno con matrícula T-24 comandado por el Vicecomodoro Rodolfo De la Colina, y otro, LV-ONM por Eduardo Bianco, despegaron de Comodoro Rivadavia y otras dos máquinas lo hicieron de Río Grande. Se volaba a una altura

Transcribió <i>Dece</i>
1er. Control
2er. Control



SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. N° 287-X-2024.-
ORDENANZA N° 8008/2024.-

que se consideraba que los mantenían fuera del alcance de los misiles. El escuadrón contaba con los datos que le proveía el radar de Malvinas. "Ellos eran nuestros ojos", explicó Herrera. El fuerte viento de altura hizo que la máquina de De la Colina, indicativo Nardo 1, llegase antes al Estrecho de San Carlos. Los aviones que despegaron de Río Grande iban dos minutos detrás. Los aviones solicitaron al radar de Malvinas que les indicase la ubicación de las patrullas aéreas enemigas. Cuando la primera escuadrilla estaba cerca del objetivo, del destructor Exeter dispararon dos misiles Sea Dart. El avión de De la Colina realizó un viraje por izquierda hacia el continente tratando de realizar una maniobra evasiva. Un misil se perdió. El otro impactó en la cola del Lear Jet T-24 cuando volaban a unos 12 mil pies de altura. Por la radio Herrera escuchó: "Me dieron, no hay nada que hacer". Y, luego, gritos. Eduardo Bianco, comandante de la otra nave, indicativo Nardo 2, que volaba a unos doscientos metros, vio como el avión caía en tirabuzón, estrellándose en la isla Borbón, al norte de la Gran Malвина. La otra escuadrilla regresó al continente. Eran las 9 y 10 de la mañana. Con honores militares. En 1995 se realizó el entierro de restos humanos hallados en el lugar donde impactó el avión. En esta acción fallecen De la Colina, su copiloto, Mayor Juan José Falconier, el Aerofotógrafo capitán Marcelo Pedro Lotufo, el Operador de Comunicaciones Suboficial Ayudante Francisco Tomás Luna y el Mecánico Suboficial Auxiliar Diego Antonio Marizza.

Dejó una emotiva carta a sus hijos: "A Ñoqui y Mononi: Su padre no los abandona, simplemente dio su vida por los demás, por ustedes y vuestros hijos...y los que hereden mi Patria. Les va a faltar mi compañía y mis consejos, pero les dejo la mejor compañía y el más sabio consejero: A Dios; aférrense a Él, sientan que lo aman, hasta que les estalle el pecho de alegría, y amen limpiamente, es la única forma de vivir la "buena vida" y cada vez que luchen para no dejarse tentar para no alejarse de Él, para no aflojar, yo estaré junto a ustedes, codo a codo aferrando el amor. Sean una "Familia" respetando y amando a mamá, aunque le vean errores, sean siempre "uno", y siempre unidos. Les dejo un apellido, FALCONIER, para que lo lleven con orgullo y dignifiquen, no con dinero, ni con bienes materiales, sino con cultura, con amor, con la belleza de las almas limpias, siendo cada vez más hombres y menos animal, y por sobre todo, enfrentando ¡a vida con la verdad, asumiendo responsabilidades aunque les cueste sufrir sinsabores, o la vida misma. Les dejo: Muy poco en el orden material. Un apellido, "FALCONIER" DIOS (ante quien todo lo demás no importa) Papá. P.D.: Para que mis hijos lo lean desde jóvenes y hasta que sean viejos, porque, a medida que pasan los años, adquieren experiencia. o tengan hijos, le irán encontrando nuevo y más significado a estas palabras que escribí con amor de padre".

Transcribió

elicio

MAYOR HUGO ÁNGEL DEL VALLE PALAVER

1er. Control

Nació el 18 de enero de 1947 en Deán Funes, provincia de Córdoba. Con 17 años ingresó a la escuela de Aviación Militar de la FAA y egresó como Alférez el 14 de diciembre de 1968. Durante el Conflicto del Atlántico Sur se desempeñó como Jefe de Escuadrilla de los cazabombarderos A-4B Skyhawk en el Grupo 5 de Caza. El 25 de mayo de 1982, día de la

2er. Control

SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. Nº 287-X-2024.-
ORDENANZA Nº 8008/2024.-

Patria, mientras cumplía su tercera misión de la guerra con el A-4B Skyhawk C-244, intentó un ataque a un objetivo grande pero a tiempo pudo ver que era el buque hospital inglés SS Uganda, por lo que se desvía y en el camino de salida, pasa cerca de posiciones argentinas, sufriendo daños de artillería antiaérea, esto causó daños en el depósito de combustible motivando el escape vía Isla Borbón norte de las Islas, sector protegido por muchos buques británicos, uno de ellos, el destructor Tipo 42 HMS Coventry dispara dos misiles Sea Dart que derriban el avión de Palaver. Cabe mencionar que el mismo fue vengado pocas horas después, siendo el HMS Coventry hundido ese mismo día. Su compañero de misión, el Comodoro Daniel Galvez relata que al salir del ataque fallido al buque hospital SS Uganda pusimos rumbo sur y apenas nos acercamos a la barda sobre tierra, nos comenzaron a tirar con misiles y munición de todo calibre... Alcance a salir brevemente al aire para decirle a Palaver: ¡Guarda que es Darwin!, rompimos a la derecha para evitar que nos siguieran tirando. Nuevamente pusimos rumbo norte y vimos al lado de un muelle anclado en la costa un buque verde de casco negro... De nuevo iniciamos la corrida de tiro hacia el buque y arrojamos nuestras bombas pensando que íbamos a recibir una granizada de fuego. Rompimos con un violento viraje y antes de entrar en una densa bruma, vi que la panza del avión de mi líder se desprende un chorro de combustible. El giró a la derecha y lo perdí de vista... Unos minutos después Palaver me llamo: "2.2 atento que tengo combustible 0" Le pedí su posición y me contestó: estoy sobre Elefante Marino, nivel de vuelo 50 y velocidad de 250 nudos preparado para eyección". (Malvinas, Fuego en el Aire, Rodrigo Valdez, Claudio Meunier, pag. 528/529). Los británicos alegan que el destructor HMS Coventry disparó un misil Sea Dart contra el avión de Palaver y lo derribó al límite de su alcance al bajar la velocidad, algún vigía alega haber visto un paracaídas, lo cierto es que el Capitán Palaver quedó en las frías islas para siempre. Su verdugo, el destructor HMS Coventry fue hundido en horas de la tarde.

MAYOR JORGE OSVALDO GARCIA

Nació el 02 de marzo de 1949, en Godoy Cruz, provincia de Mendoza. El 17 de febrero de 1965, ingresó en la Escuela de Aviación Militar y egresó con el grado de Alférez el 14 de diciembre de 1968. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como Jefe de Escuadrilla del Grupo 4 de Caza, con aviones cazabombarderos A-4C Skyhawk. Como jefe de escuadrilla, lideró misiones los días 1, 9, 21 y 25 de Mayo, perdiendo a sus compañeros Casco y Farias el día 21. El 25 de mayo de 1982, después de atacar la fragata HMS Avenger en la Bahía San Carlos con el A-4C C-304, el capitán García salió del blanco seguido por sus numerales y un intenso fuego antiaéreo. En ascenso, luego de informar que tenía desperfectos en el sistema hidráulico, fue derribado por un misil Sea Dart disparado por el destructor HMS Coventry. Logró eyectarse pero no fue detectado. Pasado el año, su cuerpo fue encontrado en el bote de goma del equipo de supervivencia en la costa de la Isla Goldin, Gran Malvina. El mismo destructor HMS Coventry fue hundido por la Fuerza Aérea en horas de la tarde.

Transcribió

Dece

1er. Control

2er. Control



SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. N° 287-X-2024.-
ORDENANZA N° 8008/2024.-

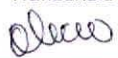
CAPITÁN FERNANDO JUAN CASADO

Nació el 7 de septiembre de 1945 en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El 17 de febrero de 1965, ingresó como Cadete a la Escuela de Aviación Militar, egresando con el grado de Alférez el 14 de diciembre de 1968. Especializado en Navegación Aérea, durante el Conflicto del Atlántico Sur, volaba como navegador de los bombarderos Mk-62 Canberra participando de 13 vuelos con distintos perfiles, reconocimiento y ataque. En la noche del 13 de junio de 1982, cuando tripulaba el Canberra B-108 en un ataque a fuerzas terrestres que rodean Puerto Argentino, la aeronave fue alcanzada por un misil Sea Dart disparado por el destructor HMS Cardiff. El piloto, capitán Roberto Pastrán antes de eyectarse, niveló el avión, bajó altura y velocidad hasta perder el control del bombardero, el capitán Casado tuvo problemas con su asiento y no pudo salir del avión y se estrelló con el avión en cercanías de la isla Soledad. A estos oficiales les cabe el honor de haber cumplido la última misión aérea de la guerra. Sus restos fueron hallados años después y tras mucho tiempo, descansan en el Cementerio de Villa Carlos Paz Mayor.

MAYOR RUBÉN HECTOR MARTEL

Nació el 12 de abril de 1947 en Reconquista, provincia de Santa Fe. El 14 de febrero de 1966, ingresó en la Escuela de Aviación Militar, egresando como Alférez el 20 de diciembre de 1969. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como piloto de aviones de transporte C-130 Hércules. El 01 de junio de 1982 un Hércules de la Fuerza Aérea Argentina C-130 (AF, A) registro TC-63 e indicativo "Tiza" despegó de Comodoro Rivadavia para realizar una misión de exploración y reconocimiento en el noroeste de las Islas Malvinas. A bordo había siete miembros de la tripulación. Las Fuerzas Armadas Argentinas necesitaban una actualización de la posición de las unidades navales británicas y había fuertes indicios de que esa zona se encuentran las naves de la Fuerza de Tarea. El Hércules despegó a las 6: 30h, pero regresó poco después por fallas técnicas. Después de las reparaciones de emergencia, un nuevo despegue se produjo a las 8:53 horas. El punto de partida de la misión se logró a las 10: 15h y desde este punto el avión argentino comenzó a ejecutar una búsqueda aérea tradicional. Ya se acercaban las dos horas de vuelo cuando el Hercules fue localizado por el radar de búsqueda aérea de la fragata HMS Minerva a unas 50 millas al norte de Isla Borbón. Inmediatamente la nave dirige a dos Sea Harrier que estaban en patrulla a interceptar al avión de transporte. Los dos Sea Harrier pertenecían al N° 801 Squadron, a continuación, con base en el HMS Invencible, y el líder era capitán de corbeta Nigel "Sharkey" Ward y su alero era el capitán Steve Thomas. Cada Sea Harrier estaba armado con dos misiles AIM-9L Sidewinder en pilones externos en las alas y dos cañones ADEN de 30 mm bajo el fuselaje. Ward comenzó el ataque aproximándose a la cola del C-130 sin ser detectado. Disparó el primer Sidewinder, que no alcanzó el objetivo. El segundo misil fue lanzado luego detonando entre los dos motores del ala derecha del Hércules, a pesar del incendio y los graves daños el Hércules seguía volando. Ward entonces comenzó a disparar sus cañones. Después de 240 disparos, el

Transcribió



1er. Control

2er. Control



SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. N° 287-X-2024.-
ORDENANZA N° 8008/2024.-

ala del Hércules fue arrancada y el avión se hundió en el océano. No hubo más información sobre los siete miembros de la tripulación a bordo. En este ataque fallecieron los siguientes miembros de la Fuerza Aérea: Vicecomodoro Hugo César Meisner, Capitán Rubén Héctor Martel, Capitán Carlos Eduardo Krause, Suboficial Principal Jesús Julio Lastra, Suboficial Ayudante Manuel Alberto Albelos, Cabo Principal Miguel Ángel Cardone, Cabo Principal Carlos Domingo Cantezano

MAYOR GUSTAVO ARGENTINO GARCIA CUERVA

Nació el 28 de febrero de 1946, en Dolores, provincia de Buenos Aires. El 17 de febrero de 1965, ingresó en la Escuela de Aviación Militar y egresó como Alférez el 20 de diciembre de 1969. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como Jefe de Escuadrilla de los cazas supersónicos Mirage III EA. El 1 de mayo de 1982, el día del bautismo de fuego de la Fuerza Aérea Argentina, el Capitán García Cuerva, despegó de la BAM Río Gallegos con indicativo DARDO en el Mirage I-015. Al llegar a la zona de combate, en cumplimiento de la orden del CIC Malvinas, los DARDO fueron guiados por el controlador del radar TPS-43 y enfrentaron a una sección de Sea Harrier, convirtiéndose en los primeros pilotos argentinos que combatían contra los cazas de una potencia extranjera. García Cuerva, sin combustible para regresar al continente por el combate infructuoso con el Sea Harrier del Teniente inglés Steve Thomas, pidió permiso para aterrizar en la Base Aérea Militar Malvinas, esta base pese a ser prevenida, había estado en las últimas horas bajo ataque inglés constante, los nervios de la defensa antiaérea causó que fuera derribado por error, la aeronave cayó al mar y sus restos no fueron recuperados. “Tengo el avión intacto, avisen a la artillería antiaérea que voy a aterrizar”. La respuesta el CIC fue negativa, por cuando en ése momento la zona del aeropuerto se encontraba bajo cañoneo naval. Operaciones había determinado que ante ésta posibilidad de no disponer del combustible suficiente para regresar al continente, había que dirigirse a una zona despoblada, indicar la posición y proceder a una eyección controlada para su posterior recuperación. Según distintos registros, quien tenía asignada la comunicación con el Mirage era el teniente Saravia, quien luego de consultar con su superior (el Mayor Silva) retomó el contacto con el Mirage informando: “Dardo Uno, busque tierra y eyéctese en un lugar despoblado”. La respuesta de García Cuerva fue “estoy sobre tierra, insisto en ir al aterrizaje..” Resultaba evidente que no tenía ninguna intención de eyectarse y perder la aeronave. La comunicación siguió por algunos minutos y aunque se trató de convencerlo, García Cuerva se mantuvo en su postura, indicando que si no podía detenerse en la pista, se eyectaría al final de la misma, pero que antes quería tener la oportunidad de aterrizar. Incluso llegó a mencionar que aún sin autorización intentaría el aterrizaje. Ante ésta postura firme e innegociable el Mayor Silva hizo las consultas del caso y finalmente se lo autoriza al indicarle “Dardo Uno autorizado, va a ingresar por el corredor de helicópteros...” Para entonces el Mirage volaba a su mínima velocidad, unos 180 a 190 nudos y a no más de 120/150 metros. Cruzó vertical Puerto Argentino donde fue observado por muchos testigos, algunos de ellos recuerdan que de modo simultáneo comenzaron a escucharse algunos disparos aislados

Transcribió



1er. Control

2er. Control

SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. N° 287-X-2024.-
ORDENANZA N° 8008/2024.-

aparentemente en dirección al Mirage y luego sí una sostenida ráfaga que impactó en el vientre del avión ocasionando fuego en la zona del motor. La primera pieza antiaérea que se encontraba enfrentando el corredor aéreo era un cañón Hispano Suiza HS831 monotubo de 30 mm perteneciente al BIM 5 y a cuyo cargo se encontraba el cabo de infantería de Marina Juan Barreyro; quien reaccionó casi instintivamente. Vió el avión, escuchó disparos, lo encuadró en su visor y abrió fuego. García Cuerva al recibir los primeros impactos en el vientre del avión grita por radio "Me están tirando carajo." "El fuego reunido de las tropas escalonadas en la cercanía de Puerto Argentino impactaron en el fuselaje del Mirage... Convertido en Colador, el avión inició un giro descontrolado descendente hacia la derecha, paso sobre el poblado de Puerto Argentino y se alejó hacia el mar, finalmente un certero disparo de la artillería argentina lo alcanzó de lleno y el avión se desintegró en el aire y se quebró en una bola de fuego a la altura de la cabina mientras las alas y el resto del fuselaje cayeron de forma independiente. Los restos del jet golpearon contra el mar entre las zonas conocidas como Hookers Point y Christina Bay. Días después el pañuelo verde de "Paco" García Cuerva, distintivo de los pilotos de caza de Mirage III llegó a la costa arrastrado por la marea como un capricho del mar y del destino en señal de que el piloto argentino ya no volvería." ("Fuego en el aire" Valdez y Meunier, pag 58) Eran las 16:38 horas y mucha gente se quedó con un nudo en la garganta. El Mayor Silva tomó la radio e informó al CIC: "Lo acabamos de matar..."

MAYOR CARLOS EDUARDO KRAUSE

Nació el 4 de abril de 1948, en Oberá, provincia de Misiones. El 14 de febrero de 1966, ingresó en la Escuela de Aviación Militar y como Alférez el 11 de diciembre de 1970. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como Comandante de los aviones de transporte C-130 Hércules. El 01 de junio de 1982 un Hércules de la Fuerza Aérea Argentina C-130 (AF, A) registro TC-63 e indicativo "Tiza" despegó de Comodoro Rivadavia para realizar una misión de exploración y reconocimiento en el noroeste de las Islas Malvinas. A bordo había siete miembros de la tripulación. Las Fuerzas Armadas Argentinas necesitaban una actualización de la posición de las unidades navales británicas y había fuertes indicios de que esa zona se encuentran las naves de la Fuerza de Tarea. El Hércules despegó a las 6:30 horas, pero regresó poco después por fallas técnicas. Después de las reparaciones de emergencia, un nuevo despegue se produjo a las 8:53 horas. El punto de partida de la misión se logró a las 10:15 horas y desde este punto el avión argentino comenzó a ejecutar una búsqueda aérea tradicional. Ya se acercaban las dos horas de vuelo cuando el Hercules fue localizado por el radar de búsqueda aérea de la fragata HMS Minerva a unas 50 millas al norte de Isla Borbón. Inmediatamente la nave dirige a dos Sea Harrier que estaban en patrulla a interceptar al avión de transporte Los dos Sea Harrier pertenecían al N° 801 Squadron, a continuación, con base en el HMS Invencible, y el líder era capitán de corbeta Nigel "Sharkey" Ward y su alero era el capitán Steve Thomas. Cada Sea Harrier estaba armado con dos misiles AIM-9L Sidewinder en pilones externos en las alas y dos cañones ADEN de 30 mm bajo el fuselaje. Ward comenzó el ataque aproximándose a la cola del C-130 sin ser detectado. Disparó el primer Sidewinder,

Transcribió

Dece

1er. Control

2er. Control

SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. N° 287-X-2024.-
ORDENANZA N° 8008/2024.-

que no alcanzó el objetivo. El segundo misil fue lanzado luego detonando entre los dos motores del ala derecha del Hércules, a pesar del incendio y los graves daños el Hércules seguía volando. Ward entonces comenzó a disparar sus cañones. Después de 240 disparos, el ala del Hércules fue arrancada y el avión se hundió en el océano. No hubo más información sobre los siete miembros de la tripulación a bordo. En este ataque fallecieron los siguientes miembros de la Fuerza Aérea: Vicecomodoro Hugo César Meisner, Capitán Rubén Héctor Martel, Capitán Carlos Eduardo Krause, Suboficial Principal Jesús Julio Lastra, Suboficial Ayudante Manuel Alberto Albelos, Cabo principal Miguel Ángel Cardone y Cabo principal Carlos Domingo Cantezano.

MAYOR MARCELO PEDRO LOTUFO

Nació el 07 de septiembre de 1948, en la provincia de Salta. El 14 de febrero de 1968, ingresó en la Escuela de Aviación Militar y egresó como Alférez el 11 de diciembre de 1971. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como Jefe del Centro Aerofotográfico de la Fuerza Aérea Sur. El día 7 de Junio fue derribado en el Learjet T-24. Ese lunes era un día increíblemente luminoso y claro. La misión era, por un lado, tomar fotografías sobre cómo se desarrollaba el desembarco inglés y probar un equipo transmisor. Dos Lear Jet LR-35A, uno con matrícula T-24 comandado por el vicecomodoro Rodolfo De la Colina, y otro, LV-ONM por Eduardo Bianco, despegaron de Comodoro Rivadavia y otras dos máquinas lo hicieron de Río Grande; en una de ellas iba Herrera. Volaban a una altura que se consideraba que los mantenían fuera del alcance de los misiles. El escuadrón contaba con los datos que le proveía el radar de Malvinas. "Ellos eran nuestros ojos", explicó Herrera. El fuerte viento de altura hizo que la máquina de De la Colina, indicativo Nardo 1, llegase antes al Estrecho de San Carlos. Los aviones que despegaron de Río Grande iban dos minutos detrás. Los aviones solicitaron al radar de Malvinas que les indicarán la ubicación de las patrullas aéreas enemigas. Cuando la primera escuadrilla estaba cerca del objetivo, del destructor Exeter dispararon dos misiles Sea Dart. El avión de De la Colina realizó un viraje por izquierda hacia el continente tratando de realizar una maniobra evasiva. Un misil se perdió. El otro impactó en la cola del Lear Jet T-24 cuando volaban a unos 12 mil pies de altura. Por la radio Herrera escuchó: "Me dieron, no hay nada que hacer". Eduardo Bianco, comandante de la otra nave, indicativo Nardo 2, que volaba a unos doscientos metros, vio cómo el avión caía en tirabuzón, estrellándose en la isla Borbón, al norte de la Gran Malvina. La otra escuadrilla regresó al continente. Eran las 9 y 10 de la mañana. Con honores militares. En 1995 se realizó el entierro de restos humanos hallados en el lugar donde impactó el avión. Junto a De la Colina murieron su copiloto, Mayor Juan José Falconier, el Aerofotógrafo Capitán Marcelo Pedro Lotufo, el Operador de Comunicaciones Suboficial Ayudante Francisco Tomás Luna y el Mecánico Suboficial Auxiliar Diego Antonio Marizza.

Transcribió

elocu

1er. Control

2er. Control



SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. N° 287-X-2024.-
ORDENANZA N° 8008/2024.-

CAPITÁN MARIO HIPÓLITO GONZALEZ

Nació el 06 de octubre de 1947, en Adelia María, provincia de Córdoba. El 15 de febrero de 1967, ingresó en la Escuela de Aviación Militar, egresando como Alférez el 11 de diciembre de 1971. Especializado en Navegación Aérea, durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como navegador del bombardero Mk-62 Canberra. El 1 de mayo de 1982, en los primeros combates de la guerra, el Primer Teniente González junto al Teniente Jorge R. de Ibañez integraron la escuadrilla, indicativo RIFLE, con la misión de bombardear buques en la Bahía de la Anunciación. Antes de alcanzar el objetivo, el Canberra B-110 de González y De Ibañez fue derribado por un misil Sidewinder AIM- 9L disparado por el Sea Harrier del Teniente Alan Curtis. “Alan Curtis había disparado sus dos misiles contra el Canberra de González. El primero impactó en uno de los motores e hizo que empezara a perder altura progresivamente por falta de potencia. El segundo misil no alcanzó a impactar porque el bombardero se estrelló en el agua” (Malvinas, Fuego en el aire” Valdez y Meunier, pág 123) Un compañero de misión vio a Gonzalez y De Ibañez eyectarse pero nunca fueron hallados.

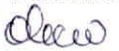
CAPITÁN MANUEL OSCAR BUSTOS

Nació el 13 de marzo de 1952 en la ciudad de Córdoba. El 19 de febrero de 1969, ingresó en la Escuela de Aviación Militar, y egresó con el grado de Alférez el 12 de diciembre de 1972. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como jefe de sección de los cazas bombarderos A-4B Skyhawk. El 12 de mayo de 1982, dos escuadrillas de A-4B del Grupo 5 de Caza despegaron desde la BAM Rio Gallegos con el propósito de atacar el destructor HMS Glasgow y la fragata HMS Brilliant que se aproximaban a bombardear la BAM Malvinas. Los 4 pilotos eran Bustos, Ibarlucea, Nivoli y Vazquez. Durante la acción, el Teniente Bustos volaba el Skyhawk C-246, ambas formaciones fueron rechazadas por las defensas antiaéreas de los buques. Bustos, al frente de la primera escuadrilla, luego de arrojar la bomba, mientras ordenaba reunirse a los numerales, intentó esquivar un misil. Tocó el agua y cayó en el mar. La muerte no fue en vano, por los daños recibidos, el destructor fue retirado de operaciones, en cambio la fragata no sufrió averías de consideración. El único sobreviviente del grupo fue el Alférez Vázquez, que falleció pocos días después en otro ataque a la flota, en ese caso, al HMS Invincible.

CAPITÁN LUIS DARÍO JOSÉ CASTAGNARI

Nació el 24 de marzo de 1949, en General Cabrera, provincia de Córdoba. El 19 de febrero de 1969, ingresó en la Escuela de Aviación Militar, y egresó con el grado de Alférez el 12 de diciembre de 1972. Después de especializarse como comando, en el Conflicto del Atlántico Sur, actuó como Jefe de Seguridad en la Base Aérea Militar de Malvinas. El 29 de mayo de 1982, el Primer Teniente Castagnari estaba a cargo del turno de seguridad y del personal que cubría servicios en la Base. En ese día, el bombardeo de las fragatas de la Royal Navy

Transcribió



1er. Control


2er. Control

SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. N° 287-X-2024.-
ORDENANZA N° 8008/2024.-

comenzó temprano, por lo tanto, junto con dos suboficiales, aprovecharon lo que supusieron como una interrupción del fuego para recargar la artillería e iniciaron una recorrida para evaluar la situación de daños y heridos. En el trayecto fueron sorprendidos por un misil filoguiado AS-12 disparado por un helicóptero Sea King británico contra un radar de artillería SkyGuard. Totalmente a descubierto, Castagnari no tuvo posibilidad de resguardarse y falleció en ese ataque.

CAPITÁN JOSÉ DANIEL VAZQUEZ

 Nació el 01 de enero de 1952, en la provincia de Mendoza. El 27 de febrero de 1967, ingresó en la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea Córdoba y egresó en 1969 como Cabo en la especialidad Fotografía Aérea. El 16 de febrero de 1970, se incorporó a la Escuela de Aviación Militar y se recibió de Alférez el 18 de diciembre de 1973. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como piloto de los cazas bombarderos A-4C Skyhawk volando en 5 peligrosas misiones. El 30 de mayo de 1982, dos aviones SUE de la Armada, dos KC-130 abastecieron en vuelo a dos Super Etendard del Comando de Aviación Naval y cuatro A4-C de la FAA, ejecutaron la más compleja y riesgosa operación aérea conjunta de la historia aérea nacional para neutralizar el portaaviones HMS Invincible. En la corrida final cuando, guiados por la estela del último misil Exocet disponible, tenían a la vista el blanco aproximadamente a 10 kilómetros cuando, un misil Sea Dart lanzado por el destructor HMS Exeter impactó en el avión del Primer Teniente Vásquez que se estrelló en el mar y falleció.

CAPITÁN P.M. VGM D. DANIEL FERNANDO MANZOTTI

Nació el 19 de marzo de 1949, en la provincia de Mendoza. El 16 de febrero de 1970, ingresó en la Escuela de Aviación Militar egresando como Alférez el 18 de diciembre de 1973. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, pilotó los cazabombarderos A4C Skyhawk. El 21 de mayo de 1982, mientras se consolidaba el desembarco británico en el Puerto San Carlos, tres escuadrillas de A4-C atacaron los objetivos navales que defendían las tropas en tierra. Durante el escape, el control de la fragata HMS Brilliant guió a los Sea Harrier que volaban en cobertura. Uno de ellos, con un misil Sidewinder AIM9L impactó el A4-C matrícula C-325 del Primer Teniente Manzotti que se eyectó a elevada velocidad, siendo esta velocidad la causante del deceso. Los pilotos Blissett y Thomas fueron los responsables de su derribo y de su acompañante. Cayó en la bahía Navidad, al oeste de la isla Soledad. Su cuerpo fue encontrado el 24 de mayo por isleños quienes avisaron a las fuerzas argentinas. Recuperado el cuerpo, lo trasladaron a la BAM Cóndor. En la actualidad, está sepultado en el cementerio de guerra de Puerto Darwin. El mismo envió una última carta a su familia que se transcribe aquí: "San Julián, 6 de mayo de 1982. Queridos padres y hermanos: En estas horas difíciles para nuestra querida Patria y en los que está en juego el futuro como Nación con verdaderos objetivos de grandeza, se puede apreciar claramente que la balanza se va inclinando decididamente a nuestro favor. Y no podía ser de otra manera, ya que la causa por nosotros

Transcribió

Olivero

1er. Control

2er. Control

SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. N° 287-X-2024.-
ORDENANZA N° 8008/2024.-

defendida es justa y apoyada por todos los países sudamericanos y por varios de otros continentes. Aquí lo pasamos bastante bien pues hay posibilidad de hablar por teléfono por medio del telediscado y además el avión de la unidad realiza prácticamente uno o dos vuelos semanales y nos trae cartas y líneas de aliento no sólo de nuestras familias, sino también de todos aquellos que han quedado en Mendoza cumpliendo sus tareas habituales. Los días aquí pasan muy rápidamente, pues se vive con una intensidad fuera de lo común, ya que se cumplen turnos de alarma a lo largo de todo el día y también vuelos en la zona de operaciones cuando las circunstancias de la actividad del enemigo así lo exigen; estos últimos han sido hasta ahora los menos. También se viven horas de angustia y de euforia según sean las bajas propias o las del enemigo, así supongo lo sentirán todos los argentinos. Reciban un beso y fuerte abrazo, y confíen en que nuestra causa es justa y triunfará. Daniel.”

CAPITÁN LUCIANO GUADAGNINI

Nació el 10 de noviembre de 1952 en Bahía Blanca, provincia de Buenos Aires. El 24 de febrero de 1971, ingresó en la Escuela de Aviación Militar, y egresó con el grado de Alférez el 17 de diciembre de 1974. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, voló como Jefe de Sección de los cazas bombarderos A-4B Skyhawk. El día 23 de mayo de 1982, dos escuadrillas de A-4B despegaron desde la BAM Río Gallegos, para atacar la fragata HMS Antelope. Apenas lanzó la bomba Guadagnini, la defensa antiaérea de la Antelope, daña el ala derecha del avión. Los daños causaron un giro en el avión que pareció que se estrellaba contra el agua pero logró a último momento enderezar el Skyhawk que sin embargo colisiona contra el mástil principal del navío, inmediatamente la bomba lanzada por Guadagnini ingresa por el costado del buque, dejándolo seriamente dañado. Pese a que la bomba lanzada por Guadagnini y la de su numeral, el Alférez Gomez no estallaron, en horas de la tarde, la fragata, echando humo y dañada por el impacto del avión y los daños de las bombas sin estallar ingresó a San Carlos para protegerse de los ataques mientras especialistas intentaban desarmar las bombas, esto fracasa y las mismas estallaron, llevándose al fondo del mar a la moderna fragata inglesa.

CAPITÁN FAUSTO GAVAZZI

Nació el 2 de marzo de 1952 en Campana, provincia de Buenos Aires. El 24 de febrero de 1971, ingresó en la Escuela de Aviación Militar, de donde egresó como Alférez el 17 de diciembre de 1974. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como Jefe de Sección de los cazas bombarderos A-4 Skyhawk. El 12 de mayo de 1982, Gavazzi despegó con el C-248 desde la BAM Río Gallegos con la tarea de atacar la fragata HMS Brilliant y el destructor HMS Glasgow. Arrojó la bomba sobre el destructor que no explotó, dejando un orificio de un metro de diámetro, destruyendo todo a su paso y cayendo al mar por el otro costado, estos daños hicieron que el destructor HMS Glasgow fuera retirado del Atlántico Sur y enviado de vuelta a Inglaterra. Después del ataque contra las naves británicas, Gavazzi salió

Transcribió

decco

1er. Control


2er. Control

SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. N° 287-X-2024.-
ORDENANZA N° 8008/2024.-

por última vez al aire con un “Viva la Patria” La maniobra difícil es la que seguía, escapar evitando ser alcanzados por los misiles de defensa de la flota, en este escape, lamentablemente, sobrevuela Darwin, donde estaba apostada una sección antiaérea argentina en alerta roja por ataques ingleses que se reiteraban ese día, fue alcanzado por fuego propio y al ir volando a baja altura y alta velocidad, no pudo eyectarse, fue inhumado en Pradera del Ganso. Su ataque hizo que la Royal Navy evite arriesgar más sus buques a la luz del día.

CAPITÁN OMAR JESÚS CASTILLO


Nació el 31 de agosto de 1953, en Cosquín, provincia de Córdoba. El 21 de enero de 1972, ingresó en la Escuela de Aviación Militar y egresó como Alférez el 16 de diciembre de 1975. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, voló los caza-bombarderos A-4C Skyhawk, en Malvinas, formaba parte del Grupo IV de caza. El 30 de mayo de 1982, dos Super Etendard de la Armada, dos KC-130 de la Fuerza Aérea y cuatro A4-C, despegaron, para, en misión conjunta con dos Super Etendard que portaban el último misil Exocet para atacar al portaaviones HMS Invencible. En la aproximación final, cuando los cuatros ágiles aviones pilotados por Ureta, Isaac, Vázquez y Castillo distinguían nítidamente el Invencible, se ve una fuerte explosión, un misil Sea Dart del destructor HMS Exeter impactó en el ala izquierda del avión del primer teniente Vázquez y, enseguida, la artillería del portaaviones alcanzó el A4-C matrícula C-310 del primer teniente Castillo, en ambos casos, el avión explotó y no hubo eyección.

CAPITÁN JOSÉ LEÓNIDAS ARDILES

Nació el 19 de agosto de 1954, en Obispo Trejo, provincia de Córdoba. El 21 de enero de 1972, ingresó en la Escuela de Aviación Militar y egresó como Alférez el 16 de diciembre de 1975. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, desplegado en la Base Aeronaval de Río Grande voló en los cazabombarderos supersónicos Mirage 5 Dagger. El 1 de mayo de 1982, recibió la orden de formar a su guía en un vuelo de defensa aérea sobre Malvinas. Al fallar la puesta en marcha del otro avión, se le ordenó a Ardiles cumplir la tarea en solitario, esto fue un grave error. La misión fue planificada para despegar algunos minutos antes de las 16 horas y junto a Ardiles se encontraría el capitán Carlos Rodhe. Los Dagger del Grupo 6 de Caza estaban armados con un par de misiles aire-aire Shafir y munición completa para sus dos cañones de 30 mm. A instantes del despegue y durante el chequeo previo, el Dagger de Rodhe presenta algunas novedades que le impiden participar de la misión. Lejos de suspender, se ordena a Ardiles realizarla solo y así despegó rumbo a las islas. Sin novedades durante el cruce y ya vertical Malvinas, Ardiles establece contacto con el centro de información y control (CIC) de las islas, que le indican la presencia de un blanco. Ardiles con el Dagger C-433 volaba a 33.000 pies y tras recibir curso y distancia se dirige a la zona y es en ése momento donde el radar del CIC detecta no un enemigo sino cinco Sea Harrier a unos 20.000 pies. Se le ordena retirarse por cuanto sus posibilidades eran nulas, pero para entonces Ardiles ya había

Transcribió

deleo

1er. Control

2er. Control



SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. N° 287-X-2024.-
ORDENANZA N° 8008/2024.-

localizado uno de los blancos y se disponía a perseguirlo. Sin embargo se trataba de una trampa. Mientras Ardiles perseguía al avión británico, un Sea Harrier pilotado por el Teniente de Navio Martin Hale, otro Sea Harrier, éste al mando del primer teniente Tony Penfold (Sea Harrier XZ455) lo seguía de cerca sin que el piloto argentino se percatara de ello, su vista clavada en un Sea Harrier que perseguía y que maniobra tras maniobra lograba acercarse lo suficiente como para intentar derribarlo. Cuando el Shafir lo adquirió, pulsó el botón y el misil salió tras él Sea Harrier pero éste realizó una rápida maniobra de descenso y el misil se perdió. El teniente Penfold no perdió más tiempo, el piloto argentino había disparado un misil y aún perseguía al Sea Harrier. Penfold con el Dagger adquirido, le disparó un misil Sidewinder. Ardiles no tuvo tiempo a nada cuando una seca y violenta explosión destruyó su Dagger. Sobre la suerte seguida por Ardiles se han tejido muchas historias. En su momento se mencionó que varios testigos presenciaron la eyección y otros que incluso habían encontrado el casco del piloto en tierra. Lo cierto es que nada ha podido ser comprobado y seguramente la explosión y desintegración del Dagger impidieron a Ardiles de poder eyectarse y salvar su vida. Finalizado el conflicto, algunos restos del avión fueron localizados en la isla Lively.



CAPITÁN DANILO RUBÉN BOLZÁN

Nació el 20 de enero de 1955, en Diamante, provincia de Entre Ríos. El 21 de enero de 1972, ingresó en la Escuela de Aviación Militar y egresó con el grado de Alférez el 16 de diciembre de 1975. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, voló los Caza-bombarderos A-4B Skyhawk. En 1981 fue designado instructor de la Fuerza Aérea, pidiendo el 30 de abril de 1982 volver al servicio activo para combatir en Malvinas. El 8 de junio de 1982, en el día más Negro de la Flota, la aviación de combate argentina atacó a los buques logísticos de protección que desembarcaban en Bahía Agradable, muy cerca de la capital de las islas, Bolzan encabezaba una sección de A4B junto a Arraras, Vazquez y Sanchez. En la segunda oleada, enviada a neutralizar la cabeza de playa, el Primer Teniente Bolzan atacó el A-4B matrícula C-204 con tres bombas, impactando la tercera y hundiendo un lanchón de desembarco (El Foxtrot 4 del HMS Fearless), saliendo del ataque, escapa con maniobras evasivas pero nada pudo hacer para eludir a un misil Sidewinder AIM-9L disparado por el Sea Harrier del Teniente David Morgan. Sin poder eyectarse cayó en la costa de Rain Cove.

PRIMER TENIENTE JUAN DOMINGO BERNHARDT

Transcribió
<i>Olivero</i>
1er. Control
2er. Control

Nació el 1 de mayo de 1951 en Rosario del Tala, provincia de Entre Ríos. El 01 de agosto de 1967, ingresó al Centro de Instrucción Profesional (CIPRA) donde, con la especialidad de Oficinista, recibió el grado de Voluntario el 25 de julio de 1968. Posteriormente, ingresó a la Escuela de Aviación Militar y egresó como Alférez el 11 de diciembre de 1976. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, voló los caza-bombarderos supersónicos Mirage 5 Dagger. Anteriormente había sido comisario de abordaje en LADE. El 21 de Mayo participa en los

SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. Nº 287-X-2024.-
ORDENANZA Nº 8008/2024.-

ataques que causan el hundimiento de la fragata HMS Ardent, impactando con una bomba de 500 kilos en la popa del buque, el 24 nuevo ataque en San Carlos, dañando un buque logístico, el RFA Sir Belvidere. El 29 de mayo de 1982, tenía problemas en su avión y a pesar de haber un piloto de reserva esperó hasta último momento para no perderse ese ataque, aun estando justificado su reemplazo. Pilotando el C-436 como numeral del Capitán Horacio Mir González, despegó desde la Base Aérea Militar Río Grande para atacar buques en el Estrecho de San Carlos. Al llegar a la zona no encontraron buques, por lo que arrojaron las bombas y emprendieron el regreso ya que estos aviones no tenían tanta autonomía para seguir buscando, sin embargo, desde tierra les lanzaban misiles Rapier, uno de ellos abatió a Bernhatdt.

PRIMER TENIENTE PEDRO IGNACIO BEAN

Nació el 31 de julio de 1954 en la ciudad de Córdoba. El 01 de febrero de 1973, ingresó en la Escuela de Aviación Militar y egresó como Alférez el 11 de diciembre de 1976. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como piloto de los cazabombarderos supersónicos Mirage 5 Dagger en la VI Brigada Aerea en la Ciudad de Tandil. Fue basado en Río Grande en el III Escuadrón Aeromóvil de Dagggers. El 21 de mayo de 1982 se produjo el desembarco británico en San Carlos. El Teniente Bean, integró una de las escuadrillas de Dagggers que despegó desde Río Grande para atacar las fragatas HMS Broadsword, HMS Argonaut y HMS Plymouth que defendían el estrecho. Durante el ataque, el C-428 de Bean atacó con cañones de 30 mm a la fragata HMS Broadsword, impactando más de 40 disparos, pero fué derribado por un misil Sea Wolf lanzado desde esa fragata. El piloto logró eyectarse pero no fue recuperado, convirtiéndose en la primera baja Argentina de la Batalla de San Carlos.

PRIMER TENIENTE HÉCTOR RICARDO VOLPONI

Nació el 25 de junio de 1953, en Tres Arroyos, provincia de Buenos Aires. El 1 de febrero de 1973, ingresó en la Escuela de Aviación Militar y egresó como Alférez el 11 de diciembre de 1976. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, voló en los cazabombarderos supersónicos Mirage 5 Dagger, basados durante la guerra en Río Grande en el III Escuadrón Aeromóvil. Participa de varias misiones siendo una de ellas la del ataque a la HMS Antrim donde fallece el Teniente Bean El 23 de mayo de 1982, el Teniente Volponi y el jefe del escuadrón Mayor Carlos Martínez despegaron desde la BAM Río Grande con la misión de atacar buques en el Estrecho de San Carlos. Al llegar, no encontraron blancos por lo que emprendían el regreso, cuando fueron interceptados por dos Sea Harrier. El 23 de mayo, su escuadrilla, con indicativo radial "Puñal", junto a otras denominadas "Daga" y "Coral" despegan del continente. Llegaron los "Daga" y "Puñal", con cinco minutos de diferencia. Los primeros no encontraron el blanco. En ese momento, escucharon por radio a sus camaradas (los "Puñal"), que estaban siendo interceptados por una patrulla aérea de combate británica. Los "Puñal", que volaban rasantes y estaban armados en configuración antibuque con bombas de 500 kilos, eyectaron todas sus cargas externas y trataron de escapar, tomando curso de regreso. El

Transcribió

Olivero

1er. Control

2er. Control

SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. Nº 287-X-2024.-
ORDENANZA Nº 8008/2024.-

Dagger del frente iba demasiado rápido para ser alcanzado, pero el C-437 al mando de Volponi se hallaba una milla atrás y al alcance del misil AIM 9L "Sidewinder", de HALE, en el Sea Harrier ZA-194. El misil fue disparado desde aproximadamente 900 metros por detrás del avión de Volponi, impactando al final de su inevitable camino, la zona de la tobera de escape del Dagger. El avión se desintegró a bajo nivel, impidiendo al piloto eyectarse, cayendo los restos sobre tierra, en el lado occidental de la Bahía Elefante, en la Isla Borbón, a casi dos millas del establecimiento de nuestra Estación Aeronaval Calderón. El personal de dicha base de la Armada Argentina rescató sus restos y los guardaron, hasta que el 29 de mayo, un avión Twin Otter de la Fuerza Aérea Argentina, en arriesgada acción, fue a buscarlos y los trajo al continente, junto al mayor Puga y al capitán Díaz, pilotos de otras misiones que lograron eyectarse cuando fueron derribados.

PRIMER TENIENTE DANIEL ANTONIO JUKIC

Nació el 5 de junio de 1955 en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El 1 de febrero de 1973, ingresó en la Escuela de Aviación Militar y egresó con el grado de Alférez el 11 de diciembre de 1976. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, voló los aviones de ataque IA-58 Pucará. El día 1 de mayo de 1982, tres aviones Sea Harrier en vuelo rasante atacaron con bombas racimos BL-755 la BAM Cóndor, ubicada en el istmo de Darwin. Como consecuencia del ataque, el Pucará A-527 fue alcanzado y destruido mientras su piloto intentaba ponerlo en marcha. Las submisiones provocaron la muerte de Jukic y la de siete suboficiales que lo asistían. Otro piloto de Pucará relato lo acontecido: "... Estamos por despegar con la segunda escuadrilla, esperando que lo hiciese la primera, cuando se produjo un accidente. El jefe, en carrera de despegue, metió la pata de nariz en un pozo, y el avión dio de frente contra el suelo (...) Tres Harriers arrojaron bombas. Mi compañero murió junto con ocho de nuestros mecánicos armeros, pues una de las Beluga explotó entre ellos. Eran el teniente 1º Jukic, Cabo Principal Duarte, Cabo Principal Rodríguez, Cabo 1º Maldonado, Cabo 1º Montaña, Cabo 1º Peralta, Cabo 1º Brajcich y Cabo Vara. Habían comenzado recién las operaciones y ya veíamos salir a un helicóptero Chinook cargado de heridos".

PRIMER TENIENTE MARIO VÍCTOR NIVOLI

Nació el 14 de abril de 1954 en Río Tercero, provincia de Córdoba. El 1 de febrero de 1973, ingresó en la Escuela de Aviación Militar y egresó con el grado de Alférez el 11 de diciembre de 1976. En el Conflicto del Atlántico Sur, voló en los cazabombarderos A4-B Skyhawk. El 12 de mayo de 1982, integrando la escuadrilla Cuña, el Teniente Nivoli despegó en el C-206 desde la BAM Río Gallegos. La formación debía neutralizar el destructor HMS Glasgow y la fragata HMS Brilliant. Durante el ataque, el Teniente Nivoli fallece al estrellarse en el mar, intentado esquivar el nutrido fuego antiaéreo, la valentía que el mismo desplegó al volar rasante causa que el avión toque el mar en lo que fué el primer ataque aéreo a la flota británica en el Estrecho de San Carlos, el héroe argentino causó daños con su cañón en el

Transcribió



1er. Control

2er. Control



SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. N° 287-X-2024.-
ORDENANZA N° 8008/2024.-

buque antes de caer.

PRIMER TENIENTE MIGUEL ÁNGEL GIMENEZ

Nació el 27 de mayo de 1954 en Paraná, provincia de Entre Ríos. El 21 de enero de 1972, ingresó en la Escuela de Aviación Militar y egresó con el grado de Alférez el 17 de diciembre de 1977. En el Conflicto del Atlántico Sur, voló en los aviones de ataque I-58 Pucará. Tras varias misiones en las Islas, en la que iba a ser la última ente del traslado al continente, el 28 de mayo de 1982, pilotando el A-537, con el indicativo SOMBRA, Giménez despegó de la BAM Malvinas junto con el Teniente Roberto Címbaro para apoyar los defensores la BAM Cóndor. Al llegar, encontraron helicópteros enemigos. El propio Címbaro relata: "Fue la segunda misión que hice el 28 Mayo. A las 11:30 como numeral del Ten. Giménez, despegué desde la BAM Malvinas. Poco después avistamos un par de helicópteros enemigos; eran dos Scout con rumbo convergente a nuestra sección respecto a nuestro propio rumbo 020. De inmediato Giménez consultó a la BAM Cóndor si circulaban helicópteros propios en ese sector. El operador le contestó a los gritos: —¡Negativo! ¡Negativo! ¡Derríbenlos! Nos fuimos acercando a los blancos; cuando nos descubrieron se separaron; uno rompió hacia el este y el otro hacia el oeste. Yo ataco el que escapa hacia el oeste. Giménez es el que primero obtiene posición de tiro y abre fuego; cuando estaba maniobrando en procura de mi objetivo vi de rojo explosiones y humo; inmediatamente después escuché a Giménez que gritaba muy exaltado: —¡Lo derribé!... ¡Lo derribé! A todo esto yo continuaba combatiendo; tres veces el Scout efectuó maniobras evasivas violentas que me complicaron la puntería. A la tercera vez, a pesar de que me cambió el viraje, decidí disparar cohetes; no podía pasarme todo el día persiguiéndolo. Le apunté un poco más adelante y disparé; como el helicóptero volaba rasante la onda expansiva de la explosión de los cohetes contra el suelo lo desestabilizó, cayó a tierra y quedó volcado. Cuando lo sobrevuelo en el escape veo que algunos sobrevivientes lo abandonan. Posteriormente, en 1986, el Teniente Giménez y los restos de su avión fueron encontrados en las Alturas Rivadavia. El avión no fue derribado; fuentes británicas consignaron que la densa nubosidad limitó la visibilidad del piloto y chocó contra los cerros." El Teniente Gimenez logró así el único derribo confirmado de la guerra en combate aire aire de la Argentina. Giménez derribó el Westland Scout AHMK.1 matrícula XT-629. Su cadáver fue hallado en 1986 y sepultado con honores militares en el cementerio de Darwin.

PRIMER TENIENTE JORGE EDUARDO CASCO

Nació el 2 de marzo de 1955 en Presidencia Roque Sáenz Peña, provincia de Chaco. El 1 de febrero de 1973, ingresó en la Escuela de Aviación Militar y egresó como Alférez el 17 de diciembre de 1977. En el Conflicto del Atlántico Sur, pilotó los cazabombarderos Douglas A4-C Skyhawk. El 9 de mayo de 1982, el Teniente Casco despegó desde la Base Aérea Militar San Julián como Jefe de Sección en la escuadrilla TRUENO con la misión de atacar un blanco detectado en el radial 330° de Malvinas. En la reunión con el KC-130 Cisterna,



Transcribió <i>Oleas</i>
1er. Control
2er. Control

SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. N° 287-X-2024.-

ORDENANZA N° 8008/2024.-

fallas les impidieron continuar al jefe de la escuadrilla y al numeral 4 que regresaron a San Julián. El teniente Casco asumió el mando y condujo al numeral 2 el Teniente Jorge Farías. En las proximidades de Malvinas, Casco informó que volaban a 7600 metros sobre capa. Guiado por las marcaciones de su equipo de navegación, llegó al punto de descenso, ordenó formación cerrada y bajaron en vuelo por instrumentos. Con solvencia, sortearon lluvias y turbulencias a lo largo de los más de 6.000 metros de capa nubosa que atravesaron hasta hacer contacto visual a 100 metros sobre el mar. Mantuvieron el rumbo previsto y, cuando estiman que tendrían el blanco a la vista y no lo veían, Casco le pidió al Controlador del vuelo más datos. Éste les informó que estimaba que el buque se encontraba más al este. Años más tarde los restos mortales del teniente Casco aparecieron dentro del A4-C (C-313) estrellado en la playa noroeste de la Isla South Jason. Claramente ambos pilotos, en la densa nubosidad, volando al ras de las olas, no detectaron el islote y chocaron con el mismo. Jorge Casco fue identificado por el ADN y enterrado en el Cementerio de Darwin en 2009. La bomba Mk.17 apareció intacta en las cercanías.

PRIMER TENIENTE JORGE RUBÉN IBARLUCEA

Nació el 31 de enero de 1955 en la ciudad de Córdoba. El 4 de febrero de 1974, ingresó en la Escuela de Aviación Militar y egresó como Alférez el 17 de diciembre de 1977. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, pilotó los cazabombarderos Douglas A4-B Skyhawk. El 12 de mayo de 1982, en la escuadrilla CUÑA de cuatro aviones, el Teniente Ibarlucea despegó como numeral dos desde Río Gallegos para atacar el destructor Glasgow y la fragata Brilliant. Formados, en escalón, enfrentaron a los navíos. Cuando ya había soltado su bomba que erra por pocos metros, un misil Sea Wolf derribó al Teniente con su máquina. Sin eyectarse cayó en el mar con el avión, en el HMS Brilliant quedaron marcados los disparos de este héroe que antes de caer impacta con precisión con sus cañones de 20mm, estos daños inutilizan al lanzador de misiles Sea Wolf, dejando sin este sistema de defensa ante los ataques posteriores que dejan fuera de servicio para toda la guerra al destructor HMS Glasgow.

PRIMER TENIENTE EDUARDO JORGE RAÚL DE IBAÑEZ

Nació el 7 de abril de 1957 en Las Lajas, provincia de Neuquén. El 4 de febrero de 1974, ingresó en la Escuela de Aviación Militar, y egresó como Alférez el 14 de octubre de 1978. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, piloteó los bombardeos MK-62 Canberra desde Trelew. El 1 de mayo de 1982, integrando la escuadrilla RIFLE de tres aviones Canberra, con el matriculado B-110, el teniente De Ibañez junto con su primer teniente Mario González se dirigieron a bombardear buques ubicados en la Bahía de la Anunciación. En vuelo rasante y a 270 km del blanco los interceptó un Sea Harrier que les disparó el primer misil Sidewinder AIM-9L. El Canberra continuó el vuelo desprendiendo una columna de humo. El británico le disparó un segundo misil y observó que, poco antes de impactar, la tripulación abandonaba el avión mientras caía hasta hundirse. De Ibañez y González, pese a haber logrado eyectarse, no fueron encontrados y se los dio por desaparecidos.

Transcribió



1er. Control

2er. Control

SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL



EXPTE. N° 287-X-2024.-
ORDENANZA N° 8008/2024.-

PRIMER TENIENTE JORGE ALBERTO BONO

Nació el 18 de febrero de 1956 en Bell Ville, provincia de Córdoba. El 3 de febrero de 1975, ingresó en la Escuela de Aviación Militar y egresó como Alférez el 14 de octubre de 1978. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, pilotó los cazabombarderos Douglas A-4C Skyhawk del Grupo 4 de caza. El Alférez Martínez, uno de los pilotos de su último vuelo relata en el libro "Halcones de Malvinas" lo acontecido ese día: "Para la noche del 24 de mayo de 1982 teníamos la seguridad del desembarco inglés en Puerto San Carlos. El día 24 de mayo llegamos temprano a la base, nos colocamos nuestros equipos antiexposición y esperamos la llegada de la orden Fragmentaria. Mi escuadrilla estaba integrada por el 1° José Daniel Vázquez, el Tte. Jorge Bono y yo. Realizamos nuestra navegación junto con el Teniente Luque. La escuadrilla tenía como indicativo "Jaguar". Los pronósticos meteorológicos eran bastante buenos y una vez que despegamos mantuvimos nuestra formación en completo silencio hasta el reabastecedor, allí completamos nuestros aviones de combustible y el Jaguar 4 se volvió... Salimos del reabastecedor KC-130, nos colocamos en formación de combate alto y continuamos con el silencio de radio. Luego de 15 o 20 minutos de salir del reabastecedor comenzamos en descenso según habíamos calculado, para eludir el posible lóbulo de radar. Ya nos encontrábamos en vuelo rasante y a la vista de la costa oeste de la Gran Malvina, cuando escuchamos que la otra escuadrilla de A-4C, que iba adelante nuestro, había sido interceptada por aviones Harrier. Esto, como es de suponer, aumentó mucho más nuestro nerviosismo y tensión, ya que escuchamos las órdenes y gritos de nuestros camaradas que trataban de eludir a los aviones enemigos. Continuamos rasante y acelerando nuestros aviones a pleno, nos pegamos bien al terreno esquivando todas las elevaciones que íbamos encontrando en nuestra ruta. Cuando mi instrumental me indicaba que faltaba un minuto de tiempo para llegar al objetivo, me invadió una tranquilidad absoluta. Pensé solamente en mi vida, en los míos y me encomendé a Dios. Ante mis ojos apareció una gran cantidad de buques de guerra; el N° 1 cerró el viraje a la derecha señalando el blanco, pegándose bien al agua y lo seguimos. Vi a mi frente pequeñas nubes de humo negro producidas por la artillería antiaérea de los buques; oprimí fuerte el disparador de cañones, y concentre mi atención en la altura sobre el agua y en colocar mi colimador sobre la silueta del barco enemigo. Pasamos sobre él descargando nuestras bombas; salimos pegados al agua y continúe viendo como la artillería antiaérea seguía disparando. Por el espejo retrovisor alcancé a ver una explosión que supuse en ese momento eran los impactos de nuestras bombas. De pronto mire a mi izquierda y vi al número 3 volando más bajo que yo y perdiendo combustible. Avise la novedad al N° 1 y esté me confirmó que yo también tenía una pequeña pérdida, contestándole que él tenía un agujero muy grande ya que su combustible se perdía muy rápidamente. Controlamos nuestros instrumentos del motor; todo normal; pérdidas de hidráulico: ninguna. Entonces, le grité al N° 1: -"¡Al reabastecedor!" - "¡Vamos!", me contestó y en ese momento me llené de euforia, ya que la misión estaba cumplida. salíamos los tres, maltrechos, pero salíamos. Continuamos un trecho rasante ya que nos habían informado que se habían detectado PAC sobre el Estrecho de San Carlos. Al llegar a la Gran Malvinas, comenzamos el ascenso, una vez que ya



Transcribió <i>deiw</i>
1er. Control
2er. Control

SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. Nº 287-X-2024.-
ORDENANZA Nº 8008/2024.-

habíamos eyectado nuestros tanques suplementarios. Nos encontrábamos en la Bahía 9 de Julio, el Nº 2 iba formando a la derecha del Jefe de Escuadrilla y el Nº 3 un poco retrasado y debajo del jefe, cuando observé que el avión del Teniente Bono comenzaba una suave picada con un viraje a la izquierda. Le pregunté si tenía algún problema; estábamos aproximadamente a 7.000 metros de altura. El Jefe de la Escuadrilla le preguntó su problema y me dijo que no lo veía. Continué viéndolo caer cada vez más picado e inclinado; se le ordenó la eyección. Le volví a gritar que se eyectara, traté desesperadamente de ver salir el asiento eyectable pero no vimos ningún paracaídas y nuestro combustible no nos permitía continuar para ver lo que tanto deseábamos. De allí en más toda la euforia se apagó; cada uno continuó con sus pensamientos. De a ratos chequeamos nuestro combustible remanente, el tiempo y la distancia. El KC-130 nos daba aliento, hasta que, gracias a los pilotos, tuvimos a la vista al Hércules; digo gracias; porque ellos se acercaron muchísimo a las islas, tratando de acortar la distancia y ayudarnos en todo. Comenzamos a descender y fuimos directamente a acoplarnos al KC-130. Allí nos verificaron los agujeros, la gran pérdida del Nº 1, el que decidió continuar acoplado hasta próximo al continente ya que eso nos aseguraba en gran medida nuestro retorno. Continuamos vigilando el cielo por posibles interceptores enemigos, aunque ya la gran tensión había pasado. Pronto tuvimos al continente a la vista; nos desacoplamos y fuimos a nuestra base. Aterrizamos y se detuvieron los motores. Yo estaba tenso por los nervios acumulados y totalmente empapados por la transpiración; mi jefe de Escuadrilla ya estaba esperando al pie del avión. Nos dimos un fuerte abrazo; lloramos en silencio, sin estridencia. Habíamos dejado a otro camarada en nuestras islas; nuestras gargantas estaban mudas. Llegamos a la sala de pilotos y allí todo era euforia y felicitaciones, hasta que se tuvo conocimiento de la falta de uno de los Halcones que no había regresado a su nido; pero como todos los demás que cayeron estaba y estará siempre en el corazón de todos y cada uno de nosotros.

PRIMER TENIENTE JUAN JOSÉ ARRARAS

Nació el 23 de mayo de 1957 en La Plata, provincia de Buenos Aires. El 3 de febrero de 1975, ingresó en la Escuela de Aviación Militar, y egresó con el grado de Alférez el 14 de octubre de 1978. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, pilotó los caza-bombarderos A-4B Skyhawk. El 8 de junio de 1982, informada la Fuerza Aérea del desembarco en Bahía Agradable ordenó atacar la cabeza de playa con todos los medios. La primera salida causó serios daños sobre los buques logísticos y numerosas bajas al enemigo. En la segunda oleada de los A-4B, venía la escuadrilla MAZO que, tras una reorganización efectuada en pleno vuelo, integraba el Teniente Juan José Arrarás (C-226) como número 2. Después de atacar las tropas en tierra los MAZO completaron un viraje y descubrieron un lanchón de desembarco. El guía y Arrarás pudieron bombardearlo, aunque sólo éste último le dio de lleno y logró hundirlo. En ese momento fueron interceptados por dos Sea Harrier. Sin posibilidades de defenderse más que con maniobras evasivas, fueron derribados tres de los cuatro aviones argentinos por los

Transcribió

Olceio

1er. Control

2er. Control

SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. N° 287-X-2024.-
ORDENANZA N° 8008/2024.-

misiles AIM-9L. “El 8 de junio de 1982 fue un día lluvioso, nublado y muy frío en Río Gallegos. Las noticias llegaron rápido al continente. Las tropas inglesas se preparaban para un desembarco en la zona de Bahía Agradable. La primera incursión aérea contra los buques ingleses fue llevada adelante por una escuadrilla de aviones Mirage Dagger y otra de A4. El turno del despegue para Vázquez y sus camaradas del Grupo 5 de Caza llegó cerca de las 15. Despegaron seis cazabombarderos pero dos tuvieron que regresar por problemas técnicos. La misión entonces quedó en manos del primer teniente Danilo Bolzán, los tenientes Juan Arrarás y Héctor Sánchez y el alférez Vázquez. El ataque de los cazabombarderos argentinos impidió el desembarco inglés y les propinó la peor derrota durante el conflicto bélico del Atlántico Sur. Los Mirage y los A4 destruyeron dos buques de desembarco y causaron 51 fallecidos y 200 heridos entre las tropas enemigas. Fue la mayor cantidad de bajas británicas en una sola batalla desde la Segunda Guerra Mundial. La pérdida del factor sorpresa fue letal para Bolzán, Arrarás y Vázquez. Los misiles lanzados por los aviones ingleses Sea Harrier terminaron con sus vidas.

PRIMER TENIENTE NÉSTOR EDGARDO LÓPEZ

Nació el 06 de febrero de 1956 en la ciudad de Córdoba. El 3 de febrero de 1975, ingresó en la Escuela de Aviación Militar y egresó como Alférez el 14 de octubre de 1978. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, pilotó los cazabombarderos Douglas A-4C Skyhawk. El 21 de mayo de 1982, los británicos desembarcaron en el puerto San Carlos. Tres escuadrillas de A-4-C atacaron la cabeza de playa con bombas. El controlador de la fragata Brilliant, guió a los Sea Harrier que patrullaban en defensa aérea. Entre los derribados con misiles Sidewinder AIM-9L, figuró el C-309 del teniente López que murió en el acto. La descripción de la misión dice lo siguiente: Ya a las 06:36 horas había despegado de El Palomar un Hércules KC-130, el TC-69, indicativo "Tigre", y para las 11:00 horas se encontraba orbitando en su punto de reabastecimiento listo para aprovisionar a los A-4 Skyhawk. El otro Hercules, TC-70 despegó de Río Gallegos a las 14:02 horas, y reabasteció a A-4 Skyhawk, al regreso del estrecho de San Carlos. También se encontraba en el aire, desde la primera oleada (09:30 horas), el avión HS-125 indicativo "Rayo", que controlaba la segunda oleada, lanzada desde San Julián, cuando estaba regresando la primera. Tres A-4C Skyhawk, indicativo "Pato", armados con una bomba MK-17. Despegaron de San Julián a las 11:25 horas. Tripulación: Capitán Eduardo Almoño, Teniente Néstor López y 1er Teniente Daniel Manzotti, pero se agregó a esta sección un nuevo integrante, el guía de la sección posterior, "Rondó", Capitán Jorge García, que había despegado solo pues a su numeral, Alférez Gerardo Issac, le había fallado la puesta en marcha. La escuadrilla, luego del reabastecerse, quedó integrada así: Capitán Eduardo Almoño (C-310); Teniente Néstor López, (C-309); Capitán Jorge García (C-304) y 1er. Teniente Daniel Manzotti (C-325). Abandonaron el reabastecedor a las 12:54 horas, ya estaban próximos al Punto 1 (51° 00' S / 60° 00' O), en ruta correcta al objetivo material. Sobrevolaron la Gran Malvinas y, próximos al poblado Chartres, fueron interceptados por una PAC de Sea Harrier, del 800 Sqn, del portaaviones HMS Hermes. Los A-4C Skyhawk

Transcribió <i>Olivero</i>
1er. Control
2er. Control

SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. Nº 287-X-2024.-
ORDENANZA Nº 8008/2024.-

debieron desprenderse de las bombas y escapar, interceptados eficazmente por el radar de la fragata Brilliant, que cumplía de centro de información y control. Los Sea Harrier lanzaron los Sidewinders, El teniente Mike Blissett ataca a Manzotti y Neil Thomas a Lopez, ambos fueron alcanzados por los eficaces misiles que Estados Unidos había provisto a las fuerzas inglesas. Se visualizó una eyección propia y otra de un piloto inglés el que, aparentemente, en el combate aéreo, perdió el control del avión y se eyectó un instante antes que impactara contra el suelo.

PRIMER TENIENTE CARLOS CASTILLO

Nació el 20 de septiembre de 1956 en Oliva, provincia de Córdoba. El 3 de febrero de 1975, ingresó en la Escuela de Aviación Militar y egresó como Alférez el 14 de octubre de 1978. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, pilotó los caza-bombarderos supersónicos Mirage 5 Dagger. El 21 de mayo atacó junto a otros dos Daggers a la fragata HMS Antrim, impactando con una bomba y dejándola fuera de combate para el resto de la guerra. El 24 de mayo de 1982, mientras se consolidaba el desembarco británico en puerto San Carlos, el teniente Castillo integró la escuadrilla ORO de tres Mirage 5 Dagger para atacar los buques que defendían las fuerzas en tierra. Detectada y guiada por el control de la fragata HMS Broadsword, una patrulla de Sea Harrier del 800 Sqn del portaaviones HMS Hermes la interceptó. Con un Sidewinder AIM-9L del piloto David Smith fue derribado el Dagger C-430 sin que el teniente Castillo pudiera eyectarse. Escribió una de sus últimas cartas a la familia: "San Julián, 18 de mayo de 1982. Querida familia: Les escribo para enterarlos de mi vida por la cual ustedes se preocupan y yo muchas veces, por diversas causas, no reparó en ese especial interés. A través de Norma se habían enterado que estoy en San Julián (Provincia de Santa Cruz). A esta pequeña ciudad llegué el 1 de mayo que coincidió con la gran ofensiva argentina contra los ingleses, los cuales tuvieron que replegarse puesto que el asunto no viene tan fácil como ellos creyeron en un principio. Particularmente no estaba habilitado para el combate pero insistí y logré hace cinco días que me habilitaran. Quizás ésta no sea una carta común, puesto que la situación es anormal, es por ello que las noticias que les pueda comentar o adelantar no son de las más buenas u optimistas. El personal de aviadores a pesar de las bajas sufridas posee una moral altísima y plenamente convencidos que en el momento en que actuamos lo hacemos con idéntica eficacia como cuando marcamos con gusto a pólvora nuestro bautismo de guerra, el bautismo del arma más joven pero no por ello ineficiente. La acción que llevamos a cabo no tiene parangón alguno de la batalla de MIDWAY puesto que fue la última batalla aeronaval librada hasta ahora, en donde las teorías las dejamos por el suelo como así también a aquellos equivocados que pensaban que un barco era invulnerable. Son invulnerables cuando existe mentalidad perdedora en un pueblo y eso no es precisamente lo que sentimos los argentinos. La fuerza aérea, prácticamente sola, puso más hombres y materiales en las islas que todo lo que se acarreó hacia las mismas desde la época de Morgan. El esfuerzo ha sido, es y será terrible. Pero atento, no confundirse: una guerra nunca se ganó con todo pues para el logro del éxito final quedarán irremediamente, a través de las

Transcribió

Dece

1er. Control

2er. Control

SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. Nº 287-X-2024.-
ORDENANZA Nº 8008/2024.-

acciones, varios sinsabores, varios golpes bajos que si no estamos bien preparados para soportarlos y recibirlos, las heridas dejadas pueden ser terribles y arrastrarlas a través de toda una historia futura. Pasando a otra cosa les diré que extraño muchísimo a Norma y a su panza y me gustaría por todos los medios estar junto a ella en estos momentos especiales de nuestro matrimonio; estimo, y en esto tengo fe, que si Dios quiere no pasará mucho tiempo en que solamente yo esté con los míos. Quisiera también llegar hasta Oliva para estar todos juntos y unidos como siempre tratamos de ser, pero a través de la distancia los tengo presentes en cuerpo y alma, que es un condimento importante para ponerles a todos mis sentidos para que ellos queden bien ocultados. No me queda más nada que pueda comentarles en una carta, solo dales un beso grande y un abrazo a todos los integrantes de la familia. Los quiero: Carlos.
P/D: Saludos a todos.”

PRIMER TENIENTE JORGE RICARDO FARIAS

Nació el 23 de abril de 1957 en la ciudad de Córdoba. El 3 de febrero de 1975, ingresó en la Escuela de Aviación Militar y egresó como Alférez el 14 de octubre de 1978. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, pilotó los cazabombarderos Douglas A-4C Skyhawk. El 9 de mayo de 1982, integrando la escuadrilla Trueno, el Teniente Jorge Farías y el Teniente Casco despegaron desde la BAM San Julián con la misión de atacar al destructor HMS Coventry, despegaron 4 aviones pero dos de ellos regresan antes de llegar a la zona de conflicto por problemas técnicos. En la zona de Malvinas, se encontraron con condiciones meteorológicas marginales por lo que descendieron en vuelo por instrumentos hasta hacer contacto visual con las olas. Como ocurrió con el Teniente Casco, buscando el blanco en vuelo bajo y mala visibilidad, se estrelló en la ladera de la Isla South Jason. El avión ni los restos de Farías aparecieron.

TENIENTE ALFREDO JORGE ALBERTO VAZQUEZ

Nació el 8 de septiembre de 1957 en Rosario, provincia de Santa Fe. El 2 de febrero de 1976, ingresó en la Escuela de Aviación Militar, y egresó como Alférez el 14 de diciembre de 1979. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, pilotó los caza-bombarderos Douglas A-4B Skyhawk del Grupo 5 de caza, tenía 24 años. El 21 de Mayo ataca con sus compañeros de escuadrón, los pilotos Ibarlucea, Bustos y Nivoli al destructor HMS Glasgow, este navío tras los ataques del día queda fuera de combate por el resto de la guerra, Jorge Vazquez fue el único piloto que logra regresar de tan fatídica misión. El 8 de junio de 1982, las escuadrillas de A-4B atacaron las naves que desembarcaron en Bahía Agradable. Los buques logísticos Sir Galahad y Sir Tristam, así como el lanchón de desembarco HMS Fox Trot 4 fueron severamente afectados. El Alférez Vázquez, después de una reorganización efectuada en pleno vuelo, participó como número 4 de la escuadrilla MARTILLO en la segunda oleada. El C-228 de Vázquez, y dos miembros más de la escuadrilla, fueron interceptados por aviones Sea Harrier de el Teniente David Morgan y el Teniente David Smith, uno de los pilotos dispara un misil

Transcribió



1er. Control

2er. Control

SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. N° 287-X-2024.-
ORDENANZA N° 8008/2024.-

Sidewinder que impacta en la parte trasera de la cabina del avión de Vazquez que estalla probablemente por la detonación de las bombas que aún no había lanzado y cae al mar, dos millas náuticas al norte de la isla Middle.

TENIENTE MARIO LUIS VALKO

Nació el 18 de junio de 1958 en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El 10 de marzo de 1977, ingresó en la Escuela de Aviación Militar y egresó como Alférez el 19 de diciembre de 1980. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, pilotó el avión de ataque IA-58 Pucará. El 25 de mayo de 1982, el Alférez Valko despegó en el A-540 desde la IX Brigada Aérea y realizó un vuelo de exploración y reconocimiento sobre el Golfo de San Jorge. En el transcurso de la misión, su avión se precipitó en las aguas del Golfo. El cuerpo fue recuperado y enterrado en el cementerio de Morón, provincia de Buenos Aires.

SUBOFICIAL MAYOR JULIO JESÚS LASTRA

Nació el 22 de agosto de 1935 en La Puerta, provincia de Córdoba. El 1 de febrero de 1955, ingresó en la Escuela de Suboficiales de Córdoba, y egresó como Cabo con la especialidad de Seguridad y Defensa, el 16 de diciembre de 1957. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como auxiliar de carga y despacho de los aviones de transporte operativos C-130, Hércules. El 01 de junio de 1982 un Hércules de la Fuerza Aérea Argentina C-130 registro TC-63 e indicativo "Tiza" despegó de Comodoro Rivadavia para realizar una misión de exploración y reconocimiento en el noroeste de las Islas Malvinas. A bordo había siete miembros de la tripulación. Las fuerzas armadas argentinas necesitaban una actualización de la posición de las unidades navales británicas y había fuertes indicios de que esa zona se encuentran las naves de la Fuerza de Tarea. El Hércules despegó a las 6: 30h, pero regresó poco después por fallas técnicas. Después de las reparaciones de emergencia, un nuevo despegue se produjo a las 8: 53h. El punto de partida de la misión se logró a las 10: 15h y desde este punto el avión argentino comenzó a ejecutar una búsqueda aérea tradicional. Ya se acercaban las dos horas de vuelo cuando el Hércules fue localizado por el radar de búsqueda aérea de la fragata HMS Minerva a unas 50 millas al norte de Isla Borbón. Inmediatamente la nave dirige a dos Sea Harrier que estaban en patrulla a interceptar al avión de transporte. Los dos Sea Harrier pertenecían al No.801 Squadron, a continuación, con base en el HMS Invencible, y el líder era capitán de corbeta Nigel "Sharkey" Ward y su alero era el capitán Steve Thomas. Cada Sea Harrier estaba armado con dos misiles AIM-9L Sidewinder en pilones externos en las alas y dos cañones ADEN de 30 mm bajo el fuselaje. Ward comenzó el ataque aproximándose a la cola del C-130 sin ser detectado. Disparó el primer Sidewinder, que no alcanzó el objetivo. El segundo misil fue lanzado luego detonando entre los dos motores del ala derecha del Hércules, a pesar del incendio y los graves daños el Hércules seguía volando. Ward entonces comenzó a disparar sus cañones. Después de 240 disparos, el ala del Hércules fue arrancada y el avión se hundió en el océano. No hubo más información

Transcribió

Dece

1er. Control

2er. Control

SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. Nº 287-X-2024.-
ORDENANZA Nº 8008/2024.-

sobre los siete miembros de la tripulación a bordo. En este ataque fallecieron los siguientes miembros de la Fuerza Aérea: Vicecomodoro Hugo César Meisner Capitán Rubén Héctor Martel Capitán Carlos Eduardo Krause Suboficial Principal Jesús Julio Lastra Suboficial Ayudante Manuel Alberto Albelos Cabo principal Miguel Ángel Cardone Cabo principal Carlos Domingo Cantezano

SUBOFICIAL MAYOR MANUEL ALBERTO ALBELOS



Nació el 3 de enero de 1944 en la ciudad de Córdoba. El 27 de febrero de 1959, ingresó en la Escuela de Suboficiales de Córdoba, y egresó como Cabo con la especialidad Abastecimiento, el 5 de diciembre de 1961. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como tripulante del Sistema de Armas C- 130 Hércules. El 01 de junio de 1982 un Hércules de la Fuerza Aérea Argentina C-130 registro TC-63 e indicativo "Tiza" despegó de Comodoro Rivadavia para realizar una misión de exploración y reconocimiento en el noroeste de las Islas Malvinas. A bordo había siete miembros de la tripulación. Las Fuerzas Armadas Argentinas necesitaban una actualización de la posición de las unidades navales británicas y había fuertes indicios de que esa zona se encuentran las naves de la Fuerza de Tarea. El Hércules despegó a las 6:30 horas, pero regresó poco después por fallas técnicas. Después de las reparaciones de emergencia, un nuevo despegue se produjo a las 8:53 horas. El punto de partida de la misión se logró a las 10:15 horas y desde este punto el avión argentino comenzó a ejecutar una búsqueda aérea tradicional. Ya se acercaban las dos horas de vuelo cuando el Hercules fue localizado por el radar de búsqueda aérea de la fragata HMS Minerva a unas 50 millas al norte de Isla Borbón. Inmediatamente la nave dirige a dos Sea Harrier que estaban en patrulla a interceptar al avión de transporte. Los dos Sea Harrier pertenecían al Nº 801 Squadron, a continuación, con base en el HMS Invencible, y el líder era capitán de corbeta Nigel "Sharkey" Ward y su alero era el capitán Steve Thomas. Cada Sea Harrier estaba armado con dos misiles AIM-9L Sidewinder en pilones externos en las alas y dos cañones ADEN de 30 mm bajo el fuselaje.. Ward comenzó el ataque aproximándose a la cola del C-130 sin ser detectado. Disparó el primer Sidewinder, que no alcanzó el objetivo. El segundo misil fue lanzado luego detonando entre los dos motores del ala derecha del Hércules, a pesar del incendio y los graves daños el Hércules seguía volando. Ward entonces comenzó a disparar sus cañones. Después de 240 disparos, el ala del Hércules fue arrancada y el avión se hundió en el océano. No hubo más información sobre los siete miembros de la tripulación a bordo. En este ataque fallecieron los siguientes miembros de la Fuerza Aérea: Vicecomodoro Hugo César Meisner, Capitán Rubén Héctor Martel, Capitán Carlos Eduardo Krause, Suboficial Principal Jesús Julio Lastra, Suboficial Ayudante Manuel Alberto Albelos, Cabo principal Miguel Ángel Cardone y Cabo principal Carlos Domingo Cantezano.

Transcribió



1er. Control

2er. Control

SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

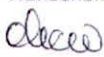
EXPTE. N° 287-X-2024.-
ORDENANZA N° 8008/2024.-

SUBOFICIAL PRINCIPAL FRANCISCO TOMÁS LUNA

Nació el 28 de septiembre de 1944 en la ciudad de Córdoba. El 27 de febrero de 1960, ingresó en la Escuela de Suboficiales de Córdoba y egresó como Cabo de la Especialidad Operador de Comunicaciones el 15 de diciembre de 1962. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como operador de comunicaciones del Grupo I Comunicaciones Escuela, Unidad Alojada en la II Brigada Aérea de Paraná. Ese lunes fue un día increíblemente luminoso y claro. La misión era, por un lado, tomar fotografías sobre cómo se desarrollaba el desembarco inglés y probar un equipo transmisor. Dos Lear Jet LR-35A, uno con matrícula T-24 comandado por el vicecomodoro Rodolfo De la Colina, y otro, LV-ONM por Eduardo Bianco, despegaron de Comodoro Rivadavia y otras dos máquinas lo hicieron de Río Grande. Volaban a una altura que se consideraba que los mantenían fuera del alcance de los misiles. El escuadrón contaba con los datos que le proveía el radar de Malvinas. "Ellos eran nuestros ojos". El fuerte viento de altura hizo que la máquina de De la Colina, indicativo Nardo 1, llegase antes al Estrecho de San Carlos. Los aviones que despegaron de Río Grande iban dos minutos detrás. Los aviones solicitaron al radar de Malvinas que les indicara la ubicación de las patrullas aéreas enemigas. Cuando la primera escuadrilla estaba cerca del objetivo, del destructor Exeter dispararon dos misiles Sea Dart. El avión de De la Colina realizó un viraje por izquierda hacia el continente tratando de realizar una maniobra evasiva. Un misil se perdió. El otro impactó en la cola del Lear Jet T-24 cuando volaban a unos 12 mil pies de altura. Por la radio Herrera escuchó: "Me dieron, no hay nada que hacer". Eduardo Bianco, comandante de la otra nave, indicativo Nardo 2, que volaba a unos doscientos metros, vio cómo el avión caía en tirabuzón, estrellándose en la isla Borbón, al norte de la Gran Malвина. La otra escuadrilla regresó al continente. Eran las 9 y 10 de la mañana. Con honores militares. En 1995 se realizó el entierro de restos humanos hallados en el lugar donde impactó el avión (Gentileza Luis A. Herrera) Junto a De la Colina murieron su Copiloto, Mayor Juan José Falconier, el Aerofotógrafo Capitán Marcelo Pedro Lotufo, el Operador de Comunicaciones Suboficial Ayudante Francisco Tomás Luna y el Mecánico Suboficial Auxiliar Diego Antonio Marizza.

SUBOFICIAL AYUDANTE GUIDO ANTONIO MARIZZA

Nació el 10 de mayo de 1948 en San Benito, Paraná, provincia de Entre Ríos. El 24 de febrero de 1964, ingresó en la Escuela de Suboficiales de Córdoba y egresó como Cabo con la Especialidad de Mecánico de Avión el 14 de diciembre de 1967. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como Mecánico de Aeronave del avión Learjet 35 A. Ese lunes era un día increíblemente luminoso y claro. La misión era, por un lado, tomar fotografías sobre cómo se desarrollaba el desembarco inglés y probar un equipo transmisor. Dos Lear Jet LR-35A, uno con matrícula T-24 comandado por el vicecomodoro Rodolfo De la Colina, y otro, LV-ONM por Eduardo Bianco, despegaron de Comodoro Rivadavia y otras dos máquinas lo hicieron de Río Grande. Volaba a una altura que se consideraba que los

Transcribió 
1er. Control
2er. Control

SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. Nº 287-X-2024.-
ORDENANZA Nº 8008/2024.-

mantenían fuera del alcance de los misiles. El escuadrón contaba con los datos que le proveía el radar de Malvinas. "Ellos eran nuestros ojos". El fuerte viento de altura hizo que la máquina de De la Colina, indicativo Nardo 1, llegase antes al Estrecho de San Carlos. Los aviones que despegaron de Río Grande iban dos minutos detrás. Los aviones solicitaron al radar de Malvinas que les indicara la ubicación de las patrullas aéreas enemigas. Cuando la primera escuadrilla estaba cerca del objetivo, del destructor Exeter dispararon dos misiles Sea Dart. El avión de De la Colina realizó un viraje por izquierda hacia el continente tratando de realizar una maniobra evasiva. Un misil se perdió. El otro impactó en la cola del Lear Jet T-24. Cuando volaban a unos 12 mil pies de altura. Por la radio Herrera escuchó: "Me dieron, no hay nada que hacer". Y, luego, gritos. Eduardo Bianco, comandante de la otra nave, indicativo Nardo 2, que volaba a unos doscientos metros, vio como el avión caía en tirabuzón, estrellándose en la isla Borbón, al norte de la Gran Malvina. La otra escuadrilla regresó al continente. Eran las 9 y 10 de la mañana. Con honores militares. En 1995 se realizó el entierro de restos humanos hallados en el lugar donde impactó el avión (Gentileza Luis A. Herrera) Junto a De la Colina murieron su Copiloto, Mayor Juan José Falconier, el Aerofotógrafo capitán Marcelo Pedro Lotufo, el Operador de Comunicaciones Suboficial ayudante Francisco Tomás Luna y el Mecánico Suboficial Auxiliar Diego Antonio Marizza. El 7 de junio de 1982, el Suboficial Auxiliar Marizza integró la tripulación del Learjet 35 A, matrícula T-24 que, en tareas de reconocimiento fotográfico, fue derribado por misiles Sea Dart del destructor Exeter. La tripulación completa falleció.

SUBOFICIAL AUXILIAR MIGUEL ÁNGEL CARDONE

Nació el 3 de marzo de 1952 en la ciudad de Santa Fe. El 20 febrero de 1969, ingresó en la Escuela de Suboficiales de Córdoba y egresó como Cabo en la Especialidad Mecánico de Avión el 10 de diciembre de 1971. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como mecánico a bordo de los aviones C-130 Hércules. El 01 de junio de 1982 un Hércules de la Fuerza Aérea Argentina C-130 registro TC-63 e indicativo "Tiza" despegó de Comodoro Rivadavia para realizar una misión de exploración y reconocimiento en el noroeste de las Islas Malvinas. A bordo había siete miembros de la tripulación. Las Fuerzas Armadas Argentinas necesitaban una actualización de la posición de las unidades navales británicas y había fuertes indicios de que esa zona se encuentran las naves de la Fuerza de Tarea. El Hércules despegó a las 6:30 horas, pero regresó poco después por fallas técnicas. Después de las reparaciones de emergencia, un nuevo despegue se produjo a las 8:53 horas. El punto de partida de la misión se logró a las 10: 15h y desde este punto el avión argentino comenzó a ejecutar una búsqueda aérea tradicional. Ya se acercaban las dos horas de vuelo cuando el Hércules fue localizado por el radar de búsqueda aérea de la fragata HMS Minerva a unas 50 millas al norte de Isla Borbón. Inmediatamente la nave dirige a dos Sea Harrier que estaban en patrulla a interceptar al avión de transporte Los dos Sea Harrier pertenecían al No.801 Squadron, a continuación, con base en el HMS Invencible, y el líder era capitán de corbeta Nigel Ward y su alero era el capitán Steve Thomas. Cada Sea Harrier estaba armado con dos misiles AIM-9L Sidewinder en

Transcribió

decar

1er. Control

2er. Control

SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. Nº 287-X-2024.-
ORDENANZA Nº 8008/2024.-

pilones externos en las alas y dos cañones ADEN de 30 mm bajo el fuselaje. Ward comenzó el ataque aproximándose a la cola del C-130 sin ser detectado. Disparó el primer Sidewinder, que no alcanzó el objetivo. El segundo misil fue lanzado luego detonando entre los dos motores del ala derecha del Hércules, a pesar del incendio y los graves daños el Hércules seguía volando. Ward entonces comenzó a disparar sus cañones. Después de 240 disparos, el ala del Hércules fue arrancada y el avión se hundió en el océano. No hubo más información sobre los siete miembros de la tripulación a bordo. En este ataque fallecieron los siguientes miembros de la Fuerza Aérea: Vicecomodoro Hugo César Meisner, Capitán Rubén Héctor Mantel, Capitán Carlos Eduardo Krause, Suboficial Principal Jesús Julio Lastra, Suboficial Ayudante Manuel Alberto Albelos, Cabo Principal Miguel Ángel Cardone, Cabo Principal Carlos Domingo Cantezano.

SUBOFICIAL AUXILIAR CARLOS DOMINGO CANTEZANO

Nació el 10 de agosto de 1949 en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El 20 febrero de 1969, ingresó en la Escuela de Suboficiales Córdoba y egresó como Cabo en la Especialidad Mecánico de Avión el 10 de diciembre de 1971. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como mecánico a bordo del Sistema de Armas C-130 Hércules. El 01 de junio de 1982 un Hércules de la Fuerza Aérea Argentina C-130 registro TC-63 e indicativo "Tiza" despegó de Comodoro Rivadavia para realizar una misión de exploración y reconocimiento en el noroeste de las Islas Malvinas. A bordo había siete miembros de la tripulación. Las Fuerzas Armadas Argentinas necesitaban una actualización de la posición de las unidades navales británicas y había fuertes indicios de que esa zona se encuentran las naves de la Fuerza de Tarea. El Hércules despegó a las 6:30 horas, pero regresó poco después por fallas técnicas. Después de las reparaciones de emergencia, un nuevo despegue se produjo a las 8:53 horas. El punto de partida de la misión se logró a las 10:15 horas y desde este punto el avión argentino comenzó a ejecutar una búsqueda aérea tradicional Ya se acercaban las dos horas de vuelo cuando el Hercules fue localizado por el radar de búsqueda aérea de la fragata HMS Minerva a unas 50 millas al norte de Isla Borbón. Inmediatamente la nave dirige a dos Sea Harrier que estaban en patrulla a interceptar al avión de transporte Los dos Sea Harrier pertenecían al Nº 801 Squadron, a continuación, con base en el HMS Invencible, y el líder era capitán de corbeta Nigel Ward y su alero era el capitán Steve Thomas. Cada Sea Harrier estaba armado con dos misiles AIM-9L Sidewinder en pilones externos en las alas y dos cañones ADEN de 30 mm bajo el fuselaje. Ward comenzó el ataque aproximándose a la cola del C-130 sin ser detectado. Disparó el primer Sidewinder, que no alcanzó el objetivo. El segundo misil fue lanzado luego detonando entre los dos motores del ala derecha del Hércules, a pesar del incendio y los graves daños el Hércules seguía volando. Ward entonces comenzó a disparar sus cañones. Después de 240 disparos, el ala del Hércules fue arrancada y el avión se hundió en el océano. No hubo más información sobre los siete miembros de la tripulación a bordo. En este ataque fallecieron los siguientes miembros de la Fuerza Aérea:

Transcribió

dece

1er. Control


2er. Control

SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. Nº 287-X-2024.-
ORDENANZA Nº 8008/2024.-

Vicecomodoro Hugo César Meisner, Capitán Rubén Héctor Martel, Capitán Carlos Eduardo Krause, Suboficial Principal Jesús Julio Lastra, Suboficial Ayudante Manuel Alberto Albelos Cabo Principal, Miguel Ángel Cardone y Cabo Principal Carlos Domingo Cantezano.

SUBOFICIAL AUXILIAR MARIO DUARTE

 Nació el 27 de marzo de 1954 en Colonia Elisa, Chaco. El 2 marzo de 1972, ingresó en la Escuela de Suboficiales Córdoba y egresó como Cabo en la Especialidad Mecánico de Armamento el 16 de diciembre de 1974. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como apoyo técnico de los aviones de ataque IA-58 Pucará. El día 1 de mayo de 1982, tres aviones Sea Harrier en vuelo rasante atacaron con bombas racimos BL-755 la BAM Cóndor, ubicada en el istmo de Darwin. Como consecuencia del ataque, el Pucará A-527 fue alcanzado y destruido mientras su piloto intentaba ponerlo en marcha. Las submuniciones provocaron la muerte de Jukic y la de siete suboficiales que lo asistían. Otro piloto de Pucará relató lo acontecido: "... Estamos por despegar con la segunda escuadrilla, esperando que lo hiciese la primera, cuando se produjo un accidente. El jefe, en carrera de despegue, metió la pata de nariz en un pozo, y el avión dio de frente contra el suelo (...) tres Harriers arrojaron bombas. Mi compañero murió junto con ocho de nuestros mecánicos armeros, pues una de las Beluga explotó entre ellos. Eran el Teniente 1º Jukic, Cabo Principal Duarte, Cabo Principal Rodríguez, Cabo 1º Maldonado, Cabo 1º Montaña, Cabo 1º Peralta, Cabo 1º Brasich y Cabo Vara. Habían comenzado recién las operaciones y ya veíamos salir a un helicóptero Chinook cargado de heridos".

SUBOFICIAL JUAN ANTONIO RODRIGUEZ

Nació el 6 de enero de 1953 en la ciudad de Córdoba. El 2 marzo de 1972, ingresó como Aspirante en la Escuela de Suboficiales Córdoba y egresó como Cabo en la Especialidad de Mecánico de Instrumental el 16 de diciembre de 1974. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como apoyo técnico de los aviones de ataque IA-58 Pucará. El día 1 de mayo de 1982, tres aviones Sea Harrier en vuelo rasante atacaron con bombas racimos BL-755 la BAM Cóndor, ubicada en el istmo de Darwin. Como consecuencia del ataque, el Pucará A-527 fue alcanzado y destruido mientras su piloto intentaba ponerlo en marcha. Las submuniciones provocaron la muerte de Jukic y la de siete suboficiales que lo asistían. Otro piloto de Pucará relató lo acontecido: "... Estamos por despegar con la segunda escuadrilla, esperando que lo hiciese la primera, cuando se produjo un accidente. El jefe, en carrera de despegue, metió la pata de nariz en un pozo, y el avión dio de frente contra el suelo (...) Tres Harriers arrojaron bombas. Mi compañero murió junto con ocho de nuestros mecánicos armeros, pues una de las Beluga explotó entre ellos. Eran el Teniente 1º Jukic, Cabo Principal Duarte, Cabo Principal Rodríguez, Cabo 1º Maldonado, Cabo 1º Montaña, Cabo 1º Peralta, Cabo 1º Brajeich y Cabo Vara. Habían comenzado recién las operaciones y ya veíamos salir a un helicóptero Chinook cargado de heridos".

Transcribió

Oleco

1er. Control

2er. Control

SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL




EXPTE. N° 287-X-2024.-
ORDENANZA N° 8008/2024.-

CABO PRINCIPAL MIGUEL ÁNGEL CARRIZO

Nació el 8 de agosto de 1958 en la ciudad de Córdoba. El 20 febrero de 1975, ingresó en la Escuela de Suboficiales Córdoba y egresó como Cabo en la Especialidad Mecánico Electrónico el 11 de diciembre de 1976. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó en el apoyo técnico de los IA-58 Pucará. El día 1 de mayo de 1982, tres aviones Sea Harrier en vuelo rasante atacaron con bombas racimos BL-755 la BAM Cóndor, ubicada en el istmo de Darwin. Como consecuencia del ataque, el Pucará A-527 fue alcanzado y destruido mientras su piloto intentaba ponerlo en marcha. Las submuniciones provocaron la muerte de Jukic y la de siete suboficiales que lo asistían. Otro piloto de Pucará relató lo acontecido: "... Estamos por despegar con la segunda escuadrilla, esperando que lo hiciese la primera, cuando se produjo un accidente. El jefe, en carrera de despegue, metió la pata de nariz en un pozo, y el avión dio de frente contra el suelo (...) Tres Harriers arrojaron bombas. Mi compañero murió junto con ocho de nuestros mecánicos armeros, pues una de las Beluga explotó entre ellos. Eran el Teniente 1° Jukic, Cabo Principal Duarte, Cabo Principal Rodríguez, Cabo 1° Maldonado, Cabo 1° Montaña, Cabo 1° Peralta, Cabo 1° Brasich y Cabo Vara. Habían comenzado recién las operaciones y ya veíamos salir a un helicóptero Chinook cargado de heridos".

CABO PRINCIPAL JOSÉ ALBERTO MALDONADO

Nació el 3 de octubre de 1957 en la ciudad de Córdoba. El 30 de marzo de 1976, ingresó en la Escuela de Suboficiales Córdoba y egresó como Cabo en la Especialidad de Mecánico de Avión el 16 de diciembre de 1977. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se ocupó del apoyo técnico de los IA-58 Pucará. El día 1 de mayo de 1982, tres aviones Sea Harrier en vuelo rasante atacaron con bombas racimos BL-755 la BAM Cóndor, ubicada en el istmo de Darwin. Como consecuencia del ataque, el Pucará A-527 fue alcanzado y destruido mientras su piloto intentaba ponerlo en marcha. Las submuniciones provocaron la muerte de Jukic y la de siete suboficiales que lo asistían. Otro piloto de Pucará relató lo acontecido: "... Estamos por despegar con la segunda escuadrilla, esperando que lo hiciese la primera, cuando se produjo un accidente. El jefe, en carrera de despegue, metió la pata de nariz en un pozo, y el avión dio de frente contra el suelo (...) Tres Harriers arrojaron bombas. Mi compañero murió junto con ocho de nuestros mecánicos armeros, pues una de las Beluga explotó entre ellos. Eran el Teniente 1° Jukic, Cabo Principal Duarte, Cabo Principal Rodríguez, Cabo 1° Maldonado, Cabo 1° Montaña, Cabo 1° Peralta, Cabo 1° Brasich y Cabo Vara. Habían comenzado recién las operaciones y ya veíamos salir a un helicóptero Chinook cargado de heridos".

Transcribió 
1er. Control
2er. Control

SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. N° 287-X-2024.-
ORDENANZA N° 8008/2024.-

CABO PRINCIPAL AGUSTÍN HUGO MONTAÑO

Nació el 19 de agosto de 1956 en Caucete, provincia de San Juan. El 20 de febrero de 1977, ingresó en la Escuela de Suboficiales Córdoba y egresó como Cabo en la Especialidad Mecánico de Avión el 15 de diciembre de 1978. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como apoyo técnico del avión de apoyo IA-58 Pucará. El día 1 de mayo de 1982, tres aviones Sea Harrier en vuelo rasante atacaron con bombas racimos BL-755 la BAM Cóndor, ubicada en el istmo de Darwin. Como consecuencia del ataque, el Pucará A-527 fue alcanzado y destruido mientras su piloto intentaba ponerlo en marcha. Las submuniciones provocaron la muerte de Jukic y la de siete suboficiales que lo asistían. Otro piloto de Pucará relató lo acontecido: "... Estamos por despegar con la segunda escuadrilla, esperando que lo hiciese la primera, cuando se produjo un accidente. El jefe, en carrera de despegue, metió la pata de nariz en un pozo, y el avión dio de frente contra el suelo (...) tres Harriers arrojaron bombas. Mi compañero murió junto con ocho de nuestros mecánicos armeros, pues una de las Beluga explotó entre ellos. Eran el Teniente 1° Jukic, Cabo Principal Duarte, Cabo Principal Rodríguez, Cabo 1° Maldonado, Cabo 1° Montaña, Cabo 1° Peralta, Cabo 1° Brasich y Cabo Vara. Habían comenzado recién las operaciones y ya veíamos salir a un helicóptero Chinook cargado de heridos".

CABO PRINCIPAL JOSÉ LUIS PERALTA

Nació el 2 de septiembre de 1960 en San Carlos Sud, provincia de Santa Fe. El 28 de febrero de 1977, ingresó en la Escuela de Suboficiales Córdoba y egresó como Cabo en la Especialidad Mecánico de Armamento el 15 de diciembre de 1978. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, sirvió como Armero de los aviones de Ataque IA-58 Pucará. El día 1 de mayo de 1982, tres aviones Sea Harrier en vuelo rasante atacaron con bombas racimos BL-755 la BAM Cóndor, ubicada en el istmo de Darwin. Como consecuencia del ataque, el Pucará A-527 fue alcanzado y destruido mientras su piloto intentaba ponerlo en marcha. Las submuniciones provocaron la muerte de Jukic y la de siete suboficiales que lo asistían. Otro piloto de Pucará relató lo acontecido: "... Estamos por despegar con la segunda escuadrilla, esperando que lo hiciese la primera, cuando se produjo un accidente. El jefe, en carrera de despegue, metió la pata de nariz en un pozo, y el avión dio de frente contra el suelo (...) Tres Harriers arrojaron bombas. Mi compañero murió junto con ocho de nuestros mecánicos armeros, pues una de las Beluga explotó entre ellos. Eran el Teniente 1° Jukic, Cabo Principal Duarte, Cabo Principal Rodríguez, Cabo 1° Maldonado, Cabo 1° Montaña, Cabo 1° Peralta y Cabo 1° Brasich. Habían comenzado recién las operaciones y ya veíamos salir a un helicóptero Chinook cargado de heridos".

Transcribió



1er. Control

2er. Control

SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. N° 287-X-2024.-
ORDENANZA N° 8008/2024.-

CABO PRINCIPAL P.M. VGM ANDRÉS LUIS BRASICH

Nació el 2 de octubre de 1960 en la ciudad de Córdoba. El 28 de febrero de 1977, ingresó en la Escuela de Suboficiales Córdoba, egresando como Cabo en la Especialidad Mecánico en Armamento el 15 de diciembre de 1978. En el Conflicto del Atlántico Sur sirvió como mecánico Armero de los aviones de Ataque IA-58 Pucará. El día 1 de mayo de 1982, tres aviones Sea Harrier en vuelo rasante atacaron con bombas racimos BL-755 la BAM Cándor, ubicada en el istmo de Darwin. Como consecuencia del ataque, el Pucará A-527 fue alcanzado y destruido mientras su piloto intentaba ponerlo en marcha. Las submuniciones provocaron la muerte de Jukic y la de siete suboficiales que lo asistían. Otro piloto de Pucará relató lo acontecido: "... Estamos por despegar con la segunda escuadrilla, esperando que lo hiciese la primera, cuando se produjo un accidente. El jefe, en carrera de despegue, metió la pata de nariz en un pozo, y el avión dio de frente contra el suelo (...) Tres Harriers arrojaron bombas. Mi compañero murió junto con ocho de nuestros mecánicos armeros, pues una de las Beluga explotó entre ellos. Eran el teniente 1° Jukic, cabo principal Duarte, cabo principal Rodríguez, cabo 1° Maldonado, cabo 1° Montaña, cabo 1° Peralta, cabo 1° Brasich y cabo Vara. Habían comenzado recién las operaciones y ya veíamos salir a un helicóptero Chinook cargado de heridos".. El Cabo Brasich falleció al llegar a tierra.

CABO PRIMERO HÉCTOR HUGO VARAS

Nació el 29 de julio de 1960 en Villa del Rosario, provincia de Córdoba. El 10 de julio de 1978, ingresó en la Escuela de Suboficiales Córdoba, egresando como Cabo en la Especialidad de Mecánico de Automotores el 18 de diciembre de 1978. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como conductor y motorista en la Base Aérea Militar de Malvinas. En la noche del 10 de mayo de 1982, el Cabo Varas perteneciente al Servicio de Transporte de la VI Brigada Aérea, se encontraba a bordo del buque ARA Isla de los Estados como conductor y motorista de un jeep acondicionado para realizar control del apoyo de fuego aéreo cercano a las fuerzas terrestres. Mientras navegaba entre Puerto Rey y Puerto Mitre, cerca de la Isla Cisne, estrecho de San Carlos, el buque fue atacado con cañones por la fragata HMS Alacrity que hundió el buque de transporte logístico y ocasionó la muerte de quince miembros de las tres fuerzas armadas, Marina Mercante y Prefectura Naval Argentina. Varas fue el militar de carrera de menor rango de la FAA que falleció bajo el fuego enemigo durante el conflicto

Transcribió

olea

CABO GUILLERMO UBALDO GARCÍA

1er. Control

Nació el 26 de septiembre de 1963 en Sáenz Peña, provincia de Buenos Aires. Con 18 años de edad, fue convocado para cumplir con el Servicio Militar Obligatorio como Soldado Conscripto en la I Brigada Aérea, Compañía de Policía Militar. Durante el Conflicto del

2er. Control



SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. Nº 287-X-2024.-
ORDENANZA Nº 8008/2024.-

Atlántico Sur, se desempeñó como fusilero en la Compañía de Seguridad y Defensa en la Base Aérea Militar de Malvinas. A las 4:40 horas del 1 de mayo de 1982, un avión Vulcan de la Real Fuerza Aérea bombardeó la pista de aterrizaje. De las 21 bombas lanzadas, una cayó en el vivac donde los soldados García y Bordón cumplían las tareas de custodios. Ambos conscriptos fueron las primeras víctimas aeronáuticas del conflicto y los primeros soldados en la historia de la Fuerza Aérea que perecieron mientras cumplían un acto de servicio.



CABO HÉCTOR RAMÓN BORDÓN

Nació el 2 de junio de 1963, en Goya, provincia de Corrientes. A los 18 años, fue convocado para cumplir con el Servicio Militar Obligatorio como Soldado, en la IX Brigada Aérea Comodoro Rivadavia. En el Conflicto del Atlántico Sur, fue asignado al Servicio de Armamento en la Base Aérea Militar de Malvinas. A las 4:40 horas del 1 de mayo de 1982, un avión de Vulcan bombardeó la pista de aterrizaje. De las 21 bombas lanzadas, una cayó en el vivac donde los soldados Bordón y García cumplían las tareas de custodios. Ambos conscriptos fueron las primeras víctimas aeronáuticas del conflicto y los primeros soldados en la historia de la Fuerza Aérea que perecieron mientras cumplían un acto de servicio.

CABO HÉCTOR WALTER AGUIRRE

Nació el 19 de septiembre de 1963 en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. A los 18 años fue convocado para cumplir con el Servicio Militar Obligatorio, como Soldado Conscripto, en el Escuadrón Tropas de la Escuela de Aviación Militar en Córdoba. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como Fusilero de la Compañía de Tropa de la Base Aérea Militar Cóndor, en Pradera del Ganso. El 28 de mayo de 1982, fuerzas inglesas sobrepasaron las defensas del Ejército Argentino y atacaron en forma directa la BAM Cóndor. Integrando la Compañía de Defensa de Fuerza Aérea, Aguirre falleció en combate, defendiendo la Base Cóndor con su fusil, abatido por las armas enemigas.

Transcribió

Deedo

CABO MARIO RAMÓN LUNA

1er. Control

Nació el 10 de julio de 1963 en Pozo del Castaño, provincia de Santiago del Estero. A los 18 años fue convocado para cumplir con el Servicio Militar Obligatorio, como Soldado

2er. Control



SECRETARÍA PARLAMENTARIA
DEPARTAMENTO DE DESPACHO GENERAL

EXPTE. N° 287-X-2024.-
ORDENANZA N° 8008/2024.-

Conscripto, en el Escuadrón Tropas de la Escuela de Aviación Militar en Córdoba. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como Fusilero de la Compañía de Tropa de la Base Aérea Militar Cóndor, en Pradera del Ganso. El 28 de mayo de 1982, fuerzas inglesas sobrepasan las defensas del Ejército Argentino y atacaron en forma directa la BAM Cóndor. Integrando la Compañía de Defensa de Fuerza Aérea, Luna falleció en combate, abatido por las armas enemigas.

CABO LUIS GUILLERMO SEVILLA

Nació el 17 de septiembre de 1963 en Rosario de la Frontera, provincia de Salta. Con 18 años de edad fue convocado para cumplir con el Servicio Militar Obligatorio, como Soldado Conscripto en el Escuadrón de Tropas de la Escuela de Aviación Militar en Córdoba. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como Fusilero en la Compañía de Tropa de la Base Aérea Militar Cóndor, en Pradera del Ganso. El 28 de mayo de 1982, fuerzas inglesas sobrepasan las defensas del Ejército Argentino y atacaron en forma directa la BAM Cóndor. Integrando la Compañía de Defensa de la Fuerza Aérea, Sevilla falleció en combate, abatido por las armas enemigas.-

Transcribió <i>Olivero</i>
Control
2er. Control




Dr. JORGE SEBASTIAN BELLER
Secretario Parlamentario
Concejo Deliberante de la
Ciudad de S. S. de Jujuy