

LA GACETA MALVINENSE

AÑO 5 - N° 15 - Noviembre 2006



ORGANO DE PRENSA
Y DIFUSION DE LA
ASOCIACION VETERA-
NOS DE GUERRA DE
MALVINAS (AVEGUEMA)

Asociación civil sin fines de lucro. Pers. Jurídica
N° 805/2002
Av. Santa Fe 4815 2º piso - Capital Federal
Tel/Fax: (011) 4776-6606
aveguema@ejercito.mil.ar
aveguema@yahoo.com.ar
www.aveguema.org.ar

EN ESTA EDICION...

- EDITORIAL
- LA SECCION ALIAGA EN LA DEFENSA DE PRADERA DEL GANZO
- CERTAMEN LITERARIO RECUERDOS Y ANECDOTAS DE UN SUBOFICIAL
- LOS PUMAS EN LA GUERRA
- LOS SUSTOS DEL REGRESO
- REENCUENTRO, RELATO DE UN MOMENTO VIVIDO
- CRONICAS Y NOTICIAS
- LA MEMORIA DE UN VETERANO
- LA FE DEL SOLDADO ARGENTINO
- LA HISTORIA DE LA BIENVENIDA

2 DE ABRIL - DIA DEL VETERANO DE GUERRA DE MALVINAS Participación de la Asociación en los actos Conmemorativos



Monumento en recuerdo a la gesta de Malvinas, Ushuaia Tierra del Fuego.

LOS PUMAS EN LA GUERRA



Recibe Mención de honor
SM VGM Andres VERON
Entrega el Gral. Soria.

RECUERDOS Y ANECDOTAS DE LA GESTA



Recibe Mención de
Honor SM Carlos GIL
Entrega Alte. Tejo

**SRES ASOCIADOS ANTE MODIFICACIÓN DE DATOS (DOMICILIO, CORREO ELECTRONICO, ETC)
SOLICITAMOS NOS MANTENGAN INFORMADOS. ES MUY IMPORTANTE PARA USTED
Y PARA NOSOTROS.**

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

DISTRIBUCIÓN TRIMESTRAL

EDITORIAL

AGRADECIMIENTOS...

En muchas oportunidades expresamos, y lo reafirmó nuestro presidente, que luchábamos por lograr el Reconocimiento Histórico y el Regreso Honroso; el resarcimiento económico debía ser una consecuencia de lo anterior.

Se invirtieron los términos, llegó primero el resarcimiento económico, nos hubiera gustado comenzar recibiendo un Reconocimiento de tipo moral.

“Nobleza obliga”, así como en otras oportunidades hemos señalado puntos negativos, hoy queremos reconocer los aspectos positivos derivados de la tramitación de la pensión otorgada.

Cuando los veteranos iniciamos los trámites correspondientes para su percepción, grande y muy grata fue nuestra sorpresa por la atención solícita y cordial que nos dispensaron.

Acostumbrados a deambular, para que se respeten nuestros derechos, por diferentes ámbitos de la administración pública y casi a suplicar para que se nos atienda, nos encontramos con un grupo de funcionarios del ANSES y de la Oficina del REGISTRO NACIONAL DE REINCIDENCIA, del Ministerio de Justicia, que nos brindó una atención esmerada y con trató con extremada cortesía.

El comentario general que recogimos, de la totalidad de los veteranos que realizaron las gestiones correspondientes, es que fueron atendidos casi sin tener que hacer colas, con horarios de cita que se cumplían al minuto y con explicaciones claras y actitudes cordiales de todo el personal de estas reparticiones; realidad que deseamos destacar muy especialmente.

Es prácticamente imposible que nombremos a todas y cada una de las personas que nos atendieron en las distintas delegaciones donde se realizaron los trámites, pero, no obstante, hoy queremos reconocer, felicitar, pero sobre todo agradecer al ANSES y al REGISTRO NACIONAL DE REINCIDENCIAS, la forma como se nos recibió y atendió, con los brazos abiertos y con absoluto respeto.

En otras oportunidades hemos expresado que los veteranos seguimos esperando el regreso que se nos negó en junio de 1982. ¿Será este el primer indicio del comienzo del “Regreso con gloria”, al que aspiramos y deseamos se nos brinde algún día y que planteamos en un editorial anterior?

LA SECCION ALIAGA EN LA DEFENSA DE PRADERA DEL GANSO

EL COMBATE SOSTENIDO POR UNA SECCION DEL REGIMIENTO DE INFANTERIA 8 GRAL O'HIGGINS EN EL ISTMO DE DARWIN, FRENTE AL BATALLON DE PARACAIDISTAS BRITANICOS.

*Por el SR OSCAR TEVES

El ataque por el flanco izquierdo

La última posición que debió ocupar el subteniente Aliaga con su sección estuvo ubicada sobre la costa oeste del istmo, precisamente la apoyada en el Lago Brenton, en una loma que dominaba el valle y las cercanías del paraje conocido como Boca House; la orden recibida fue la de adoptar un dispositivo apto para enfrentar un desembarco anfibio proveniente del mencionado sector acuático. Sin embargo, la información que poseía Aliaga era que la relativa profundidad que tenía esa zona no permitiría la llegada de tropas enemigas por esa vía y, debido a esa razón y al hecho de que la fracción se encontraba totalmente aislada, realizó el despliegue de sus efectivos sobre la elevación en los trescientos sesenta grados, previendo también una infiltración o ataque terrestre desde cualquier ángulo. Esa decisión fue cuestionada por dos de los miembros de la plana mayor del teniente coronel Piaggi en ocasión de que ambos inspeccionaran el lugar, quienes le ordenaron con severidad corregir lo que allí se había hecho. El subteniente modificó su dispositivo pero no en su totalidad, ya que dejó al grupo de apoyo con su ametralladora MAG y uno de los grupos de tiradores dando frente hacia el nor-noreste, como para prevenir un avance hostil desde esa dirección; mientras tanto, los otros dos pelotones quedaron con sus vistas a la entrada de mar.

En esa pequeña y aislada altura, la solitaria sección no alcanzaba a divisar a ningún otro de los defensores argentinos. El desgaste provocado por los sucesivos cambios de posición, cada uno de ellos con los consiguientes traslados de todo el equipamiento individual y armamentos y la construcción de nuevos pozos de zorro, se dejaba traslucir en el ánimo y en el físico de los soldados. Cavar una vez más con las pocas palas que habían logrado sustraer en el poblado era una tarea agotadora debido a las dificultades del terreno, y que habían encontrado en todos sus desplazamientos.

Los preludios del combate

En la noche del 27 de mayo, unos quince minutos antes de las veintitrés, un sostenido fuego naval británico comenzó a caer en distintos sectores del istmo de Darwin y Goose Green. Horas más tarde, en plena madrugada del día 28 y cuando una pertinaz llovizna mojaba crudamente a hombres, materiales y terreno, la cerrada noche comenzó a ser hendida por miles de proyectiles trazantes y bengalas. Las tropas enemigas habían iniciado su avance y estaban atacando, unos kilómetros más al norte de la posición del subteniente Aliaga, a la Compañía A del Regimiento de Infantería 12. Sin saber qué estaba pasando porque carecían de contactos telefónicos o radioeléctricos, los disparos de armas automáticas y pesadas indicaban que se estaba produciendo un ataque terrestre. La lluvia de balas era de una magnitud tal que impresionaba al subteniente y su tropa, a pesar de estar habituados a los bombardeos aéreos y navales que habían sufrido en las últimas cuatro semanas.

Al ver confirmada su presunción de que la posición sería atacada en forma terrestre y no desde el mar, Aliaga ordenó entonces el desplazamiento de varios de los soldados que tenían sus pozos sobre la costa y los ubicó de frente al norte en otras posiciones, algunas de las cuales se encontraban sin terminar a raíz de la orden que había recibido días atrás. Los que fueron reubicados, entre ellos el conscripto Hugo Castro, se apresuraron en trasladar la munición que presentían iban a necesitar, en caso de que los ingleses llegaran hasta las cercanías. Después, la sección se dedicó a esperar.

El intenso combate librado en la madrugada había cesado algunas horas antes, como así también la molesta y helada llovizna. Con las primeras claridades del día, desde la lomita en donde estaba apostada la sección se vio el movimiento de tropas de infantería en las alturas del frente, a unos ochocientos o novecientos metros de distancia. Sin poder individualizarlas a raíz de la todavía escasa luz diurna, aquellas se desplazaban en dirección sur aunque recostándose hacia su izquierda en donde, a juzgar por los ruidos y la luminosidad de explosiones y proyectiles trazantes, desde hacía unos pocos minutos se estaba desarrollando un nuevo combate. Momentos

después, y ya sin dudar que se trataba de un grupo enemigo, el subteniente Aliaga le dijo al soldado Raúl Allende que apuntara la MAG.

- ¡Fuego libre! - ordenó el oficial a su sección cuando el pelotón inglés estuvo descendiendo por la loma, a no más de seiscientos metros.

Las ráfagas de la ametralladora y el fuego de los fusiles FAL provocaron una rápida reacción en los británicos, quienes lanzaron varios fumígenos para cubrirse en el abierto terreno en donde habían sido sorprendidos. Mientras algunos trataban de retroceder hacia la altura otros corrían al frente para ocultarse en un largo seto de arbustos que delimitaba el campo en forma transversal y que concluía, prácticamente, en la orilla del mar. Esta vegetación ofrecía una escasa protección contra las balas pero era el único lugar en que podían quedar ocultos de las vistas de la sección del Regimiento 8 (1). En poco tiempo más, los hombres de la sección enemiga que pudieron y otros efectivos que se encontraban más allá, comenzaron a hacer un intenso uso de sus armas automáticas cubriendo a quienes recogían, con mucha dificultad, a los que habían quedado tirados muertos o heridos en el piso.

En el pozo donde estaba ubicada la ametralladora, los soldados Allende, Héctor Altenburger y Omar Leyría se turnaban para dispararla, encarando aquella difícil situación con un extraño entusiasmo originado, quizá, en la tensión del momento. La posición poseía un espacio adecuado y contaba con una viga de madera para sostener su techo, lo que les brindaba una tranquilizadora sensación de seguridad. Mientras el “Alemán” no tiraba, se encargaba de abastecer de munición a sus compañeros y de ir lubricándoles las armas, actividad en la que poseía una particular destreza. Los otros dos conscriptos, oriundos de sendas zonas rurales, continuaban ametrallando la zona por la que venía el enemigo sin dejar de hacer lo mismo, además, sobre los arbustos que ocultaban a varios de ellos.

Una pausa en el ataque

En aquellos momentos, los británicos establecieron una pausa en su accionar buscando reorganizar su fallido avance por aquella depresión. Evidentemente, la redondeada colina ocupada por la sección del subteniente Aliaga dominaba el pequeño valle y era sumamente peligroso quedar al alcance de las armas de esa posición. Sin embargo, no todo era favorable a la pequeña fuerza argentina: varios de sus tiradores habían quedado mal ubicados ante el ataque terrestre pues sus pozos estaban diseñados para enfrentar un desembarco en las playas, y no podían disparar sobre los ingleses sin salir de los mismos. Tal es así que algunos se ubicaron cuerpo a tierra sobre la loma para poder tirar, pero esa acción constituía algo muy arriesgado.

Desde el puesto de comando, un pozo ubicado casi en la cima de la elevación, Aliaga hizo un balance de la situación y supuso que podía intentar una resistencia hasta entrada la noche, si el combate seguía con las características que había tenido hasta entonces, y luego replegarse al amparo de la oscuridad. O bien, si el enfrentamiento se complicaba, tratar de llegar al poblado en cualquier momento del día. Pero esa tarea, aunque se realizara con la luz diurna, no era algo simple: se efectuaría bajo fuego enemigo y, de lograrse, cabía la posibilidad de ser batido por propia tropa ya que sin comunicaciones no era posible efectuar advertencia alguna de tal movimiento. En aquellos momentos, dos o tres aviones Pucará pasaron en dirección norte sin llegar a descargar su armamento contra las tropas inglesas que enfrentaban la posición argentina. Sin embargo, aquellas no desaprovecharon la oportunidad que se les ofrecía y saludaron el sobrevuelo con un nutrido fuego de armas automáticas.

En los pozos se notaba una tensa calma. En esos minutos en que el fuego cesó, el sargento Maldonado se había arrastrado hasta los servidores de la ametralladora y los instó a que siguieran actuando como lo estaban haciendo; indudablemente, el éxito de la defensa estaría apoyado en el fuego que pudiera ejecutar la solitaria MAG. En esa trinchera estaba también ahora el soldado Ramón Monje quien, consumida la escasa munición que se disponía del lanzacohetes de 88,9 milímetros sobre el cerco de arbustos, se acercó a los otros conscriptos en busca de compañía, pero carecía de fusil y no podía combatir. Dos pozos a la derecha de la MAG, otro par de soldados aguardaba la reanudación del combate: Hugo Castro miraba el vallecito, casi sin pestañear, esperando ver a los infantes enemigos de un momento a otro.

Pero no desde el frente sino hacia la derecha alcanzaron a observar el desplazamiento de una pequeña fracción, no mayor de quince hombres. La reducida tropa marchaba en fila a una distancia aproximada de ochocientos metros e iba descendiendo en dirección sur por el leve faldeo de las elevaciones que, en el sentido opuesto, dominan la Bahía de Darwin. Sin poder establecer un mejor contacto para determinar si eran efectivos propios o enemigos, ya que las voces de ¡Viva la Patria! que profirieron no obtuvieron respuesta, los soldados del

Regimiento 8 optaron por no abrir fuego sobre ellos. Poco más tarde, aquel grupo se perdió de vista en la siguiente hondonada que debía atravesar en su movimiento (2).

Nuevamente bajo fuego

De repente, los ingleses reiniciaron el ataque sobre la loma y, a partir de allí, el fuego prácticamente no cesaría sino hasta la finalización del combate. El subteniente Aliaga, quien estaba disparando tiro a tiro con su fusil pues no recuperaba en forma correcta, sentía preocupación porque su flanco derecho era el que se encontraba más descubierto e intuía que los ingleses podrían efectuar un envolvimiento por ese sector; en aquellos momentos, el soldado Guillermo Marini llegó al pozo con una novedad:

- ¡Mi subteniente: le dieron al cabo Bossetti!

El cabo Bossetti, quien permanecía en su carpa a raíz de su estado de salud, había sido herido en un brazo; una bala penetró por la parte superior de uno de sus hombros y salió por el antebrazo; la sección tenía ya su primer herido (3). Aliaga le dijo entonces a Marini que se arrastrara hasta una de las posiciones de cambio en el sector derecho, previstas cuando la sección fuera trasladada a aquel lugar. Armado con su fusil FAL, el conscripto tendría la misión de dar la alerta en caso de ver avanzar a los británicos desde aquella zona. Sin embargo, y apenas recorrido unos pocos metros, éste recibió dos disparos en una de sus piernas y otro en su estómago y quedó tirado casi sin poder moverse.

- ¡Mi subteniente, Marini está herido! - alcanzó a escuchar Aliaga.

Sin dudarle mucho y pensando en que su hombre estaba totalmente descubierto, el oficial reptó hasta el conscripto y trató de taparle la herida del estómago de la cual manaba bastante sangre; al mirar a su costado vio que otros dos soldados, Naif Anis Hassanie y Luis Cepeda, lo habían seguido hasta allí. Rodeados los cuatro de decenas de impactos, Aliaga pudo arrastrar con mucha dificultad a Marini hasta que cayeron dentro de la protección del puesto de comando de la sección. El herido, bajo el shock producto de la situación, gritaba que se iba a morir y el subteniente lo contradecía en un intento de infundirle calma, aunque en su interior éste pensara que ninguno de ellos iba a quedar vivo. Uno de los soldados que se encontraba allí y que tenía la tarea de brindar los primeros auxilios a su malherido camarada, lo miraba fijamente y no hacía nada; Marini lo recriminó:

- ¿Qué esperás para vendarme?

Poniendo una nota tragicómica al momento, el otro respondió:

- Es que tengo miedo de lastimarte...

Pero a esta altura el cabo Bossetti y el soldado Marini no eran los únicos heridos: también Allende estaba fuera de combate y, a pesar de que su lesión era de escasas dimensiones, la esquila que lo afectó había seccionado su médula espinal impidiendo su movilidad. La sección estaba completamente aferrada al terreno por el intenso fuego británico y, sin posibilidades de ejecutar cualquier movimiento, los soldados argentinos comprendieron que no tenían más alternativa que seguir disparando. Las balas enemigas se concentraban sobre todo en la posición de la ametralladora MAG, a la que los ingleses trataban de silenciar infructuosamente hasta el momento, y sus servidores podían ver como el terreno a su alrededor se llenaba de impactos. Para ese entonces el combate estaba siendo sostenido por alrededor de quince soldados, que eran los que se habían ubicado con frente al avance inglés.

De pronto, los proyectiles de las armas pesadas enemigas comenzaron a caer con mucha precisión. Algunos disparos anteriores habían caído en las cercanías, por lo que Aliaga supuso que podían ser propios pero eran, evidentemente, los que estaban usando los ingleses para centrar la posición. Las municiones estallaban al costado de los pozos provocando el levantamiento de pedazos de turba y otros elementos del terreno, que caían sobre los soldados pegándoles en sus cuerpos y cascos. Cuando podían levantar la cabeza, veían que los ingleses efectuaban algunos cambios de posición intentando acercarse a la loma y una infernal lluvia de balas, superior al volumen recibido hasta entonces, se transformó en algo casi insoportable. No era posible ver dónde tenían colocadas los ingleses sus ametralladoras pero, con seguridad, estas armas estaban ubicadas en alguna otra elevación dominante, lo que les permitía batir a los soldados del Regimiento 8 sin dificultades.

En medio de todo ese fuego, el subteniente Aliaga alcanzó a divisar a una fracción enemiga que formada en línea avanzaba desde el mar, es decir, por el frente izquierdo de la posición. En ese sector existía una pequeña playa con varias rocas distribuidas en su superficie, justamente en la desembocadura de un arroyo de escaso cauce, en

donde la barranca típica del lugar veía interrumpida su continuidad. A los gritos intentó avisarle a los sirvientes de la MAG para que concentraran el fuego sobre esa tropa pero, como el estruendo de varias explosiones y el fuego de armas automáticas impidió que sus advertencias sean oídas, decidió llegar hasta ese pozo. En el momento de salir del suyo, el oficial sintió un impacto en el cuello y la sangre comenzó a manar por la desgarrante herida, cayendo inmediatamente hacia adelante. Sin saber quién era el que lo hacía, fue arrastrado de regreso hasta el puesto de comando.

El subteniente Aliaga, pese a la pérdida de sangre producida por su herida, no llegó a perder el conocimiento aunque el shock había menguado sus fuerzas y tampoco podía articular palabra. El cabo Héctor Rodríguez, jefe del 3º grupo de tiradores, llegó a rastras hasta el pozo para solicitarle órdenes pero, cuando lo estaba haciendo, una bala pegó en su zona malar izquierda fracturándole el maxilar; el suboficial cayó al piso.

*

Mientras estaba tirando con la ametralladora, el soldado Altenburger alcanzó a divisar un cohete que venía en línea recta hacia su pozo. Gritó para alertar a sus compañeros y de inmediato se tiró al fondo del mismo tratando de protegerse y de proteger a Allende, y una tremenda explosión sacudió todo. El grueso tirante que sostenía el techo cayó sobre el conscripto ocasionándole una lesión en una vértebra y algunas de las esquirlas le impactaron en la cara y una de sus manos. Cuando los restos de la posición lo cubrieron a él y a los demás ocupantes, Altenburger perdió el conocimiento.

En el preciso momento del impacto, el soldado Leyría estaba cambiando la gastada banda de proyectiles de la MAG por una nueva. La onda expansiva producida por el artefacto británico hizo estallar varias de las municiones ocasionándole una grave herida en una de sus manos.

- ¡Se me caen los dedos! - repetía gritando, mientras corría hacia el puesto de comando y se agarraba el miembro afectado.

*

En medio del estruendo de la lucha el soldado Castro se dio cuenta, aún sin haber podido observar lo sucedido, que la MAG había quedado fuera de combate porque ya no se la oía disparar, lo que tornaba cada vez más crítica la situación de la sección. Tanto a él como a los otros tiradores la munición se les iba terminando y la lluvia de proyectiles de artillería enemigos continuaba con extrema precisión.

La situación era extremadamente difícil: con la MAG inoperable, con escasa poca munición en los pozos que aún combatían, y con varios de los cuadros heridos, no existía mucho margen de maniobra. Pero en el mismo puesto de Aliaga, el soldado Eduardo Rappa no se daba por vencido: intentaba disparar uno de los cohetes descartables tipo LOW que, capturados en el cuartel de Moody Brook, le fueran entregados a la sección por el teniente primero Esteban. Observando los preparativos, el cabo primero Ábalos le pidió el artefacto.

- ¡Rappa, pásámelo a mí que yo les tiro!

Cuando el suboficial disparó, una explosión sacudió la parte trasera de la trinchera y se vino abajo el sector del techo que aún quedaba en pie; uno de los fragmentos pegó en la cabeza del subteniente Aliaga y le agregó una herida más al oficial. El sargento Maldonado, que se había sacado su casco después de que un proyectil inglés se lo averiara, también fue lesionado en su cabeza por un clavo de la quebrada viga que sostenía la parte superior del puesto.

La caída de la posición

Hugo Castro y su compañero ya casi ni oían que la sección estuviera respondiendo al fuego enemigo y comenzaron a preguntarse qué era lo que estaba pasando. Cuando notaron que los ingleses disminuyeron un poco su presión, Castro se arrastró unos metros hacia atrás, intentando llegar al puesto de comando; un soldado que estaba ubicado en uno de los pozos inmediatos, lo acompañó. En el movimiento, éste conscripto recibió un tiro en uno de sus glúteos transformándose en una baja más. Al llegar a la posición que buscaban, encontraron a casi todos heridos.

Apenas audible y balbuceante debido a sus lesiones y a la consecuente conmoción, el subteniente Aliaga pudo articular una de sus últimas órdenes:

- ¡El que pueda replegarse, que vaya al pueblo! El resto, que deje las armas y se agrupe por acá (4).

Y le indicó a Castro:

- Levante un trapo como para que lo vean. Nos rendimos...

El soldado agarró un pañuelo blanco, lo único que tenía a mano, y salió del pozo levantándolo pero, cuando sintió que las balas picaban nuevamente cerca de él, se arrojó a otra de las posiciones. Escondido ahí supuso, al igual que el resto de sus compañeros, que los ingleses no querían tomar prisioneros y que todos iban a ser aniquilados; entonces, varios se dispusieron a continuar con la defensa. Pero cuando Castro puso asomarse otra vez, otro de los conscriptos estaba enarbolando una improvisada bandera de mayor tamaño. Ahora, desde el frente y también desde la orilla del mar, numerosos combatientes enemigos se acercaban rápidamente a la loma haciendo señas para que todos se quedaran quietos y se tiraran al suelo.

- ¡Ya vienen, ya vienen! - escuchaba Aliaga que gritaban sus soldados.

Prisioneros

La incertidumbre ante la actitud que pudieran tomar los vencedores era total. Segundos después, los británicos agarraron tanto al subteniente Aliaga como a los demás heridos y los sacaron del destruido pozo, siempre bajo la amenazadora presencia de varios fusiles. La duda se disipó, en parte, cuando los prisioneros vieron que los paracaidistas, ya que tales eran las tropas atacantes, comenzaron a juntarlos y a atender a los heridos argentinos usando, inclusive, sus propios paquetes de curaciones.

Cuando Héctor Altenburger recuperó el conocimiento lo primero que vio fueron varias botas delante de sus ojos; tapado con los restos del techo del pozo no podía precisar cuánto tiempo había pasado desde que fuera herido. Sacándolo del informe agujero los ingleses lo tendieron a un costado, y alcanzó a preguntarle a otro soldado que estaba al lado de él cómo tenía la cara.

- La tenés hecha mierda, Al - le respondió aquel, impresionado por la mezcla de barro y sangre que observaba. Dándose vuelta para el otro lado, el “Alemán” cayó en un profundo sopor.

La tensa calma lograda se rompió abruptamente cuando uno de los paracaidistas, que estaba revisando a los prisioneros, descubrió una pistola que el sargento Maldonado tenía escondida entre sus ropas. Cargando sus armas, los soldados ingleses volvieron a encañonarlos pero el incidente concluyó cuando un oficial los reprendió enérgicamente. Luego, en un perfecto castellano con acento español, pidió disculpas a los argentinos capturados (5).

Tirado boca abajo como el resto de sus camaradas, el soldado Castro se sorprendió al oír el ruido de aviones en las cercanías. Intentó levantar su cabeza para observar pero una fuerte patada propinada en su casco lo hizo desistir del propósito. Un rato después, los ingleses los hicieron levantar y caminar con ellos en dirección a Goose Green formando parte de la avanzada británica. Salvo el soldado Allende, que quedó en el pozo de la ametralladora presumiblemente dado por muerto, todos tuvieron que avanzar. Los heridos eran transportados por los demás y el movimiento fue lento, penoso y no exento de riesgos ya que podían pisar alguna mina de los campos existentes en el sector o ser blanco del fuego de los defensores del poblado.

En forma posterior a la caída de la posición, los prisioneros de Boca House pudieron observar algunas de las acciones sucedidas en la tarde del 28 de mayo, como el ataque y derribo de uno de los aviones Pucará enviados desde Puerto Argentino, y sufrieron otras, como el fuego de artillería propio que llegó a caer preocupantemente cercano. Con el crepúsculo avanzado rápidamente y teniendo como telón de fondo las ahora más tenues pero aún rojizas llamaradas que consumían la escuela de Goose Green, los prisioneros del Regimiento 8 comenzaron a caminar otra vez pero ahora en dirección opuesta al caserío. En las lomas cercanas al Establecimiento Darwin pasaron una interminable noche junto a un numeroso grupo de soldados argentinos capturados más temprano, en medio de unos arbustos que estaban incendiados.

*

La sección del subteniente Aliaga había combatido en forma eficaz estancando el ataque británico en el sector asignado a su defensa durante algunas horas, careciendo en absoluto de comunicaciones y, consecuentemente, de cualquier tipo de apoyo de fuego y de refuerzos humanos. La decisión del combate se produjo luego de que los británicos hicieran un profuso empleo de numerosas armas automáticas, de morteros y también algunos misiles

Milan (6). El intenso fuego ocasionó varios heridos a la par que los proyectiles pesados derrumbaron algunas de las posiciones argentinas; mientras no llegó a hacerse uso de esa concentración de poder, la sección pudo equilibrar con cierta comodidad el desarrollo del combate favorecida por las características del terreno. Sin embargo, al momento de la rendición, las reservas de proyectiles estaban casi agotadas.

Los paracaidistas ingleses tomaron en Boca House alrededor de quince prisioneros, varios de ellos heridos, que habían combatido armados con fusiles livianos, una ametralladora MAG y un lanzacohetes. Éste último pudo efectuar un reducido fuego debido a que la munición disponible alcanzaba para tres o cuatro disparos.

* * * * *

(1) A pocos metros por delante de aquel vallado natural, se encontraba una zona minada; los soldados de Aliaga la habían preparado junto a los ingenieros del cabo primero Uvilla adosando con cinta una mina antipersonal a una mina antitanque y, enganchada a la anilla de la primera, una tanza atada a un palo enterrado. De esa manera, y separadas unos cuatro o cinco metros entre sí, se hallaban instaladas varias de estas trampas cazabobos.

(2) Se trataba del grupo del cabo primero Quintana (de la Sección Exploración del Regimiento 12) que, luego de haber combatido en la loma de Darwin, pudo replegarse hasta Goose Green.

(3) El cabo Bossetti había llegado a escupir sangre y se encontraba sumamente debilitado, como consecuencia del estado de desnutrición que padecía.

(4) Alrededor de una docena de conscriptos pudo evadirse de la posición aprovechando la cubierta que les ofrecía la pequeña loma de Boca House. Algunos de ellos intentaron acercarse a un cañón antiaéreo de 20 milímetros, que se encontraba sin sus servidores, con la intención de ponerlo en funcionamiento; sin embargo, la munición de un obús o de un mortero británico dio de lleno en la pieza antes de que pudieran llegar a la misma.

(5) Según lo que el británico manifestara más tarde, había servido a lo largo de quince años en el Peñón de Gibraltar.

(6) La información suministrada por el investigador David Kenney indicó que los proyectiles Milan lanzados contra la posición de la sección del subteniente Aliaga alcanzó el número de seis.

*Socio Adherente de la Institución

CERTAMEN LITERARIO
“MALVINAS, LA GUERRA DESDE ADENTRO”
DIPLOMA DE HONOR

LOS PUMAS EN LA GUERRA

*POR EL SM (R) VGM CARLOS ANDRES VERON

Era el día 27 de marzo de 1982 y al llegar a la puerta del B AV EJ 601, me dicen que me apurara para ir al hangar porque había una comisión al sur (El Calafate). En el hangar me estaban esperando para irnos el Tte 1ro Obregón, Tte 1ro Orozco y el cabo 1ro Romero Alfredo, tomamos las cosas indispensables para el viaje. La primera pierna era la base Aeronaval Cte Espora, en la ciudad de Bahía Blanca. Llegamos ahí cerca del mediodía, los pilotos fueron a la torre de vuelo y nosotros nos quedamos para hacer combustible, en ese momento vienen unos marinos a preguntarme si nuestro helicóptero, que era un SA 330 L PUMA (AE-502), era el que embarcaba en el RHAI, yo le contesté que no porque íbamos a Santa Cruz, y además habíamos bajado del mismo, en febrero por la Campaña Antártica de Verano 81/82. Todavía le aclaré que el que podría ir era el PUMA de Prefectura que estaba al lado nuestro. Pasaban las horas y los pilotos no aparecían, hasta que vinieron y nos fuimos a una habitación no pudiendo hablar con nadie. Estábamos incomunicados, fue entonces que apareció el Tte 1º Obregón, quien dijo que había pedido a Campo el KIT de plegado de palas para embarcar en el Rompe Hielos ARA Almirante Irizar, y salir rumbo a MALVINAS. Por lo menos se había despejado esa duda, la ARMADA nos proveyó de un chaleco de supervivencia de piloto de A 4 Q, y de una pistola calibre 11,25.

A media mañana del 28 nos llegó el KIT DE PLEGADO DE PALAS. No pudimos ni saludar a la gente del G 222.

Recogimos el kit y nos embarcamos en el RHAI, allí nos dimos cuenta con Romero que nos faltaban dos trabas de amortiguador, pero creímos que aumentando los amarres con las cadenas no necesitaríamos esas trabas. La madrugada del 29 salimos con toda la flota en el operativo que se llamó ROSARIO.

En el hangar junto al PUMA había un SEA KING de la ARMADA. El tiempo no era el mejor y el barco enfrentó la tormenta, cabeceaba bastante, navegábamos en sigilosa, así que esporádicamente podíamos ir a ver el PUMA, por ahora se comportaba bien.

En la madrugada del 02 de Abril nos encontrábamos durmiendo en un camarote de la cubierta roja, cuando de repente estaba en el aire y di con la cabeza en el baño, Romero, por su parte rodó por el piso del camarote, no nos podíamos parar porque el barco seguía rolando. Cuando pudimos incorporarnos nos abrigamos y con la patrulla control de averías fuimos hasta el hangar y cuando abrimos la puerta, no podíamos creer lo que veíamos, el JP1, (combustible que usan las turbinas) llegaba hasta el borde de los sócalos del hangar que tienen una altura de cuarenta centímetros aproximadamente, el tren de aterrizaje principal se había partido y rompió los tanques de combustible que están debajo del piso del helicóptero. El cuadro era catastrófico; las palas del rotor principal se habían salido de sus amarres en la estructura y habían pegado contra las columnas del hangar, caminábamos por el borde de los sócalos porque los imbornales no alcanzaban a drenar los mil quinientos litros de combustible que tenía la aeronave. Me puse unas botas y empecé a caminar entre el combustible con cuidado porque el barco seguía rolando, el helicóptero estaba apoyado en sus patas traseras pero caído hacia atrás pues como dije antes se habían partido de su eje y se metieron en los tanques de combustible, de las aproximadamente veinte cadenas de amarre que tenía habían quedado diez, las otras se habían cortado de los soportes de las argollas de amarre que están en el helicóptero, agarramos unas gatas azules que el barco utiliza para transportar bultos en las bodegas y en la cubierta de vuelo y calzamos el helicóptero para que quede mas parejo, volvimos a atarlo de donde pudimos. Por suerte el SEA KING no había sufrido ninguna avería excepto en la nariz del lado derecho que se le metió la lanza de un banco de prueba de hidráulico, pero con una pequeña reparación se solucionaba. El nuestro, en cambio no iba a poder volar y por ende no iba a ayudar en el desembarco que era la razón por la que estábamos ahí.

A primeras horas de la madrugada comenzó la toma y con el Cbo 1º ROMERO comenzamos nuestra lucha contra el tiempo para desarmar el Helicóptero (Es decir sacarle todo lo que estaba en servicio y embalarlo para poder dejarle estos elementos de repuestos para los otros PUMAS que embarcaran para hacer el

cruce). Comenzamos por amarrar bien el helicóptero por que teníamos que abrir los capots de motor para poder sacar las palas principales luego las palas de rotor de cola, también sacamos los motores. Esto fue lo mas grande, luego nos dedicamos a sacar y embalar todos los equipos de radio y navegación y todo lo que podía servir de repuestos para otro helicóptero ya que había comentarios de que el AE-502 sería tirado al agua para acelerar la maniobra de embarque de los otros helicópteros sin entrar a puerto.

A todo esto yo había participado de la campaña Antártica de verano y conocía al comandante del buque que era el Capitán de Navío Barquin y ya que nuestros pilotos habían regresado al continente en el primer C-130, como más antiguo de los dos lo fui a ver y le expliqué la situación (El helicóptero tenía un 20% de destrucción por lo tanto era recuperable). Primero no quería saber nada hasta que accedió a desembarcarlo en Punta Quilla.

A partir de ese momento nos pusimos a pensar la forma mas segura y rápida para llevar al helo hasta la cubierta de vuelo, no nos olvidemos que mide cuatro metros de altura no teníamos las patas traseras solo las de nariz. Además no podíamos realizar ninguna maniobra hasta que estuviéramos en aguas tranquilas, por lo tanto todo era teoría y no podíamos trasladar nada a la realidad. El 08 de abril por la mañana entrando a puerto comenzamos la maniobra con sogas, cadenas y las fabulosas gatas de la cubierta de vuelo, salió el cono de cola y lo importante era pasar el sócalo de entrada al hangar para que salga al mástil de rotor principal y a partir de ese momento la grúa de la banda de estribor se haría cargo del Helicóptero, ya que pesaba aproximadamente 3500 Kg. Después de mucho pelear se logro el éxito y el Helicóptero fue cargado en un chatón tirado por un tractor de ahí, lo trasladamos por todo el centro de la ciudad hasta un hangar de Helicópteros Marinos donde quedó en custodia hasta que lo fueran a buscar de Campo de Mayo.

El traslado por la ciudad fue otra historia porque el PUMA había sufrido varios daños estructurales. Verdaderamente parecía que había sido derribado, así que imagínense los comentarios de la gente mientras desfilábamos por las calles de la ciudad.

Llegamos al hangar y lo pusimos a un costado para que no molestara. Ahora había que emprender el regreso a campo pero no sabíamos en qué.

Aproximadamente a las seis de la tarde nos avisan que un avión de AVIACIÓN DE EJÉRCITO nos recogería en Trelew así que en un Unimog nos llevaron hasta el aeropuerto, ahí subimos al G222 FIAT y salimos para Campo de Mayo, aterrizamos en el aeródromo de Campo y fuimos al Casino de Suboficiales. Cerca de las cuatro de la mañana nos liberaron y como era semana Santa nos fuimos de franco hasta el lunes 12 de abril.

Por otro lado quiero aclarar que el esfuerzo llevado a cabo para la recuperación del helicóptero SA 330 B PUMA AE-502 no fue en vano ya que fue a reparación a la fábrica de origen (AEROSPATIALE), en la República de Francia al año siguiente y volvió a surcar los cielos de nuestro país en 1986 para terminar su trágica trayectoria en un accidente lamentable en la ciudad de Azul en Noviembre del año 1993.

Me había quedado con la sangre en el ojo por haber estado tan cerca de operar en las Islas y por las circunstancias narradas no pude. Pero el destino me dará otra oportunidad, el día 22 de Abril al mediodía salí de CAMPO DE MAYO para embarcar en el BUQUE POLAR BAHIA PARAISO con un Helicóptero PUMA AE-506. El comandante del PUMA era el Cap EZEQUIEL HONORIO LUZURIAGA, el copiloto el Tte 1º EDUARDO LOPEZ LEGUIZAMON, los mecánicos el Sarg 1º HORACIO LUNA y el que suscribe. (Les recuerdo que estos dos oficiales fallecieron años después del conflicto en diferentes accidentes). La misión era actuar desde el buque como helicóptero ambulancia perteneciendo a la cruz roja internacional. Nuestra primera misión fue acudir al hundimiento del CRUZERO GENERAL BELGRANO, una vez en la zona había dos naves de la ARMADA ARGENTINA (BOUCHARD Y PIEDRABUENA), que estaban llenos de náufragos hasta en la cubierta. El Océano Atlántico sur es muy particular y más en la zona del hundimiento, la visibilidad era escasa pero teníamos que volar porque habían pasado varias horas desde el hundimiento y las posibilidades de encontrar gente con vida en las balsas se agotaban, comenzamos los vuelos y marcábamos la posición de las distintas balsas para que el barco se acercara y recogiera a los sobrevivientes o muertos que estaban en las mismas, uno de ellos recuerdo que estaba con la linterna encendida. Como ya expliqué la meteorología era muy mala, por lo tanto no nos podíamos alejar del barco y la psicosis de encontrar balsas nos hacía mirar lo que parecían cosas de colores, pero cuando nos acercábamos no había nada, esto nos ocurrió varias veces. Luego de éste amargo comienzo navegamos hacia USHUAIA, dónde se desembarcaron los sobrevivientes y los muertos. Aquí también se desembarcó el Sarg Ay Luna y embarcó el Sarg 1º OSCAR MELLA.

El buque se aprovisionó de medicamentos y víveres y después de aproximadamente diez días partimos rumbo a las Islas.

En medio de la travesía fuimos interceptados por un helicóptero inglés, el cual pidió autorización para aterrizar en nuestro buque hospital para inspeccionarlo y asegurarse que no transportáramos armamento. Nuestro PUMA tenía pintadas unas pequeñas cruces rojas en ambas puertas laterales, en la nariz, en la panza y la otra en el capot superior. El piloto del helicóptero inglés antes de subir al suyo vino hasta el nuestro y nos dijo que un avión HARRIER a ochocientos kilómetros por hora, no iba a distinguir las cruces rojas sino que iba a ver el punto verde, por lo tanto nos derribaría sin saber que era un helicóptero ambulancia.

Por este sabio consejo ese mismo día a la noche con el otro mecánico y la valiosa colaboración de gente del barco nos pusimos a pintar el Helicóptero con sintético blanco, por supuesto que esto se hacía por que estábamos en guerra, habíamos trabajado toda la noche entre mantenimiento y pintado. A la mañana tuvimos que sacar el helicóptero para realizar la primera evacuación en el mar. La misión consistía en volar hasta el HMS UGANDA, que era el buque hospital de los ingleses y recoger heridos argentinos, nuestro helicóptero tenía seis camillas y lo adecuábamos según la cantidad de heridos, nos acompañaban en nuestros vuelos dos enfermeros aeronáuticos de la Armada, (Subof Pr PANAGIOTAS Y Cbo Ppal QUIROGA).Aterrizamos en el Uganda, yo entré a las salas de internación para dar la prioridad de embarque a los heridos para poder acomodarlos dentro del helo según su estado. Digamos también que todos nuestros heridos, (la mayoría por esquivarlas), estaban vestidos con unos enteritos de tela de avión y sus pertenencias en bolsas plásticas. Como anécdota un día, uno de los evacuados argentinos del Uganda comenzó a insultar mientras estaba internado en el Bahía Paraíso, a los ingleses porque no le habían devuelto sus efectos personales. Para esto un helicóptero inglés aterrizó en la cubierta de vuelo trayendo las pertenencias de dicho personal. Después de varios días de trabajo con el UGANDA, seguimos a MALVINAS.

Ya en las Islas comenzamos con la evacuación de heridos, estábamos enfrente de PUERTO ARGENTINO. También íbamos recorriendo las islas levantando heridos argentinos y cuando llegaba la noche escuchábamos como las Fragatas inglesas tiraban casi sin control

Desde 16 de junio hasta el 18 estuvimos frente a Puerto Argentino para evacuar con el Helicóptero a la mayoría de militares argentinos que estaban en condición de ser evacuados al buque. La capacidad de carga del helicóptero es de 20 soldados pero ante la situación que apremiaba íbamos subiendo más gente a medida que se agotaba el combustible así con la luz de veinte minutos encendida hicimos cerca de tres vuelos y en el último cargamos cuarenta y dos almas mas cuatro que éramos la tripulación.

Así pasó éste lado de la guerra con gente que no libró un combate cuerpo a cuerpo, ni siquiera tiró un solo disparo, pero en nuestro caso había pilotos y mecánicos que volábamos con un Helicóptero de Aviación de Ejército en nuestras Islas Malvinas, había tripulantes y había médicos y enfermeros, todos mancomunados con el solo objetivo de cumplir con nuestra misión.

El 25 de Junio de 1982 después de una emocionante despedida de la gente con la que habíamos compartido sesenta y cinco días en un barco navegando por el Atlántico Sur, despegamos del Buque Polar Bahía Paraíso (B1), rumbo a Campo de Mayo, llegamos cerca de las 18 horas hangaramos la aeronave nos saludamos con la satisfacción de haber cumplido con nuestro deber y nos fuimos a casa a ver nuestras familias.

NOTA: El AE-506 voló 35:00 Hs en la guerra , fue desprogramado en 1998 y a partir del 2003 se encuentra en un pedestal en el centro del Municipio de MALVINAS ARGENTINAS.

*Durante el conflicto presto servicios en el Batallón de Aviación de Combate 601 y se desempeñó como Mecánico de Helicóptero de la Ca Helic Asal "A".

LOS SUSTOS DEL REGRESO

Amigo lector, no es necesario aclarar que un avión, cualquiera sea su clase, es una interrelación de sofisticados mecanismos que deben funcionar a la perfección para garantizar su seguridad y la de sus transportados.

Los voluminosos manuales de mantenimiento se ocupan hasta del remache más pequeño, y los de procedimientos explican qué hacer ante cualquier emergencia imaginable... ¿Imaginable?, qué fácil parece encerrar en unas páginas prolijamente anilladas todas las vicisitudes de un vuelo, y sin embargo, qué lejos suelen estar de la realidad. Si no me cree, lo invito a hacer un ejercicio de concentración.

Imagine un avión de combate, imagínelo cargado al máximo de combustible, bombas y municiones de cañón. Siga imaginando... en una fría y húmeda pista patagónica, el motor es exigido al máximo para decolar. El vuelo comienza tranquilo, normal, hasta que, por un procedimiento no previsto en los manuales, el avión desciende y comienza a peinar las olas mientras el salitre corrosivo se adhiere a sus superficies. Los parabrisas se opacan, los contactos eléctricos se aíslan, los motores lo absorben, los álabes de las turbinas pierden eficiencia... No importa, hay que seguir; los instrumentos indican la posición del blanco, pasan unos segundos, el piloto lo ubica visualmente y ataca.

Ve la artillería antiaérea y procura esquivarla, surtidores de agua a su frente le muestran el pique de la munición, los fogonazos en las cubiertas le advierten del lanzamiento de misiles, sonidos parecidos a martillazos le indican que está siendo alcanzado por las armas livianas... No importa, hay que seguir. Dispara sus cañones, lanza las bombas, “salta” por encima de la nave, sigue esquivando las defensas antiaéreas, apenas mira hacia atrás para apreciar el efecto de su ataque y escapa.

Sigue pegado al mar, está pendiente de la radio esperando que el operador de radar lo advierta del peligro de los Harrier. Mira el nivel de combustible y chequea los instrumentos. Si todo fue bien, idealmente bien, tiene el combustible necesario para regresar, las temperaturas y presiones del motor son correctas, sin las bombas que ha lanzado, el desempeño aerodinámico es perfecto. Lamentablemente la realidad fue muy diferente. Nuestros aviones rara vez regresaron indemnes. A las heridas del combate se sumaron inconvenientes técnicos y otros imponderables que no aparecen en los manuales. Acá van sólo algunos ejemplos.

El 8 de mayo, dos M 5 tripulados por los capitanes Amílcar Cimatti e Higinio Robles debían realizar una misión de velo y engaño. Su indicativo era ÁGUILA y, mientras eran controlados por el radar, se les ordenó acercarse a las islas como señuelos, para obligar el despegue de las patrullas enemigas.

Cerca de Malvinas, la torre les informó la posición de las PAC. Se corroboró que una se dirigía hacia los aviones argentinos que maniobraron para ponerse a su cola. Cuando el jefe de sección ordenó probar cañones, al numeral le quedó conectado el empobrecedor de tiro, una falla muy extraña. Este sistema disminuye la potencia del motor, mientras se dispara, para evitar que los gases de las armas lo apaguen. El guía giró en círculos para no perder de vista al 2 y protegerlo mientras le ordenaba eyectar el tanque ventral vacío. A los quince mil pies de altura, el 2 informó que se había restituido la potencia y ascendió, rumbo a Río Grande.

Poco después, fue el turno del guía. Problemas de trasvase de combustible le obligaron a eyectar los tres tanques externos. A setenta y cinco millas de la base preguntó por las condiciones meteorológicas. El aeródromo estaba con 8/8 de stratus a cincuenta metros y el sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS) fuera de servicio. En ese instante, se le encendió la luz de seiscientos litros (mínimo combustible) y el numeral le avisaba que tenía la central giroscópica fuera de servicio (sin datos de horizonte artificial). El capitán Cimatti le ordenó formar en “ciega” (formación en la cual, el numeral se ubica muy cerca del avión guía). Ante esta situación se ordenó el despegue del helicóptero de Prefectura Naval para que los apoyara.

Años después, ya brigadier, Cimatti, describió el aterrizaje: *En la posición supuesta, por tiempo, de quince millas afuera, y con las agujas del combustible casi en cero, reducimos la potencia y comenzamos un suave descenso, entre nubes, orientados con la pista pero sin saber, a ciencia cierta, a que distancia saldría.*

A cincuenta metros de altura, con el tren de aterrizaje abajo, hicimos contacto con el suelo, sobre el eje de pista, pero pasados de su cabecera lo que obligó a poner potencia a pleno para girar 360°, volviendo nuevamente a la misma. Los segundos se hicieron siglos, mirábamos la manija de eyección, calculando el movimiento, mientras se esperaba la “plantada” de motor.

Efectuamos un giro lo más cerrado posible, con máxima potencia para no entrar en pérdida, el tren abajo y la punta del ala derecha prácticamente tocando el suelo. El tiempo pasaba, poco a poco, la trompa del avión fue “barriendo” el horizonte hasta encontrar el eje de la pista y casi sobre la cabecera; en ese momento, saqué inclinación y las ruedas del avión tocaron la ansiada pista.

Vio lector que era necesario concentrarse porque los ÁGUILA tuvieron que repasar varias hojas del manual... seguimos:

El 12 de mayo, cerca del mediodía, Malvinas informó que, al este de Puerto Argentino, se sufría cañoneo naval. La Fuerza Aérea Sur planificó atacar con ocho A-4B divididos en dos escuadrillas y apoyados por sendos reabastecedores.

Una de las formaciones era la CUÑA, formada por el primer teniente Manuel Bustos, los tenientes Jorge Ibarlucea y Mario Nívoli y el alférez Alfredo Vázquez. A mitad de camino se reabastecieron de combustible y, al llegar a Fitz Roy, se les ordenó poner rumbo 182° y volar doce millas náuticas. Así, localizaron los objetivos: la fragata Brilliant y el destructor Glasgow.

Había bancos de niebla y los parabrisas se habían cubierto de una película de sal que impedía ver hacia el frente; sólo podían hacerlo a través de las lunetas oblicuas laterales. En esas condiciones atacaron los buques que navegaban a máxima velocidad, distanciados entre doscientos y trescientos metros, mientras recibían fuego antiaéreo de la fragata Brilliant.

Los A-4B iban apartados quinientos metros entre sí, cuando un misil Sea Wolf impactó en el avión del primer teniente Nívoli; otro alcanzó al teniente Ibarlucea cuando ya había lanzado su bomba, mientras que el primer teniente Bustos, en escape y luego de haber llamado a reunión, vio venir un misil, trató de esquivarlo pero, al ir rasante, tocó el agua y se estrelló en el mar.

Sólo quedó el alférez Vázquez que lanzó la bomba, sobrepasó el buque y, al descender aún más para escapar de los misiles que lo perseguían, casi rozó las olas. Logró serenarse, dio motor a pleno y escapó. Durante el regreso intentó infructuosamente, desempañar el parabrisas por lo cual, ya en final, apenas veía la pista y al aterrizar, se salió de ella aunque sin consecuencias para el piloto ni el avión.

¿Alguien habrá imaginado una situación así?... a ver esta otra:

En las islas, la situación no era mejor y la meteorología solía complicar la, de por sí, alterada vida de nuestros pilotos. En la mañana del 20 de mayo, había mal tiempo y la visibilidad era escasa. No obstante, se ordenó el despegue de una sección de Pucará, tripulados por el primer teniente Ricardo Fasani y el alférez Rubén Sassone, para realizar reconocimiento ofensivo por el estrecho de San Carlos. Al llegar, Sassone observó un barco de gran tamaño y lo informó. Los aviones no fueron detectados por los buques pero existía la orden de no atacar pues podría haber naves argentinas en la zona.

El clima empeoraba minuto a minuto y el guía decidió regresar. Buscaron afanosamente la pista; Fasani la divisó y aterrizó pero cuando llegó el turno del alférez, ésta se cubrió totalmente. No había ayudas que permitieran el

aterrizaje casi a ciegas y fue entonces cuando el capitán Roberto Vila, uno de los más experimentados pilotos de Pucará, se hizo cargo de la radio y comenzó a dirigirlo. Guiándose por el ruido de los motores logró hacerlo aproximar, Sassone se pegó al suelo todo lo que podía y, sin ver nada, escuchó la voz Vila que le indicaba cortar el motor; al hacerlo, el avión perdió sustentación y tocó suelo sin inconvenientes... ¡algo fuera de todos los manuales!

El 24 de mayo tres A-4C vivieron su odisea. Con el indicativo JAGUAR, despegaron de San Julián tripulados por el primer teniente José Vázquez, el alférez Guillermo Martínez y el teniente Jorge Bono.

Cerca de las 11.30 se encontraban en la zona del blanco y se dirigieron al ataque en Bahía San Carlos; lanzaron seis bombas sobre la fragata Arrow, se vio salir una llamarada de la nave y divisaron entre ocho y diez buques en el estrecho. Mientras tanto, desde las naves, y desde tierra, les disparaban con todo lo que tenían (misiles, cañones y aún de bajo calibre). Los tres aviones lograron escapar pero con numerosas perforaciones y pérdidas de combustible; se deshicieron de los tanques suplementarios y volaron en busca del reabastecedor.

Ascendieron y chequearon los niveles: N° 1 1500 libras, N° 2 2280 libras, N° 3 2500 libras. Cruzaron la Gran Malvina, pero al entrar al mar, al norte de la isla San Jorge, observaron que el avión del teniente Bono, sin ningún aviso, realizaba un suave viraje descendente e impactaba en el mar sin observarse su eyección. Consternados, sus compañeros solicitaron al KC-130 (MADRID 2) que les hiciera homing¹. Sin dudar, el comandante del cisterna, Vicecomodoro Jorge Domínguez, se acercó hasta sesenta millas náuticas al oeste de la Gran Malvina y se encontró con los JAGUAR. Cuando consiguieron enchufarse, al N° 1 le quedaban 200 libras y al N° 2, 1200. Así, ambos A-4C, conectados a las mangueras de reabastecimiento, continuaron hasta treinta millas náuticas de San Julián, donde desacoplaron y aterrizaron; el avión del primer teniente Vázquez había recibido 39.000 libras de combustible.

Los nobles Canberra tampoco fueron ajenos a los sustos del regreso. En la noche del 5 de junio, dos BMK-62 con el indicativo GAUCHO debían bombardear concentraciones enemigas en Monte Kent. Estaban tripulados respectivamente, por los capitanes Alfredo Bredeston y Miguel Sisco y los primeros tenientes Antonio Mauad y Raúl Acosta.

El vuelo de ida se realizó sin problemas pero cuando se encontraban a sesenta millas náuticas de la Isla San José, el guía advirtió que se le aproximaba, desde abajo y al frente, una luz, ¡era un misil! En la brusca maniobra de escape, el 2 entró en el chorro del N° 1, se le plantó un motor y cayó en un tirabuzón que logró controlar a los 34.000 pies. En la mitad del viraje, el guía sintió una fuerte vibración causada, posiblemente, por la carga alar o la explosión del misil.

El numeral, aún con un solo motor, también sufrió una fuerte vibración. El guía interrumpió el viraje por temor a una plantada similar y, mientras navegaba en ese rumbo, vio dos luces color naranja fuerte que se desplazaban en paralelo, desde atrás y abajo. Estimó que iban dirigidos al numeral que volaba en un nivel inferior, entonces, ordenó desprenderse de las cargas y regresar rápidamente a Río Gallegos.

El N° 1 aterrizó sin problemas; el 2 lo hizo a mayor velocidad que la normal y con las alas desniveladas; esto, sumado al fuerte viento de costado, hizo que se le introdujera paulatinamente la rueda derecha y saliese de pista. Los GAUCHO no habían podido llegar al objetivo, pero obligaron al despegue de una patrulla aérea de combate, que dio indicios de la presencia de naves, en proximidades de la Isla San José.

¹ *Homing*, acción y efecto de guiar a una aeronave perdida con un equipo especial que permite detectar de dónde proviene la emisión en VHF del avión que necesita ser orientado.

Al menos, el susto no fue en vano pero ¿qué ocurría cuando la emergencia la tenía un avión de gran porte, pesado y no tan maniobrable como uno de combate?...

Para los reabastecedores las cosas tampoco fueron sencillas. El 8 de junio, dos KC-130, con el indicativo PARCA, piloteados por los Vicecomodoros Alfredo Cano y Enrique Pessana, acababan de recuperar a los integrantes de una escuadrilla de A-4B que, con graves pérdidas de combustible debido al fuego antiaéreo, debieron viajar acoplados hasta unas setenta millas náuticas de San Julián donde se liberaron para aterrizar sin novedad.

Luego del reabastecimiento, el avión de Cano sufrió una pérdida de combustible, por lo que regresó. Su relato es una excelente forma de saber qué ocurría dentro de esos enormes aviones y que sentían sus tripulantes: *Orbitaba en el punto asignado a la espera del regreso de las últimas escuadrillas que cumplían misiones en las islas, cuando escucho los reiterados llamados del MARTILLO 3, primer teniente Sánchez, al Centro de Información y Control de Río Gallegos. Cuando nos comunicamos con él, nos notificó su intención de eyectarse en proximidad del buque de rescate. Efectuamos cálculos y le indicamos un punto de reunión cercano a las islas.*

En esa posición, y mientras estábamos con los cuatros motores estelando, fuimos avistados por el MARTILLO 3; el enganche se produjo cuando tenía menos de quinientas libras de combustible. Debido a la excesiva altura en que debimos realizar la operación, se produjo una fuerte pérdida de combustible en la válvula de reabastecimiento que se hizo controlable por debajo de nivel 100.

Ya cerca de Río Gallegos, y luego de haber entregado más combustible de lo debido, tuvimos una emergencia por rueda de nariz trabada en posición “arriba”. Superamos el inconveniente luego del segundo procedimiento de extensión de emergencia y aterrizamos sin novedad.

Usted se estará preguntando : ¿Y con los aviones del Puente Aéreo, qué? Veamos:

En la tarde del 12 de junio aterrizaba en la Base Aérea Militar Malvinas el ACUARIO, uno de los tantos C-130 que logró burlar el bloqueo inglés y llegar a las islas para reabastecer a sus defensores y evacuar heridos. Al tocar tierra, estalló un neumático cuyo indispensable reemplazo era imposible. La solución nos la cuenta su piloto, el mayor Rubén Palazzi: *El TC-66 despegó de Comodoro Rivadavia con 15.000 kilogramos de munición 155 mm. y embarcó, en Río Gallegos, cuarenta y cuatro pasajeros (relevó de artillería antiaérea). En la carrera de aterrizaje en Malvinas, se reventó la cubierta principal delantera derecha. Como no era posible el reemplazo, debido a la situación táctica, se decidió despegar en esas condiciones, con el peligro de que la cubierta se desbandara y la otra no aguantara el peso. A los diez minutos de haber aterrizado, completada la descarga, se inició la carrera de despegue con el avión completamente caído hacia la derecha. Ante el peligro de que reventara la otra cubierta que soportaba todo el peso, se intentó la rotación muy por debajo de la velocidad mínima lográndose el despegue.*

¡Qué sencillo parece todo así relatado! Lo cierto es que la maniobra de rotación descrita por Palazzi consistió en que el copiloto girara el volante, totalmente a la izquierda para levantar el plano derecho durante la carrera de despegue. Esto permitió que, a medida que el avión incrementaba su velocidad, se sustentara en su plano derecho y aliviara el peso sobre el neumático desinflado.

Hasta aquí las historias. No son las únicas, sólo algunas elegidas al azar y que representan a los principales sistemas de armas que operaron en Malvinas. Lo destacable es que fueron protagonizadas por hombres que, luego de padecerlas, no dudaron en volver a salir para continuar su enorme labor de defender el honor nacional... ni más, ni menos.

Autor: Emilio Duca
Fuente: Archivo de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea

“REENCUENTRO”

Por el SM (R) ARA Carlos Andrés Guevara

En forma casual e involuntaria tuve la oportunidad de presenciar en el sector de ingreso al Edificio Libertad un encuentro muy emotivo protagonizado por dos ex Combatientes de Malvinas. Uno es hoy el Suboficial Mayor (RE) Ricardo Rodríguez, actualmente Encargado de la Escuela de Lenguas de la Armada y el otro el Sr. Mansilla, ex Conscripto de la Infantería de Marina.

La historia es que Mansilla, después de haber efectivizado su baja de la Institución, allá por el año 1982, siempre alentó la esperanza de encontrarse nuevamente con aquel Cabo Principal Rodríguez, el que en oportunidad de caer prisioneros de las Fuerzas Británicas lo había defendido ante una muy difícil situación.

Dios y el destino quiso que después de 23 años, estos dos hombres se encontraran nuevamente y Mansilla cumpliera con su anhelado deseo de estrecharse en un abrazo de agradecimiento con quien le había salvado la vida, según sus propias palabras, pronunciadas con lágrimas en los ojos y muy emocionado ante la presencia de Rodríguez.

Repuesto de estos primeros momentos y recordando lo vivido en esa ocasión, el Suboficial Rodríguez relató que cuando fueron tomados prisioneros y al ser inspeccionados, Mansilla llevaba colocada una bufanda de lana que fuera tejida por su madre, la que antes de fallecer le había pedido a su hermano que se la enviara a Malvinas para su abrigo y como último recuerdo de ella al hijo que estaba defendiendo la Patria.

El soldado inglés que los revisaba, en un movimiento brusco intentó quitarle la bufanda que llevaba Mansilla y éste comenzó a forcejear con el inglés, cuando Rodríguez advirtió lo que ocurría y gracias a su dominio del idioma, pudo explicarle al soldado británico, el que ya había puesto su sable bayoneta en el cuello de Mansilla, porqué se negaba a entregarle la bufanda la que había sido un regalo de su madre, aparte estaba seguro que voluntariamente no se la daría, o sea que, teniendo en cuenta el momento y en el estado de tensión en que se desarrollaban los hechos, el desenlace podía haber sido trágico.

La sorpresa fue para los dos argentinos, cuando vieron que el inglés al comprender lo que le había explicado Rodríguez, mirándolo a los ojos a Mansilla le estrechó su mano diciéndole: “Yo, por conservar un recuerdo de mi madre hubiera reaccionado de la misma manera” y continuó revisando al resto de los prisioneros.

Camino a mi casa y reflexionando sobre este encuentro y sus protagonistas, volvieron a mi mente la imagen de mi madre y de su ternura, acompañándome en mi niñez y adolescencia y me preguntaba el porqué de ese lazo afectivo tan particular que desarrolla el hijo varón con su madre, en el que en los momentos de mayor tensión o en las situaciones extremas, aflora y lo acompaña hasta su desenlace y lo que más me

conmovía, era que este sentimiento no entendía de conflictos, continentes, nacionalidades, idiomas o religiones, ya que ambos combatientes habían experimentado la misma sensación.

También, recordé una de las últimas conversaciones que había mantenido con mi padre antes de su muerte, esas largas charlas donde se combinan la sabiduría que otorgan los años, juntamente con la experiencia y madurez del hijo mayor, el tema era sobre los adelantos tecnológicos del mundo, la globalización, etc. y mi padre me decía que no obstante la evolución y transformaciones que se produzcan, siempre existirán entre hombres de distintas latitudes del mundo condiciones y características similares, pero solamente una ellas enaltecerá su condición de varón y destacará su nobleza: “la hombría de bien”.

A todos los ex Combatientes, a sus padres, hermanos, esposas e hijos.

Con mi mayor respeto y admiración.-

Buenos Aires, mayo de 2005.-

!!!! ADELANTAMOS ACTOS PARA EL MES DE JUNIO !!!!

MISA DE ACCION DE GRACIAS POR LOS CAIDOS EN COMBATE

El día miércoles 14 de junio del presente año a las 11.00 hs en La Catedral del Obispado Castrense Ntra Sra. Stella Maris, se realizara una Misa por el Eterno Descanso de los Camaradas Caídos en el Campo de Combate. Esperamos su concurrencia y difunda esta noticia.

ASAMBLEA ORDINARIA Y SEXTA REUNION ANUAL DE CAMARADERIA DE VETERANOS DE GUERRA DE MALVINAS

Los mencionados eventos se desarrollaran el día jueves 22 de junio a las 1900 hs, en el salón del RI 1 PATRICIOS. Gracias por difundir estos eventos a sus veteranos de guerra conocidos. ¡ Lo Esperamos ¡

NUEVOS BENEFICIOS

LEY Nº 12.466 de la Provincia de Santa Fe.

Publicada en Boletín Oficial de la Prov. Santa Fe: 25 de octubre de 2005

REGISTRADA BAJO EL Nº 12466

LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA SANCIONA CON FUERZA DE

LEY:

ARTICULO 1º - Extiéndase el beneficio de pensión mensual de guerra, creado por la Ley Nº 11.586 para los soldados conscriptos, a todos los "Veteranos de Guerra de Malvinas", que acrediten los extremos exigidos por esa ley.

A los efectos de la presente, se entenderá por "Veteranos de Guerra de Malvinas" a toda aquella persona, civil o militar, que participó de las acciones bélicas desarrolladas en defensa de nuestra soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias y Sándwich del Sur, en el denominado Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (T.O.A.S), entre el 2 de Abril y el 14 de Junio de 1982. Quedan también comprendidas las personas que se encontraban embarcadas en el Crucero ARA "General Belgrano" al momento de su hundimiento.

No podrán acceder al beneficio o mantenerlo quienes hubiesen sido condenados por delitos de lesa humanidad.

ARTICULO 2º - Establécese en ciento ochenta (180) días, a partir de la vigencia de esta ley, el plazo para acogerse a los beneficios establecidos en el artículo 1º de la presente.

ARTICULO 3º - Comuníquese al Poder Ejecutivo.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DE LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE SANTA FE, A LOS VEINTIDÓS DÍAS DEL MES DE SEPTIEMBRE DEL AÑO DOS MIL CINCO.

HAY FIRMAS

Edmundo Carlos Barrera - Presidente Cámara de Diputados

María Eugenia Bielsa - Presidenta Cámara de Senadores

Diego A. Giuliano - Secretario Parlamentario Cámara de Diputados

Ricardo Paulichenco - Secretario Legislativo Cámara de Senadores

SANTA FE, 19 OCT 2005

De conformidad a lo prescripto en el Artículo 57 de la Constitución Provincial, téngasela como ley del Estado, insértese en el Registro General de Leyes con el sello oficial y publíquese en el Boletín Oficial.

HAY FIRMA

Jorge Alberto OBEID - Gobernador de Santa Fe

LA MEMORIA DE UN VETERANO

El Suboficial Principal Juan Romero Ramírez, 44 años, casado, tres hijos, nacido en Corrientes, tenía el grado de Cabo Primero cuando el destino quiso que debiera pisar suelo malvinero cumpliendo el juramento hecho de defender nuestra soberanía nacional, nos dice: “Entonces me desempeñaba como jefe de morteros 81 y tenía cuatro hombres bajo mi mando. Estábamos ubicados en Wireless Ridge, a unos cien metros de la segunda sección comandada por el entonces Subteniente Raúl Fernando Castañeda (hoy Teniente Coronel) al que apoyamos con nuestros morteros, cuando lanzó un violento contraataque sobre los británicos.

En el año 2000, tuve oportunidad de conversar con el capitán Kevin Robison, del 3 de paracaidistas, quien llegó con el agregado militar de Gran Bretaña, señor Peter Reynolds, en ocasión de la visita de este oficial a nuestro Regimiento. Robison es actualmente instructor en la compañía de paracaidistas y no ocultó su admiración por nuestros combatientes. Una anécdota relatada por este antiguo adversario, ilustra lo que refiero.

Contaba Robison ,que cuando llevaba a su gente a ejercitar en el campo bajo condiciones meteorológicas adversas y algunos se quejaban, les decía: “no se quejen por estar dos días bajo la lluvia, allá en Malvinas los argentinos aguantaron mas de sesenta días en sus pozos de zorros, bajo el frío, la nieve y la lluvia y cuando llegamos nos estaban esperando para pelearnos con todo”.

Otro que no oculto su admiración al visitarnos hace diez años fue Vincent Brambley, ex combatiente y autor de dos libros sobre la guerra del Atlántico Sur. Volvió a Inglaterra y desde allí nos envió su uniforme del paracaidista del 3, varias fotografías tomadas por el en el teatro de combate y un escudo de la unidad, que ahora lucen en nuestro museo”. Cuando le preguntamos por el casco con antiparras que lleva en sus manos, nos dice con nostalgia: “Es el casco que use en Malvinas. No esta en el museo, lo tengo en una repisa en mi casa. Es un querido recuerdo de combate de aquella jornada en que nuestras bengalas y las del enemigo iluminaron la noche como si fuera día. Es mi orgullo, mi memoria de soldado que nunca va a olvidar lo que pasó”.



JUAN ROMERO RAMÍREZ, Cabo 1ro en Malvinas, hoy
Suboficial Principal , Encargado de Elemento del RIMec7

- *Relato publicado en la revista “SOLDADOS”
Junio 2004 – A los 22 años de la Gesta*

LA FE DEL SOLDADO ARGENTINO

Carta de un soldado argentino escrita en Malvinas, remitida a sus amigos del grupo juvenil de San Juan, publicada en el Boletín Hermandad Dominicana San Juan. Septiembre 1982.

Entregada a la redacción de AVEGUEMA por el Capellán VG Fray Salvador Santore OP, Director de “La Gaceta Argentina”. Es socio activo de nuestra asociación.

Queridos amigos:

Al fin cuando las papas queman, me decidí escribirles unas líneas. El que no lo haya escrito antes, no significa que no los haya tenido en cuenta en mis oraciones y sacrificios de este último tiempo, sino, que con todo este lío de la guerra, estoy ocupado todo el día y no tengo tiempo.

Sinceramente agradezco al Señor el don de haberme traído aquí, pensándolo bien, creo que en sus planes estaba predestinado el que estuviera en este momento, en este lugar. Agradezco porque me ha dado la oportunidad de jugar mi vida por una "gesta noble".

Además porque frente a la oportunidad de examinarme mucho, con tranquilidad, comulgar en misa espiritualmente, y de pedir perdón. Además recibí una absolución general que dio el otro día, el Capellán en Misa, así que creo que nunca voy a estar tan bien preparado. Por otro lado no le tengo absolutamente miedo a la muerte, porque se ha hecho carne en mí, el hecho de darme verdaderamente cuenta que al fin y al cabo, algún día tiene que suceder, y como dice San Pablo, mientras antes podamos llegar a Su Presencia, mejor, ya que nacimos para eso, y la vida no es otra cosa que un continuo caminar hacia Él.

De nosotros depende hacerlo o no, y por ende condenarnos o no. Ahora paso a contarles que ha sido de vida últimamente.

Para Pascua nos llevaron a Río Grande, al Batallón de Infantería de Marina N°5, donde estuvimos una semana... por último nos mudamos donde ya pasaremos a ocupar posiciones defensivas en una playa al norte, donde supone que harán desembarco los ingleses. Si así sucede, va a haber una verdadera carnicería, ya solo Dios sabe que va a pasar. Pero como les contaba estoy, por una increíble gracia de Dios muy tranquilo, viviendo cada día en “hágase tu voluntad”...

Por otro lado, esta compañía se esta haciendo “BAJO EL MANTO DE LA VIRGEN DEL ROSARIO”. A cada uno de nosotros se nos ha entregado un rosario, y por las noches en grupos o grupitos nos juntamos para rezarlo; es conmovedor ver con la devoción que lo rezan los que recién están entrenándose en la fé. Además es importante el hecho de tener la oportunidad de apoyar, levantar el ánimo, oír un problema, aprender a ser mas humano y mas hermano de mis hermanos, en quienes también hay un Cristo.

Quiero pedirles que mas que nunca, recen por ellos, par que el Señor, con su bondad les regale ese “DON” que a nosotros nos dio y que por ahí no sabemos valorar, “DON” que se llama “FE” y esa llamita de la “FE” siga viva en nuestros corazones.

Un abrazo cariñoso.

Sergio.

PD: Que gracioso, San Ignacio necesito ser Militar, estar en guerra, para que se hiciera Santo... Quien, sabe a lo mejor, El quiere regalarme la oportunidad... Que lindo son los caminos del Señor!!! Y a la vez para que nos acerquemos a El

LA HISTORIA DA LA BIENVENIDA A DOS BANDERAS

DONACION EFECTUADA A LA SALA “MALVINAS ARGENTINAS” DEL MUSEO HISTORICO DEL EJERCITO ARGENTINO.

“” El día 2 de abril de 1982, un grupo de argentinos, entre los cuales me siento orgulloso de haber formado parte, recuperaron en una impecable operación militar, nuestras Islas Malvinas , tras 149 años de usurpación Británica. “”

Con estas palabras el Director de Asuntos Históricos del Ejército, Gral Div (R – Art 62) VGM HECTOR MARIO GIRALDA, iniciaba sus palabras, en el acto en que se donaban banderas a esa Dirección.

Es así, que en las instalaciones del Museo Histórico del Ejército, sito en Ciudadela, el pasado 5 de diciembre se llevó a cabo una muy particular, emotiva e histórica ceremonia.

La misma se desarrolló en la sala **Malvinas Argentinas**, y consistió en la donación por parte de la familia del extinto Gral VGM AMERICO DHAER y en la persona de su esposa, Sra MARIA ISABEL P. BRAVO, de 2 banderas una Argentina y la otra Inglesa, que fueron mudas testigos de esa mañana del 2 de abril de 1982, en que se inició, por parte de tropas argentinas, la recuperación de nuestras Islas Malvinas.

El acto, fue presidido por el Subjefe del Ejército, Gral Div HERNAN PEREZ VOVARD.

Los dueños de casa, el ya nombrado Gral Div GIRALDA y el Director del Museo del Ejército, Coronel VGM EDUARDO SANCHEZ, se encontraban acompañados por invitados especiales, Veteranos de Guerra y amigos del organismo.

Las mencionadas banderas destilan historia, pues la argentina fue la primera celeste y blanca izada en las islas, el 2 de abril a las 13:00 horas, y la segunda, la Británica, fue encontrada en la casa del entonces Gobernador ingles.

Durante la ceremonia se dio lectura del acta de donación, posteriormente dirigió la palabra el Gral Div GIRALDA, (sus palabras se reproducen en un aparte) y agradeció la donación por el Ejército, el Subjefe del mismo.

Con los acordes de la marcha de las Malvinas, los presentes recorrieron las instalaciones de la sala alegórica a la heroica gesta.