

LA GACETA MALVINENSE

AÑO 3 - Nº 10 - NOVIEMBRE 2004



ORGANO DE PRENSA
Y DIFUSION DE LA
ASOCIACION
VETERANOS DE
GUERRA DE MALVINAS
(AVEGUEMA)

Asociación civil sin fines de lucro. Pcia. Justicia
Nº 805/2002
Av. Santa Fe 4815 3º piso - Capital Federal
Tel./Fax: (011) 4776-6606
aveguema@ejercito.mil.ar

EN ESTA EDICION...

EDITORIAL

*"Intervención en la Comisión
Nacional de Excombatientes
de Malvinas, e incremento de
la pensión nacional de guerra"*

EL REGIMIENTO DE INFANTERÍA 5 GRUPO DE OLIZABAL EN LA GUERRA.

*"La guerra en un aislado sector
de la Isla Gran Malvinas"*

MI CRUCE A MALVINAS

*"Emotivos recuerdos de la guerra
de un suboficial integrante de la
Aviación Naval"*

ACCIONES DE COMBATE DEL ESCUADRON ALACRAN DE LA GENDARMERIA NACIO- NAL.

*"La muerte en combate del
Sargento Ayudante Ramón
Gumerindo Acosta"*

CON UN BUEN MONUMENTO BASTARA

*"El tiempo pasa y las soluciones
no llegan"*

EL "MODERNO EQUIPAMIENTO" DE LOS CANBERRA EN MALVINAS

*"El aporte de los integrantes de la
FAA que permitió incrementar
durante la guerra la eficiencia de
este material"*

LA ESCUADRILLA AERONA- CAL ANTISUBMARINA EN EL CONFLICTO DEL ATLANTICO SUR

*"Entrenamiento duro combate
eficiente durante las operaciones en
Malvinas"*

HISTORIAS CON SABOR A KEROSENE

*"Recuerdos de la guerra del jefe
del Escuadrón Técnico de la RAM -
El abastecimiento de combustible"*

CALIDAD HUMANA

*"El espíritu de cuerpo que caracte-
riza a una Escuadrilla de la
aviación Naval"*

CRÓNICAS, AVISOS Y NOTICIAS

EL CENOTAFIO DE PILAR FUE DONADO AL MUNICIPIO DE DICHO PARTIDO BONAE-
RENSE POR EL PADRE FERNÁNDEZ, SU FUNDADOR, PARA QUE SE PERPETÚE EL
RECONOCIMIENTO A LOS HÉROES DE LA PATRIA, MUERTOS EN MALVINAS.

EL ESCUADRÓN ALACRÁN DE LA GENDARMERÍA NACIONAL, DEBIDO
A SU VALIENTE Y DECIDIDA ACTUACIÓN EN EL CONFLICTO, DEJO
PARTE DE SUS HOMBRES INTEGRADO EL GRUPO DE 649 HÉROES
QUE CUSTODIAN PARA SIEMPRE LOS DERECHOS SOBERANOS ARGEN-
TINOS EN EL MAR AUSTRAL Y LA TURBA MALVINENSE.

> Así lo atestigua el relato de un integrante de esta unidad.



SIEMPRE LOS PRIMEROS

> LOS BUZOS TACTICOS DE LA ARMADA
EL 2 DE ABRIL.

Su participación integrando la Fuerza de Desembarco



LA FE PUEDE MOVER MONTAÑAS



> La Intercesión de la Virgen de Loreto, Patrona de la FAA

DESARROLLO DE LAS OPERA- CIONES EN Pto YAPEYÚ (GRAN MALVINA)



> Relato del Jefe del Regimiento
de Paso de los Libres.

PERIODICO DE DISTRIBUCIÓN GRATUITA A SOCIOS
¡¡¡ASOCIESE!!!

DISTRIBUCION TRIMESTRAL

EDITORIAL

“INTERVENCIÓN EN LA COMISION NACIONAL DE EX COMBATIENTES DE MALVINAS, E INCREMENTO DE LA PENSION NACIONAL DE GUERRA”

“Ante una renovada frustración, renace una esperanza opacada por una nueva discriminación ”

A fines del mes de julio del corriente año, el Poder Ejecutivo Nacional, dispuso por Decreto N° 947 la intervención de la Comisión Nacional de Ex Combatientes, organismo del Estado Nacional, creado en 1994, bajo la dependencia de la Presidencia de la Nación inicialmente, pasando luego a la órbita del Ministerio del Interior a través de distintas secretarías, actualmente de la de Asuntos Políticos.

Uno de los principales objetivos que se le encomendara lo fue el ordenamiento y encauzamiento de las demandas que efectuasen los ex combatientes, brindando celeridad a la tramitación de las solicitudes, poniendo a su cargo, todas las acciones tendientes a recopilar y ordenar la información existente en el ámbito del Estado Nacional, Estados Provinciales y Municipios, sobre programas sociales instituidos a favor de los ex combatientes, y la coordinación de los reclamos individuales o grupales de los mismos ante los diversos Órganos del Estado Nacional, Estados Provinciales y Municipios.

También se le encomendó el estudio y recomendación de la elaboración de normas y proyectos que resultasen de especial interés para los ex combatientes, como también de los proyectos de normas y/o la modificación de las vigentes en la materia, destinadas a tipificar inequívoca y unificadamente la condición de Veterano de Guerra.

El Decreto de marras expresa con total claridad los motivos que indujeron a la adopción de esta medida, no los vamos a señalar porque no es nuestra intención afectar a quienes han cesado en sus funciones, muchos de ellos seguramente muy bien intencionados, camaradas o ex subalternos en algunos casos, de quienes ejercen o han ejercido funciones directivas en nuestra entidad, pero no podemos dejar de reconocer que los Veteranos de Malvinas han sufrido una nueva frustración.

Decíamos en el editorial del ejemplar N° 2 de este periódico - ante la designación de una nueva Comisión en junio de 2002, sin haber sido consultada nuestra entidad; pese a lo establecido en el Decreto N° 694 / 01 – Art. 2 – inc. g), que disponía su designación según propuestas de entidades de ex combatientes representativas - *que la trascendencia que tendría el asesoramiento que ésta produjera y la responsabilidad que nos confiaran nuestros asociados, eran los móviles que nos habían impulsado a enviar una nota al Ministro del Interior de entonces, de la que nunca obtuvimos respuesta.*

Lo pasado es inmodificable y ya no cuenta, solo sirve para no repetir errores y reafirmar aciertos, por lo que una vez mas reiteramos el concepto vertido en aquel editorial que expresaba *“persuadidos de la importancia de la tarea que debe desarrollar la Comisión y con el deseo ferviente de que al concluir su mandato pueda haber logrado metas que se traduzcan en justos y equitativos beneficios para todos los veteranos, superadores de las discriminaciones existentes en la actualidad, nuestra Asociación mantiene su más solidaria disposición para aportar su mejor y calificado asesoramiento en bien del conjunto”.*

Triste es expresarlo, pero nunca fuimos llamados ni consultados - excepto durante el corriente año por el Sr Secretario de Asuntos Políticos del Ministerio del Interior - pese a ser la asociación de primer grado que presenta la mayor cantidad de veteranos asociados de todas las procedencias, ajustada en un todo a los determinado por la Inspección General de Justicia. Nunca tuvimos oportunidad de exponer la situación de discriminación que en materia de beneficios afecta a la mayor parte de nuestros asociados. Reconocemos si la buena voluntad de dos miembros integrantes de la Comisión ahora intervenida, en cuanto a la opinión vertida en nota a la Legislatura de la Ciudad de Bs As solicitando la modificación de la ley 1075 a fin de revertir la discriminación en que incurriera hacia los cuadros veteranos de las FFAA y FFSS.

Lamentablemente en esta circunstancia, el contenido del Decreto PEN N° 1357/04, mediante el cual se incrementa el monto de la pensión nacional de guerra, manteniendo la discriminación emergente de la norma vigente, la Ley N° 23.848, su modificatoria y complementaria; si bien nos alegra de sobremanera por cuanto alcanza a un numeroso sector de veteranos, obstaculiza también el logro de las aspiraciones señaladas en el presente editorial y contradice las expresiones verbales vertidas por las autoridades nacionales respecto a que el beneficio sería igual para todos los veteranos - o es que no lo son los pertenecientes a las FFAA y FFSS, que en situación de actividad o retiro perciben sus haberes, por similitud a los ingresos que en función de de sus actividades laborales reciben los veteranos civiles, ex conscriptos e integrantes de las aludidas Fuerzas de baja o retirados sin haberes? – seguramente muchos de éstos disponen de ingresos superiores a los haberes mensuales de los afectados.

Esta disposición de por si, debería interpretarse como una respuesta a nuestra anteriores respetuosas reclamaciones formuladas ante diversas autoridades con competencia en el tema, dado que hasta la fecha no ha sido recibida en forma explícita por la asociación

La petición efectuada en forma inorgánica por un grupo de veteranos es producto de lo señalado en el decreto de intervención. Cuando quien debe ejercer el poder, según facultades legales, en defensa de los derechos del conjunto no lo hace, surgen espontáneamente grupos o personas que pretenden hacerlo, empleando métodos por los que otros sectores de la comunidad han obtenido sus demandas.

En la vida, toda frustración genera luego la esperanza de lograr los objetivos no alcanzados, por ello, a fin de lograr la constitución de un órgano eficiente, capaz de representar y materializar las esperanzas y aspiraciones del conjunto de los veteranos sin diferencias ni discriminaciones, reiteramos nuestra convicción respecto a la constitución y funcionamiento de la Comisión intervenida.

En principio el Estado debe definir por Ley el concepto de Veterano, a quienes comprende *y sus alcances similares para todos los veteranos sin excepción*; luego establecer con claridad las funciones de la Comisión, la que entendemos debería ser presidida por un ciudadano de reconocido prestigio y patriotismo, no veterano, a fin de que ningún sector se sienta perjudicado o beneficiado con la designación.

Los integrantes de la Comisión deben representar a todos los sectores de veteranos, es decir Oficiales y Suboficiales de las FFAA y FS, ex conscriptos y civiles, los que deberían ser elegidos o designados de forma tal que se asegure la idoneidad y capacidad de sus miembros.

Sería conveniente mantener la representación de los funcionarios de los organismos del Estado vinculados a la problemática de los veteranos.

Debe quedar claro que todo órgano integrado solo por un sector de los veteranos, *representará exclusivamente a dicho sector*.

Por último, repetimos una vez más que consecuentes con nuestro lema de sumar y no restar, no escatimaremos esfuerzos en bien de todos los veteranos, principal fundamento de nuestra existencia como asociación.

EL REGIMIENTO DE INFANTERIA 5 “ GENERAL FELIX de OLAZABAL” EN LA GUERRA DE MALVINAS

* Por el Gr1 Br (R) VGM Juan Ramón Mabragaña

El Regimiento de Infantería 5 (RI 5), uno de los Regimientos históricos del Ejército creado el 29 de mayo de 1810, tenía su asiento de paz en la ciudad de Paso de los Libres (Corrientes), integrando los efectivos de la IIIra Brigada de Infantería (Br I III), cuyo Comando guarnecía en Curuzú Cuatiá (Corrientes). Durante 1981 había incorporado sus soldados provenientes de las provincias de Chaco, Corrientes, Formosa, Misiones y de la ciudad de Rosario (Santa Fe).

Al momento de producirse los hechos del 2 de Abril, bajo un sistema de incorporación trimestral, disponía de $\frac{3}{4}$ de la clase 1962 y $\frac{1}{4}$ de la 63 incorporados. Los primeros instruidos con el periodo de Unidad completo (incluso Ejercicios Finales) y los segundos terminando el Periodo Individual. El primer cuarto de la clase 62, que había sido dado de baja a fines de 1981, fue convocado, así el Regimiento pudo marchar a Malvinas con soldados totalmente instruidos, quedando los de la clase 63 para custodia del cuartel. En cuanto a los oficiales y suboficiales, estos fueron completados con integrantes de otras unidades mas subtenientes y cabos del último curso de los institutos de reclutamiento.

Producidas la recuperación de los territorios isleños, se recibe el 3 de abril, la orden de constituir la Fuerza de Tareas “Litoral”, organizada sobre la base a una subunidad de los Regimientos de Infantería 4, 5 y 12 a órdenes del 2do Jefe del RI 5. El 5 de abril queda sin efecto la anterior y se ordena alistar toda la Unidad para desplazarse hacia jurisdicción del Vto Cuerpo de Ejército, es decir a la Patagonia. Entre esta fecha y hasta el 12 de abril se ejecuta el completamiento del personal y los aprestos logísticas, partiendo entre el 13 y el 18 de abril hacia el sur en tres escalones: dos aéreos hasta Comodoro Rivadavia con la totalidad del personal con equipo y armamento individual, y el tercero por ferrocarril hasta San Antonio Oeste (Río Negro), y posteriormente motorizado hasta la ciudad ya mencionada, integrado por el personal y los medios logísticos incluyendo armas pesadas, munición y víveres para 5 días de combate

El 18 de abril, reunida la Unidad en Comodoro Rivadavia, recibe la orden de establecer la seguridad en las zonas vitales del litoral marítimo (Pozos petroleros, destilerías, puerto, etc) desde Caleta Córdoba (al N) hasta Rada Tilly (al S), en una extensión aproximada de 20 Km, Al día siguiente se recibe la orden de relevar al RI 12 prolongando el sector en 30 Km más, desde Rada Tilly hasta Caleta Olivia, dependiendo para el cumplimiento de esta misión del Comando de la IXna Brigada de Infantería Mecanizada (Cdo Br I Mec IX), con asiento en Comodoro Rivadavia .

El 22 de abril es relevado en el cumplimiento de lo anterior por el Liceo Militar General Roca, retornado a su dependencia orgánica, es decir al Cdo Br I III, debiendo planificar un movimiento aéreo y marítimo hacia las Islas Malvinas. El Regimiento se reúne en los cuarteles del Regimiento de Infantería 8 en Comodoro Rivadavia, donde se organiza el traslado de la siguiente forma: por modo aéreo se trasladaría el personal con su equipo individual, sus armas livianas y dotación de munición y víveres para 10 días. Por modo marítimo lo harían las armas pesadas (Mor 120 y Cñ 105 s/r), las cocinas de campaña, la munición y los efectos Cl II y IV de repuesto, también se trasladarían unos pocos vehículos para el remolque de las armas pesadas, la munición y los efectos Cl I, II y IV de Int.; éstos debían desplazarse por propios medios hasta Puerto Deseado; lugar donde embarcarían en el buque transporte mercante Córdoba, a órdenes del Oficial Logístico.

El movimiento marítimo no se pudo realizar, debido a las amenazas navales enemigas, por lo que la Unidad se vio privada por varios días de los elementos que debían transportarse. Una redistribución efectuada en las Islas entre los elementos que ya habían arribado, permitió contar con una cocina de campaña de las cinco que le correspondían; tres Morteros Pesados de los cuatro que debieron cruzar; cuatro cañones sin retroceso de los nueve que correspondían por dotación y ningún vehículo de los necesarios para el remolque de las armas pesadas, transporte de la munición y de otros efectos.

Con las primeras luces del 23 de abril, se inicia el movimiento aéreo. De aquella circunstancia han quedado algunas anécdotas como los sapucays que emitían los soldados litoraleños cada vez que el avión caía en un pozo de aire; es de destacar que los aviones de Aerolíneas habían sido configurados sin asientos para aumentar su capacidad de transporte y los soldados se encontraban sentados en el suelo y tomados de los brazos a falta del cinturón de seguridad. El decolaje y el aterrizaje desplazaban a los soldados hacia atrás y hacia adelante, con la consiguiente algarabía que el forzado movimiento involuntario provocaba.

El 25 de abril y luego de acampar durante dos días en Pto Argentino, el Comandante de la Agrupación Ejército Litoral (Cte Br I III) imparte la orden de ocupación y defensa de Puerto Howard, en la Isla Gran Malvina, como consecuencia parten en helicóptero el jefe de regimiento, el oficial de operaciones y el de inteligencia para efectuar los reconocimientos de rutina, los que no se pueden concretar por las malas condiciones meteorológicas imperantes al llegar a Pradera del Ganso.

A día siguiente se inicia el movimiento helitransportado y marítimo hacia la isla Gran Malvina. Por modo aéreo se moviliza la Plana Mayor (Pl My) ; las Compañías de Infantería A y C y la Compañía Comando; por vía marítima se desplaza la Compañía de Infantería B y los efectos Clase I (víveres) y V (munición). Es de destacar la penosa travesía de la Ca I B en el buque Monsunen (pequeño navío de transporte de ganado interisleño), que intentó el movimiento por el N, pero que ante la presencia de submarinos británicos regresó a Pto Argentino y se desplazo por el S de las islas, movimiento que le llevó mas de dos días de navegación con la tropa en la bodega, sentada sobre los cajones de munición y sin salir a cubierta dadas las malas condiciones meteorológicas que imperaron.

El 29 de abril se completó el traslado y se impartió la orden de operaciones para la ocupación y defensa de la posición en Pto Howard, quedando establecida una defensa de zona sobre la base de tres puntos de apoyo (uno por subunidad de infantería) en los 360 grados y una zona central donde se ubicó el Puesto Comando (Pto Cdo), la reserva y la zona de posiciones de las armas pesadas del regimiento.

El 1 de mayo se recibe la alarma de Alerta Roja (ataque aéreo), ante el bombardeo de que es objeto Pto Argentino y que marcó el inicio de las hostilidades. Entre el 2 y 13 de mayo el enemigo llevó a cabo las siguientes operaciones sobre Puerto Yapeyú (denominación que se propuso para Pto Howard, aprobada por el Gobernador Militar de las Islas Malvinas):

- Sobrevuelo de la posición de la Fuerza de Tarea (FT) Yapeyú (RI 5 + dos secciones / Ca Ing 3 y Ca San 3) por aviones enemigos en misiones de reconocimiento.
- El 9 de mayo un helicóptero enemigo sobrevuela de noche la posición, lanzando bengalas que iluminan la bahía, especialmente el muelle, tratando posiblemente de localizar naves propias que efectuaban el abastecimiento. También esa noche y la siguiente el Radar Rassit (radar terrestre de corto alcance), detecta movimientos de personal y de helicópteros al N de la posición.

Para mediados de mayo ya es limitado el nivel de abastecimiento de efectos clase I (víveres), faltando en forma total el pan (consumido al 3er día de estar en la posición) ; la leche en polvo el azúcar y las verduras. Solamente se disponía de cantidades limitadas de porotos, arroz y zanahorias, los que eran estrictamente administrados; P Ej: si quedaba raciones para 5 días, se fraccionaban para que durasen 12 días, reducidas en volumen y calorías. La carne de oveja, que era muy magra y almacenaba cocida, era lo único disponible sin restricciones; con ella se podía confeccionar una comida diaria. Es de destacar que la FT Yapeyú (con cerca de 1000 hombres) disponía de una sola cocina de campaña (apta para cocinar 250 raciones), ante ello se habían conseguido tambores de 200 lts de combustible los que, convenientemente “higienizados” suplían a las cocinas, a razón de uno por subunidad.

La cocción duraba entre 4 a 5 horas dadas las características del combustible (turba malvinense) de bajo rendimiento calórico; la adversidad del clima y el escaso periodo de luz, imponían encender los fuegos después de las 0900 horas y apagarlos antes de las 1700 horas, para evitar constituir blancos rentables a los aviones o naves enemigas. Esta situación se vio agravada con el tiempo y produjo un deterioro físico muy importante en el personal que perdió entre el 10 y el 20 por ciento de su peso, provocando graves casos de inanición. Este crítico estado de desnutrición nunca pudo ser revertido por cuanto el bloqueo marítimo impidió en forma total cualquier tipo de reabastecimiento. Posiblemente esta adversidad fue uno de los mayores padecimientos, junto al frío, la lluvia y la falta de sol que nos mantenía permanentemente humedecidos.

Para esa fecha se produce el hundimiento del buque Islas de los Estados, en el estrecho San Carlos, frente a nuestra posición; este hecho produjo momentos de gran incertidumbre dado que en el pequeño barco de transporte Forrest, anclado en Puerto Yapeyú, se recibían las noticias por radio que decían textualmente: “*Nos dirigimos Hacia Ese..... Nos tiran..Nos tiran*” y a continuación una explosión ilumina el lugar del ataque al buque en medio del estrecho San Carlos. De inmediato se trata de restablecer la comunicación radial resultando imposible, por lo que se trasmite la novedad de lo ocurrido a Pto Argentino.

En esa época también comienzan a incursionar patrullas terrestres enemigas, que presumiblemente buscaban información y además podrían dirigir el fuego naval con mayor precisión. Se decide buscar información sobre las mismas para lo que se destaca una patrulla a órdenes del Oficial de Inteligencia Capitán Terán compuesta por 2 oficiales, 5 suboficiales y 1 soldado operador de radio, la que debía explorar sobre las alturas de Blof Cove que daban sobre el estrecho, a la vez que observar tratando de localizar restos del Isla de los Estados. Una fuerte tormenta dificulta la recuperación la que no obstante a las últimas horas de ese día se pudo concretar, disponiéndose el 16 de mayo que el Forrest incursionara en el estrecho San Carlos, en búsqueda de información sobre el buque propio atacado. Solo se encontraron restos de material flotando cerca de la costa de la isla Soledad y se logró rescatar el cadáver de un tripulante del buque hundido, identificado como Sandoval, reconocido mas tarde como integrante de la tripulación del Isla de los Estados. Sus restos fueron trasladados a Puerto Yapeyú, donde es enterrado con los honores correspondientes en el cementerio preparado en cercanías de la localidad.

Se recibe en esa oportunidad también la orden de destacar patrullas terrestres de observación al Monte Rosalía, ubicado unos 15 Km al N de la posición y frente a San Carlos (Isla Soledad). Esta misión se cumple trabajosamente, pues el recorrido debe realizarse a pie, sobre un terreno abrupto, surcado por ríos de piedra, por lo que el desplazamiento insume un día de ida y uno de regreso, bajo fuertes vientos y lluvias; a su término el personal destacado informa la existencia de movimientos enemigos sobre la boca N del estrecho y la isla Soledad.

El 21 de mayo se produce el desembarco enemigo en San Carlos. La noche anterior la posición sufre un intenso bombardeo naval a cargo de dos fragatas británicas que, estacionadas sobre el estrecho y a más de 15 Km al E de la posición, mantuvieron a la FT Yapeyú “aplastada” en los pozos de zorro desde las 2330 horas del 20 mayo hasta aproximadamente las 0600 horas del día siguiente sin interrupción, poniendo a prueba el temple del personal y la eficacia de las fortificaciones de la defensa. Afortunadamente solo produjeron 6 heridos, un oficial y cinco soldados. Lamentablemente la propia respuesta resultó ineficaz, dado que tanto los Morteros Pesados 120 mm, cuanto los Cañones 105 s/r no tenía alcance suficiente para dar en el blanco enemigo.

El 23 de mayo cuatro helicópteros propios cruzan el estrecho desde la Isla Soledad, transportando un Mortero Pesado 120mm, la munición y otros pertrechos. Estando ya casi sobre nuestra isla son atacados por dos aviones Sea Harrier; no obstante los tres Pumas y el Augusta consiguen eludir y tocar suelo entre los cañadones y sus tripulantes ponerse a salvo; en un segundo ataque y ya sobre tierra son destruidas tres aeronaves, salvándose un Puma y el mortero 120mm que transportaba, el que fue recuperado junto al personal por efectivos de la Unidad.

A todo esto y ante la información proporcionada al Cte Agr Ej Litoral sobre incursiones enemigas en cercanías de la posición, es destacada la Ca Cdo(s) 601 a órdenes del My Mario Castagneto, la que por unos días opera en misiones de exploración en búsqueda de contacto con el enemigo. Luego es retirada la masa de la subunidad quedando 1 sección a órdenes del Tte 1ro Sergio Fernández, el que continuó con los patrullajes de exploración. Una de esas patrullas a cargo del Tte Jose Duarte, observó un desplazamiento nocturno de una patrulla y le tendió una emboscada. La acción terminó en un enfrentamiento en el que murió el jefe de la fracción británica Capitán John Hamilton y fue capturado un suboficial, los que fueron llevados a la posición de la FT Yapeyú. El oficial inglés fue enterrado con los honores que teníamos previstos para los nuestros en el cementerio donde descansaban los soldados argentinos caídos en combate. El suboficial permaneció como prisionero de guerra hasta la finalización del conflicto, en Puerto Yapeyú.

A partir del primer bombardeo naval del 20/21 de mayo, se produjeron sucesivos ataques desde las fragatas a nuestra posición defensiva, los que nos obligaron a mantenernos a cubierto, pero vigilantes ante cualquier intento de desembarque y con fuegos de cerrojo preparados con las armas pesadas de la FT sobre los posibles lugares de acción enemiga, ejecutados en forma selectiva cuando el enemigo bombardeaban desde las fragatas. Estos bombardeos navales que se sucedían cada dos o tres noches y duraban entre cinco y seis horas, no produjeron, ningún muerto, aunque si heridos graves como el subteniente Jose Alberto Miñones, el que no pudo ser evacuado hasta el 4 de junio, en oportunidad del arribo del buque hospital Bahía Paraíso. En cuanto a los ataques aéreos, la unidad sufrió dos. El primero se produjo el 26 de mayo, oportunidad en la que dos aviones Harrier aparecieron sorpresivamente en el momento en que salía el sol, desde esa dirección (E) y a baja altura sorprendieron a los observadores aéreos que solo disponían de prismáticos. Destaco que la FT no contaba con artillería de defensa aérea, razón por la cual había sido instruida para la reacción en conjunto con el arma individual, haciendo fuego a granel hacia arriba, de forma tal que llegara al blanco una masa de proyectiles desde toda la superficie de la posición. Esta acción posibilitaba que algún proyectil impactara en alguna parte vital del avión o en su piloto logrando derribarlo. En la primera pasada, tan sorpresiva e inesperada, no hubo tiempo de reacción y los aviones descargaron sus bombas Belluga sobre la posición de la Ca I C(punto de apoyo S de la defensa) produciendo la muerte de los soldados Caballero Ramón, Sánchez Mario, Maciel Jerónimo; Aguirre Marcelino, Alegre Raúl y una decena de heridos entre oficiales, suboficiales y soldados. En la segunda pasada, ya bajo nuestra observación y efectuado de S a N y siempre a muy baja altura, la posición reaccionó y el fuego de la armas, entre las que se contaba con un Blow Pipe accionado por personal de la Ca Cdos(s) 601, derribó uno de los aviones, cuyo piloto se eyectó en paracaídas. Un estruendoso *sapucay* atronó como grito de guerra ante el Harrier abatido, mientras el otro avión se alejaba y según algunos observadores caía en aguas del estrecho. Inmediatamente de caer el piloto en aguas de la bahía, se abrió un bote de goma salvavidas y un grupo de comandos lo rescató con un precario bote de madera. Llevado al puesto de socorro fue identificado como el 1er teniente de la RAF Jeff Glover, quien había sufrido, además del shock nervioso, una fractura de clavícula y magullones en el rostro, por lo que se prestó la asistencia médica del caso; al día siguiente fue trasladado a Puerto Argentino por un helicóptero enviado en su búsqueda.

Así se llega al 4 de junio, periodo durante el cual el personal siguió sufriendo los rigores del clima con fuertes lluvias, vientos y bajas temperaturas, lo que produjo decenas de casos de pie de trinchera y graves estados de desnutrición, dado las escasas calorías que aportaban los víveres disponibles (ya solamente se comía cordero hervido, una vez por día), Según los médicos, una dieta mínima para enfrentar los rigores del clima, el stress de combate, la falta de descanso nocturno (oportunidad en la que se producían los

bombardeos navales) exigía proporcionar entre 4500 y 5000 calorías diarias, mientras que con los víveres disponibles solo se proporcionaba entre 1000 y 1500. Es de destacar que el último desayuno consistente en un jarro de mate cocido, se tomó el 25 de mayo para festejar el día patrio, oportunidad en la que ese mediodía se cantó el Himno Nacional de pie en cada uno de los pozos de zorro o posición de arma pesada o puesto de comando. En la fecha antes mencionada llegó el buque hospital ARA Bahía Paraíso, el que evacuó personal herido y desnutrido.

Los días posteriores continuaron bajo el cerco marítimo y aéreo de la posición y los bombardeos navales que casi todas las noches asediaban la posición.. Así se llega al 11 de junio, oportunidad en la que se recibe la orden de operaciones 1001 del Cdo Agr Ej Litoral. Esta orden, que llegó cifrada, nos sorprendió, pero también nos esperanzó por su contenido. En síntesis disponía el alistamiento para que, con parte de los efectivos , constituyéramos una FT reducida pero con el mayor poder de fuego disponible, para estar en condiciones de operar en la retaguardia enemiga en la isla Soledad. Expresaba que luego de una selección de personal en aptitud física, se solicitaran necesidades de material, munición y equipo para ser transportado por modo aéreo o naval a una zona al O de la isla Soledad, para que desde allí y bajo la autoridad de un comando a designar y con otras tropas se reconquistara Darwin y se ejecutara un ataque sobre la retaguardia de las fuerzas británicas, las que ya se aprestaba para iniciar el ataque final a la posición defensiva de Pto Argentino. Lamentablemente esta operación nunca se concretó, pese a que la unidad efectuó los requerimientos y realizó la planificación inicial de la misma.

El 14 de junio a las 1600 horas aproximadamente, se recibe una comunicación en claro del comando superior, donde se ordenaba estar en escucha permanente, dado que el comandante iba a mantener una conversación directa con el jefe de la FT Yapeyú. Esta conversación nunca se produjo. A las dos horas se recibe otro mensaje en claro del Cte Br I III (Agr Ej LITORAL), que en resumen expresaba lo siguiente: El Cte Mil Conj Malvinas ha ordenado el “cese del fuego” en todo el ámbito del TO Malvinas, debiendo en consecuencia tomar una serie de medidas para el traslado al continente, a orden, de sus efectivos , sea en buques propios o británicos; deberá replegar los elementos de seguridad avanzados de la posición; dispondrá la prohibición de abrir fuego, salvo ante agresión directa del oponente; la entrega de los bienes en las mismas condiciones con que se recibieron; el día 15 de Junio, personal jerárquico de las fuerzas británicas, previo contacto telefónico, se hará presente por modo aéreo en el sector bajo su responsabilidad a efectos de la entrega del mismo; no se efectuará ceremonia alguna, ni se firmará ningún documento; las banderas de guerra se mantendrán enfundadas en poder de la jefatura de unidad; se observará una conducta digna de las mas caras tradiciones del Ejército.

Recibido y analizado a las luz del Código de Justicia Militar, se decidió que la orden taxativa de “cese del fuego” equivalente a “tregua” o “cese de hostilidades”, debía ser acatada, para no transgredir lo prescripto en el artículo 741 del mencionado Código. Muy distinto hubiera sido si se hubiera recibido la orden de “rendición”, la que de acuerdo al artículo 750 del mencionado Código, hubiera dejado al jefe de unidad en libertad de acatarla o no de acuerdo a varios factores a evaluar: situación de personal, nivel de munición y armamento y/o de víveres , etc que permitieran o no seguir la lucha. Esta orden de rendición, que posteriormente se impartió a las tropas en Pto Argentino, no llegó nunca a la FT Yapeyú ni a los efectivos que estaban en la isla Gran Malvina, cuyas jefaturas, sin ninguna otra comunicación con sus comandos superiores directos, tanto en las islas Malvinas, cuanto en el TOAS, se rigieron por la única orden recibida de “cese del fuego”. Tal cual se había establecido en esta orden, al día siguiente se hizo presente un coronel de infantería de marina británico para recibir el sector y coordinar la evacuación de las tropas argentinas. Luego de los correctos saludos protocolares, nos reunimos para acordar actividades y allí me enteré por boca del oficial inglés de la rendición final acordada el día anterior, la que cambiaba algunos aspectos de la orden de cese del fuego recibida; ahora debía embarcar las tropas sin armamento, el que quedaría en poder de los británicos. El coronel ingles me indicó que tanto yo, cuanto los oficiales argentinos íbamos a conducir el repliegue y embarque en naves británicas, para lo cual podíamos permanecer armados hasta finalizada la operación. Luego de impartir las órdenes correspondientes, se efectuó el repliegue, dejándose el armamento en una cancha de fútbol (previa destrucción de alzas, aparatos de puntería, percutores, etc, aspecto ordenado consuma cautela). Luego llamé a mi Ayudante el Tte Jorge Santiago para que junto con el Tte Bernabitti, tomaran la Bandera de Guerra de mi Puesto Comando, le sacaran la funda y la cuja, destruyeran ambas, envolvieran el paño y la corbata en una toalla y la ocultaran en mi bolsón portaequipo. Así se salvó de caer en manos de los británicos ya que no me revisaron ni aquí, ni en otros lugares por donde pase hasta que, cuando nos trasladaron desde el lugar de detención en el frigorífico de San Carlos al buque ingles Saint Edmund, un soldado que me hizo vaciar el bolsón, la descubrió y la retiró, siendo devuelta luego por el mayor ingles a cargo de los prisioneros ante mi pedido; hoy esa Bandera de Guerra luce en el Museo Histórico del RI Mec 5 “Grl Félix de Olazábal”.

Volviendo al acto anterior, es decir a la operación de evacuación y embarque de los efectivos de la FT Yapeyú acordada con el Oficial Superior inglés, esta se cumplió en un par de horas y a su finalización presenté a los oficiales a la mencionada autoridad y respondiendo a su actitud de caballero, hicimos entrega de nuestras pistolas y el suscripto no fue revisado. En esa oportunidad el coronel me indicó que tanto yo, como el 2do Jefe, el oficial de inteligencia, el oficial de ingenieros y un

oficial por subunidad permaneceríamos en tierra a fin de proceder a la localización de los campos minados, aspecto que se cumplió con el registro correspondiente.

Habían finalizado las operaciones militares y me embargaba una mezcla de sentimientos: tristeza por el desenlace no deseado; satisfacción por estar convencido que se había cumplido hasta el máximo de nuestras posibilidades y agradecimiento a Dios por haberme permitido conducir una unidad en situaciones límites, las que pusieron a prueba el temple del soldado argentino.

Luego vino el embarque, al día siguiente, en helicópteros hacia el Puerto San Carlos, donde permanecimos como prisioneros de guerra en el frigorífico local durante 15 días y otros 15 embarcados en el buque inglés Saint Edmund, el que nos desembarcó, el 15 de julio en Puerto Madryn. Fueron, estos treinta días de prisioneros de guerra, vividos muy intensamente; allí se cruzaron sentimientos de nostalgia, tristeza e incertidumbre sobre nuestro futuro; pero donde no faltaron fuertes lazos de camaradería y solidaridad hacia quienes se sentían espiritualmente caídos o tenían menos elementos para la dura vida en cautiverio. Donde tampoco faltaron anécdotas inolvidables; fortaleza espiritual y muestras de profundo patriotismo, como la celebración del 9 de julio, oportunidad en la que con todo fervor cantamos el Himno Nacional Argentino, respetuosa y silenciosamente escuchado por nuestros ocasionales guardianes británicos.

Han pasado 22 años; los sueños de recuperación de la soberana sobre nuestras queridas Islas Malvinas no decaen; el mundo fue testigo que dimos todo por ellas. Hasta 1981 existía, anualmente, una simple y formal presentación ante las UN, jamás tenida seriamente en cuenta. A partir del 2 de abril de 1982 no solamente el mundo tomó conocimiento de que nuestros reclamos eran serios, sino que además el Comité de Descolonización de la UN aceptaría la discusión de la soberanía sobre las ellas y los archipiélagos del Atlántico Sur. Es decir que se reconocía que el reclamo de soberanía sobre estas tierras era válido, cosa que antes ni se mencionaba. Como consecuencia, se instó a los gobiernos de la Republica Argentina y del Reino Unido a entablar conversaciones sobre este asunto.

Creo, sin temor a equivocarme, que la Gesta de Malvinas no fue un esfuerzo en vano para gloria de los héroes que descansan el sueño eterno en sus tierras y sus mares adyacentes.

- **El autor con el grado de Coronel se desempeñó como jefe del Regimiento de Infantería 5 (FT Yapeyú) durante la guerra de Malvinas. En la actualidad es Jefe Honorario de dicha Unidad y socio activo de nuestra entidad.**

En 1982 prestaba servicios como Cabo Primero Mecánico Aeronáutico de aeronaves Aermacchi MB 326 GB y Aermacchi 339 A, en la Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque con asiento en la Base Aeronaval Punta Indio.

Allí en pleno conflicto me encontraba una madrugada en el hangar realizando con mis compañeros un cambio de motor a una aeronave para su puesta en servicio, cuando la superioridad me informó que conjuntamente con un team de especialistas, debería cruzar a las Islas para hacer el relevo del grupo de mecánicos que estaba en la Base Aeronaval Malvinas.

En ese momento se cruzaron mil pensamientos, mi esposa, mi familia. Emoción, incertidumbre y el compromiso de mi profesión al vivir verdaderamente un conflicto bélico ya que solo lo había conocido por la cinematografía.

Dos días más tarde estaba embarcando en un avión de la Escuadrilla de Sostén Logístico Móvil, junto con mis compañeros hacia Río Grande, Tierra del Fuego, desde donde se haría el traslado a las Islas Malvinas. Allí estuvimos esperando la orden para realizar el cruce durante varios días.

Aquel día, el comando superior había dispuesto que las condiciones de la ruta estaban dadas para dirigirnos a Malvinas con un grupo de aviones Aermacchi 339 A que quedarían operando en Puerto Argentino y una aeronave de sostén logístico móvil Fokker F-28 de la Armada, que llevaría al personal de mecánicos, repuestos y carga, regresando esta última posteriormente al continente.

Esa mañana muy temprano había realizado una minuciosa inspección Pre-Vuelo del Aermacchi 339 que iba a iniciar el vuelo a Malvinas, cuando se impartió la orden para el despegue de los aviones.

Verifiqué el avión, ayudé al piloto a colocarse el correa de seguridad del asiento eyectable y el casco. Con la carlinga cerrada y en posición de señalero asistí al piloto en la puesta en marcha del motor, el libre movimiento de los planos móviles y salida de plataforma y como es costumbre la señal de OK y suerte como despedida. Mientras tanto, en la parte opuesta de la plataforma de estacionamiento, el Fokker F-28 con los motores en marcha esperaba mi embarque, me acerque corriendo ya que el tiempo era muy corto, subí por la escalerilla y el mecánico del F-28 me ubicó sobre la carga, allí ya estaban listos mis compañeros.

Nos dirigimos por el carreteo a cabecera de pista y desde mi lugar observaba como los Aermacchi despegaban, luego de unos minutos hicimos lo propio nosotros también. Ubicado ya en espacio y tiempo nuevamente volvieron a mi mente mis afectos, pensando que iba a algo desconocido, y como todo aeronáutico comencé a disfrutar del despegue paisajeando y recreando mi vista.

Minutos después con el avión estabilizado me puse a conversar con un tripulante del F-28 que era compañero de promoción y le dejé una carta que había escrito días antes para mi familia con la promesa de que si él regresaba bien al continente la enviaría por correspondencia. Luego me acerqué a la cabina de pilotaje escuchando atentamente las coordinaciones de la tripulación y tratando de familiarizarme con el tablero de la aeronave.

Instantes después hicimos con mis compañeros un pequeño control de las herramientas y repuestos que llevamos a bordo, preguntándonos con que nos encontraríamos, ya que teníamos noticias de fallas de las aeronaves que se encontraban en las Islas; esbozábamos entonces posibles soluciones, cuando de la cabina anuncian que se efectuaría un descenso, procedí entonces a sentarme sobre la carga. Este fue suave y controlado, realizábamos hasta entonces un vuelo espectacular, de pronto un mayor descenso brusco y una aceleración;...un tripulante del F-28 sale de cabina de pilotaje y anuncia que mirásemos por las ventanillas y diéramos la voz de alerta si observábamos algún avión aproximarse, también que debíamos colocarnos el equipo de supervivencia. Cumplí la orden, observando el espacio aéreo que la vista me permitía.

Al levantarme y acercarme a la cabina de pilotaje, me llamó la atención que el avión volase muy rasante al mar y que gotas de agua salpicaban el parabrisas; miré el altímetro (indicador de altitud de avión) que indicaba 50 pies más o menos (16 metros aproximadamente), justo en ese momento informaban por radio que a unas cuantas millas había bandidos (aviones enemigos).

Automáticamente tomé mi puesto de observador tratando de localizar el mínimo puntito móvil en el aire. Momentos mas tarde volví a acercarme a la cabina y escuché el comentario que el equipo de navegación

tenía algún desperfecto, porque de acuerdo al tiempo de vuelo que habíamos hecho ya deberíamos haber visualizado las Islas. Vuelvo a mi lugar, y después de un tiempo el avión hice un giro bastante brusco, evidentemente había retomado la ruta correcta. Quince minutos mas tarde visualicé tierra, el avión ascendió, y comenzó un leve descenso para el aterrizaje, en ese momento el mecánico de vuelo del F-28 organizó dos grupos: uno se encargaría de asegurar la carga, descender del avión y ayudar la descarga desde tierra y el otro de hacer la descarga desde la aeronave.

Momentos después del toque a tierra, ya aterrizados y carreteando, el dispositivo dispuesto se puso en marcha, la puerta de carga comenzó a abrirse, el avión llegó a la cabecera opuesta y cuando se encontraba nuevamente en posición de despegue, con velocidad cero y los motores en marcha, se acercó un camión y comenzó la descarga que duro breves minutos. Una vez finalizada descendimos de la aeronave y de inmediato éste comenzó su corrida de despegue, al final de la pista se elevó y giro con rumbo desconocido. Cuando bajé la mirada, en ese preciso momento sentí y tomé la total conciencia que había pisado tierra de Malvinas

.
Instantes después dos aviones Harrier enemigos nos ametrallaron y bombardearon. Por suerte el Fokker F-28 ya se había alejado rumbo al continente.

Fue un momento confuso, pero Dios estuvo de nuestro lado, estábamos todos bien y comenzábamos entonces nuestra tarea en las Islas con suerte y muy buena predisposición..

- Durante el conflicto, con la jerarquía de Cabo Primero cumplió servicios en la Base Aeronaval Malvinas. Actualmente es socio activo de nuestra entidad, prosecretario de la Comisión Directiva y desarrolla tareas en la Secretaría Administrativa.

ACCIONES DE COMBATE DEL ESCUADRON “ALACRAN” DE LA GENDARMERIA NACIONAL – MUERTE DEL SARGENTO AYUDANTE RAMÓN GUMERSINDO ACOSTA

* Por el Suboficial Principal VGM Carlos Alfredo Oliva

El 2 de abril de 1982 cambio mi vida, tanto en lo profesional como en lo personal. Aun recuerdo que ese día al ingresar por la guardia de prevención de la Región I de GN en Campo de Mayo, lugar donde prestaba servicios, el centinela (Gendarme Chávez) me dijo:

- Mi Cabo 1ro recuperamos las Malvinas.

Quede mudo, no sabia que decir, me pare y no reaccionaba, me embargaba un sentimiento difícil de describir, al recuperarme y reiniciar el camino hacia mi unidad pensaba, “después de 150 años vuelven a ser nuestras, como me gustaría estar allí”.

Poco después, como consecuencia de lo ocurrido, mi unidad, como toda la Gendarmería, comenzó a prepararse, se intensificó la instrucción, combates nocturnos, mucha practica de tiro, preparación física, etc. Todos estábamos logrando un excelente nivel de adiestramiento, tanto en lo físico profesional como en lo moral

El tiempo iba transcurriendo y por las noticias radiales nos enterábamos que los combates aéreos habían comenzado... y la Gendarmería aun no destacaba efectivos..., comenzábamos a sentir insatisfacción y desilusión al no poder participar de las acciones que se desarrollaban en las Islas.

Por fin un día llegó nuestra momento, fue el 26 de mayo, una sensación de ansiedad se apoderó de todos nosotros, sabíamos que algunos deberían marchar pero no habían sido aun designados.

Alrededor de las seis de la mañana, me comentan que el Jefe de Región había ordenado el envío de mi legajo personal; a partir de ese momento presentí que era unos de los elegidos para concurrir al teatro de las operaciones; comencé entonces a decirles a todos los que encontraba a mi paso que me iba a Malvinas, pero como aun no se había impartido orden alguna nadie me creía, era lógico, solo que mi ansiedad y presentimiento me desbordaban

Alrededor de las diez de la mañana, ingresa a mi unidad el entonces Sargento 1ro Pepe y me dice:

- Oliva vamos a ver al Jefe de Región.

En la puerta nos esperaban el Segundo Comandante Santos, el Sargento Ayudante Acosta y el Sargento Ayudante Figueredo. mi presentimiento se confirmaba, porque los nombrados tenían aptitudes especiales, Santos y Acosta eran comandos, Figueredo experto en supervivencia, Pepe experto en montaña y yo había realizado el curso de explosivos en el Ejercito. todo parecía cerrar, seguramente estábamos seleccionados.

El ayudante del Jefe de Región nos anunció y de inmediato fuimos recibidos. Recuerdo hoy exactamente sus palabras:

- Señores, quiero ser el primero en comunicarles que fueron seleccionados para concurrir a Malvinas,, no crean que van a cuidar prisioneros o a desempeñarse como policía militar. ustedes van a combatir.

Dispuso entonces que a partir de ese momento nos proveyeran todo lo que necesitábamos. Mientras mis compañeros me preparaban el equipo comencé a despedirme, nadie me creía, hasta que alrededor de las 1300 horas partimos hacia la Dirección Nacional.

Allí nos reunimos junto a personal del Escuadrón “Atucha” y de la Escuela Suboficiales de Mercedes Bs As., en ese momento conocimos a quien seria nuestro jefe de Escuadrón, el entonces Comandante José Ricardo Spadaro..

La Institución nos entregó armamento nuevo, munición y explosivos con fecha de fabricación de ese mismo año, y en lo que restaba del día como durante casi toda la noche, completamos el equipo, preparamos el armamento, en definitiva nos alistamos para partir.

El día 27 de mayo en horas muy tempranas, el Director Nacional nos despidió y partimos hacia la Base Aérea El Palomar, allí fuimos despedidos por el Subdirector Nacional de Gendarmería y aproximadamente a las 1000 hs nos embarcamos en un avión Foker con destino a Comodoro Rivadavia.

Durante el viaje el Jefe de Escuadrón nos manifestó que debíamos ponerle nombre al Escuadrón y por decisión de todos lo llamamos “Alacrán”. ya en la escala intermedia, se completo la unidad con los oficiales, suboficiales y gendarmes que venían de unidades del sur, en total sumamos 65 hombres.

Algo importante nos faltaba, nada menos que “la Bandera Nacional”, entonces el Comandante Spadaro mandó a comprar una, y con cinta adhesiva negra se le colocó “Gendarmería Nacional – Escuadrón Alacrán”. esta Bandera se encuentra en un sitio de honor en el Museo Histórico de nuestra Institución.

Esa noche nadie podía dormir, todos pensábamos en el momento de pisar Malvinas, yo interiormente me había impuesto algo..., quería ser el primer gendarme en pisar las Islas.

Llegó el amanecer, ahora si, volaríamos a Malvinas; el 28 de mayo en horas de la tarde recibimos la orden de partir, pero solamente podrían hacerlo 40 hombres mas todo el equipo, se seleccionó al personal y recién alrededor de las 1900 horas embarcábamos en un avión Hércules C 130 de la Fuerza Aérea. En mi cabeza continuaba dando vueltas la idea de ser el primer gendarme en pisar las islas, por lo que embarqué último y me senté al borde de la compuerta trasera del avión.

Cabe destacar que este y todos los vuelos propios se efectuaban a una altura aproximada de diez metros del mar, para no ser detectados por los radares enemigos; luego de mas de cuatro horas de vuelo, el momento había llegado, cerca de la media noche el Hércules aterrizaba en nuestras Islas y yo con todo orgullo, lograba ser el primero en pisarlas. El avión no detuvo su marcha, debía permanecer el menor tiempo posible en plataforma, por lo que todo el personal debió saltar durante el carreteo, luego desprendería la carga y de inmediato el despegue.

¡Estábamos ya en Malvinas!..., fue una emoción indescriptible, y con la responsabilidad de representar a todos nuestros camaradas que se encontraban en el continente.

A pocos minutos del arribo llegó un camión del Ejército que nos traslado hasta la ciudad de las islas, alojando en un galpón de la zona portuaria de Puerto Argentino. Nuestra primer noche fue con sobre saltos; en horas de la madrugada cuando aun nos estábamos acomodando para descansar un poco, empezó un bombardeo naval ingles. Fue la primera gran sorpresa, era algo nuevo, impresionante, el silbido de cada proyectil nos daba la sensación de que caería sobre nosotros, fue la primer situación difícil, pronto nos acostumbraríamos a ellas, porque todas las noches se repetían. Aprendimos con el tiempo, por la intensidad del silbido, a estimar si el impacto caería cerca o lejos de nosotros.

Al otro día recibimos la primera misión, el 30 de mayo debíamos trasladarnos junto a las Compañías de Comandos 601 y 602 del Ejército, a las líneas de avanzada hacia el oeste, a fin de neutralizar la acción de las tropas enemigas helitransportadas y simultáneamente causar la mayor cantidad de bajas a la infantería inglesa. Luego de diez días regresaríamos a Puerto Argentino.

Esa misión nunca pudo ser cumplida pues minutos después que despegara el helicóptero que transportaba a parte del Escuadrón “Alacrán”, la aeronave fue alcanzada por un misil disparado por un avión ingles (Sea Harrier), precipitándose a tierra. En esa circunstancias murieron el 1er Alférez Ricardo Sánchez, el Subalferez Guillermo Nasif, los Cabos 1ro Marciano Veron y Víctor Guerrero, el Cabo Carlos Pereyra y el Gendarme Juan Treppo. quedando gravemente herido el Sargento Justo Guerrero.

A dos días de la llegada ya teníamos siete bajas, espiritualmente estábamos muy mal, pero el Jefe de unidad, busco un rápido camino para revertir la decepción ocasionada por la pérdida de nuestros camaradas mediante la imposición de una nueva misión de combate, esa misma noche, el 30 de mayo, brindamos seguridad a las tropas de Ingenieros que se encontraban minando el sector defensivo bajo el fuego de la artillería de campaña inglesa.

Tuvimos a partir de entonces varias misiones de combate, pero en una de ellas nuevamente nos encontramos con la presencia de la muerte que nos llevaría a otro compañero, y en lo que a mi respecta a un gran amigo, a un maestro, como lo era el Sargento Ayudante Ramón Gumersindo Acosta. Era el Gendarme perfecto con un gran ascendiente sobre sus subalternos y camaradas debido a su temple, su coraje, su profesionalismo, siempre atento para aconsejar o enseñar a sus subalternos y con mayor empeño aun en Malvinas. Lo perdimos el 10 de junio. Ese día en horas de la mañana, recibimos la orden de nuestro jefe de patrulla, el Segundo Comandante San Emeterio, de alistarnos; deberíamos esta vez realizar una emboscada sobre las tropas inglesas, en cercanía de sus primeras líneas.

Nos trasladamos al lugar donde se alojaban las Compañías de Comandos y de allí partimos junto a los efectivos de la Compañía de Comandos 602, a cumplir con la referida misión. Eran aproximadamente las 1400 horas, durante la prolongada marcha de aproximación ocupaban mi mente distintos pensamientos, recordaba a mi esposa con la que estaba casado desde poco tiempo antes, a mis padres, a mis hermanos y me preguntaba, si volvería a verlos; enseguida trataba de volver a la misión encomendada. Caminamos aproximadamente diez horas hasta que cerca de media noche llegamos al lugar donde prepararíamos la emboscada; nos encontrábamos en la ladera de un pequeño cerro, los gendarmes constituíamos el escalón de recibimiento, luego llegarían los restantes efectivos, el escalón de asalto integrado por comandos del Ejército y gendarmes, de éste formaba parte el Sargento Ayudante Acosta. Cuando aun se encontraban en

los preparativos para lanzar la emboscada sobrevino la sorpresa... y con ella el infierno, los ingleses que ya se encontraban allí, lanzaron dos bengalas y comenzó un intenso fuego.

Un grupo de gendarmes que habían quedado al descubierto, retirados del resguardo de las piedras del cerro, deciden llegar hasta ese lugar. a la gran carrera, debido al sostenido fuego enemigo; primero lo hacen el Segundo Comandante Santos junto al Sargento Ayudante Acosta, en el desplazamiento Acosta cae, Santos se acerca y lo ayuda, también lo hace el Gendarme Parada, que venia detrás de ellos, y juntos lo toman a Acosta y comienzan a arrastrar su cuerpo... en ese momento Acosta les dice: “no siento las piernas..., me duermo..., me voy..., me voy...” y se desploma; ya estaban cerca de las piedras cuando sienten el silbido de un proyectil de mortero, saltan y el proyectil cae a centímetros de ellos, acabando con la vida de Acosta e hiriendo a Parada.

El Cabo 1ro Trangoni que se encontraba cerca del Mayor Rico, Jefe de la Ca Cdos 602., le informa, a los gritos, que había alguien herido, Rico le ordena que concurra a ver, mientras reagrupando a unos hombres trató, con éxito, de contraemboscar, con la finalidad de que pudiéramos replegarnos, simultáneamente la zona era barrida por la propia artillería; Trangoni en esas circunstancias rescata a Parada de la zona batida.

Emprendimos el repliegue, el frío se hacia cada vez mas intenso y las piernas ya no respondían debido al cansancio y a la tensión nerviosa ocasionada por el combate, por suerte a unos cinco kilómetros de Puerto Argentino aparecieron los vehículos que venían a buscarnos

Regresamos alrededor de las nueve de la mañana y por ser el primero en ingresar al lugar donde nos alojábamos, me tocó dar la triste novedad al jefe de Unidad: ¡El Sargento Ayudante Acosta había muerto y se encontraba herido el Gendarme Parada!.

El Gendarme Parada, una vez recuperado continuó combatiendo hasta el 14 de junio y los restantes efectivos del Escuadrón debimos una vez más superar el dolor de la muerte de uno de los nuestros. El compromiso con la Patria era cada vez mayor así nos lo exigían los camaradas que habían partido a la Gloria Eterna.

Este sencillo relato tiene la pretensión de honrar la memoria de aquellos Gendarmes que inmolaron sus vidas heroicamente en cumplimiento del juramento que tiempo antes habían dado frente al Pabellón Nacional y destacar también el esfuerzo y la abnegación de los que, en representación de la Fuerza, concurrieron al Teatro de las Operaciones

El Escuadrón”Alacrán”, con su decidida entrega supo honrar a sus camaradas, a la Institución a la que pertenecía y a los conciudadanos argentinos. Junto a los integrantes de las restantes Fuerzas hicieron mas de lo imaginable en defensa de lo que es propio de los argentinos y nos fuera injustamente arrebatados hace mas de 150 años. Fuimos superados tecnológicamente por las potencias militares mas importantes del universo, pero nuestro espíritu y nuestra voluntad no fueron ni serán jamás vencidos. Así nos lo demandan los Gendarmes que con su inmortalidad custodian eternamente la Soberanía Nacional en la turba Malvinense.

- **El autor con la jerarquía de Cabo 1ro integró durante la guerra el Esc GN “Alacrán”. Actualmente se desempeña como jefe de la Oficina de Veteranos de Malvinas de la Gendarmería Nacional. Es socio activo de nuestra entidad y Pro Tesorero de su Comisión Directiva.**

CON UN BUEN MONUMENTO BASTARA

La Salud en los Veteranos de Guerra de Malvinas

*** Por la Dra Alejandra Ruiz López**

A veintidós años de la guerra los problemas mayores que encontramos en cuanto a la salud de los veteranos se refieren a la Salud Psíquica. Los desórdenes emocionales a los que éstos están expuestos son en su mayoría los vinculados con los Trastornos por Estrés Postraumático

Este problema cuyo origen se remonta a la guerra, puede permanecer larvado durante los años en los cuales la persona se organizó en un equilibrio mas o menos precario. Pero las muertes cercanas, las rupturas familiares, la pérdida de trabajo y su desinserción social u otros elementos de retraumatización como la violencia urbana, desencadenan la aparición de graves síntomas de ansiedad, e incluso disociación, que pueden hacer aparecer al paciente como un psicótico.

El problema particular de los TEPT (trastorno estrés post traumático) es la dificultad para hacer diagnóstico. Es una patología que se esconde detrás de mil máscaras distintas, los pacientes no se quejan de síntomas sino que los actúan, en muchos casos no creen necesitar ayuda médica y de hecho no la reciben. Pero el descontrol de los impulsos, las adicciones, los problemas en su vida de relación familiar y laboral, sus dificultades con la autoridad, el resentimiento o remordimiento interminables e incommovibles que muchas veces condicionan su conducta, son en realidad síntomas psicopatológicos. De no ser tratados como tales permanecerán, incluso aunque la causa que los desencadenó cese.

Es fundamental que exista un ámbito específico donde tratar estos problemas.

Este ámbito tiene que reunir ciertas características tanto profesionales como ambientales. De no ser así no se conseguirá la adherencia al tratamiento, ni por ende la posibilidad de obtener mejorías verdaderas y alejar la posibilidad del suicidio, riesgo final contra el que luchamos todos los que estamos en esta materia y que ya se ha cobrado casi tanta cantidad de vidas como las que se perdieron en las islas.

Desde nuestra Asociación de Voluntarias para la Patria y también desde AVEGUEMA luego, hemos luchado incansablemente para obtener apoyo de las autoridades y extender nuestra tarea a tantos como lo necesiten, pero ha sido muy difícil. No sabemos si pertenecer a un universo reducido de 14000 a 20000 hombres y sus familias no los hace merecedores de verdaderas políticas de estado.

Estos veintidós años se nos han pasado muy rápido, nos parece mentira pero los problemas siguen siendo los mismos y muy pocos aquellos a quienes podemos ayudar desde nuestras limitadas posibilidades particulares. Si quienes deben implementar desde el Estado las soluciones demoran sus definiciones, otros veinte años pasarán y entonces ya no va a ser necesario ningún plan de salud.

Con un buen monumento bastará.

*** 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, fundada en 1982 y de la Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas (AVEGUEMA)**

EL “MODERNO EQUIPAMIENTO” DE LOS CANBERRA EN MALVINAS

*** Dirección de Estudios Históricos de la FAA**

El Canberra surge ante una necesidad de la Royal Air Force de poseer un avión más veloz que el Gloster “Meteor”, que tuviera la capacidad de bombas del “Lancaster” y la maniobrabilidad del De Havilland “Mosquito”, para poder escapar de los cazas enemigos. El birreactor fabricado por la British Aircraft Corporation efectuó el primer vuelo el 23 de abril de 1950. En mayo de 1951, entró en servicio en el escuadrón 101 de la RAF. A fines de 1970 nuestro país adquirió las versiones MK 62 y MK 64. En 1971 se completó la dotación.

Apenas ocho días después del desembarco del 2 de abril, desplegaron a la Base Aeronaval “Almirante Zar”, en Trelew. Mientras tanto, en la imaginación de los mandos del escuadrón maduraba una idea: era necesario confundir los sistemas de guiado de los misiles ingleses por lo que debían encontrar un sistema de defensa que permitiera, al recio MK-62, sorprender a sus padres de manufactura. Y lo lograron...

Si los Harrier poseían chaff y bengalas, ¿porqué no los Canberra? El problema era doble pues nunca se había contado con estos elementos defensivos y había que conseguir los Chaff y fabricar los lanzadores. La Jefatura de Inteligencia proporcionó la frecuencia de emisión de los radares que utilizaban las fragatas misilísticas y la Armada, la correspondiente al control de tiro del Sea Dart, el Marconi 909, y los valores magnéticos e infrarrojos de la cabeza del misil. De esa manera, se determinó la longitud que debían tener las delgadas laminillas, el problema era cómo fabricarlas.

El jefe del escuadrón Técnico de la Base Aérea Militar Trelew, mayor Fernando Rezoagli regresó a Paraná para desarrollar el sistema y, en un relato personal, cuenta como convocó a su casa a los compañeros del colegio secundario del hijo y les entregó un rollo de papel aluminio y tijeras. Durante horas cortaron tiritas hasta reunir un considerable volumen que no alcanzó por lo que debió buscar otra forma más rápida y eficiente.

Surgió el ingenio argentino. Las laminillas tenían el ancho de un tallarín. En el pañol de la II Brigada había grandes rollos de grueso papel metalizado enviado por los ingleses, para cubrir el tubo de chorro y disipar calor. Sorprendido, el personal de la fábrica de pastas “Vía Nápoli” de la ciudad de Paraná, un día vio llegar a los hombres de la unidad con uno de los rollos, y su máquina cortadora fue la encargada de realizar la primera prueba.

Decidido el método, una cortadora de tallarines fue facilitada a la brigada y se comenzó el trabajo casi en forma industrial. En su dimensión longitudinal las tiritas fueron cortadas con tijeras, en grandes mesas, por personal femenino.

Mientras tanto, el comodoro Valenzuela trabajaba en el diseño de los lanzadores y en la preparación de bengalas aptas para los misiles guiados por rayos infrarrojos. Para los lanzadores se utilizaron los cartuchos de arranque de los aviones, colocados en un tambor horizontal con siete unidades que se ubicaban en la cola del avión, para lo que fue necesario agujerear el piso. A su pedido, Fabricaciones Militares desarrolló un grano de pólvora que se quemaba uniformemente a 500° C, temperatura algo mayor que la de la salida posterior de gases del Canberra.

En los cartuchos se colocaba primero la bengala con un paracaídas, luego se completaba su volumen con Chaff y finalmente una tapa plástica que sostenía todos los elementos para evitar que se cayeran. El iniciador eléctrico era el mismo de los cartuchos de arranque. Se conectó a los iniciadores con una manguera de cables que llegaba hasta el tablero del navegador donde estaban numerados los lanzadores de 1 a 7, cada uno tenía su llave de activación y una luz roja que indicaba que había sido disparado. Lógicamente, no se podía seleccionar Chaff o bengala, siempre se eyectaban los dos juntos.

Se trasladó el equipo a Trelew, se probó el lanzador y las bengalas infrarrojas y, para el 1° de mayo, todo estuvo instalado. El piloto podía accionar el sistema cuando veía el misil, ya sea desde el lanzamiento, cuando la cubierta del buque se iluminaba por los fogonazos o cuando observaba, en la oscuridad de la noche, un halo con centro negro dirigiéndose hacia su avión.

Ese día, dos escuadrillas de tres aviones cada una, fueron enviadas a bombardear los buques que bombardeaban las posiciones en Puerto Argentino. La primera de ellas, indicativo “Ruta”, logró divisar al portaaviones HMS Invincible, su jefe advirtió el lanzamiento de un misil y, mientras realizaba un viraje a baja altura, lanzó sus Chaff. El proyectil se desvió, hizo impacto en el agua, detrás del avión aunque alcanzó a producirle algunas averías en la punta del plano que no impidieron su regreso a salvo. La segunda, con el indicativo “Rifle”, partió inmediatamente después que los “Ruta” y fue interceptada por Sea Harrier. En esta ocasión, los aviones ingleses lograron ubicarse dentro del alcance necesario para lanzar sus Sidewinder y derribaron al Canberra tripulado por el teniente Eduardo De Ibáñez y el primer teniente Mario González quienes se eyectaron pero no pudieron ser rescatados. Así, el escuadrón sufrió las primeras bajas en el Batalla Aérea de Malvinas.

Esta primera experiencia, y el sistema de detección temprana establecido por la flota, el poderoso arsenal misilístico de las naves y las constantes Patrullas Aéreas de Combate para interceptar los ataques aéreos hizo que los Canberra, por sus características, no pudieran participar de los siguientes ataques a la flota.

Con los nuevos elementos, el escuadrón veló sus armas. Luego del desembarco inglés del 21 de mayo en San Carlos y afianzadas las tropas inglesas en el terreno, los Canberra fueron los elegidos para realizar misiones que ningún otro avión argentino estaba en condiciones de llevar a cabo: Bombardeos Nocturnos.

Los vuelos comenzaron el 26 de mayo. Durante cinco días, las tropas desembarcadas en San Carlos fueron bombardeadas, noche tras noche, por antiguas aeronaves que gracias a su nuevo sistema de defensa, se transformaron en indetenibles. El 31 se realizaría la última misión en esa zona porque, a las dificultades lógicas de este tipo de bombardeo, se sumaba la situación meteorológica de la zona – casi siempre adversa – todo lo cual hacía que los lanzamientos no tuvieran la exactitud deseada, y en el lugar se encontraba gran cantidad de prisioneros de guerra argentinos capturados tras la caída de Darwin.

A partir de ese momento, las tropas inglesas en los montes que rodean a Puerto Argentino fueron el objetivo nocturno de los Canberra y su efectividad fue tal que el almirante Woodward debió iniciar una acción imprevista que se llamó “Operación Cambelow”. Durante la noche, una fragata y un portaaviones se acercaban a las islas para poder lanzar sus patrullas aéreas de combate con la máxima anticipación posible en un intento de interceptar los bombarderos argentinos.

Esto tampoco detuvo a los tozudos hombres del escuadrón. Se acercaba el asalto final y aún así, todas las noches, los observadores de Puerto Argentino, podían ver los montes iluminarse de explosiones y sus almas asediadas no se sentían solas. En estas horas, la actuación del Escuadrón Canberra fue de gran importancia, no sólo por los daños y bajas que el poder de sus bombas causaba en el enemigo, sino también para levantar la moral de las tropas argentinas.

El último día de combate de la Fuerza Aérea Argentina, también tuvo como protagonista al Escuadrón Canberra. A las 21:30 del 13 de junio, dos aviones, matrículas B-108 y B-109, decolaron de Río Gallegos para apoyar el accionar de las defensas terrestres en Puerto Argentino. Al llegar al blanco, el B-109 pudo realizar su lanzamiento sin problemas pero, apenas hubo lanzado sus bombas el B-108, tripulado por los capitanes Roberto Pastrán y Fernando Casado, fue alcanzado por un misil que destruyó parte del avión. El otro había alcanzado a lanzar sus chaff y bengalas y logró regresar indemne a su base. Al día siguiente cesaron las hostilidades.

Cuando los prisioneros argentinos regresaron al continente, debieron llenar, por escrito, “Interrogatorios a Personal que participó en el Teatro de Operaciones Malvinas”. Uno de los puntos a completar era “Comentarios del Enemigo” y, al revisarlos, pueden observarse varias referencias al Canberra en las que se escuchó decir que debían haber sido renovados en su equipamiento por lo exacto de sus bombardeos y su accionar eficiente.

El sistema de contramedidas electrónicas, que había comenzado a tomar forma por el empeño de unos jóvenes adolescentes de Paraná probó su efectividad, a un punto tal que, los únicos dos aviones Canberra derribados fueron los que no pudieron lanzar los Chaff fabricados por la tallarinera ni las bengalas caseras.

NOTA: La máquina de tallarines a que se hace referencia en el texto, se encuentra expuesta en la Sala Histórica de la II Brigada Aérea.

Emilio Duca

Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.

Fuente: - Historia de la Fuerza Aérea Argentina - Tomo VI – La Fuerza Aérea en Malvinas.

- Archivo DEH

- Relato personal Comodoro Ramón Vivas.

LA ESCUADRILLA AERONAVAL ANTISUBMARINA EN EL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR.

Esta Unidad de la Armada, con asiento en la Base Aeronaval Comandante Espora, estaba constituida por seis aeronaves S2-E “Tracker”; su Plana Mayor y dotación era, a comienzos del año 1982, unos setenta efectivos. Durante la última quincena del mes de marzo de ese año recalificó sus Pilotos veteranos en portaviones y calificó a los nuevos como copilotos, actividades estas normales propias de la rutina operativa de la Unidad, para esa época del año.

El 29 de marzo se embarcó con cuatro aeronaves en el portaviones A.R.A “25 de Mayo”, integrando la Fuerza de Tareas que participó en la “Operación Rosario”. Abordo se tuvo conocimiento de la Misión a cumplir y que objetivo se procuraba. Ello sólo fue de conocimiento de Pilotos y Operadores. Comenzando a realizar vuelos de exploración de superficie, básicamente en el área al N-NE de las islas Malvinas, a partir del día 30 de marzo.

El 1 de abril a la tarde se hizo pública la Misión de la Fuerza de Tareas Anfibia, ello si bien conmovió a quienes no la conocían, no alteró la rutina de la Unidad. El día 2 de abril la espesa niebla hizo anular un vuelo que debía realizarse con las primeras luces del día. Ese mismo día se alistan dos aeronaves con su Grupo de Apoyo, para destacarse a las Islas. Hecho que ocurre en la mañana del día 3 de abril, con un total de 23 hombres y el apoyo de tres vuelos de helicópteros “Sea King”. Los medios humanos y materiales de la Escuadrilla permanecieron en las islas hasta el 13 de abril.

Durante su presencia en las Islas esta Unidad realizó vuelos de reconocimiento de las mismas, exploración antisuperficie, apoyo a unidades que ingresaban al Área de Exclusión decretada por el gobierno Inglés, planificación de defensa antisubmarina ,etc.

Las aeronaves destacadas en ese tiempo en su base de asiento, Base Aeronaval Comandante Espora, continuaron con el alistamiento y adiestramiento, para lo cual se recibieron de pase pilotos y operadores calificados o a recalificar y se puso particular empeño en mejorar la capacidad de Guerra Electrónica de las aeronaves.

Entre los días 18 y 25 de abril se embarcó nuevamente en el portaviones A.R.A. 25 de Mayo para llevar a la Unidad a un mejor grado de adiestramiento, en particular se evaluaron los nuevos Sistemas de Guerra electrónica, que permitían detectar la emisión de los radares ingleses, principalmente de las Unidades tipo 42, y se adiestraron tripulaciones para el guiado de aviones de ataque.

Evaluada la futura presencia de Unidades inglesas en el área de Malvinas se conformó una Fuerza de Tareas con el portaviones A.R.A. “25 DE Mayo” y su “Grupo Aeronaval Embarcado”, constituido por aviones “Tracker S-2”, “Skyhawk A-4” y helicópteros “Sea King H-3” y unidades navales. A partir del día 29 de abril se materializaron vuelos de exploración en el sector N-NE de las Islas Malvinas.

El día 30 de abril en distintos vuelos se obtienen contactos de emisiones británicas con receptores de interceptación radioeléctrica (MAE) (es decir se conocen emisiones radioeléctricas, sin poder especificarse con precisión a que blancos pertenecían). A 20: 23 horas se materializan en contactos radar, que no eran otra cosa que la Fuerza de Tareas británica acercándose a las islas por el NE. A partir de entonces se realizaron vuelos en forma tal de mantener la situación antisuperficie lo más actualizada posible.

En la noche del 1 de mayo, cuando se controlaba el regreso de una aeronave al portaviones, se detecta que es seguido por aeronaves desconocidas, ello hizo que se llamara a puestos de combate a toda la Fuerza de Tareas, y es a partir de entonces que se detectaron repetidos vuelos de “Sea Harrier” británicos, los cuales llegaban hasta el alcance de los misiles de defensa aérea propios. Los Destruidores A.R.A. “Hércules” y “Santísima Trinidad”, estuvieron a punto de efectuar un lanzamiento de sus misiles Sea Dart, pero las aeronaves se retiraron fuera de su distancia de lanzamiento, al advertir que habían sido enganchadas por los radares antimisiles de ambas naves. Esa noche las Fuerzas de Tareas, británica y argentina estuvieron a tan sólo 200 millas de distancia entre sí.

Es así que el Comandante de la Fuerza de Tareas argentina planifica realizar un ataque con seis aviones A4Q de la “Tercera Escuadrilla Aeronaval de Ataque”. Para lo cual se prevé que un avión “Tracker” localice la FT británica, mantenga exploración en contacto y guíe el mismo. La falta de viento, algo absolutamente inusual en nuestro mar austral, hizo poco redituable el ataque, atento a la capacidad portante de bombas de los aviones A4Q en esas condiciones meteorológicas, obligando a anular el mismo.

Durante el día 3 de mayo continuaron los vuelos de exploración antisuperficie, a los que se sumaron vuelos de protección antisubmarina, dado que el día 2 de mayo se había materializado la presencia de submarinos británicos en el área, y vuelos de búsqueda del Aviso A.R.A Sobral, a esa altura averiado

seriamente por helicópteros ingleses. El día 5 de mayo, al Sur de Puerto Deseado, se realizaron dos ataques sobre contactos submarinos con torpedos, a los que se sumó un tercero el día 6, con bombas antisubmarinas.

El día 10 de mayo se desembarcó del Portaaviones y el 11 comenzó el desplazamiento de la unidad a la “Estación Aeronaval Río Gallegos” para operar desde esta, realizándose el primer vuelo de exploración desde la misma el día 13 de mayo.

El alistamiento de la misma merece otra nota, se trataba de una ex-Base aeronaval desactiva a principios de la década de los setenta. En 1982 era asiento del Batallón de Apoyo Logístico de la Infantería de Marina y la pista estaba sin mantenimiento. Con Personal de la Unidad, de la Fuerza Aeronaval N° 1, de la Infantería de Marina y otros, se realizaron entre otras cosas: marcado e iluminación de pista, instalación de una radioayuda, reacondicionamiento de hangar y locales, diagramado de una entrada instrumental, instalación de una torre de control y equipo abastecedor de combustible, descontaminación de la pista etc.

Así fue que, principalmente, unidades aeronavales y de la P.N.A. operaron en condiciones diurnas y nocturnas hasta día 23 de junio, fecha en que la Escuadrilla volvió a su Base de asiento.

La necesidad de mantener la actividad de vuelo sostenida en todas sus facetas, con hasta 5/ 6 vuelos diarios, en particular a partir de la incorporación de dos aviones “EMB-111 Bandeirantes”sumados a los cinco “Tracker”, hizo necesaria la incorporación de Personal Militar y Civil. Este último principalmente de los Arsenales Aeronavales N° 1 y 2, de la Base Aeronaval Punta Indio, del Taller Aeronaval Central, de la Flota de Mar, etc.

Desde Río Gallegos se materializó una rutina que pretendió mantener la situación de superficie de la zona de Malvinas, operando al límite de alcance y autonomía de las aeronaves, las cuales no pocas veces llegaron con las alarmas de bajo nivel combustible y sin posibilidad de ir a una alternativa. El mantenimiento se realizaba a toda hora y había un régimen de trabajo continuo al cual no estaba ajeno el Personal del Batallón de Apoyo Logístico, que proveía principalmente servicios de apoyo y seguridad, esenciales para la operación eficiente de la Escuadrilla.

En varios vuelos se tuvo contacto con el enemigo y se voló siempre en áreas donde este mantuvo la superioridad aérea. Las condiciones meteorológicas nunca fueron las mejores, en especial por la formación de hielo en las alas, atento los niveles de vuelo. Se operó en oportunidades en conjunto con la Fuerza Aérea Argentina, proveyéndole información de contactos y se intentó al menos un guiado de aviones de ataque de la misma que no se pudo concretar finalmente.

Al realizarse los vuelos en zonas de superioridad aérea enemiga se estaba obligado, en condiciones de vuelo diurnas y nocturnas, a volar rasante 50/ 100 pies (15/ 30 metros) ascender en puntos prefijados y realizar el mínimo de emisión radar, compatible con la obtención de contactos, tratando de evitar ser detectado por los sensores de guerra electrónica enemigos.

En total se realizaron 146 vuelos operativos que significaron 734 horas de vuelo La Escuadrilla recibió la condecoración “Honor al Valor en Combate” por: “Ejecutar en forma destacada sucesivas misiones de exploración, proveyendo importante información, bajo condiciones meteorológicas adversas y excediendo los límites operativos normales”.

De regreso a Espora continuó su operación normal participó en al menos tres etapas de mar, adiestró a sus nuevos copilotos como tripulantes antisubmarinos y los calificó como pilotos de portaviones. Sin duda el año 1982 fue para la Unidad un año muy intenso, con la particularidad de haber ido a una guerra, pero no mucho más intenso que otros de por entonces. La Escuadrilla demostró ante exigencias extremas, que un adecuado adiestramiento permite operar en máximas condiciones de riesgo.

AS DE PIQUE

HISTORIAS CON SABOR A KEROSENE

***Dirección de Estudios Históricos de la FAA**

Durante el conflicto de Malvinas, el entonces mayor Carlos Horacio Argente se desempeñó como jefe del Escuadrón Técnico de la Base Aérea Militar Malvinas.

Hoy, parte del tiempo que le brinda su situación de comodoro retirado lo ha empleado en volcar, en texto, algunos de sus recuerdos y, con el título Historias con Sabor a Kerosene, nos ha hecho llegar algunas de sus vivencias. Su relato fresco y sin tecnicismos, nos ayuda a conocer esas pequeñas circunstancias que, sumadas, han hecho tan grande el desempeño de los hombres que defendieron Malvinas.

¿Porqué “con sabor a kerosene”? El comodoro nos ilustra: - Kerosene es el combustible exclusivo para uso aeronáutico destinado a aviones y helicópteros a turbina. La denominación Repsol YPF, es: “Aerokerosene Jet A-1”.

Tal como nos cuenta, *Logística es el conjunto de actividades necesarias para crear, abastecer y mantener las fuerzas. Su objetivo es proporcionar los medios materiales y humanos, las instalaciones y los servicios que posibiliten la realización de las operaciones militares previstas por la estrategia y la táctica. (RAG 21 Diccionario de la Fuerza Aérea Argentina).*

En esta primera entrega de sus relatos, el comodoro Argente nos cuenta cómo se organizó el abastecimiento de combustible para las aeronaves que operaron en Malvinas, las dificultades enfrentadas y las soluciones, algunas muy criollas, que se encontraron:

El abastecimiento de combustible para aeronaves (aviones y helicópteros), en los Teatros de Operaciones, ha constituido, históricamente, uno de los problemas más difíciles de resolver, para quienes deben planificar las operaciones militares. El Teatro de Operaciones Malvinas, no fue una excepción. Casi la totalidad del combustible Jet A-1 que tentativamente se consumiría fue transportado, en tambores de 200 litros, por vía marítima.

Desde su inauguración en 1975, el aeródromo de Malvinas contaba con una planta de combustible con dos tanques aéreos, y una capacidad total de almacenamiento de 30.000 litros.

Durante el mes de abril de 1982, arribaron a las islas buques mercantes con tambores de combustible que, desde el muelle principal de Puerto Argentino, se trasladaron en camiones a la zona del aeropuerto y se depositaron en un sector adyacente a las instalaciones de la planta. Como esta ubicación no era la adecuada, con el correr de los días, algunos fueron colocados en hilera, a lo largo de los canales de desagüe de la pista principal y el resto, dispersados dentro del perímetro del aeródromo, en pequeños lotes, tapados con lona a modo de enmascaramiento.

El jefe de la Base Aérea Militar Malvinas, comodoro Héctor Luis Destri, tenía la firme convicción de que uno de los objetivos del enemigo, sería destruir la planta de combustible del aeródromo; por eso, a mediados de abril, ordenó dejar vacíos los grandes tanques aéreos. Pese a los inconvenientes que acarrearía, comprendimos que la medida negaría al enemigo un blanco sumamente rentable.

Para atender la habitual demanda de combustible para aeronaves en Puerto Stanley, la empresa YPF contaba con una abastecedora de 8000 litros de capacidad, marca MACK HEIL, modelo 1965. Al comenzar el conflicto, a solicitud de la Fuerza Aérea, la empresa trasladó, por barco, otra abastecedora marca FIAT, de igual capacidad y reforzó la dotación de personal con dos operadores pertenecientes a la aeroplanta YPF, del Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery.

Cuando los 30.000 litros de los tanques aéreos se agotaron, para no consumir los tambores, se decidió llenar las abastecedoras de una forma tan ingeniosa como laboriosa: al aterrizar los C-130 afectados al puente aéreo en lugar de cargar, descargaban combustible. La operación conocida como alije (ordeñe en la jerga de los mecánicos) permitió asegurar el abastecimiento de combustible. Con esta finalidad y para tener autonomía para el regreso al continente, se ordenó que los C-130 decolaran de Comodoro Rivadavia, rumbo a la isla, con un excedente en sus tanques.

Así, las abastecedoras completaban paulatinamente sus tanques y podían satisfacer la demanda de los aviones de ataque IA.58 Pucará y helicópteros. Para esa época, los Pucará efectuaban vuelos de adiestramiento y comprobación de los sistemas de armamento, desde que amanecía hasta el atardecer. Cuando finalizaba la actividad, amparados por la oscuridad continuaban las tareas de mantenimiento que incluían la recarga, completando al tope el tanque de todos los aviones.

Día y noche, con avidez, como unos vampiros de kerosene, cuando las abastecedoras se vaciaban parcial o totalmente, retornaban a la plataforma a buscar un C-130 recién llegado y “ordeñarlo”. De esa forma, se estableció un carrusel de cargas, alijes, trasvases y recargas sucesivas que se mantuvo hasta el inicio de las hostilidades.

Los operadores civiles de YPF, Luis Héctor Giménez y Santos Pirrotta, quedaron a mis ordenes y permanecieron todo el tiempo en el aeródromo, cargando combustible en las aeronaves o esperando, estacionados en las proximidades de la plataforma, la llegada de los Hércules. Así llegamos a conocer y a valorizar el desempeño de quienes, sin claudicar en su incesante actividad, brindaron su total colaboración, tanto en la época previa, como durante todo el conflicto y se integraron al grupo de mecánicos y especialistas de Pucará, y al resto del personal componente de la Base Aérea Militar Malvinas.

CALIDAD HUMANA

* Por el Suboficial Principal Mecánico Aeronáutico Mario Alfredo López

Cada vez que leo un artículo de algún elemento de las Fuerzas Armadas, se basa normalmente en fechas, estadísticas y logros materiales, en esta ocasión me gustaría resaltar también un logro; en este caso de la “ Primera Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico Móvil”, un logro de “calidad humana”, que heredó desde su creación, hasta su pase a reserva.

Cada generación de hombres que integraron este elemento, se encargó de transmitir esa hermosa riqueza humana, que se sembró y dio los mejores frutos.

Cada integrante , vio, vivió, sintió, asimiló, experimentó, aprendió, de alguna vivencia , que le sirvió de experiencia para su futuro, en distintos ordenes de su vida.

Un suboficial decía que pertenecer a la Primera Escuadrilla era “ ***un estado de ánimo***”; tenía mucha razón, en el momento que uno llegaba se olvidaba de sus problemas cotidianos, entregándose al trabajo, tratando de esmerarse mas y más, para cumplir al máximo las exigencias diarias.

Cada hombre era un engranaje de una inmensa máquina humana, funcionando al cien por cien de su capacidad, tanto para cumplir con una misión difícil o para una simple competencia deportiva; ese era siempre el espíritu de sus hombres, con la fiel convicción del respeto mutuo, sea cual fuera su investidura , todos eran importantes en la función que cumplían; de esa manera se lograban los objetivos deseados.

Ese espíritu de cuerpo fue la base fundamental para afrontar, en el año 1982 “La Guerra de Malvinas”, toda esa capacidad se vio reflejada en cada tarea cumplida durante el conflicto.

Con el profesionalismo del Personal se resolvieron todas las situaciones adversas; poniendo en servicio sus tres aeronaves, para brindar todo el apoyo logístico necesario, misión principal de esta Unidad.

Cada integrante tiene grabado en la retina de sus ojos momentos vividos; en su mente pensamientos y recuerdos imborrables; en su corazón emociones y el gran orgullo de haber pertenecido a la “Primera Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico Móvil”.

En nombre de todos los integrantes de esta gloriosa Escuadrilla , te damos las gracias por habernos enseñado lo mas preciado del hombre “LA CALIDAD HUMANA” .

- Durante el Conflicto con el grado de Cabo Primero, integró la Primera Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico Móvil.

CRÓNICAS, AVISOS Y NOTICIAS

1. CRONICAS

REUNION DE CAMARADERIA DE VETERANOS DE GUERRA DEL DESTRUCTOR A.R.A. “SANTISIMA TRINIDAD”

Nos informa el Suboficial Primero Carlos Palacios que el día sábado 17 de abril de 2004, después de 22 años de nuestro regreso de Malvinas, los Veteranos de Guerra del Destructor A.R.A. “Santísima Trinidad” (Plana Mayor y Dotación) nos reunimos en el quincho de oficiales de la Escuela de Suboficiales de la Armada.

La reunión fue muy emotiva, con el arribo de cada uno de los 115 compañeros asistentes (provenientes de distintos lugares del país), se producía en todos una sensación de ahogo y lagrimeo, no podíamos dar crédito a lo que estábamos viviendo;

Es muy difícil poder expresar este sentimiento con palabras, solo hay que haber estado allí. “Juan”, “Miguel”, “Sergio”, “Oscar” ... eran exclamaciones que hacían saltar el corazón de alegría y erizar la piel. Luego los abrazos; el: “ *no lo puedo creer*”, “*otra vez juntos*”, “*increíble*”, “*donde te habías metido*”. Risas, chistes y otra vez los abrazos hacían de este encuentro algo totalmente indescriptible.

Luego, las empanadas dejaron paso al asado.

Al momento del brindis, nuestro Comandante el señor Contraalmirante (RE) Dn. José Luis Tejo, comentó varias situaciones de peligro que tuvo la unidad durante la guerra y que gracias al profesionalismo y eficiencia de la dotación pudimos sortearlas. También agradeció la posibilidad que tenía de ponerse en contacto nuevamente con la dotación de nuestro querido buque y resaltó el gran espíritu de buque, la devoción por la Armada, la lealtad, el amor a la Patria y las vivencias honestas y ricas de tradición que perduraron en el tiempo.

Consecutivamente invitó a realizar un brindis “por la Patria”, “por la Armada” y “por toda la tripulación, por la memoria de nuestros fallecidos y nuestras familias”. Espontáneamente se vivió al unísono un ¡¡¡ Viva la Patria !!!.

Al finalizar la reunión quedamos reencontrarnos en una próxima oportunidad a confirmar.

Como complemento informamos que el día 6 de noviembre de 2005, nuestro querido Destructor A.R.A. “Santísima Trinidad” conmemora el 25 Aniversario de la afirmación de su Pabellón de Guerra, para ello, estamos realizando coordinaciones para efectuar una reunión con toda nuestra familia en Puerto Belgrano.

Que alegría, haber podido permitirnos retroceder en el tiempo 22 años en nuestras vidas y situarnos aunque sea por un día en ese momento histórico.

¡Gracias!, ¡Gracias! por concurrir, ¡Gracias! por existir, ¡Gracias! por mantener vivo a nuestro querido Destructor A.R.A. “Santísima Trinidad”.

A ti querido destructor, quiero decirte que nunca te olvidamos ni te olvidaremos jamás., estarás por siempre en nuestro corazón.

ENTREGA DE UN CUADRO DEL CRUCERO ARA GRL BELGRANO POR PARTE DE VETERANOS DE GUERRA INTEGRANTES DE LA PROMOCION 86 DE LA ESCUELA NAVAL MILITAR

El 31 de agosto del corriente año, en una austera pero emotiva ceremonia, los oficiales veteranos de la guerra de Malvinas, integrantes de la Promoción 86 de la ENM hicieron entrega a nuestra entidad de un

Cuadro del Crucero General Belgrano, el que fuera hundido en combate el día 2 de Abril de 1982 por el Submarino Nuclear "HMS Conqueror" de la Armada Real Británica al sur de las Islas Malvinas.

En la nota por la cual se efectuara el ofrecimiento, el CLIM (R) Luis Carbajal, expresó en nombre de la referida Promoción, *que la imagen del Crucero, navegando en algún rincón del Atlántico Sur, permita a todos los integrantes de esa Asociación, recordar el sacrificio de un alto número de Marinos que entregaron su vida en defensa de la Patria.*

El acto fue presidido por el Presidente de Aveguema Brig My (R) Alberto Vianna, encontrándose presentes integrantes de la Comisión Directiva, el ex - Presidente Grl Div (R) VGM Jorge Halperin, el ex Vicepresidente Brig My (R) Alberto Alegría y Oficiales Superiores integrantes de la Promoción 86 de la Armada.

En primer término el Almirante (RS) Enrique Molina Pico al hacer entrega del cuadro expresó:

Es un orgullo para nosotros como “Veteranos de Guerra de Malvinas” y como integrantes de la Promoción 86 de la E.N.M. el entregar este cuadro.

Como integrantes de la Promoción 86, porque tenemos el honor que 12 de sus integrantes se encontraran en puestos de comando o alta responsabilidad en el Teatro de Malvinas, además de otro que sin tener el título de “Veterano de Guerra de Malvinas” comandó la operación de ataque encubierto contra la flota británica en Gibraltar.

Como Veteranos de Guerra de Malvinas es también un orgullo porque supimos cumplir con la Patria cuando ésta lo necesitó. En efecto:

La profesión militar se diferencia de las profesiones liberales y de prácticamente todas las funciones en la sociedad pues los militares son formados para trabajar en situaciones límites y entiendo por situaciones límites aquéllas que, como la guerra, exigen poner en juego la propia vida, la que no tiene valor en el mercado por lo que la disposición al sacrificio no se puede compensar con un dado nivel de remuneraciones sino que requiere de un convencimiento interior.

La preparación sin lugar a dudas exige una especial dedicación a lo largo de toda la carrera, pero el resultado de tanto esfuerzo humano, nacional y personal de cada uno, solamente se puede comprobar en la verdadera y en este caso bien llamada “prueba de fuego” como es la guerra.

La conducta general ante las situaciones de guerra constituyen una prueba de consistencia extrema: “pasa o no pasa”, en esa situación se demuestra si se logró formar fuerzas armadas con el espíritu necesario para enfrentar la situación límite que consiste en poner en juego la propia vida.

Las Fuerzas Armadas Argentinas pasaron la prueba que tuvieron que afrontar, y quienes estuvimos en ella podemos y debemos decir con orgullo “Soy un veterano de Malvinas”.

Dentro de ese contexto el caso del Crucero A.R.A. “General Belgrano” es especialmente digno de encomio pues sus tripulantes tuvieron que afrontar la pérdida de la propia nave, abandonarla y quedar a merced de las aguas del Atlántico, que por cierto no son amigables.

Se perdieron 323 vidas en el ataque, el buque fue un ejemplo; no puedo relatar, pero si imaginarme, el cumplimiento de órdenes en medio de la obscuridad, con los sistemas fuera de servicio, escora en aumento y la certeza creciente que el buque se perdía; primó la disciplina, el sentido del deber y la capacidad de sacrificio de los integrantes de la tripulación para el abandono del buque, no hubo nadie librado al “sálvese quien pueda”, no hubo lugar para el egoísmo, sí hubo alto profesionalismo y entrega.

Gracias a esta remarcable y extraordinaria acción se recuperaron 700 supervivientes, lo que da a los náufragos del Crucero el derecho a estar doblemente orgullosos: por ser “Veteranos de Malvinas” y por demostrar como se conduce un marino en la máxima adversidad: el hundimiento de su buque en combate.

Es por eso que como “Veteranos de Guerra de Malvinas” venimos hoy a entregar este cuadro que tanto simboliza, a la Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas.

No lo he mencionado hasta ahora, pero quiero rendir especial homenaje a uno de los principales artífices de ese logro en el mar: el Capitán de Navío Pedro Luis Galazi, nuestro compañero y amigo quien era 2º Comandante en el momento del combate, el reconocimiento por la conducta de la tripulación tanto en el hundimiento como luego ya como náufragos, a él le pertenece de pleno derecho.

Señor Brigadier Vianna reciba este cuadro sabiendo que es mucho más que eso, pues representa el espíritu de los marinos que probados en la situación límite supieron dar de sí lo que el país esperaba. Su imagen se reunirá con las otras que decoran este Centro y que recuerdan que en el aire, en la tierra y el mar la República Argentina tuvo quien la defiende.

A continuación el Presidente de la asociación agradeció el presente con las siguientes palabras En nombre de la Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas, agradezco sinceramente este presente que nos entrega la Promoción 86 de la ENM y que nos muestra la imagen de un buque que es un símbolo, no sólo para la Armada sino para toda la Nación Argentina.

Hoy, lamentablemente, tenemos que recordarlo hundido en aguas del Atlántico Sur, que como dijera el Alte. Molina Pico, no es un océano amigable; pero lo guardaremos en nuestro recuerdo, como un jalón que marca el alto espíritu que animó a los hombres de nuestras Fuerzas Armadas, que no dudaron en enfrentar a un enemigo que lo superaba en calidad de armamento y avance tecnológico.

Ese espíritu y esa decisión se forjaron en los Institutos de Formación de cada una de las fuerzas intervinientes y, a no dudarlo, seguirán egresando soldados de ese temple.

Una vez más, les agradezco este simpático gesto, como así también la presencia de ustedes en este recinto, que es vuestra casa; el crucero General Belgrano ya ocupa su sitio de honor.

Finalmente los presentes compartieron un café en animada charla.

Cabe señalar que integran la Promoción 86 en calidad de Veteranos de Guerra los siguientes Oficiales Superiores: Almirante (RE) Enrique Emilio Molina Pico, Vicealmirante (RE) Ismael Jorge García, Contraalmirante (RE) José Luis Tejo, Contraalmirante IM (RE) Luis Alberto Carbajal y los Capitanes de Navío (RE): Iván Joaquín Cohen, Néstor Fernández Marasco, Pedro Luis Galazi, (ex 2do Cte del Crucero en el conflicto) Aníbal Luis C. Malnati, Alberto Miqueleiz, Marcos Moray, Eduardo Juan Pelayo y Víctor Hugo Theaux (IM).

PRESENTACIÓN DEL LIBRO “MALVINAS – LA ULTIMA GUERRA ROMÁNTICA”

Organizado por la Asociación Entrerriana Grl Justo José de Urquiza, el 14 de octubre a las 1900, se realizó en su sede social, la presentación del libro “Malvinas , la última guerra romántica” cuyo autor es el Teniente (R) VGM Dámaso Guillermo Soraidés.

Al acto, presidido por autoridades de la referida entidad, concurrieron entre otros el Jefe II Inteligencia del EMGE Cnl My VGM Fernández Funes, quien durante la guerra fuera superior del autor en la Ca Cdo 602 , en representación de la Comisión Permanente de Homenaje a la Gesta del Atlántico Sur, el Brigadier My (R) Destri, en representación de la Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas (AVEGUEMA), el Grl Div (R) Halperin, por la Confederación de Entidades Patrióticas el Sr Páez Garramuño, la Presidenta de Voluntarias para la Patria Sra Laferrere de Pinedo acompañada por numerosas voluntarias entre las que se encontraban la Sra Julia Solanas Pacheco a cuyo cargo estuvo el prólogo de la referida obra y la Sra Cristina Mirabelli su editora, el jefe de la Ca Cdos 601 My Ruarte, y numerosos asistentes entre los cuales se destacaban el Cnl VGM Esteban y el Tcnl (R) VGM Nani.

En el estrado tomaron ubicación acompañando al autor de la obra, la Sra María Gabriela Rodríguez Querejazu hija y representante de la Sra Julia Solanas Pacheco, presente pero convaleciente de un malestar y el Cnl My VGM Fernández Funes.

Inicialmente hizo uso de la palabra la hija de la Sra Solanas Pacheco quien realizó una breve reseña de su tarea como Voluntaria para la Patria, expresando también sus deseos de recuperación de las aun irredentas Islas. Posteriormente y en nombre de su madre, dio lectura al prólogo de la obra, del cual destacamos entre otros, algunos conceptos:

“Una de las gratificaciones mas grandes que he recibido en mi vida es la que me brinda Guillermo Soraires pidiéndome que prologue su libro.”
.....”
Habiendo sido testigo de casi todos los acontecimientos que signaron su vida de post guerra, valoré sus condiciones de militar y poeta...teniendo desde el comienzo la sensación de estar ante un caballero de la Edad Media, aquél héroe anónimo que se distinguió por sus modales, su mística, su amor a la Patria, su rectitud de proceder, su protección al subalterno, su auténtica hidalguía.”

“Este libro escrito con tanto fervor mientras se reponía de sus heridas del cuerpo y del alma, transmiten la emoción máxima de un soldado preparado para poner en práctica todo su bagaje de valores y entrenamientos adquiridos en sus cursos de Comando.”
.....

Seguidamente hizo uso de la palabra el Cnl My VGM Fernández Funes quien en un tono por demás afectuoso destacó:

*“Presentar un libro es presentar al autor... este libro es el autor...
Su lectura no es fácil, y está reservada a aquellos que tiene la misma percepción que quien lo escribiera...”*

“El valor del libro no radica en la métrica de sus poesías ni en el tecnicismo de su redacción tampoco en el relato de las acciones sino en la profundidad de los sentimientos que en él se vuelcan...”

Posteriormente la Sra María Celia Fiorito de Velásquez Ordóñez en nombre de la Asociación Entrerriana hizo entrega al Tte Soraires de un diploma recordatorio, oportunidad en la cual con

emotivas palabras, hizo referencia al conocimiento que desde la niñez tenía del autor, de quien expresó, “*se destacaba ya por su inteligencia y capacidad:*”

Finalmente la reunión finalizó con un animado ágape ofrecido por la entidad organizadora.

Asistimos realmente a un acto plagado de afecto y reconocimiento que movilizó reiteradamente la emotividad de los presentes.

2. AVISOS

RECTIFICACIONES AL EJEMPLAR N° 9 DE LA GACETA MALVINENSE
Pedimos disculpas por los siguientes errores:

PAG	ARTICULO	PARRAFO COLUMNA	REGLON	RECTIFICACION
1	Epígrafe ELECTRA	Epígrafe ELECTRA	Arriba foto ELECTRA	Dice: Escudrillas Debe decir: Escuadrillas
1	En esta edición	1	19	Dice :bamblinas Debe decir: bambalinas
1	En esta edición	1	30	Dice: camadereria Debe decir: camaradería
1	14 de junio, día de.....	Epígrafe	2	Dice: BASSEOTO Debe decir: BASSEOTTO
2	¡No hay mayor amor que dar la vida!	4	1	Dice:...como les Debe decir ...como teas
2	¡No hay mayor amor que dar la vida!	4	4	Dice: ...los lábreles Debe decir: Los lebreles
2	¡No hay mayor amor que dar la vida!	5	1	Dice: turban Debe decir: turbal
22	Acto aniversario bautismo	Epígrafe foto derecha	2	Dice: ESPARADO Debe decir: SPADARO
28	Estado social económico	C 6	2	Dice : EA 93 Debe decir: EA 935
29	Intervención Comisión Ex - Combatientes	Título	2	Dice: Commbatientes Debe decir: Combatientes
30	Demanda judicial	1ro	7	Dice : 22 de septiembre 04 Debe decir: 22 junio 04
Ultima	Homilía Sr. obispo ...	Epígrafe foto derecha	1	Dice: BASSEOTO Debe decir: BASSEOTTO

ACCIONES DE COMBATE DEL ESCUADRON “ALACRAN” DE LA GENDARMERIA NACIONAL – MUERTE DEL SARGENTO AYUDANTE RAMÓN GUMERSINDO ACOSTA

* Por el Suboficial Principal VGM Carlos Alfredo Oliva

El 2 de abril de 1982 cambio mi vida, tanto en lo profesional como en lo personal. Aun recuerdo que ese día al ingresar por la guardia de prevención de la Región I de GN en Campo de Mayo, lugar donde prestaba servicios, el centinela (Gendarme Chávez) me dijo:

- Mi Cabo 1ro recuperamos las Malvinas.

Quede mudo, no sabia que decir, me pare y no reaccionaba, me embargaba un sentimiento difícil de describir, al recuperarme y reiniciar el camino hacia mi unidad pensaba, “después de 150 años vuelven a ser nuestras, como me gustaría estar allí”.

Poco después, como consecuencia de lo ocurrido, mi unidad, como toda la Gendarmería, comenzó a prepararse, se intensificó la instrucción, combates nocturnos, mucha practica de tiro, preparación física, etc. Todos estábamos logrando un excelente nivel de adiestramiento, tanto en lo físico profesional como en lo moral

El tiempo iba transcurriendo y por las noticias radiales nos enterábamos que los combates aéreos habían comenzado... y la Gendarmería aun no destacaba efectivos..., comenzábamos a sentir insatisfacción y desilusión al no poder participar de las acciones que se desarrollaban en las Islas.

Por fin un día llegó nuestra momento, fue el 26 de mayo, una sensación de ansiedad se apoderó de todos nosotros, sabíamos que algunos deberían marchar pero no habían sido aun designados.

Alrededor de las seis de la mañana, me comentan que el Jefe de Región había ordenado el envío de mi legajo personal; a partir de ese momento presentí que era unos de los elegidos para concurrir al teatro de las operaciones; comencé entonces a decirles a todos los que encontraba a mi paso que me iba a Malvinas, pero como aun no se había impartido orden alguna nadie me creía, era lógico, solo que mi ansiedad y presentimiento me desbordaban

Alrededor de las diez de la mañana, ingresa a mi unidad el entonces Sargento 1ro Pepe y me dice:

- Oliva vamos a ver al Jefe de Región.

En la puerta nos esperaban el Segundo Comandante Santos, el Sargento Ayudante Acosta y el Sargento Ayudante Figueredo. mi presentimiento se confirmaba, porque los nombrados tenían aptitudes especiales, Santos y Acosta eran comandos, Figueredo experto en supervivencia, Pepe experto en montaña y yo había realizado el curso de explosivos en el Ejercito. todo parecía cerrar, seguramente estábamos seleccionados.

El ayudante del Jefe de Región nos anunció y de inmediato fuimos recibidos. Recuerdo hoy exactamente sus palabras:

- Señores, quiero ser el primero en comunicarles que fueron seleccionados para concurrir a Malvinas,, no crean que van a cuidar prisioneros o a desempeñarse como policía militar. ustedes van a combatir.

Dispuso entonces que a partir de ese momento nos proveyeran todo lo que necesitábamos. Mientras mis compañeros me preparaban el equipo comencé a despedirme, nadie me creía, hasta que alrededor de las 1300 horas partimos hacia la Dirección Nacional.

Allí nos reunimos junto a personal del Escuadrón “Atucha” y de la Escuela Suboficiales de Mercedes Bs As., en ese momento conocimos a quien seria nuestro jefe de Escuadrón, el entonces Comandante José Ricardo Spadaro..

La Institución nos entregó armamento nuevo, munición y explosivos con fecha de fabricación de ese mismo año, y en lo que restaba del día como durante casi toda la noche, completamos el equipo, preparamos el armamento, en definitiva nos alistamos para partir.

El día 27 de mayo en horas muy tempranas, el Director Nacional nos despidió y partimos hacia la Base Aérea El Palomar, allí fuimos despedidos por el Subdirector Nacional de Gendarmería y aproximadamente a las 1000 hs nos embarcamos en un avión Foker con destino a Comodoro Rivadavia.

Durante el viaje el Jefe de Escuadrón nos manifestó que debíamos ponerle nombre al Escuadrón y por decisión de todos lo llamamos “Alacrán”. ya en la escala intermedia, se completo la unidad con los oficiales, suboficiales y gendarmes que venían de unidades del sur, en total sumamos 65 hombres.

Algo importante nos faltaba, nada menos que “la Bandera Nacional”, entonces el Comandante Spadaro mandó a comprar una, y con cinta adhesiva negra se le colocó “Gendarmería Nacional – Escuadrón Alacrán”. esta Bandera se encuentra en un sitio de honor en el Museo Histórico de nuestra Institución.

Esa noche nadie podía dormir, todos pensábamos en el momento de pisar Malvinas, yo interiormente me había impuesto algo..., quería ser el primer gendarme en pisar las Islas.

Llegó el amanecer, ahora si, volaríamos a Malvinas; el 28 de mayo en horas de la tarde recibimos la orden de partir, pero solamente podrían hacerlo 40 hombres mas todo el equipo, se seleccionó al personal y recién alrededor de las 1900 horas embarcábamos en un avión Hércules C 130 de la Fuerza Aérea. En mi cabeza continuaba dando vueltas la idea de ser el primer gendarme en pisar las islas, por lo que embarqué último y me senté al borde de la compuerta trasera del avión.

Cabe destacar que este y todos los vuelos propios se efectuaban a una altura aproximada de diez metros del mar, para no ser detectados por los radares enemigos; luego de mas de cuatro horas de vuelo, el momento había llegado, cerca de la media noche el Hércules aterrizaba en nuestras Islas y yo con todo orgullo, lograba ser el primero en pisarlas. El avión no detuvo su marcha, debía permanecer el menor tiempo posible en plataforma, por lo que todo el personal debió saltar durante el carreteo, luego desprendería la carga y de inmediato el despegue.

¡Estábamos ya en Malvinas!..., fue una emoción indescriptible, y con la responsabilidad de representar a todos nuestros camaradas que se encontraban en el continente.

A pocos minutos del arribo llegó un camión del Ejército que nos traslado hasta la ciudad de las islas, alojando en un galpón de la zona portuaria de Puerto Argentino. Nuestra primer noche fue con sobre saltos; en horas de la madrugada cuando aun nos estábamos acomodando para descansar un poco, empezó un bombardeo naval ingles. Fue la primera gran sorpresa, era algo nuevo, impresionante, el silbido de cada proyectil nos daba la sensación de que caería sobre nosotros, fue la primer situación difícil, pronto nos acostumbraríamos a ellas, porque todas las noches se repetían. Aprendimos con el tiempo, por la intensidad del silbido, a estimar si el impacto caería cerca o lejos de nosotros.

Al otro día recibimos la primera misión, el 30 de mayo debíamos trasladarnos junto a las Compañías de Comandos 601 y 602 del Ejército, a las líneas de avanzada hacia el oeste , a fin de neutralizar la acción de las tropas enemigas helitransportadas y simultáneamente causar la mayor cantidad de bajas a la infantería inglesa. Luego de diez días regresaríamos a Puerto Argentino.

Esa misión nunca pudo ser cumplida pues minutos después que despegara el helicóptero que transportaba a parte del Escuadrón “Alacrán”, la aeronave fue alcanzada por un misil disparado por un avión ingles (Sea Harrier), precipitándose a tierra. En esa circunstancias murieron el 1er Alférez Ricardo Sánchez, el Subalferez Guillermo Nasif, los Cabos 1ro Marciano Veron y Víctor Guerrero, el Cabo Carlos Pereyra y el Gendarme Juan Treppo. quedando gravemente herido el Sargento Justo Guerrero.

A dos días de la llegada ya teníamos siete bajas, espiritualmente estábamos muy mal, pero el Jefe de unidad, busco un rápido camino para revertir la decepción ocasionada por la pérdida de nuestros camaradas mediante la imposición de una nueva misión de combate, esa misma noche, el 30 de mayo, brindamos seguridad a las tropas de Ingenieros que se encontraban minando el sector defensivo bajo el fuego de la artillería de campaña inglesa.

Tuvimos a partir de entonces varias misiones de combate, pero en una de ellas nuevamente nos encontramos con la presencia de la muerte que nos llevaría a otro compañero, y en lo que a mi respecta a un gran amigo, a un maestro, como lo era el Sargento Ayudante Ramón Gumersindo Acosta. Era el Gendarme perfecto con un gran ascendiente sobre sus subalternos y camaradas debido a su temple, su coraje, su profesionalismo, siempre atento para aconsejar o enseñar a sus subalternos y con mayor empeño aun en Malvinas. Lo perdimos el 10 de junio. Ese día en horas de la mañana, recibimos la orden de nuestro jefe de patrulla, el Segundo Comandante San Emeterio, de alistarnos; deberíamos esta vez realizar una emboscada sobre las tropas inglesas, en cercanía de sus primeras líneas.

Nos trasladamos al lugar donde se alojaban las Compañías de Comandos y de allí partimos junto a los efectivos de la Compañía de Comandos 602, a cumplir con la referida misión. Eran aproximadamente las 1400 horas, durante la prolongada marcha de aproximación ocupaban mi mente distintos pensamientos, recordaba a mi esposa con la que estaba casado desde poco tiempo antes, a mis padres, a mis hermanos y me preguntaba, si volvería a verlos; enseguida trataba de volver a la misión encomendada. Caminamos aproximadamente diez horas hasta que cerca de media noche llegamos al lugar donde prepararíamos la emboscada; nos encontrábamos en la ladera de un pequeño cerro, los gendarmes constituíamos el escalón de recibimiento, luego llegarían los restantes efectivos, el escalón de asalto integrado por comandos del Ejército y gendarmes, de éste formaba parte el Sargento Ayudante Acosta. Cuando aun se encontraban en

los preparativos para lanzar la emboscada sobrevino la sorpresa... y con ella el infierno, los ingleses que ya se encontraban allí, lanzaron dos bengalas y comenzó un intenso fuego.

Un grupo de gendarmes que habían quedado al descubierto, retirados del resguardo de las piedras del cerro, deciden llegar hasta ese lugar. a la gran carrera, debido al sostenido fuego enemigo; primero lo hacen el Segundo Comandante Santos junto al Sargento Ayudante Acosta, en el desplazamiento Acosta cae, Santos se acerca y lo ayuda, también lo hace el Gendarme Parada, que venia detrás de ellos, y juntos lo toman a Acosta y comienzan a arrastrar su cuerpo... en ese momento Acosta les dice: “no siento las piernas..., me duermo..., me voy..., me voy...” y se desploma; ya estaban cerca de las piedras cuando sienten el silbido de un proyectil de mortero, saltan y el proyectil cae a centímetros de ellos, acabando con la vida de Acosta e hiriendo a Parada.

El Cabo 1ro Trangoni que se encontraba cerca del Mayor Rico, Jefe de la Ca Cdos 602., le informa, a los gritos, que había alguien herido, Rico le ordena que concurra a ver, mientras reagrupando a unos hombres trató, con éxito, de contraemboscar, con la finalidad de que pudiéramos replegarnos, simultáneamente la zona era barrida por la propia artillería; Trangoni en esas circunstancias rescata a Parada de la zona batida.

Emprendimos el repliegue, el frío se hacia cada vez mas intenso y las piernas ya no respondían debido al cansancio y a la tensión nerviosa ocasionada por el combate, por suerte a unos cinco kilómetros de Puerto Argentino aparecieron los vehículos que venían a buscarnos

Regresamos alrededor de las nueve de la mañana y por ser el primero en ingresar al lugar donde nos alojábamos, me tocó dar la triste novedad al jefe de Unidad: ¡El Sargento Ayudante Acosta había muerto y se encontraba herido el Gendarme Parada!.

El Gendarme Parada, una vez recuperado continuó combatiendo hasta el 14 de junio y los restantes efectivos del Escuadrón debimos una vez más superar el dolor de la muerte de uno de los nuestros. El compromiso con la Patria era cada vez mayor así nos lo exigían los camaradas que habían partido a la Gloria Eterna.

Este sencillo relato tiene la pretensión de honrar la memoria de aquellos Gendarmes que inmolaron sus vidas heroicamente en cumplimiento del juramento que tiempo antes habían dado frente al Pabellón Nacional y destacar también el esfuerzo y la abnegación de los que, en representación de la Fuerza, concurrieron al Teatro de las Operaciones

El Escuadrón”Alacrán”, con su decidida entrega supo honrar a sus camaradas, a la Institución a la que pertenecía y a los conciudadanos argentinos. Junto a los integrantes de las restantes Fuerzas hicieron mas de lo imaginable en defensa de lo que es propio de los argentinos y nos fuera injustamente arrebatados hace mas de 150 años. Fuimos superados tecnológicamente por las potencias militares mas importantes del universo, pero nuestro espíritu y nuestra voluntad no fueron ni serán jamás vencidos. Así nos lo demandan los Gendarmes que con su inmortalidad custodian eternamente la Soberanía Nacional en la turba Malvinense.

- **El autor con la jerarquía de Cabo 1ro integró durante la guerra el Esc GN “Alacrán”. Actualmente se desempeña como jefe de la Oficina de Veteranos de Malvinas de la Gendarmería Nacional. Es socio activo de nuestra entidad y Pro Tesorero de su Comisión Directiva.**

LOS BUZOS TACTICOS DE LA ARMADA

Una crónica de Malvinas

Por el CF (RE) Alfredo Cufre

La Agrupación de Buzos Tácticos es una Unidad dependiente de la Fuerza de Submarinos. Con sede en la ciudad de Mar del Plata, esta unidad es parte de las Fuerzas Especiales de la Armada Argentina, junto con la Agrupación de Comandos Anfibios.

Los Buzos Tácticos provienen de los distintos agrupamientos del Escalafón Naval, mientras que los Comandos Anfibios se integran con Infantes de Marina.

Ambos conformaron las avanzadas de la Fuerza que operó el día 2 de Abril. El presente relato ha sido elaborado por quien fuera su comandante en 1982, hoy retirado del servicio activo, pero tan listo como entonces.

La acción relatada en el artículo en que es herido el entonces Teniente García Quiroga es la protagonizada en la casa del Gobernador, en la que cayera herido de muerte el Capitán Giachino y fuera herido también el Cabo enfermero Urbina.

Podría haber parecido una rutina de pronto despliegue.

Mínima alerta, personal a la orden, organización de estilo conforme al caso. Un solo cambio: la carga psíquica de estar empeñándonos en algo que reclamaba el máximo de detalle, concentración y actividad funcionando como equipo profesional.

Con excepción de los involucrados en la Sala de Operaciones, inicialmente, como siempre, no sabíamos que íbamos a hacer. No obstante, estábamos conscientes que era algo definitivamente inusual, mas aún era muy importante.

Ese día como en todo día signado por la importancia, por instantes el instinto nos pedía reflexionar sobre nuestro pasado como trampolín para encarar el inmediato futuro. Futuro que nos iba a marcar para siempre.

Por instantes, escasos, la mente revisaba nuestros pasados como individuos ó como equipo; entonces, ahí, se sumaba algo infrecuente: aparecía una emoción desmedida, poco controlable. ¿Qué era?. La simple sobredosis de adrenalina que los libros enseñaban ó estábamos siendo vitalmente impactados por algo mas que el “deber”.

Mucho tiempo atrás, en los inicios de la Agrupación, acompañamos la juventud de la Unidad con nuestra propia individual juventud. Tanta juventud no podía resultar en otra cosa que pasión y desborde.

Todo por hacer, crecer, madurar, buscar el equilibrio, establecer límites. Hacia ya mas de cinco años que mucho había cambiado en cada uno de nosotros y en nuestra querida Unidad la **Agrupación de Buzos Tácticos**. Cambios importantes. Llegado el momento de definimos, pusimos responsabilidad, experiencia y dedicación en acciones determinantes. Estructura, orden, organización, programas, procedimientos y definiciones. Años intensos donde aprendimos a metodizar notable variedad de actividades.

Ya habíamos sido arte y parte en por ejemplo, sufrir el frío por no haber seleccionado en forma y oportunidad el equipo adecuado. Ya sabíamos de las consecuencias de interferirnos y desorientarnos. Ya los balances mostraban actividades inconclusas y/o repetidas. No habíamos tenido lo que en un preciso momento necesitábamos mientras otros soportaban el peso de lo innecesario. Pasábamos de largo ó no llegábamos. No habíamos visto ó no habíamos podido comunicarnos.

¡Ahora no!

Listas de chequeo. Informes de equipo. Responsables a cargo. Análisis de cada situación. Tiempos que insumen tales ó cuales acciones. Posible grado de éxito. Adversidades y consecuentes modos de acción. Tantas cosas mas.

Desde el momento de ¡**VAMOS!** Actuábamos para que todo fuera como habíamos aprendido y practicado. Mas que suficiente lo desconocido para que lo previsible quedara al azar.

Tras tantos años de medir y establecer nuestras reales capacidades como individuos y grupo estábamos advertidos de nuestra versión de la ley de Murphy. Si algo podía salir mal, iba a suceder y claro en el momento más inoportuno; así que por las dudas controlábamos todo de nuevo.

Había llegado el momento. ¿Deseado? ¿No deseado?. ¡Que conflicto!.

Algunos transportados por submarinos, otros en buque de superficie. Todos terminando en una tierra que decididamente queríamos reivindicar de indebida expropiación.

Nos decían que íbamos a ser de los primeros y esto nos enorgullecía y comprometía. **PRIMEROS!!!**

Nos indicaron que si iba a haber sangre debía ser de la nuestra y no del oponente. Esto también enorgullecía y comprometía. También de los PRIMEROS.

Para empezar paracaídas, equipos de buceo, kayacs, vehículos subacuáticos y tantos otros equipos quedaban a la espera de nuevos planes. En fin, habíamos practicado tantas cosas diferentes que quién manejaba el mazo de naipes vaya uno a saber en que juego nos iba a utilizar. Pero “ese” juego también lo conocíamos.

Que no fue el 1º sino el 2 de Abril, que la sorpresa fue nuestra y no del otro. Que todo es mas lento e imprevisible cuándo es real. Que don Murphy era un sabio. Que a algunos la emoción los desbordó y otros se comieron su emoción como si masticasen chicle con furia. De todo. Lógico. Pero cuando el sol del 2 de Abril de 1982 se puso, pensamos: lo hicimos.

Los hechos son tales y nosotros: lo hicimos. “Me lo llevo al cajón. Que nietos ni escritos. Al cajón conmigo. Esto no me lo saca nadie”.

Pero si eso era seguro también lo era que era que esto había sido solo el comienzo. Inicio que nos llenaba de orgullo y claro, consecuente balance y reflexión. Nuestro Jefe de Operaciones, el Teniente García Quiroga, había pagado con sus heridas el precio a su valentía y compromiso.

Otra vez, conflicto de emociones. Que orgullo tener entre nosotros hombres así; no se debía esperar otra cosa del “Diego” (no es cuestión de caer en el fútbol pero parece que ese nombre se las trae). Sentíamos alegría por sabernos a la altura de las circunstancias y dolor por saberlo sufriendo.

Dicho sea. ¿Rencor hacia el oponente?. No ... ninguno. Interesante.

Algunas conclusiones del día siguiente eran de carácter profesional y otras solo tontos comentarios de corazones que habían latido muy rápido turbando la racionalidad:

- No debemos descuidar el enlace y visión nocturna.
- Hay que establecer tantas alternativas como adversidades circunstanciales.
- Las noches negras son mas frías.
- Las acciones en mar abierto siempre se complican.

Y así embriagados por la euforia de un generalizado sentir nacional, repasando cada minuto vivido en lo personal y como unidad, analizando y cuestionando pasó el día siguiente a cuando fuimos primeros.

No esperábamos que nuestros superiores nos felicitaran pero lo hicieron. No esperábamos un reconocimiento especial pero nos lo otorgaron. La historia dejará escrito que nuestra Unidad fue condecorada.

Ahora nos tocaban vivir los días siguientes al día siguiente.

Como en todo conflicto las incertidumbres eran numerosas y los conocimientos mínimos. Había dos expectativas probables. Teníamos que estar listos para algo mas y la sangre, savia de la vida ya había sido derramada por nuestra gente y había razones para pensar que esto podía volver a suceder.

Ahora teníamos que alistarnos de nuevo.

¿Listos para que?. Se escuchaban iniciativas e inquietudes. Nosotros nos queríamos prender en todas y el teatro de operaciones se presentaba complejo para requerimientos específicos realizables.

Sabíamos que éramos solo un aguijón y que en el lugar adecuado puede molestar, distraer, confundir, incluso bien aplicado puede dañar. ¿Pero donde?. Donde podíamos exponer nuestra pasión.

Algunos estuvimos en Puerto Argentino, otros en Georgias.

Cierto es que un atacante conoce como aprovechar las debilidades de una defensa y por lo mismo resulta también útil su empleo en controlar las propias defensas, lugares críticos o vitales y emplazamientos móviles. Lo hicimos. Algunos estuvimos en distintos lugares del continente, trasladándonos permanente a la espera de encontrar el lugar y el momento para “saltar”. La operación “Águila” estaba al acecho pero el destino hizo que no se concretara. Todo fue muy pronto, muy antes. No alcanzó la tensión ni la pasión. A veces sentíamos que dos cuerpos muy pesados estaban trenzados en feroz lucha y sus muchas mutuas

heridas y sangres anesthesiaba tanto sus dolores que poco podía hacer un aguijón ó por lo menos así lo entendió quién decidía. Difícil juzgar; complejas decisiones.

Tal vez estemos vivos por sabia prudencia; tal vez hubiéramos querido morir aún sin razón.

¿Agradecidos ó tristes por la vida aún latente?. No lo sabemos. Aún hoy lo que si sabemos es que cumplimos con nuestro deber y que conservamos un muy amargo sabor en casi toda la boca, excepto en la punta de la lengua donde el dulzor se sensora porque como dijimos al principio, lo que hicimos lo hicimos y lo hicimos bien.

Esa tierra, para nosotros, tierra a redimir, sabrá que cumplimos intentándolo y nuestro común hogar la Agrupación de Buzos Tácticos reconocerá nuestro empeño.

En esos momentos fui su Comandante. Honra, orgullo y satisfacción. Por muchas, tantas cosas pendientes de comentar pero no de recordar: Gracias Buzos Tácticos.

- **Durante el conflicto con el grado de Capitán de Corbeta se desempeño como Comandante de la Agrupación de Buzos Tácticos**

LA VIRGEN DEL CIELO

Por el Comodoro (R) Pablo Carballo

En este relato personal, trato de mostrar la estrecha relación que existe entre la mayoría de los miembros de la Fuerza Aérea Argentina con la Virgen María, bajo la advocación de Loreto, que nos sirve de intercesora y nos guía de la mano hacía el Señor.

El día del vuelo de bautismo es muy especial para los Cadetes de la Escuela de Aviación Militar, cuando por primera vez se separan de la tierra, escuchando la música más maravillosa del mundo (el ronroneo del motor de un avión) y pueden mirar todo desde el cielo.

La hilera de aviones nos esperaba en la plataforma de hormigón caliente, con los pilotos que nos llevarían parados frente a cada uno de ellos, mirándonos como mira el halcón viejo al halconcito desplumado que empieza sus clases de vuelo.

El Comodoro Federik, Subdirector de la Escuela de Aviación Militar y viejo amigo de mi padre, quién también había sido Oficial de la Fuerza Aérea Argentina, me esperaba con su cabello algo pelirrojo y su cara de inglés.

Eran aviones T-34 "Mentor", este tipo de avión es bastante arisco, inestable, brioso como un caballo de carreras, algo indócil a la mano inexperta pero que se confunde en una sola cosa con el piloto experto que lo sabe llevar.

Despegamos y ascendimos "buscando cielo", mirando a las nubes de igual a igual. Pronto se formó un trencito de aviones que iban buscando el humo perezoso de Malagueño, mientras pasábamos sobre campos prolijamente sembrados, barrios geométricos y autopistas plateadas surcadas por autos de juguete, para ir luego a enfrentar la pista.

Sobre la cabecera la volcada (inclinarse bruscamente el avión para buscar la inicial), palanca levemente atrás, acelerador reducido dos centímetros, paso de hélice adelante; en inicial nivelé alas, controlé indicadores, compensé, con menos de 129 nudos palanca de tren abajo, controlé indicadores, vuelvo a compensar, 120 nudos y entro en básica.

- " Escuela - Cruz"
- " Cruz - Escuela"
- " Escuela - Cruz básica, tren abajo y trabado, aterrizaje final"

Y allí viene el "peine" blanco de la pista, el Mentor se inquieta algo, parece que se negara a volver a casa, que quisiera seguir volando; un chirrido y las ruedas comienzan a rodar sobre el hormigón. Cuando el piloto, durante el rodaje a plataforma, abre la cabina aproximadamente unos veinte centímetros, entra una ráfaga de aire fresco y de pronto dan ganas de gritar de alegría. Ni hablar de aquellos suertudos a los que el instructor les permitió tomar la palanca y llevar el avión por algunos minutos.

Para mí llegó ese gran día en abril de 1968, si no me equivoco.

Cuando me senté por primera vez en el asiento del Mentor T-34, me encontré con una multitud de relojes, los que luego, a medida que fue pasando el tiempo, una vez recibido, cuando iba cambiando de avión (Morane Saulnier 760-Paris; A-4 B y C "Skyhawk", Mirage 5 "Finger" y Mirage III entre otros), descubrí que después de todo los relojitos del "Mentor" no eran tantos y que el hombre (o la mujer), con entrenamiento, pueden llegar a hacer bien, y rápidamente, cosas que jamás pensó que lograría, tal como leer toda esa información oportunamente.

Entre esos relojes, a la derecha del tablero, desde una posición muy humilde, descubrí que me miraba una imagen de la Virgen bajo la advocación de Loreto.

Por curiosidad pregunté por qué estaba su imagen, grabada en relieve sobre metal, en ese lugar en todos los aviones y me contaron que, hace aproximadamente unos mil años, cuando Tierra Santa ya estaba en manos de los musulmanes, un día la casita de Nazareth, en donde habían vivido Jesús, María y José se elevó por los cielos y se fue por los aires hasta una ciudad Italia, pero luego de cierto tiempo allí, al haber tanta indiferencia, nuevamente levantó vuelo y "aterrizó" en un lugar llamado Loreto. Cuando la gente ingresó en su interior, se encontró con una imagen de la Virgen María, de poco tamaño, la que, debido a la cantidad de velas que encendían las personas devotas que iban a rezar allí, se fue ennegreciendo con el tiempo y por ello muchas de las reproducciones que se hacen de la imagen muestran a una Virgen negra. ¿Habría sido una casualidad que esa Virgencita quede negra por el hollín, o habrá sido una "causalidad" porque Nuestra Señora quiso mostrarnos que Ella es madre de todas las razas del mundo?. Esta fue la razón por la cual los aviadores de todo el globo la eligieron como su Patrona.

Siempre me gustó esta historia en la cual me sentía identificado con ella.

Estudios posteriores, durante el siglo XX demostraron que las medidas de esa casita correspondían exactamente a las de los restos de cimientos que quedaron en Nazareth de la vivienda de la Sagrada familia y que los componentes minerales de las piedras de las paredes coincidían también exactamente con las de los cimientos de Nazareth

Años después, cuando le comentaba esto a un Oficial, me dijo que yo estaba equivocado, que en realidad fue obra de los Cruzados, los que al ver que la casita de Nazareth estaba en manos no Católicas, la trajeron a Loreto, piedra por piedra, reconstruyéndola con todos sus elementos originales y tratando de respetar el tamaño y la disposición exacta de las habitaciones. Para mí fue una tremenda desilusión, pues me resultaba simpática la imagen de la Virgencita aviadora, aunque la forma en que llegó a Loreto no quitaba ningún mérito a esa casita que había albergado nada más ni nada menos que al "Rey de Reyes", a la más Santa de las mujeres y Madre nuestra y a San José, Padre del Redentor.

Posteriormente tuve la oportunidad de volar diferentes tipos de aviones de combate y en todos estaba ella, mirándome humildemente, como diciendo: "No temas, Yo estoy contigo".

Después vinieron emergencias "quemantes", en las cuales mi vida corrió grave peligro, pero ella me llevó a tierra de su mano y me protegió de todo mal.

También tuve que participar de la Campaña de Chile y luego en la de Malvinas. Cuando entraba al ataque en medio de una formidable demostración de poder de fuego de las Fragatas y las baterías de tierra, sabía, aunque no la podía mirar por la fascinación del blanco, que ella me ayudaba para ser fiel a mi juramento, para luchar sin odios y, si es que ese era mi día, estaba seguro que me llevaría de la mano a la Casa del Señor, que quizás sería igual, o muy parecida, a la casita de Nazaret.

*** Durante la guerra con la jerarquía de Capitán se desempeñó como Jefe de Escuadrilla en el Escuadrón A- 4B de Río Gallegos. Por su actuación fue condecorado con la máxima distinción, Cruz la Nación Argentina al Heroico Valor en Combate. Es socio Honorario de nuestra entidad.**

