

ACCIÓN DESTACADA DE LA BATERÍA “B” DEL GADA 101 EN LA PENÍNSULA DE CAMBER.

Por el Grl Br (R) Héctor Lubín ARIAS (*) ()**

El 27 de abril de 1982, el Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601 (+) (GADA 601 (+)), a mis órdenes, había finalizado su despliegue en los alrededores de Puerto Argentino. Su misión era proteger contra los ataques aéreos a la posición de defensa, integrándose en un sistema común con los medios antiaéreos de la Armada (ARA) y de la Fuerza Aérea (FAA).

Se preveía que la Fuerza de Tareas (FT) británica iniciaría operaciones sobre las islas en cualquier momento y que el objetivo prioritario sería la pista de aterrizaje del aeropuerto o Base Aérea Militar Malvinas (BAM).

Ese mismo día llegó a Puerto Argentino la Batería “B” del Grupo de Artillería de Defensa Aérea 101 (B/GADA 101) (Ciudadela), a órdenes del My Jorge Alberto Monge, cuyo personal fue transportado por medios aéreos desde Comodoro Rivadavia.

El material (Cañones de 30mm Hispano Suizos, vehículos, munición, combustible y elementos de mantenimiento) se encontraban a bordo del buque transporte mercante “Río Carcarañá”, surto en el muelle de Puerto Argentino, a la espera de ser descargado por el personal de la Subunidad. La descarga se había demorado porque el muelle estaba ocupado por una actividad similar del buque transporte mercante “Formosa” encontrándose el personal de esta Batería precariamente alojado en unos contenedores que se encontraban cercanos al Puerto.

Así las cosas, el sábado 1 de mayo se iniciaron los ataques enemigos sobre la Isla Soledad, disponiéndose entonces como medida de seguridad que ambas embarcaciones abandonaran la zona de Puerto Argentino navegando hacia el Estrecho de San Carlos, para alejarlos de lo que se suponía constituía el objetivo de los ataques aéreos y navales enemigos. Si bien esto último era cierto, la medida fue un error que también se cometería luego con los propios helicópteros, ya que la única zona eficazmente protegida por la Artillería de Defensa Aérea (ADA), en la que los aviones británicos evitarían los vuelos a baja altura como quedó demostrado a lo largo de toda la campaña, era la de Puerto Argentino

El hecho es que la referida Batería se quedó en Puerto Argentino sin sus cañones y otros efectos esenciales, por lo que su Jefe debió trasladarse en la pequeña embarcación “Monsunem” hacia San Carlos para recuperar su material, parte del cual se encontraba en el transporte ARA “Isla de los Estados” hundido posteriormente por una fragata enemiga.

El día 7 de mayo, regresó el Jefe de la B/GADA 101 con su material quedando a partir de ese momento agregado al Grupo bajo mi comando.

Hasta ese día, el despliegue de los medios de Artillería de Defensa Aérea o Antiaéreos alrededor de Puerto Argentino permitía combatir con aceptable eficacia los ataques aéreos enemigos, sin embargo me preocupaba el sector N del dispositivo por cuanto en

las incursiones realizadas el 1º de mayo, los Sea–Harriers británicos, volando al ras del mar, ocultos a la detección del radar, aparecían sorpresivamente para atacar la pista de aterrizaje por lo que resolví cubrir esa avenida de aproximación ordenándole al My Monge que reconociera y ocupara posiciones en las alturas de la Península de Camber, con la misión principal de neutralizar los ataques aéreos que empleaban esa forma de aproximación a fin de incrementar la eficacia del sistema.

La entrada en posición se realizó dificultosamente, durante dos días por medio de helicópteros, prestando la Subunidad durante el resto de las operaciones desde el punto de vista de la defensa aérea, valiosos servicios, debiendo asumir también otra importante responsabilidad.

A fines del mes de mayo, habiéndose producido ya el desembarco inglés en San Carlos y el Combate de Darwin – Pradera del Ganso, el comandante (Cte) de la Agrupación Ejército “Puerto Argentino” (Agr Ej Pto Arg), el extinto Grl Br Jofre, introdujo modificaciones en el dispositivo de defensa con vistas a enfrentar un ataque enemigo desde el O, ordenándole a través mío al My Monge, que con las tropas a sus órdenes (B/GADA 101, 1 sección de Infantería de Marina orgánica el BIM 2 (***) y otros elementos de la Armada agregados), se constituyera en el Subsector Plata 3 (Península de Camber) integrando el Sector Plata, constituido por el Regimiento de Infantería Mecanizado 7 (RI Mec 7), sin perjuicio de su misión como ADA. Esta nueva misión le implicaba a la Batería proteger la retaguardia del RI Mec 7 defendiendo el Subsector.

El día 13 de junio se inició con ataques de Harriers, artillería naval y artillería de campaña enemiga.

La noche anterior habían caído en poder de los británicos las posiciones de los montes Harriet, Dos Hermanas, Longdon; el cerco táctico se estrechaba sobre Puerto Argentino y la Artillería de campaña inglesa estaba en condiciones de batir la totalidad de la propia posición incluido el aeropuerto. Indudablemente se vivían los momentos decisivos.

Durante el día el hostigamiento fue permanente mientras el Cdo Agr Ej Pto Arg reorganizaba el dispositivo de la defensa para resistir la embestida final.

Esa noche del 13 al 14 de junio, las Brigadas 3ra de Comandos (IM) y 5ta de paracaidistas británicas iniciaron el asalto final a la posición de Puerto Argentino con un impresionante fuego de preparación, con todos sus medios disponibles (Artillería de Campaña, Naval, Morteros pesados (Mor Pes), Vehículos de Combate), y avanzaron sobre las alturas de Wireless Ridge (RI Mec 7) y los Montes Tumbledown y Williams (BIM 5). Nuestra artillería de Campaña no cesaba de hacer fuego procurando detener el ataque enemigo y la propia Infantería se batía duramente tratando de mantener las últimas posiciones.

Aproximadamente a las 2300 horas, personal de la B/GADA 101 detectó la presencia de tres lanchas en la costa N de la Península de Camber, a escasos 700 metros de las posiciones de fuego. Inmediatamente el My Monge ordenó abrir fuego a sus armas automáticas (Amet 12,7mm y MAG 7,62mm) y a los cañones antiaéreos de 30 mm en tiro terrestre, al tiempo que informó al Cdo Agr Ej Pto Arg la situación que se vivía.

El Cdo Agr Ej Pto Arg ordenó el desplazamiento de las Compañías de Comandos 601 y 602 a la referida península y simultáneamente dispuso alertar a las Secciones Mor Pes de los RI Mec 6 y 25 para efectuar fuegos sobre la zona de acción, los que más tarde se realizaron.

A las 0100 horas el My Monge informó que las tropas enemigas que habían intentado el desembarco se alejaban de la costa luego de sufrir bajas y la pérdida de una embarcación. La situación en su Subsector estaba controlada, no obstante continuó el pasaje de ambas compañías de Comandos para efectuar un rastillaje de la zona en cuyas proximidades se encontraba el Buque Hospital ARA “Bahía Paraíso”, el que con sus reflectores, durante el combate, apoyó a la Batería iluminando con sus faros rastreadores y transmitiendo información.

Los corresponsales británicos Hastings y Jenkins (1) relatan así esta acción:

“En la noche del 12 de junio cuatro hombres del Escuadrón de Ataque de los Infantes de Marina, cuyo Jefe era el Capitán Chris Baxter, desembarcaron en la isla Kidney, al NO de Wireless Ridge. Se mantuvieron ocultos durante el día y en la noche del 13 salieron para cumplir una rápida gira de ataque a las posiciones enemigas con el confín E de Wireless Ridge. Ya en ruta, se les sumaron veinte hombres del Escuadrón D SAS que había cumplido el ataque a la Isla Pebble (2) y un equipo SBS (3) la partida estaba apoyada por sesenta hombres de los Escuadrones D y G que darían cobertura cercana de fuego de mortero, Milán y GPMG (4) desde la orilla norte de la caleta, apenas tocaron la playa se descargó sobre ellos fuego abrumador de artillería antiaérea.

Los vehículos (5) del Escuadrón de Ataque fueron alcanzados y dañados y la partida debió batirse en retirada hasta lugar seguro.

Un barco hospital argentino encendió inmediatamente sus faros rastreadores e iluminó el área. Antes de que la partida pudiera ponerse a cubierto, dos SAS y un SBS fueron heridos”.

Mientras tanto continuaba el combate en Camber, las tropas británicas que intentaron la incursión se replegaron en dos lanchones habiendo perdido el tercero. La 4ta pieza de la 1ra sección de la Batería comienza a recibir un intenso fuego de ametralladoras y morteros desde el N (orilla opuesta).

El resto de la sección de inmediato bate con sus armas esa zona silenciando el fuego enemigo.

En esos momentos el My Monge recibe la orden de ejecutar fuego terrestre sobre el Sector N O (posiciones del RI Mec 7) ya conquistado por el enemigo, tarea que ejecuta con la Segunda Sección de la Batería. De las cuatro piezas de 30mm de esa Sección, tres de ellas quedan fuera de servicio, continuando el fuego con la restante durante varias horas más en apoyo de los sensiblemente disminuidos efectivos del RI Mec 7 que habían iniciado su repliegue.

A las 0115 aproximadamente, arriban las dos Compañías Comandos dirigiéndose hacia el O para efectuar un rastillaje y apoyar al RI Mec 7.

Todo el subsector Plata 3 recibía intenso fuego de artillería naval y de campaña enemiga. La 2da Sección (más al O), con mayor intensidad, al punto que debió replegarse hacia el O junto a las dos Compañías de Comandos. Durante este movimiento sufriría seis bajas, dos muertos (los S/C Romero y Planes) y cuatro heridos.

A las 1000 horas del 14 de junio, la intensidad del fuego que había disminuido progresivamente desde las 0830 horas cesaba por completo, produciéndose un impresionante silencio en el campo de combate, solo interrumpido por aislados tableteos de ametralladora en algún sector o el característico zumbido de los helicópteros detrás de las líneas enemigas.

Alrededor de las 1100 horas el Cte Agr Ej Pto Arg ordenó “permanecer alerta en las posiciones sin abrir el fuego, a menos que las mismas fueran atacadas”, alertando también sobre el probable ingreso en el espacio aéreo sobre Puerto Argentino de un helicóptero británico, con ciertas señales identificatorias, el que no debía ser derribado.

No hacía falta que se explicaran mas detalles, era evidente que se había acordado un alto el fuego y las fuerzas iban a parlamentar. Era el preludio de algo en lo que nadie antes había pensado... la capitulación.

Cerca del mediodía recibí una comunicación del My Monge quien me informa que importantes efectivos ingleses avanzaban desplegados desde el O hacia su posición en el extremo E de la península, apreciaba su magnitud en un Batallón que identificaba como paracaidistas y que se encontraban ya aproximadamente a 1000 metros. Si bien ya había recibido la orden de no abrir el fuego, en ese momento solicitó autorización para hacerlo.

Confieso que me conmovió esta valiente actitud, en esa pequeña lengua de tierra, con el mar a sus espaldas, había no más de 60 hombres extenuados no sólo por no haber pegado un ojo durante las últimas 48 horas o más, sino agotados física y psíquicamente por días y días de frío, lluvias, vientos helados y deficiente alimentación y que habían soportado diariamente ataques aéreos y de la artillería naval y terrestre.

Un puñado de hombres cuyas principales armas (los cañones de 30 mm) ya estaban en un 80% fuera de servicio y con muertos y heridos que no podían evacuar.

Recordé en ese momento, al cadete Monge, cuando allá por el año 1966, resignaba a diario unas horas de sueño para que su Oficial Instructor del Colegio Militar le enseñase los rudimentos esenciales de la esgrima, pues, la Artillería quería ganar el Torneo Deportivo del Cadete. Ahora estaba aferrado a una porción de la Soberanía Nacional que le habían dado la responsabilidad de defender.

Lógicamente el mantenimiento de ella a costa de un sacrificio nada aportaría al resultado de la Batalla que ya estaba decidido.

Así lo entendió el Cdo Agr Ej Pto Arg que ante mi comunicación, dispuso el envío de dos embarcaciones para evacuar hacia Puerto Argentino a los heroicos integrantes de la B/GADA 101 y a los igualmente heroicos Infantes de Marina que los acompañaban.

- (1) “La Batalla por las Islas Malvinas”. Ed Emecé
 - (2) SAS Special Air Service. Tropas comando de Ejército británico, que ejecutaron un golpe de mano en la Isla Pebble (Borbón) destruyendo varios aviones estacionados en dicha base.
 - (3) SBS. Special B Service. Tropas comando de la Royal Navy.
 - (4) GPMG. Ametralladora calibre 7,62 mm.
 - (5) 3 Lanchones.
- (*) Durante la guerra de Malvinas se desempeñó como Jefe del Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601 (+), actualmente Grupo de Artillería Antiaéreo 601 “Tte Grl Pablo Riccheri” y en la actualidad como Presidente de la Comisión del Arma de Artillería “Santa Bárbara” y es socio activo de nuestra entidad.
- (**) Como consecuencia de la reestructuración del Ejército, el GADA 101 fue reducido a Núcleo en 1991 y finalmente disuelto en diciembre de 1996.
- (***) Se desempeñaba como Jefe de la Sección de Infantería de Malvinas el entonces teniente de Corbeta IM Hector Gazzolo

NUESTROS MÁXIMOS HÉROES

NUESTROS MAXIMOS HEROES, LOS CONDECORADOS CON LA MEDALLA

“LA NACIÓN ARGENTINA AL HEROICO VALOR EN COMBATE”

Ud. los conoce, alguno es su padre, hijo o hermano, su compañero del instituto de formación, su subalterno o superior que hoy comparte en la vida diaria sus alternativas personales, profesionales o familiares.

Otros por designio de Dios resguardan desde la eternidad nuestra soberanía en las islas.

A todos nuestro humilde y sincero homenaje desde esta publicación

CONDECORADOS

1. BARUZZU, ROBERTO BASILIO, CABO 1RO, EA; (R I 12)

CAUSA: Combatir con excepcional valor en la zona de MONTE HARRIET, entre el 06 y el 14 de junio, constituyéndose en el ejemplo de sus soldados, a los que alienta y asiste permanentemente. Auxiliar a su jefe de sección herido, transportándolo lejos de la línea de fuego y suministrándole los primeros auxilios. Pese a la orden del superior en el sentido de abandonarlo y replegarse, seguir combatiendo hasta agotar las municiones.

2. CARBALLO, PABLO MARCOS RAFAEL, CAPITAN, FAA, (BRIG AE V DESPLEGADO BAM RIO GALLEGOS)

CAUSA: Su desempeño como jefe de escuadrilla fue excepcional correspondiéndole una de las fojas de servicio con mas salidas de combate y horas de vuelo sobre el campo de batalla, constituyendo uno de los ejemplos superlativos de valor, devoción y sentido de cumplimiento del deber al enfrentar al enemigo en reiteradas oportunidades, especialmente en el ataque a buques ingleses.

El 21 de mayo, en la Bahía de RUIZ PUENTE, infligió daños importantes al las Fragatas HMS “AMAZON” y “ARDENT”, al alcanzarlas con bombas, dejándolas parcialmente inoperativas, lo que facilitó el ataque posterior de otras escuadrillas que produjeron daños adicionales que determinaron su hundimiento el día 22 de mayo a las 09:30 horas.

El 23 de mayo, conduciendo el ataque de su formación en Bahía San Carlos, fue alcanzado por la onda expansiva de un misil antiaéreo, al perder momentáneamente los comandos por la violencia de la explosión estuvo a punto de eyectarse, pero al comprobar una respuesta positiva de éstos, decidió no hacerlo continuando el ataque a la Fragata Tipo 22 BROADSWORD y a la Fragata Tipo 21 ANTELOPE, resultando la primera averiada y la segunda hundida al día siguiente.

Finalizado el ataque y pese a haber perdido un numeral, reunió su escuadrilla, conduciendo la formación con su avión averiado a su Base de Operación.

El 25 de mayo, al norte de la Isla BORBON, volvió a atacar una flotilla británica compuesta por el Destructor Tipo 42 HSM “COVENTRY” y una fragata Tipo 22. Como consecuencia de esta acción, la fragata resultó averiada al recibir daños de consideración en la popa, destruyéndosele el hangar y un helicóptero, por lo que quedó inoperativa.

El día 27 de mayo condujo una sección de A - 4 B, que atacó posiciones terrestres británicas en SAN CARLOS, produciendo bajas al enemigo recibiendo gran intensidad de fuego antiaéreo. Su avión fue alcanzado por proyectiles y sin algunos instrumentos en su cabina, guiado por su numeral, logró aterrizar en su Base de partida.

3. CRIPPA, GUILLERMO OWEN, TENIENTE DE NAVIO, ARA, (EAN4)

CAUSA: Demostrar excepcional capacidad profesional y arrojo, al observar el desembarco enemigo en Bahía SAN CARLOS (Islas MALVINAS) y atacar de inmediato con su aeronave en forma individual, pese a la oposición enemiga, una concentración de unidades navales y de desembarco hasta agotar su munición, produciendo severas bajas.

4. GOMEZ, CENTURION JUAN JOSE, SUBTENIENTE, EA, (R I 25)

CAUSA: Ejecutar el 28 de mayo, durante los combates en DARWIN, un contraataque al frente de su sección, enfrentando intensa oposición enemiga. Cuando se le intimó rendición continuar en combate ocasionando importantes bajas a los ingleses

Al replegarse, evacuar a un soldado seriamente herido, con peligro de su vida.

En la noche, con dos soldados voluntarios, infiltrarse en las filas enemigas para recuperar a un suboficial herido, lo que materializa felizmente.

5. IBAÑEZ, JOSE RAUL, CABO SEGUNDO PNA, (GC PNA RIO IGUAZU)

CAUSA: Asumir la defensa del guardacostas que tripulaba con la única arma disponible, rechazando el ataque de aeronaves que habían producido severas bajas en la dotación, derribando a una de ellas a pesar de no tener asignado ese puesto de combate ni contar con armamento adecuado.

6. ISAAC, GERARDO GUILLERMO, ALFÉREZ, FAA, (BRIG AE IV, DESPLEGADO EN BAM SAN JULIAN).

CAUSA: Integró la formación de aviones que atacó el portaaviones HMS "INVENCIBLES", siendo ésta una de las misiones mas riesgosas de todo el conflicto. En proximidades de la flota, uno de los aviones SUPER ETENDART de la Armada Argentina, que guiaban a la escuadrilla de aviones A-4C, lanzó un misil EXOCET hacia el blanco seleccionado. El Jefe de la Escuadrilla, se dirigió en la misma dirección del misil siguiendo la estela que este producía, con intención de proceder a atacar la concentración de buques descubierta. Tras éste, se dispusieron convenientemente sus numerales, entre ellos el entonces Alferez ISAAC. Descubiertos por el enemigo, fueron violentamente atacados por las armas de sus buques. A consecuencia de ello, el avión de guía fue derribado junto al número 2, antes de llegar al objetivo.

El causante, pese a la violenta situación vivida y ante la evidencia de considerarse como la primera víctima, continuó resueltamente su corrida de tiro, enfilando la proa de su avión hacia el Portaaviones "INVENCIBLE", el cual fue alcanzado por las ráfagas de tiro de cañón ejecutadas desde la aeronave ante la imposibilidad de lograr que las bombas lanzadas dieran en el blanco, dado que el humo producido en el combate, le impidió efectuar una puntería prolija.

Posterior al ataque, con el avión restante, se dirigió hacia la aeronave reabastecedora, realizando el tercer acople para regresar a la Base de partida., luego de haber completado la misión de combate más larga y en extremo peligrosa para una aeronave de este tipo, con limitaciones técnicas en relación al ambiente en que debió operar y a las modernas características del equipamiento de la flota británica. Siendo integrante de diversas Escuadrillas de aviones A-4C, protagonizó actos heroicos en el TOAS, constituyéndose en un verdadero ejemplo de patriotismo, entusiasmo y abnegación en el cumplimiento de su deber, a pesar de la juventud y escasa experiencia que contaba en el momento en que se desarrollaron los hechos de guerra en que participó.

Integró otras misiones operativas en el TOAS, constituyéndose en uno de los aviadores militares con más salidas de combate y horas de vuelo sobre el campo de batalla, del Sistema de Armas A-4C.

7. MIÑO, HECTOR, TENIENTE DE CORBETA DE INFANERIA DE MARINA, ARA, (CKIA)

CAUSA: Ejecutar voluntariamente delante de la posición misiones de alto nivel de riesgo y, cumplidas sus tareas específicas como Ingeniero de Combate, armarse como infantería rechazando a un enemigo numéricamente superior mediante cinco contrachocos conducidos personalmente, resultando herido al intentar proteger a un camarada cuya vida corría inminente peligro. Luego de reorganizar a su personal y dejarlo en posiciones seguras, replegarse por sus propios medios, 6 km, con un proyectil alojado en una pierna y posteriormente negarse a ser detenido, hasta que lo hubieran sido otros subordinados heridos que lo acompañaban.

8. MIRANDA, PEDRO PRUDENCIO, SUBOFICIAL AUXILIAR, FAA, (BRIG AE VI, DESPLEGADO EN BAM RIO GRANDE).

CAUSA: El 2 de mayo participa voluntariamente y con gran riesgo en la tarea de desactivar una bomba BRP de 250 Kg. que había impactado sin explotar en el buque mercante argentino “FORMOSA”.

El 23 de mayo, voluntariamente y con gran riesgo, desactiva cuatro bombas MK-82 de un avión A-4Q de la Armada Argentina, accidentado en pista, cuyo piloto se había eyectado.

Este hecho permitió habilitar la pista rápidamente para aviones M-V DAGGER, que se encontraban en vuelo regresando a su base.

El 13 de junio, desactiva una espoleta KAPPA-KE, que se había armado accidentalmente.

En todos estos hechos, el mencionado suboficial puso de manifiesto valor y heroicidad difícil de igualar, ayudando a salvar con su actitud, vidas y bienes de la Nación.

9. ORTIZ, CARLOS OMAR, SUBOFICIAL AUXILIAR, FAA, (DIR GEN SAN, DESPLEGADO EN BAM MALVINAS).

CAUSA: Durante el segundo ataque aéreo a la B.A.M MALVINAS, ocurrido el día 1 de mayo y mientras se desempeñaba como jefe de enfermeros, acudió al llamado de un superior imposibilitado de moverse por sus heridas y al darse cuenta que no lo podía trasladar a un refugio, optó por permanecer junto a él, asistiéndolo bajo fuego enemigo, en la zona de impacto y sin cubierta alguna.

10. POLTRONIERI ISMAEL, SOLDADO CLASE 62, EA, (R I MEC 6)

CAUSA: Constituirse durante toda la campaña en el ejemplo permanente de sus camaradas, por su espíritu de lucha, sencillez y arrojo, ofreciéndose como voluntario para misiones riesgosas. En combates desarrollados en las zonas de los Montes DOS HERMANAS y TUMBLEDOWN, operar eficazmente con una ametralladora, deteniendo enemigos. Ser siempre el último en replegarse, resultando sobrepasado en ocasiones por los ingleses. Dos veces se lo tuvo por muerto, pero logro reunirse con su sección y siguió combatiendo con igual decisión y eficacia.

11. URETA ERNESTO RUBEN, PRIMER TENIENTE, FAA, (BRIG AE IV DESPLEGADO EN BAM SAN JULIAN).

CAUSA: Integrando una escuadrilla de combate de aviones SKYHAWK-A4-C, el día 30 de mayo de 1982, voluntariamente integró la formación de aviones que atacó al portaaviones HMS "INVENCIBLES", en una de las más riesgosas misiones de todo el conflicto. Guiado por dos aviones SUPER ETENDART, uno de los cuales arrojó un misil Exocet al comprobar la posición del blanco, continuar hacia portaaviones.

El avión guía fue derribado junto con el numeral 2 antes de llegar al objetivo como consecuencia de las defensas antiaéreas, lo que no impidió que continuara resueltamente su corrida de tiro contra el blanco, que fue alcanzado con el impacto de sus bombas, las que le ocasionaron daños de gran consideración que lo dejaron con serias averías. Junto con el avión restante, dirigirse al avión cisterna para completar el tercer reabastecimiento en vuelo, completando la misión mas larga y significativa con un avión de estas características.

Además cumplió otras misiones operativas en el Teatro de Operaciones, demostrando un elevado profesionalismo más allá del cumplimiento del deber.

12. VIZOSO, JORGE MANUEL, TENIENTE 1RO, EA, (CA CDO 602)

CAUSA: Efectuar numerosas misiones de combate en territorio ocupado por el enemigo, demostrando valor y espíritu de sacrificio. Pese a ser herido seriamente por una patrulla agresora y perder abundante sangre, reaccionar y poner fuera de combate a sus oponentes. Posteriormente regresar a PUERTO ARGENTINO tras 8 Km de marcha, sin aceptar auxilio para no entorpecer el repliegue de sus camaradas.

CONDECORADOS POST MORTEM

1. CASTLLO, JULIO, SUBOFICIAL PRIMERO DE INFANTERIA DE MARINA (Post Mortem), ARA, (BIM5)

CAUSA: Rechazar en forma individual y por propia iniciativa el ataque de una fracción enemiga produciéndole severas bajas; posteriormente perseguirla hasta lograr su dispersión y continuar combatiendo en permanente y ejemplar actitud de arrojo hasta ofrendar su vida.

2. CASTILLO, OMAR JESÚS, CAPITAN (Post Mortem), FAA, (BRIG AE IV DESPLEGADO EN BAM SAN JULIAN).

CAUSA: Integrar la formación de aviones que atacó al portaaviones “INVENCIBLE” en una de las misiones más riesgosas del conflicto. Guiado por aviones SUPER ETENDART que arrojaron un misil EXOCET, al comprobar la posición del blanco, seguir la estela del referido misil dirigiéndose detrás del Jefe de Escuadrilla hacia el blanco. En esa circunstancia, su avión que integraba la formación como numeral 2, fue derribado junto al avión guía antes de llegar al objetivo por las defensas antiaéreas Británicas, demostrando un elevado profesionalismo para el cumplimiento del deber.

3. ESPINOSA, ERNESTO EMILIO, TENIENTE 1ro (Post Mortem), EA, (CA CDO 602)

CAUSA: Voluntariamente proteger el repliegue de sus camaradas, cuando integraba una patrulla de exploración adelantada, y ante un ataque notoriamente superior en efectivos y material, combatir hasta lograr, merced del sacrificio de su vida, el cumplimiento de su misión.

4. ESTEVEZ, ROBERTO NESTOR, TENIENTE 1ro (Post Mortem), EA, (R I 25)

CAUSA: Dirigir un contraataque durante la noche, en una zona ocupada por fuerzas enemigas superiores, para permitir el repliegue de efectivos propios comprometidos. Pese a resultar herido seriamente, continuas en la acción, ocupar el objetivo asignado y mantenerlo en situación ventajosa, rechazando sucesivos ataques, oportunidad en la cual ofrenda su vida.

5. GIACHINO, PEDRO EDGARDO, CAPITAN DE FRAGATA DE INFANTERIA DE MARINA (Post Mortem), ARA, (APCA)

CAUSA: Siendo jefe de una fracción de combate durante las acciones de recuperación de las Islas MALVINAS, encabezar el asalto final enfrentando a un grupo enemigo y, pese a ser gravemente herido, continuar impartiendo órdenes e impedir ser tomado prisionero logrando, a despecho de su propia vida, que sus subordinados operaran decididamente en la conquista del objetivo asignado, cumpliendo la orden de no producir bajas.

6. SBERT, MATEO ANTONIO, SARGENTO Ay (Post Mortem), EA (CA CDO 602)

CAUSA: Voluntariamente proteger el repliegue de sus camaradas, cuando integraba una patrulla de exploración adelantada, y ante un ataque notoriamente superior en efectivos y material, combatir hasta lograr, merced del sacrificio de su vida, el cumplimiento de su misión.

7. VAZQUEZ, JOSE DANIEL, CAPITAN (Post Mortem), FAA, (BRIG AE IV, DESPLEGADO EN BAM SAN JULIAN).

CAUSA: Desempeñándose como jefe de escuadrilla de aviones SKYHAWK Pertenecientes al Grupo 4 de Caza, liderar el 24 de mayo, la Escuadrilla JAGUAR (Orden Fragmentaria 1230), que atacó a la Fragata HMS “ARROW”

en SAN CARLOS con bombas y cañones, produciéndole daños de

consideración, recibiendo nutrido fuego antiaéreo que perforó sus tanques de combustible afectando su autonomía de vuelo y, al regresar, pedir urgente el reabastecimiento (MADRID 2), que se adelantó y permitió el acople cuando solo tenía 200 libras de combustibles y así enganchado al C-130, llegar a su Base en el Aeródromo de SAN JULIÁN donde aterrizó sin novedad. Cinco días después cuando se concibió la operación más audaz y peligrosa del conflicto (el ataque al portaaviones HMS INVENCIBLE) ofrecerse como voluntario para comandar la escuadrilla de A-4C que acompañaría a los SUE para montarse detrás del misil EXOCET, que estos lanzarían 40 km. Antes del blanco y siguiendo su estela ser conducido hasta el buque donde podría arrojar sus bombas.

Salir con su escuadrilla (ZONDA – OF 1268) el día 30 de mayo desde B.A.M. RÍO GRANDE, acompañando a los SUPER ETENDART de la aviación naval que portaban el misil EXOCET. Reabastecerse en el Sudeste de MALVINAS, de dos reabastecedores KC-130, luego descender con rumbo Noreste hasta un punto en el que, rasante, colocarían rumbo Noroeste en dirección al Portaaviones. Cumplir todos los pasos del Plan sin error alguno, ya con el portaaviones en la mira, habiendo comenzado a disparar sus cañones para acercarse a distancia del lanzamiento de sus bombas de 250 Kg., ser impactado por un misil SEA WOLF, que le seccionó un ala, lo que produjo su inmediata coalición con el agua, desintegrándose.

Su proeza, su inmenso valor espiritual, queda como testimonio del coraje y gallardía nacional, para las futuras generaciones argentinas, cuando se trate de defender nuestra soberanía.

ARTICULO ESTRES POST TRAUMATICO

UN NUEVO DIAGNÓSTICO

El trastorno emocional que afecta a muchos veteranos

Dra. Alejandra Ruiz López¹

Interesante artículo que describe todo lo que los veteranos deben conocer sobre este tema, relatado con la solvencia de una profesional que ha dedicado años a su estudio y tratamiento.

La mayoría de las personas, fuera del ámbito psiquiátrico, ignoran los cambios psicológicos que sobrevienen luego de haber atravesado una situación severamente traumática como la guerra, las catástrofes, las atrocidades. La sociedad en general no llega a comprender el significado de la pasividad, el desamparo, la queja constante de muchos veteranos de guerra. Su entrapamiento con el pasado, su depresión que no reacciona ante ningún tratamiento, sus innumerables síntomas somáticos, su latente angustia y agresividad que a menudo frustran las buenas intenciones de acercarse o brindarle ayuda. Es más, muchas veces estos síntomas son interpretados como desinterés por los viejos amigos e irresponsabilidad hacia la propia familia. La pereza y descontrol de los impulsos que muchas veces sobrevienen llevan al alcoholismo, adicciones o pérdida del trabajo y suelen ser coléricamente condenados por todos, incluso por el mismo paciente.

Este cuadro que, por sus características, rara vez lleva a una consulta en Salud Mental, está descrito en los manuales de psiquiatría con el nombre de Estrés Postraumático desde 1980 y con otros nombres desde mucho antes.

Se lo puede describir como un trastorno emocional severo que afecta a un porcentaje variable (entre el 10 y el 30% según la OMS) de las personas que debieron afrontar situaciones traumáticas. Si a Ud. no lo impresiona el porcentaje, imagine en números concretos cuanto es el 10% de la cantidad de personas que afrontaron una guerra, una inundación donde perdió sus pertenencias o su familia, una situación de violencia urbana como una toma de rehenes o un atraco sangriento, una situación de conmoción social etc. etc. etc. Y no piense que sólo son afectadas las personas comunes, víctimas frágiles tomadas por sorpresa en una catástrofe, no; ésta patología esta descripta tanto en los sobrevivientes de un campo de concentración, como en recios miembros de los Fuerzas de Elite. (Piense en los últimos reportes norteamericanos acerca de inusitada violencia familiar en soldados recién llegados de Afganistán). Así que a las víctimas civiles expuestas a esta patología sume a las fuerzas de seguridad, los bomberos, los socorristas. Porque en realidad todos ellos constituyen poblaciones de riesgo.

Pero hablemos un poco del cuadro clínico del Estrés Postraumático. Como dije antes es un trastorno emocional, no un cuadro de demencia o locura, sin embargo la alteración emocional penetra de tal modo el aparato psíquico que funciones intacta como el

¹

intelecto, la percepción, el juicio, se ven inhibidos en su funcionalidad. También dije antes que es un trastorno severo, si no se hace el diagnóstico, irrumpe desde el sujeto hacia su familia, su medio, generando situaciones de conflicto, de dolor, de aislamiento para el paciente y los que lo rodean.

No creo que sea éste el lugar más adecuado para hablar de síntomas, solo haré una mención a fin de dar idea del padecer de quien afronta este problema:

Alteración en la regulación de los afectos e impulsos

- Persistente descontento.
- Ideas suicidas.
- Alternancia entre actitudes explosivas o rabia inhibida.
- ***Sexualidad que oscila desde la inhibición a la compulsión.***

Alteración de los estados de conciencia

- Amnesia o persistente recuerdo de los eventos traumáticos.
- Episodios disociativos transitorios. (“Estar allá”)
- Revivir constantemente los eventos traumáticos o rumiaciones acerca de ellos.

Alteraciones de la percepción de sí mismo

- Sensación de desamparo o de parálisis de cualquier iniciativa.
- Vergüenza, culpa.
- Sensación de estigma, de no pertenecer.
- Sensación de no ser comprendido, de absoluta soledad, de ser diferente.

Alteraciones en la percepción de los otros

- Aislamiento y alejamiento de sus relaciones habituales.
- Daño de las relaciones familiares.
- Desconfianza permanente.
- Fallas repetidas en la protección de sí mismo. (Imprudencias etc.)

Alteraciones en el sentido de la vida

- Pérdida de fe.
- Sensación de desesperanza y desesperación.
- Rotura de los vínculos con la familia, amigos, amor, comunidad.
- Sensación de “no hay futuro.”

No todos los que padecen patologías relacionadas con trauma psíquico presentan todos estos síntomas. Léalos de nuevo. Sólo unos pocos de ellos son suficientes para transformar la vida en un infierno. Sin embargo un diagnóstico correcto, hecho por médicos o psicólogos especialmente entrenados y el consecuente tratamiento puede ayudarnos a evitarlo.

Lo que sigue es una pequeña referencia que se me ocurre pensando en los muchos veteranos que he entrevistado desde 1982 cuando desde “Voluntarias para la Patria” empezamos en nuestro empeño de ayudar al veterano.

Surge en ellos una necesidad de aislarse y alejarse de la sociedad; la vuelta al hogar se asemeja a la sensación de estar atragantado, no se muere pero no se puede respirar ni tragar, algo atravesado está ahí. Hay un tiempo de confusión por la suma de sentimientos de enojo, condena, culpa y resentimiento para con aquellos que permanecieron en casa y que condenaron la guerra sin haberla peleado, transformado a los veteranos en fantasmas silenciosos que por años se asociaron con el fracaso, incluso político; hasta los miembros de la familia que recibieron como un héroe al soldadito, empezaron con vergüenza, culpa y rechazo en la posguerra. El joven soldado que respondió al llamado del "DEBER" en orden a “recuperar las tierras que siempre fueron nuestras,” vivió desde la vuelta al hogar, sentimientos de abandono y traición por parte de un país que los trasladó al otro lado del mar para pelear una guerra de la cual ignoraba demasiado. La mente del veterano conjuga este sentimiento de aislamiento con un íntimo deseo de amar y ser amado.. ser alguien normal! Sin embargo no consigue demostrar nada, parece frío y distante salvo con sus amigos veteranos.

Muchas veces tuve la oportunidad de escuchar, en sesiones individuales y grupales, frases como: -"Siento que morí allá", -"Tengo el tiempo prestado"-, - "Soy insignificante"-, -"No soy capaz de reír, no me divierto -" de alguna manera, al comportarse como fracasados algunos esconden una especie de deseo de morir. Este anhelo silencioso de dejar de vivir funciona como herramienta que paga la factura final por acabar con el dolor que produce la culpa de haber sobrevivido. Muchos lo expresan: "No voy a encontrar la paz hasta que muera"-.

La mayoría de los veteranos conocen los efectos nocivos del alcoholismo, las drogas el sexo desmedido, etc. sin embargo se sumergen en esto buscando quien sabe qué... quizá una paz imposible. Creo que las conductas poco sabias se deben a un quiebre de la autoestima, no a la ignorancia. Los conocimientos apropiados no conducen necesariamente a la conducta apropiada; una persona que se desvaloriza no funciona. Por lo tanto, las conductas derrotistas se repiten en todos los ámbitos de sus vidas. Muchos suelen decir: "... los buenos muchachos nunca volvieron!". Son esquemas que sostienen la estructura mental que aspira a la muerte y que en algunos casos opta por el suicidio.

Si Ud. es veterano y no se siente en nada reflejado, felicítese. Es parte del afortunado 70% que salió indemne de la experiencia traumática. Dios para algunos, el azar y la naturaleza para otros, se conjugaron para protegerlo pero le ruego que comprenda la desazón que sentimos como médicos ante el otro 30% que sabemos atrapado en este destino y al cual todavía no logramos llegar adecuadamente. Por el contrario si Ud. se siente reflejado en los párrafos anteriores busque una ayuda profesional. Ya habrá comprobado que es muy difícil salir solo. Actualmente existen algunos programas específicos para Estrés Postraumático en ámbitos hospitalarios o Departamentos de Veteranos de Guerra de las Fuerzas. Puede demandarlo también en su Obra Social. Algunos Centros de Veteranos lo pueden orientar.

Por último les expresamos: "Lo estamos esperando con los brazos abiertos", pese a la ausencia de infraestructura adecuada y escaso tiempo disponible lo ayudaremos, es lo menos que merecen quienes lo necesitan y tanto han ofrendado por la Patria.

¹ Doctora en Medicina. Directora Médica del Centro Argentino de Estrés y Trauma. Miembro de "PTSD Consulting" que tuvo a su cargo la capacitación en Estrés Postraumático de los recursos humanos del Ministerio de Salud de la Prov. De Bs. As. en el Programa de Salud del Veterano Bonaerense. Docente del Dto. de Salud Mental de la Fac. Medicina U.B.A. Asesora Médica de la Asociación Voluntarias para la Patria

RELATOS DE LA GUERRA.

UN VUELO DE GUERRA EN C-130 A LAS ISLAS MALVINAS

(*) Por el Com. (R) D. ALFREDO CANO

Si al principio de la guerra me hubieran dicho en que condiciones deberíamos volar a las Islas Malvinas, con toda seguridad hubiera respondido que estaban locos. Pero si tan sólo diez días después de comenzado el bloqueo aéreo británico (y no se si no estoy presumiendo de "valiente" en el lapso mencionado) me hubieran exigido volar de acuerdo con lo dicho por el manual de vuelo táctico americano, seguramente lo hubiera mandado a freír churros con independencia de la jerarquía del dicente.

Desde febrero de 1982, debido a mi cargo en ese entonces y a que los C-130 intervendrían activamente en la toma de las Islas, participé con mis dos jefes de escuadrilla en la planificación de las operaciones y en la designación de tripulaciones fijas (comandantes nuevos con copilotos viejos y a la inversa) que nos permitieran equiparar fortalezas y debilidades y lograr un rendimiento homogéneo acorde con las necesidades operativas.

Así las cosas, llegado el momento de "armar" mi tripulación, me encontré con que mi copiloto sería un mayor habilitado por mí la semana anterior (experiencia en el avión "cero"), navegador, experimentado y compañero de promoción mío (es decir "viejito"), mecánicos Suboficiales Mayores retirados contratados como civiles que tuvieron la hidalguía y el valor de volar no estando obligados (también bastante viejitos) y dos jóvenes y vigorosos auxiliares de carga.

Normalmente los tripulantes de Hércules son, además de buenos profesionales, muy unidos e interdependientes. Un error de cualquiera de ellos le puede costar la vida a la tripulación y a los pasajeros si los hay.

Si las tripulaciones son fijas y hay una guerra de por medio, la unión se acrecienta hasta límites insospechados, produciéndose una simbiosis total y absoluta. Eso también sucedió con la nuestra... Habíamos establecido que comenzando por la mía todas las tripulaciones del Escuadrón debían romper el bloqueo británico. Demás está decir que nuestro jefe y Jefe del Grupo 1 de Transporte Aéreo, estuvo a bordo del primer y segundo avión que lo rompió.

Nuestro escuadrón operaba mayoritariamente desde Comodoro Rivadavia (CRV), Santa Cruz (SCZ) y Río Gallegos (GAL), pero la jefatura de la Fuerza Aérea Sur (FAS) y del Grupo 1 de Transporte Aéreo (Gpo1 Tr Ae) estaba en Comodoro Rivadavia. Allí se planificaban y confeccionaban las Ordenes Fragmentarias que cumplimentaban todos los aviones de la Fuerza Aérea (FA).

En lo que hace a nuestro Escuadrón teníamos 3 Hércules cargueros desplegados en CRV y sendos reabastecedores de combustible y Exploración Aérea Lejana uno en SCZ y el otro en GAL. Básicamente los vuelos del Escuadrón llevaban a Malvinas (MLV) personal, repuestos vitales, víveres y municiones de Artillería Antiaérea (AAa) y traían heridos para su atención en el continente.

Para minimizar los riesgos de detección (y de aviso al enemigo) por parte de los radares chilenos, utilizábamos rutas de diversión al iniciar el vuelo y una vez fuera de alcance se adoptaba la ruta ordenada, que tenía un punto de notificación a 15 minutos del toque y otro previo al aterrizaje.

Había una ruta norte y una ruta sur ambas totalmente sobre el agua y la norma era que se iba por una y se volvía por la otra tratando de contrarrestar el aviso de los isleños a la Task Force. Los horarios de llegada eran prefijados y nocturnos (anochecer y madrugada) tratando de que el cansancio relajara la vigilancia enemiga (ese pensamiento nos daba, al menos, una tranquilidad adicional).

Se mantenía silencio de radio hasta el punto de notificación y luego, próximos al arribo, otro contacto para datos de pista y autorización de aterrizaje. La información táctica era radiada al aire toda vez que los controladores de misión lo creyeran conveniente.

Tanto la FAS como el Centro de Información y Control (CIC) MLV, por medio de una palabra clave preconvenida, podían ordenar abortar la misión ya fuera por meteorología (MET) o por la situación táctica (buques o helicópteros acechando el aterrizaje o bombardeos navales al aeropuerto).

Si todo estaba bien, se encendían cinco o seis linternas como balizamiento de pista y con las luces de aterrizaje tan apagadas como la vista de cada piloto lo permitiera se procedía al aterrizaje ("aterrorizaje" dijera uno de mis mecánicos). En tierra los motores permanecían en marcha para evitar inconvenientes y mantenerlos en condiciones de despegue inmediato.

Ordenada una misión la tripulación tomaba conocimiento y previo al despegue el comandante de aeronave daba a tripulación y pasajeros las instrucciones finales, tanto en lo que hacía al comportamiento durante el vuelo según el tipo de carga como el que hacer en caso de emergencia o de observar disparos de misiles (de noche es factible observar su lanzamiento por la llamarada que producen).

Dado que mi "tara" era los misiles de las fragatas, todas las alocuciones a mi tripulación y pasajeros terminaban con un "Señores, que Dios nos de suerte y muy atentos al fogonazo".

Aquella noche transportábamos tres misiles Exocet mar-mar para dos lanzadores de Exocet, desmontadas del ARA Seguí que casualmente habíamos llevado nosotros en un vuelo previo.

Como de costumbre di las instrucciones finalizando con el consabido "atento a fogonazo", mientras embarcábamos uno de mis pasajeros me llevó aparte y me dijo: "Sr., yo ya intenté llegar dos veces para tratar de arreglar el radar del Roland y espero que UD tenga suerte y podamos aterrizar. Si pienso como iremos, no subo, así que si me permite trataré de dormir imaginando que voy a París en un vuelo de línea." Ahí nomás le dije - No lo dude y como se ha ganado el derecho de viajar cómodo venga a la cabina de pilotaje...

La ida fue normal y sin otro sobresalto que el viento cruzado para el aterrizaje. Despegamos con 26 heridos graves, llegados al agua nos "pegamos" a ella y mientras

rezaba para no tropezar con ningún buque, aceleré para salir de la zona peligrosa cuanto antes.

Al margen del eventual aviso del CIC MLV, la única posibilidad de detectar un buque enemigo era ascender a un mínimo de 200 metros para que nuestro radar e identificador amigo o enemigo (IFF) tuvieran alcance exponiéndonos a la detección y fuego enemigo, por lo que yo normalmente era reacio a ello, accediendo cuando mi "compañerito" navegador y algún otro tripulante insistían demasiado....Esa noche no fue la excepción. Yo quería tomar unos mates (ventajas de ser "transportero") para combatir la sequedad de mi lengua (única manifestación de miedo que no pude dominar) y los otros querían quedarse tranquilos para disfrutarlos.

Conviene aquí comentar que nuestra anterior misión de combate había sido de marcación de blancos (de día, con ascensos a 3000 metros y desde la boca del Canal San Carlos hacia el norte) en donde los ascensos y descensos eran casi verticales para minimizar la acción de los misiles antiaéreos SEA DART con un alcance mayor a 50 Km., disparados por los buques.

Como nuestro manejo abordó era bastante democrático accedí, subiendo bruscamente a 200 metros mientras el copiloto encendía el IFF y el navegador el radar. Quince segundos después, mientras aún trataba de nivelar el avión sonó en los auriculares de la tripulación la voz del navegador, que con tono de urgencia ordenaba ¡Abajo, abajo!....

Mis reflejos condicionados actuaron de inmediato (¡¡¡MAL!!!), ya que sin pensar apunté la nariz del avión hacia el agua. El aviso del copiloto: "Guarda con el agua" llegó cuando yo ya estaba enmendando el error y elevando la nariz nuevamente. La "patinada" (el avión sigue descendiendo en actitud de ascenso) nos llevó casi a tocar el agua, salvando nuestras vidas gracias a la ayuda de Dios.

Aparentemente el buque, que nos fijó con su radar de tiro según lo acusado por nuestro IFF, era un "piquete radar" que desde esa posición controlaría como "alarma temprana", al día siguiente el arribo de nuestros aviones de combate procedentes de Río Grande, Gallegos y San Julián.

Si nos hubiésemos "comido" el agua, nuestra desaparición hubiera sido uno de los grandes misterios de la guerra, pero.... ¡SOLO FUE UN SUSTO!

(*) El autor en 1982 era Jefe del Escuadrón I C-130 con asiento en la I Brigada Aérea "El Palomar", efectuó nueve misiones de combate y fue condecorado por Ley 24229 con la medalla "La Nación Argentina al Valor en Combate". En la actualidad se desempeña como Presidente de la Delegación Mar del Plata de nuestra asociación.