



Órgano de Prensa y Difusión
de la Asociación Veteranos de
Guerra de Malvinas.
(AVEGUEMA).

Asociación civil sin fines de lucro.
Pers. Jurídica N° 805/2002
Av. Santa Fé 4815, 2do piso
Capital Federal.
Tel. Fax: (011) 4776-6606

AÑO 5 - Número 18 - Diciembre 2006

LA GACETA MALVINENSE

www.aveguema.org.ar



Discurso
pronunciado
el 21 de
Mayo de
2005.
Bautismo
de fuego de
la 1ra Escua-
drilla Aeronaval de Ataque.

Página

AVEGUEMA saluda
a todos los lectores
de La Gaceta
Malvinense en
estas Fiestas.



Ver contratapa

Además:

- Discurso pronunciado a 24 años del hundimiento del Crucero "ARA Gral Belgrano" Pág.
- 2do Certamen Literario. Publicación de los Relatos destacados en el Certamen. Pág.
- En memoria del Suboficial Ppal. (R) Martín Padilla. Pág.
- Un poco de Poesía. Estrofas que expresan el sentimiento Malvinero de dos veteranos. Pág.
- Publicación de Mensajes que fueron recibidos por e-mail en nuestra redacción. Pág.



SERVICIO DE AVIACION DE LA PREFECTURA NAVAL EN MALVINAS

Cumplieron con todas las tareas ordenadas y, en mérito a la labor desarrollada, el pabellón del Dpto. de Aviación de la Prefectura recibió la Condecoración de "Operaciones en Combate"...

Página

Relato de un marino tripulante del aviso "ARA SOMELLERA"

- Emotivo Relato del Ex Cabo VGM ARA Néstor Aguilar, quien tenía solo 19 años en el momento del conflicto.



Página

El dolor de lo injusto y el honor del orgullo.

- El SMAE VGM Jorge LERE, nos regala una valiosa reflexión. Palabras para tener en cuenta.



Página

Señores Asociados, visiten nuestra página web www.aveguema.org.ar donde encontrará información detallada que proporciona su Asociación. Usted también puede colaborar. Puede mandarnos artículos, sugerencias, anécdotas, etc. a nuestra dirección de correo electrónico aveguema@ejercito.mil.ar o aveguema@yahoo.com.ar.

- EL DOLOR DE LO INJUSTO Y EL HONOR DEL ORGULLO -

Por el SMAE VGM: Jorge LERE
(Cabo Principal durante el conflicto)

Por pedido de un compañero de Malvinas, que se encuentra en carrera y también trabajando en este medio, hoy me he puesto a escribir, luego de tantos años de la guerra...

Y lo que me impulsa son esas ansias de decir cosas que tal vez a nadie le gustaría escuchar, porque tienen que ver con un lejano modo de pensar de mi parte, y cuyo epicentro es este inobjetable tema de la guerra y sus consecuencias. Un modo de pensar que por suerte he podido y sabido modificar gracias a un largo proceso de reflexiones personales.

Alguna vez soñé que rechazaba con dolor muchas exclamaciones populares en contra de los tantos muchachos pertenecientes a una selecta gesta de valientes, cuando muchos de ellos no tuvieron inconvenientes en ir allá, a dar la vida por la Patria o por algún compañero.

Alguna vez soñé que las escuelas debían ser un eslabón en la cadena de información sobre las Malvinas, a las futuras generaciones de jóvenes.

Alguna vez sentí que ser veterano de Malvinas era una especie de desacreditación ante muchos.

Hasta llegué a dudar de que muchas conmemoraciones por los que dieron la vida en la guerra se hicieran realmente con el corazón.

Alguna vez llegué a pensar que así como desde mis primeros pasos en mi añorada escuela Nro 31 Sargento Cabral de la Ciudad de Mar del Plata, aquellas queridas maestras me inculcaron desde siempre el sentimiento Malvinas, así también debían ser las escuelas de esta época, donde en más de una oportunidad creímos ser testigos de la indiferencia sobre el tema.

Alguna vez llegué a creermelo resentido por pensar que al pasar los años suponía que nuestros compañeros muertos en la guerra no estaban siendo respetados como Dios lo mandaba.

En definitiva, alguna vez llegué a creer que en los últimos tiempos había como una especie de desmalvinización en la sociedad, que me aturdí, y me impedía dedicarme a hablar del asunto. Haciéndome sentir que el hecho de decir algo iba a ser un granito de arena más, por todo aquello que yo mismo en mi intimidad consideraba que era una total injusticia.

Pero me he dado cuenta que hoy soy alguien que ha aprendido a pensar de un modo diferente. Me he dado cuenta de que por soñar o creer barbaridades, me estaba perdiendo de reconocermelo a mí mismo, el sentimiento de orgullo que me invade cuando reflexiono con optimismo de veterano, mi propia participación en el conflicto.

Cuando comenzó la guerra me encontraba prestando servicio en la Primera Escuadrilla de Ataque, con asiento en Punta Indio. Contábamos con los aviones Aermacchi MB 326 y los MB 339, todos de origen italiano. Estos últimos, (una versión renovada) habían ingresado al país en Octubre de 1980.

Hoy, enmarcado en la recta final de mi carrera, y sujeto con orgullo y vocación a mis jinetas de Suboficial Mayor, me siento un hombre diferente. Un hombre capaz de comprender que sólo en lo profundo del corazón de cada veterano, se encuentra el mayor reconocimiento que Dios puede ofrecerle a los que han luchado por sus ideales patriotas. Y que está en cada uno de ellos, y por qué no en cada uno de sus descendientes, el intrínseco deber de la humildad, para hacerle saber a las generaciones venideras, que hubo alguna vez un conjunto de argentinos, unidos en el invalorable sueño de recuperar aquello que por herencia histórica nos pertenece desde siempre...

Y por ser uno de los últimos integrantes de aquella gesta malvinense, que aún presta servicios en Punta Indio, y en La Primera, he sentido lo que siente un hombre de bien cuando tiene el honor irrefutable de haber sido designado para darle un discurso a toda la Dotación, presente en la última formación llevada a cabo el año pasado. Se conmemoraba una fecha más del valeroso bautismo de fuego de nuestra legendaria escuadrilla. Y el mayor placer fue enterarme que ese honor se lo debo especialmente a mi Comandante, quien sin ser veterano de Guerra, ha sabido mostrar el correspondiente respeto que nos honra desde el recuerdo de nuestros valientes oficiales desaparecidos en la guerra.

Para terminar, y pensando que quizá muy pronto les cuente lo que viví en MALVINAS, les pongo en su conocimiento aquél discurso que leí ante mis pares y subalternos en dicha conmemoración...

DISCURSO PRONUNCIADO A 24 AÑOS DEL HUNDIMIENTO DEL “ARA CRUCERO GENERAL BELGRANO”

Por el CF (R) Roberto Pablo FONTANARROSA

EL MARTES 1 DE MAYO DE 2006 A LAS 1630 HS EN EL SALON DE ACTOS DE LA E.E.T Nº 455 “GRAL JOSE DE SAN MARTIN” EL LA LOCALIDAD DE ESPERANZA – SANTA FE SE REALIZO UN ACTO HOMENAJEANDO A LOS HEROES DE AQUELLA UNIDAD NAVAL.

2 de MAYO en ESPERANZA - Hundimiento Crucero Belgrano

24º Aniversario de la Gesta de Malvinas, 2 de Mayo de 1982 - 2 de Mayo de 2006
Homenaje a los Héroes del Crucero A.R.A. "General Belgrano"

"El protagonismo y testimonio de importantes eventos contemporáneos, como puede ser la campaña del Crucero A.R.A. "General Belgrano" y su hundimiento, son irremplazables para una correcta y objetiva mirada de la historia. La justeza y concordancia en la narración de los hechos por todos los que fueron directos actores, nos permite arribar a una verdad transparente e irrefutable.

Los acontecimientos que llevaron a 1093 hombres de 17 a 50 años a vivir por la Patria, pero dispuestos a morir en ese empeño, nos muestran un sentimiento y un comportamiento humano de alto valor. De no haber sido así, se hubiera producido una tragedia mucho mayor que la ocurrida.

Conocer el porque del orgullo y la heroicidad de esa dotación, son buenas y objetivas razones para saber más y conocer mejor las trascendentes acciones que se vivieron en esa campaña, que se inscriben dentro de las gestas a destacar en el siglo XX y que dejan una luz no visible con los ojos, pero que se siente como un ejemplo que forma y perdura.

A medida que avanzaron los días de la campaña se fue obteniendo una respuesta tal de la tripulación, que le determinó absoluta confianza en ella. Todos tenían profunda motivación y como consecuencia cada uno asumió su propia responsabilidad.

Es que defendían su Patria, su buque, sus familias, sus amigos, sus compatriotas, a ellos mismos... Nada ni nadie pasó a ser intrascendente. Los logros obtenidos en el adiestramiento de guerra, sirvieron para alentar buenas posibilidades en el posible enfrentamiento, el que se acercaba aceleradamente.

El sábado 1º de mayo, se vivió como nunca la proximidad del enemigo. Íbamos con rumbo a la fuerza de tareas británica, estacionada al Este de las Islas Malvinas."

Conceptos vertidos por el Comandante del Crucero A.R.A. "Gral. Belgrano" CN (RE) Héctor E. Bonzo

"El patriotismo es un sentimiento noble que conduce a la solidaridad con los miembros de la comunidad. Es opuesto al sálvese quien pueda, que considera ingenua y egoístamente que puede hundirse la proa y no la popa. Es lo que lleva a efectuar el salvamento por amor y no por conveniencia... es difícil que la Nación viva como tal sin sentido de Patria, lo que implica amor a la historia, para recordar lo positivo."

Rafael Squirru - 1993

El próximo martes 2 de mayo se conmemorará el 24º aniversario del hundimiento del Crucero A.R.A. "General Belgrano", hecho trascendente de elemental y necesario conocimiento de la GESTA DE MALVINAS por ser en sí mismo un episodio controversial, conmovedor y el más dramático de la guerra.

La Guerra de Malvinas fue la única contienda bélica en la que participó nuestra Nación en el siglo XX, en defensa de nuestros legítimos intereses soberanos y enfrentando a la 3ª potencia militar del mundo apoyada por la OTAN y por la 1ª potencia económica y militar del orbe con intereses que aún representan una grave amenaza para el presente y futuro de nuestra Nación.

Este hecho de relevante trascendencia en la historia de nuestro país ha marcado un hito, un quiebre desencadenante de una serie de situaciones políticas, sociales y económicas que ocasionaron grandes y profundos cambios que aun no son apreciados en su real valor y magnitud por la falta de perspectiva que el paso del tiempo establece con verdad, equidad y justicia.

Sepamos los argentinos entender que una batalla perdida no compromete jamás la victoria final...

Sepamos hacer de Malvinas un bastión inexpugnable en nuestros corazones aunque todavía no ejerzamos la plena soberanía...

Sepamos reconocer en la gesta el accionar puro del ser nacional permitiéndole obrar en las cotidianas decisiones nacionales y personales...

Sepamos mirarnos en ese espejo que muestra el poderío de un pueblo unido por una causa justa y cultivemos esa actitud...

Sepamos vislumbrar objetivamente las lecciones de la contienda y que esa sea la semilla necesaria para que brote definitivamente nuestra Nación...

Sepamos valorar el esfuerzo y sacrificio de cada generación en el necesario proceso de maduración no despreciando sus logros...

Sepamos hurgar en la historia contemporánea a través del testimonio de los protagonistas porque difícilmente se pueda amar lo que no se conoce...

Sepamos tener la humildad y voluntad de reconocer los errores propios y hacer los ajustes necesarios para generar los anhelados cambios...

Sepamos creer que Dios es soberano y tiene el control absoluto y que actuando bajo su cobertura seremos grandemente bendecidos...

Las decisiones políticas son las que desencadenan las guerras, justificadas o inútiles, por intereses nacionales o personales, por nobles virtudes o miserable decadencia, por sentimientos patriotas o traidor servilismo, genuinas o fraguadas, premeditadas o con urgencia, por pensamientos de grandeza o por mentes viles, innecesarias o como única salida... pero siempre las deciden los gobernantes... y siempre las pelean los ciudadanos comunes, profesionales de las armas o no...

Y es en esa situación en que aflora el corazón patriota regado desde la niñez, el espíritu de lucha, el dominio propio ante el miedo corrosivo y paralizante y la férrea determinación ante situaciones límite. Esa era la actitud predominante en la generalidad de nuestros combatientes.

Y así como son bien conocidas y reconocidas las acciones desarrolladas por nuestras fuerzas en tierra y en el aire, esa misma entrega y predisposición poseían los argentinos que se desempeñaron en la Flota de Mar, y aunque muchos no tuvieron la posibilidad de testimoniarlo por circunstancias estratégicas de la contienda, estaban permanentemente durante toda la navegación bajo el riesgo latente de ser atacados o entrar en combate sorpresivamente. Prueba de ello es lo acontecido a los hombres del Crucero A.R.A. "Gral. Belgrano" y otros honorables buques de menor porte.

VGM S.M.O.

El próximo martes 2 de mayo se realizarán sendos eventos de justa recordación y concientización soberana en sentido homenaje a:

Todos los argentinos que dieron su vida por la Patria durante la Guerra de Malvinas y aún en la dura posguerra...

Los marinos de todas las naves de nuestra flota y en especial conmemoración a los que tripulaban el Crucero A.R.A. "Gral. Belgrano"...

OSCAR ALDO COLOMBO y RENÉ OMAR MÜLLER, héroes esperancinos que custodian nuestra soberanía desde las profundidades del Atlántico Sur...

LEY NUMERO: 13563

Expediente Origen: A- 26/06-07

Autor: PODER EJECUTIVO -

Fecha de Sanción: 20/09/06 Período Legislativo: 134

Fecha de Promulgación: 13/10/06 - DECRETO DE PROMULGACION: 2744/2006

Fecha Boletín Oficial: 26/10/06

MODIFICANDO LA LEY 12006 Y SUS MODIFICATORIAS -CREACION DEL BENEFICIO DE PENSION SOCIAL DE GUERRA ISLAS MALVINAS, PARA SOLDADOS CONSCRIPTOS EX-COMBATIENTES-. MODIFICA ARTICULO 5. INCORPORA ARTICULO 5 TER.

Observaciones: EXPEDIENTE APROBADO EN CONJUNTO CON EXPEDIENTE D-54/06-07.

Trámites Legislativos:

Cámara	Expediente	Fecha Entrada	Resultado Sesión	Fecha Sesión
H.CAMARA DE SENADORES	A-26/06-07	23/08/06	APR.S/TABLAS	23/08/06
H.CAMARA DE DIPUTADOS	A-26/06-07	30/08/06	APR.S/T.MODI	6/09/06
H.CAMARA DE SENADORES	A-26/06-07	20/09/06	APR.S/TABLAS	20/09/06

El Senado y Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires sancionan con fuerza de

Ley 13563

Artículo 1.- Modifícase el artículo 5 de la Ley 12.006 y sus modificatorias, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“Artículo 5.- El monto del beneficio creado por esta ley será equivalente a tres (3) sueldos básicos de la Categoría Ingresantes del Agrupamiento Administrativo -clase 4-, o la que en el futuro la remplace, de la escala salarial de la Ley 10.430 (texto ordenado Decreto 1.869/96) y sus modificatorias, con régimen de treinta (30) horas semanales de labor, para aquellos casos en que el beneficiario sea alguna de las personas comprendidas en el artículo 1 de la presente ley.

Los derechohabientes de los titulares de la Pensión Social Islas Malvinas mencionados en el artículo 3 de la presente ley, tendrán derecho a percibir el ciento (100) por ciento del beneficio del causante.”

Artículo 2.- Incorpórase a la Ley 12.006 y sus modificatorias como artículo 5 ter el siguiente:

“Artículo 5 ter.- Se fija con carácter permanente una bonificación extraordinaria para los beneficiarios de las pensiones, la que se abonará en dos (2) cuotas semestrales, cada una de ellas calculada sobre la base del cincuenta (50) por ciento de la mayor remuneración

devengada dentro de los semestres que culminen en los meses de junio y diciembre de cada año.”

Artículo 3.- Las disposiciones contenidas en la presente ley regirán a partir del 1 de enero de 2007, fecha a partir de la cual dejarán de tener vigencia las disposiciones emanadas del Decreto 1.680/06.

Artículo 4.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Fundamentos de la

Ley 13563

HONORABLE LEGISLATURA:

Se somete a consideración de Vuestra Honorabilidad el proyecto de ley que se adjunta para su sanción, a través del cual se modifica el artículo 5 de la Ley Nro. 12.006 y sus modificatorias.

Por la ley citada, se otorgó el Beneficio de Pensión Social Islas Malvinas, para los soldados conscriptos ex combatientes de las Fuerzas Armadas y de Seguridad, que participaron en las acciones bélicas desarrolladas en defensa de nuestra soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias y Sándwich del Sur, llevadas a cabo en las jurisdicciones del Teatro de Operaciones Malvinas (T.O.M.) y del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (T.O.A.S.), y civiles que se encontraban cumpliendo funciones de servicio y/o apoyo en donde se desarrollaron dichas acciones.

Posteriormente, la Ley Nro. 13.324 extendió aquel beneficio al Personal de Oficiales y Suboficiales de las Fuerzas Armadas y de Seguridad que también participaron en las acciones bélicas a que se hace referencia en el párrafo precedente y se encuentre en situación de retiro o baja voluntaria, no gocen de haber de retiro alguno en virtud de las leyes que los rijan y no hayan sido condenados por delitos cometidos en el ejercicio de sus funciones o sancionados por actos de incumplimiento de sus deberes durante la guerra de Malvinas.

Así, el monto del beneficio que implementó la Ley Nro. 12.006, y sus modificatorias, se fijó en el CIENTO POR CIENTO (100%) de la remuneración mensual que en concepto de “Sueldos y Regas” percibe el grado de cabo del Ejército Argentino. Asimismo, para los beneficiarios derechohabientes enunciados en el artículo 3 de dicha ley, la pensión será equivalente al SETENTA Y CINCO POR CIENTO (75%) del monto mencionado.

Sin lugar a dudas, las disposiciones de la Ley Nro. 12.006 y sus modificatorias, resultan ser un justo reconocimiento a muchos jóvenes bonaerenses que por haber participado en defensa de la soberanía nacional, sufrieron las graves consecuencias del enfrentamiento, padeciendo la muerte o

daño irreparable en su salud física o psíquica.

En ese sentido, es objetivo del gobierno provincial garantizar y asegurar a quienes perciben el beneficio un ingreso que les permita desarrollar un respetable nivel de vida.

Por otra parte, deviene necesario modificar los conceptos que sirven de base para el cálculo del beneficio, de manera tal que el mismo se actualice automáticamente conforme los incrementos salariales que el Estado provincial determine para sus agentes.

Asimismo, se considera razonable que los derechohabientes de los titulares de la Pensión Social Islas Malvinas perciban, el CIEN POR CIENTO (100%) del beneficio del causante, toda vez que se trata de un reconocimiento al valor y entrega por la defensa de la Patria que, en muchos casos tuvo como consecuencia el fallecimiento de familiares y seres queridos.

Por último, dado que en la Ley Nro. 12.006 y sus modificatorias no se ha previsto el sueldo anual complementario para los beneficiarios comprendidos en la misma, se hace necesario otorgarlo a la Pensión Social Islas Malvinas.

A mérito de las consideraciones vertidas, es que se solicita de ese Honorable Cuerpo la pronta sanción del proyecto adjunto.

Dios guarde a Vuestra Honorabilidad.

E-54/06-07

Según establece el Art. 36 inc. 10 de la Carta Magna Provincial, es necesario legislar en materia de protección y bienestar de los veteranos de guerra, teniendo en cuenta las especiales necesidades de dicho grupo, cuyos integrantes sufren específicos padecimientos físicos y psicológicos devenidos tanto del conflicto como del inmediato período posterior, durante el que fueron insuficientes las políticas de atención médica y reinserción social.

La Ley 12.006 y su modificatoria 12.317 regulan la "Pensión Social Malvinas", pero estas leyes son posteriores a la Ley 10.439, que estableció una bonificación extraordinaria periódica semestral para todos los demás beneficiarios, es decir para todos los aquellos beneficiarios de pensiones sociales sin contemplar a los veteranos de guerra.

Esta situación configura un supuesto de desigualdad que es necesario corregir, extendiendo la mencionada bonificación a los veteranos de guerra de la provincia de Buenos Aires.

Dentro del personal dependiente de la provincia de Buenos Aires y sus municipios existen numerosos veteranos de guerra que en fecha próxima estarán en condiciones de acogerse a los beneficios jubilatorios de la Ley 12.875 en razón de lo cual naturalmente quedarán libres sus cargos con el correspondiente efecto dinamizador. Es por ello que es preciso mejorar el régimen de retiro para los mismos.

En ese sentido el presente proyecto incrementa el porcentaje del haber jubilatorio del ochenta, al ochenta y dos por ciento, con lo que entendemos se incentivará sin demasiado costo para el Estado provincial la opción jubilatoria.

Por otra parte resulta de toda justicia la equiparación de los beneficios de los veteranos de

guerra con aquellos que reciben los familiares de quienes cayeron en cumplimiento de su deber y para cuya memoria cualquier acto resarcitorio es pequeño y ponderando además que no significa una erogación importante para el erario provincial, ya que se trata de un grupo reducido de algunas decenas de personas y en virtud de que ha sido una política permanente de la Administración provincial el reconocimiento a los servicios extraordinarios prestados a nuestra patria por aquellos que participaron en el conflicto por la recuperación Malvinas y del Atlántico Sur.

Por los motivos expuestos y en honor a nuestros héroes es que solicito a los señores senadores el acompañamiento con su voto afirmativo al presente proyecto de ley.

DECRETO PROVINCIAL 2744/2006

Fecha de Aprobación: 13/10/06

Fecha B.O.: 26/10/06

Firmado por: SOLA FELIPE - GOBERNADOR

PROMULGANDO EL PROYECTO APROBADO POR LA HONORABLE LEGISLATURA CON FECHA 20/09/2006 COMO LEY 13563 -MODIFICACION DE LA LEY 12006 Y SUS MODIFICATORIAS, CREACION DEL BENEFICIO DE PENSION SOCIAL DE GUERRA ISLAS MALVINAS, PARA SOLDADOS CONSCRIPTOS EX-COMBATIENTES. MODIFICA ARTICULO 5. INCORPORA ARTICULO 5 TER-

CARTAS DE NUESTROS AMIGOS

GRACIAS A NUESTRA PAGINA WEB HEMOS LLEGADO A MUCHAS PARTES DEL MUNDO Y SU REFLEJO SE VE EN ESTE E-MAIL QUE NOS HA ENVIADO UN AMIGO ESPAÑOL

Soy un español, que ha estado leyendo e informándose de la guerra de las Malvinas y quiero transmitirles a todos los veteranos Argentinos mi MAYOR RESPECTO Y ADMIRACION PARA TODOS USTEDES.

Seria para mi un GRAN HONOR poder disponer de una pequeña Bandera Argentina, dedicada por ustedes.

Un abrazo para todos ustedes y denle de mi parte otro gran abrazo a las madres de los héroes Argentinos que murieron en combate,

Antonio (SGT: Infantería de Marina Española. Reserva

SENTIDO RELATO EN RECUERDO DE UN AMIGO

Recordando a Fabián E. Sosa. (CC62).

La noche del primero de mayo de 1982, mi compañero camada y amigo se acerco al soldado de la 8va división (a la que pertenecíamos) y luego de charlar un rato comenzó a despedirse. No fue un simple hasta mañana, fue una despedida como sabiendo que no nos volveríamos a ver. Trate de sacarlo de la situación pero fue en vano. Terminamos con los ojos llenos de lágrimas. Hasta el día de hoy me pregunto que lo llevo a tener esa premonición, algún día nos volveremos a juntar y quizá podrá contestarme la pregunta.

CC62 Luis Gauna Fournier

A LOS QUE LUCHARON POR:

Madres, esposas, hijos que lloran, sin otro destino que "el dolor"

**Allá, en tierras rocosas y húmedas - en aguas heladas Quedaron los restos de hijos,
esposos, padres. Otros...están entre nosotros**

Libres...pero cercados por incapacidades físicas, sin trabajos dignos

Viven, acosados por tristes recuerdos, otros se quitaron la propia. . . .

Indignas muestras de reconocimiento, recibieron por su valor

**No tuvieron aplausos ni bandas, no los convocaron los medios orales ni publicaron sus
rostros los medios escritos**

¡ARGENTINOS, tenemos con ellos una deuda!

**¡Será justa la historia y registrar en sus páginas sus nombres y apellidos para que dejen
de ser " Los muertos de Malvinas" o "Los ex combatientes de Malvinas" y sólo sean
"LOS HEROES DE MAL VINAS"**

¡Muchas Gracias!

Nelly Sosa de GALETTO

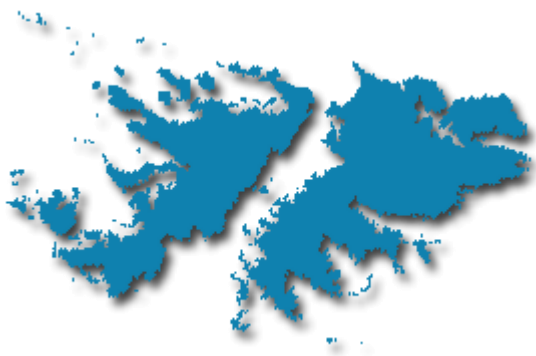
LOS MENSAJES QUE SE PUBLICAN A CONTINUACIÓN FUERON RECIBIDOS POR E-MAIL EN NUESTRA REDACCIÓN

Con motivo de la llegada del 2 de abril, fecha gloriosa para nosotros los argentinos, quien esto escribe, Juan Manuel, conjuntamente con Andrea Paz, hemos decidido

brindarles homenaje, a través de nuestras palabras, sumando a nuestros amigos, conocidos o familiares, para que puedan comunicarse con un VGM.

EL 2 De abril de 2006, nos va a mantener en recuerdo, que hace 24 años, las Malvinas e Islas de Atlántico sur, vieron Flamear en sus defendidas tierras, una Bandera Argentina, y en la superficie de ella, un grupo Humano, que merece hoy, nuestro reconocimiento.

Muchas Gracias VGM!!



Viva la Patria!!

Juan Manuel Martinatto - Moreno, Pcia. de Buenos Aires.

Este mail va dirigido hacia entidades y centros de VGM, las direcciones las obtuve de Internet.

Miércoles 29 de marzo 2006 ...

A continuación les presentan tributos, a los VGM, cada uno de mis amigos, que se suman a esta gloriosa fecha, y rinden homenaje a sus Héroes de 1982.

- *A nuestros ex combatientes. Mi deseo en este día es q realmente sean reconocidos por la valentía, el coraje y el heroísmo que dejaron ustedes allá en Malvinas. Si, en nuestras Malvinas, defendiendo a nuestra patria. Quiero que sepan q estamos orgullosos de ustedes. Muchos éramos muy chicos en esa época, pero los libros, la TV y nuestra familia nos cuentan los hechos como ocurrieron. Por mi parte espero q tengan el reconocimiento que merecen en todo sentido. Pero fundamentalmente el apoyo que necesitan recibir. Que todo el mundo se sienta orgulloso de tener personas que dejaron la vida por nuestra soberanía. Es por eso q en este día 2 de abril, espero q sean recordados aquellos que cayeron en la lucha y que nunca sean olvidados los que viven entre nosotros, que legitimen sus derechos y por el gran valor que tuvieron y que aun siguen teniendo. Estamos con ustedes porque ustedes fueron y dieron todo por nosotros y por Argentina, por nuestra patria!!!*

Ana Maria Marcuse - 3/7/1977

DISCURSO PRONUNCIADO EL 21 DE MAYO DE 2005

La Armada Argentina adoptó el 21 de Mayo como fecha Aniversario del Bautismo de Fuego de la PRIMERA ESCUADRILLA AERONAVAL DE ATAQUE; hecho muy importante para la Aviación Naval, dentro del marco del conflicto con Gran Bretaña, por la recuperación de nuestras Islas Malvinas.

Para el que abraza la carrera militar BAUTISMO DE FUEGO, no son palabras casuales, sino que hacen referencia a la expresión más cabal de profesionalismo y máxima prueba de valor que enfrenta una persona y que está vigente en la mística particular que ostenta cada militar.

Por este hecho fue condecorado el Teniente de Navío Dn. Guillermo Owen CRIPPA, demostrando ese día una excepcional capacidad profesional y arrojo, al atacar de inmediato con su aeronave, en forma individual, a uno de los buques ingleses que estaba realizando el desembarco en la Bahía SAN CARLOS, agotando su munición y produciendo severas bajas.

Esta es la fría letra que sintetiza la acción de un piloto y la labor de toda la gente de la Unidad hace ya 23 años atrás y que permitió a esta Escuadrilla agregar nuevos ejemplos de Valor, Heroísmo y Sacrificio a las páginas de su historial.

Después de esta introducción, es momento de cerrar los ojos e invitarlos para revivir aquellos días.

Primero de Mayo, luego del ataque al Aeropuerto de MALVINAS, donde nos dimos cuenta, que había llegado el momento de enfrentar al enemigo luego de tantos años de adiestramiento.

Llegamos al 3 de Mayo, y tuvimos la desgracia de contemplar la caída de nuestro primer piloto, el Teniente de Fragata Dn. Carlos Alberto BENITEZ, al regreso de una misión de ataque a una unidad de superficie, en aguas abiertas a bordo del Aermachi 4-A-113. Al pie de su tumba nos convertimos de repente en veteranos y ya ni el frío y el viento paró nuestra necesidad de alistar cada mañana los aviones y tenerlos listos para el combate.

21 de Mayo, las condiciones del tiempo mejoraron y se ordena que una sección de Aermachi se destaque al norte de la Bahía SAN CARLOS, porque se detectaron movimientos del enemigo.

El Teniente Guillermo Owen CRIPPA DESPEGA CON EL 4-A-115 y al llegar a la zona, divisa un helicóptero tipo SEA KING y decide atacarlo, pero dicha aeronave desaparece tras una loma. Lo persigue y descubre que detrás de la elevación está la Flota inglesa, por lo que decide cambiar el objetivo y se dirige a atacar con sus cañones de treinta milímetros y cohetes a una Fragata que se encontraba a su frente. Esta acción fue la primera en la que un avión de la Armada se enfrentaba cara a cara con el enemigo, ahí quedó demostrado, que a pesar de la tecnología superior con que contaban los ingleses, nuestra Escuadrilla puede marchar orgullosa en el concierto de los demás componentes, gracias al esfuerzo de sus hombres y su gran espíritu.

Y no olvidemos el 28 de Mayo cuando despegaron dos Aeromachi y atacan posiciones enemigas produciendo el líder daños de importancia a los ingleses, pero el numeral recibe un incesante y certero fuego enemigo, por lo que pierde la vida el Teniente de Corbeta Dn. Daniel Enrique MIGUEL.

El 14 de Junio marca la finalización del conflicto y uno de los que hoy nos acompaña permaneció como prisionero de Guerra, por un corto período de tiempo, el Suboficial Primero Daniel SUAREZ, quién luego de regresar pudo volcar sus experiencias a los jóvenes que decidieron seguir una carrera militar.

Reconocer este rico pasado, es afirmar nuestra identidad por lo que nuestros antecesores nos han dejado y a los que debemos honrar a pesar de haber sufrido una derrota en nuestros corazones, pero estamos seguros que en cada acto que realicemos, reafirmaremos la irrenunciable afirmación de que las Malvinas son y serán siempre nuestras.

Señor Comandante: Permítame, en mis últimas palabras y ya en las postrimerías de mi carrera, expresar el sentimiento de alegría que me embarga como veterano de Guerra, el seguir siendo partícipe de una celebración tan sentida por todos los que hemos de algún modo, directa o indirectamente ser artesanos de la construcción de una página de gloria de esta querida Escuadrilla.

Camaradas: Nos toca hoy, a cada uno, sumar entusiasmo e iniciativa para continuar con nuestra noble tarea de soldado, venciendo dificultades, tal como es tradición en esta Unidad.

Debemos seguir ejercitando el trabajo en conjunto como hábito y estar siempre presentes a pesar de todos los obstáculos.

Nuestra bandera fue condecorada por Honor al Valor en Combate. Somos la Primera de Ataque. Pertenece a un grupo humano especial, orgulloso de su pasado, conciente de su presente y muy inquietos por su futuro; ese futuro que esperamos con optimismo y sabedores que si la Patria nos volviera a convocar, allí estaremos como siempre en primera línea.

Jorge Antonio LERE
Suboficial Mayor Aeronáutico
Aviación Naval

EN MEMORIA DEL SUB OFICIAL PRINCIPAL MAQUINISTA (R) MARTIN ALBERTO PADILLA, SOBREVIVIENTE DEL CRUCERO ARA GENERAL BELGRANO

AL Sr Director de La Gaceta Malvinense:

Me dirijo a usted a fin de hacerle entrega de la carta mencionada hace ya casi un año; ya que he esperado este momento, por que mi corazón así lo dicta, y siendo usted quien me escribió en respuesta a mi e-mail en ese entonces, en esta ocasión es que le adjunto la misma.

Mi nombre es Mariano Luis Carrara; y he tenido el orgullo de conocer a el SPMQ Martín Alberto Padilla, como suegro, como amigo, y como ya le he expresado el fue mi ejemplo y mi guía hasta su deceso.

Creo que no necesito decir lo orgulloso que de el me siento, como muchas personas que lo conocieron; y sin haber leído sus relatos de lo ocurrido en el Crucero Gral. Belgrano, y su regreso, relatos que solo conocí luego de su deceso.

Acudí a UD. Ya que antes de fallecer el me hizo entrega de un ejemplar de la Gaceta Malvinense, señalándome un artículo en particular que me demostró que sus ideales siempre fueron dignos de un patriota, y no de alguien que busco reconocimiento alguno.

Sin mas le ruego que el relato que transcribiré adjunto sea publicado; y tendré siempre a su disposición copia manuscrita de el.

Se que es demasiado pedir, pero quisiera por ultimo, se dedique a su memoria, a sus hijas/o Rosana Elizabeth padilla garcía, Claudia padilla garcía, Martín padilla garcía y nietas: Evelyn, Naiara, Agustina, Camila, Micaela Y su esposa Nini. A la memoria de Tito 27/07/05.

Saludo a UD muy atte.
Mariano Luis Carrara

A Continuación Dicho Relato

Me llamo Martín Alberto padilla, soy Sub Oficial Principal Motorista retirado de la Armada Argentina. Tenia 15 años recién cumplidos cuando deje mi Tucumán natal para ingresar en la Escuela de Marinería, que por entonces se encontraba en la isla Martín garcía.

Durante mis 36 años en la institución reviste en distintos destinos, como: Base naval Puerto Belgrano, 1ª y 2ª División de destructores, Escuela de buceo en mar del plata, lanchas torpederas en Ushuaia, y en diferentes cursos de capacitación en maquinas navales, guerra química bacteriológica y nuclear (QBN), también cumplí funciones administrativas de logística, en la obra social y en la compañía de custodia en el Estado mayor General de la Armada.

Tuve el honor de ser seleccionado para realizar un curso de dos años en Inglaterra, sobre turbinas a gas, y luego forme parte de la primera dotación del destructor “Hércules” que fue el primer buque misilístico de la Armada Argentina y de Sudamérica. (Viaje con mi esposa y mis dos hijas por entonces, una de las cuales era Claudia, la mamá de naara).-

En el año 1981 con el grado de Cabo principal soy destinado al Glorioso “Crucero General Belgrano”, en el año 1982, cuando el conflicto con Gran Bretaña, realizábamos tareas de patrullaje y apoyo a naves y aeronaves entre Ushuaia, Canal de Beagle y la isla de los Estados.

El día 2 de mayo a las 0400hs dejo mi guardia de maquinas y me voy a descansar, siendo las 0600hs suena la alarma de combate real, tomo mi salvavidas, casco y la linterna, y me dirijo a cubrir mi puesto de combate, como encargado de del trozo n° 3 de control de averías e incendio, esto duro hasta las 0900hs en que el Sr. Comandante ordena continuar con las tareas normales, yo me fui a descansar hasta las 1200hs en que tomo guardia nuevamente hasta las 1600hs.

Durante la guardia que en ese momento era tranquila, pues no se movía el Buque, escuchaba los comentarios de una radio de Chile que había posibilidades de un acuerdo diplomático con la mediación del gobierno del Perú, a las 1500hs aproximadamente, me encontraba confeccionando las planillas de guardia de maquinas; Cuando escuche una fuerte explosión seguido un fuerte sacudon y corte de energía eléctrica, en un primer momento lo atribuí a un problema en los equipos generadores de electricidad, así que me aboque a la tarea de cerrar las válvulas de vapor , agua y aire de los equipos. Al pasar frente a la porta (puerta) de acceso a la maquina percibo un fuerte olor a humo picante y a pólvora, y a través de la luz de mi linterna observo personal que corría hacia las escaleras con destino a las cubiertas principales, y escuchaba que se corría la voz de que habíamos sido atacados, sin perder la calma me coloco mi campera antártica y el salvavidas y me dirigí hacia la cubierta principal. En ese momento el humo era tan intenso y el olor insoportable, tenia que caminar agarrandome de donde se podía, por que el piso estaba con aceite y petróleo, cuando logro llegar a cubierta principal, el Buque se encontraba escorado hacia la banda de babor (inclinado hacia la izquierda) salía humo por todas partes y había personal herido o con quemaduras, debido a que al explotar el torpedo provoco una lengua de fuego que se desplazo por los pasillos.

Encontrándome en cubierta me entero de que habíamos sido atacados por un submarino Ingles con un torpedo en el centro del buque (zona de maquinas); de la misma. Entre los que mas nos encontrábamos bien, pusimos las bombas de gran achique, para tratar de mantenerlo a flote; Pero era imposible, debido a la gran cantidad de agua que entraba por segundo.

A las 1630hs aproximadamente el Sr. Comandante da la triste orden de abandonar el Crucero, yo abordo la balsa asignada (nº 32) y cuando la completamos, soltamos amarra; Pero debido al fuerte viento y oleaje nos aplastaba contra el costado del buque, lo que provocó la pinchadura y comenzó a desinflarse, algunos de mis compañeros se arrojaban al agua, en busca de otras balsas, pero debido al frío de el agua se acalambraban y desaparecían de la superficie. Cuando yo paso a una balsa, caigo al agua, pero por suerte un marinero alcanzo a tomarme del hombro, y me sube a la balsa. (Solo me moje hasta la cintura pero el chapuzón me hizo tragar un poco de agua salada con petróleo, lo que me provocó vómitos durante unas horas).

Cuando se completo la balsa con 18 hombres (tiene la capacidad para un total de 20), soltamos amarras, pero debido a el viento, no podíamos separarnos de el buque, cuando ya había perdido las esperanzas, aparece un teniente con un bote de goma a motor fuera de borda y formo un trencito con varias balsas y nos alejo unos 50 metros de el buque, que se dio vuelta de campana, y comenzó a hundirse lentamente.

Como si nos hubiésemos puesto de acuerdo, de todas las balsas comenzamos a cantar el himno nacional argentino y luego de a vivir al Crucero, a medida que se hundía sentía que se hundía parte de mi vida, porque a pesar de solo haber estado dos años a bordo, lo aprendí a querer, porque era mi segundo hogar y mis camaradas eran mi familia que se hundía con el.

Cuando se hundió totalmente fue un silencio total y solo se veía el techo color naranja de las balsas, a continuación vino la tarea de organizarnos, para ver si había algún herido y tratar de no dormirnos, por que con el frío suele ser fatal, el viento en esos momentos era de unos 120kph y el frío de 7 u 8 grados bajo cero, estábamos mojados e inmóviles y acalambrados, orinábamos en una bolsa de polietileno y la usábamos de bolsa de agua caliente. Recuerdo que rezábamos mucho y contábamos cuentos y anécdotas; a las 24hs de estar a la deriva amaneció un día de mucho sol y un mar de aceite (calmo)de pronto escuchamos el ruido de un motor, y se trataba de un avión de reconocimiento, de nuestra Armada, que al divisarnos nos hacia señas con las luces y se inclinaba de un lado hacia el otro, en señal de saludo, seis horas mas tarde divisamos en el horizonte tres columnas de humo, nos empezamos a inquietar pero luego comprobamos que se trataba de destructores Piedrabuena y Bouchard y de el Aviso Gurruchaga de la Armada Argentina.

A las 40hs de seguir a la deriva y siendo ya muy de noche, se levanta viento y oleaje nuevamente, cuando se nos acerca el destructor Piedrabuena, para rescatarnos, lo cual se dificulto, debido del mal tiempo.

Una vez en el destructor, nos proveen de ropa seca, atención medica y de alimentos, luego se acercaban camaradas para preguntarnos si habíamos visto a hermanos o amigos que tenían en el Crucero,

navegamos dos días mas buscando sobrevivientes y luego nos destacamos a el puerto de Ushuaia, donde llegamos de madrugada, de allí fuimos a la base aeronaval, donde no hicieron un censo y nos abordamos un avión naval para ser trasladados a la base aeronaval Comandante Espora (Bahía blanca) y de allí, por vía terrestre a el hospital Naval Puerto Belgrano. A lo largo del camino (26km) la gente en la ruta nos saludaba.

En el hospital nos revisaron y luego me fui al Comando de la Flota de Mar, donde pude afeitarme y darme un buen baño, mientras algunos compañeros me conseguían ropa y calzado, ya que solo tenía lo puesto.

Lo más doloroso fue el tener que enfrentar a algunos familiares de mis camaradas, algunos de los cuales sabia que estaban muertos, y de otros no sabia nada, (y les contestaba que en comisión y era nuevo en el buque, por que no quería dar una información falsa).

Por la noche en un ómnibus de Costera Criolla, emprendí el regreso a mi hogar, durante todo el viaje comentábamos lo sucedido y preguntábamos si alguien había visto a fulano etc., etc. Por momentos llorábamos y en otro cantábamos recordando lo sucedido. A las 8 de la mañana llegue a la puerta de mi casa, y me invadió el miedo de encontrarme con una mala noticia, mi esposa estaba embarazada de 7 meses y también temía por la salud de mis padres y mis suegros, pero gracias a dios no sucedió nada. Fue una alegría inmensa volver abrazarme a mi esposa y mis dos hijas.

Hoy casi 22 años de aquella experiencia, me queda el orgullo haber servido a Mi Patria cuando me necesitó y cumplir con el juramento que hice a la bandera cuando tenía 15 años, de defender a la Patria hasta la muerte si fuera necesario.

Hace dos años que estoy retirado del servicio activo, y estoy recuperando el tiempo que estuve separado de mi familia, que siempre me apoyo y sufrió a mi lado.

Y disfruto de mis nietas Evelyn, Naiara y Agustina.

*Martín Alberto Padilla
Sub Oficial Principal
Veterano de la guerra de Malvinas*

SEGUNDO CERTAMEN LITERARIO
TERCER PREMIO Y MENCIÓN DE HONOR
“MADE IN ENGLAND”

***Por: RENE AUGUSTO GÓMEZ**

Cuando uno ha estado al borde de la muerte alguna vez a lo largo de su vida, y no recuerda haber sentido miedo, quizás se deba a que no ha tenido plena conciencia del peligro frente al que estuvo. Alguna vez leí que sólo puede ser valiente aquél que no es consciente de sus actos a la hora de los riesgos. Y que no es cobarde aquél que le teme al enemigo, sino quien por alguna causa no puede dominar su propio panorama interior frente a la adversidad.

Allá en la guerra de Malvinas, nunca se me ocurrió pensar que yo también, como muchos, correría el riesgo de morir en algún momento. Ni siquiera podía suponer que perderíamos la guerra. Es que creo que en esos momentos no se trataba de ser un inconsciente de manera individual.

El lema de la escuadrilla donde inicié mi carrera de mecánico era, “El éxito pertenece al trabajo en conjunto”. Allí siempre nos inculcaron que todos juntos éramos un equipo. Y después fui a la guerra sintiendo que junto a toda la Marina, éramos un equipo, y que junto a las demás Fuerzas Armadas, éramos un equipo. ¡Y que junto a todos los argentinos éramos un equipo!. ¡Y VAYA QUE EQUIPO!...

Y si algo me dejó la guerra como enseñanza, es el poderoso efecto que produjo sobre mi conciencia, el haberme sentido acompañado. No importaba si era el compañero, el camarada, el colega, el superior, el subalterno, el amigo, o simplemente “EL OTRO”. Lo importante era que se trataba de otro argentino que estaba junto a mí, haciendo lo propio para alcanzar el mismo objetivo.

Agradezco a Dios por estas enseñanzas. Porque el valor y la camaradería de los que me rodearon me ayudaron a tomar el coraje suficiente para decidir en forma correcta sobre lo que tenía que hacer en el momento preciso.

Lo que relato a continuación lo he rescatado de mis anotaciones de la época. Lamento no tener algunos nombres, pero en esos momentos de nervios escribía mi diario durante la noche, cuando ya las cosas habían sucedido. Jamás supuse que hubiera sido tan bueno contarle todo con nombres y apellidos.

Siendo mecánico de mantenimiento de Aermacchi MB 326, con el grado de Cabo Segundo en el cuarto año, en 1982 revistaba en la Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque, con asiento en Punta Indio. Hacia el mes de junio, mi grupo aguardaba ordenes en la Base Aeronaval Río Grande, para relevar a nuestros compañeros que operaban en Puerto Argentino.

En el helado mediodía del sábado 12, me encontraba sobre el playón junto al hangar, charlando animadamente con un colega de la Fuerza Aérea. De pronto advertimos la brusca llegada de un caza A-4-B, que por la forma de carretear, pensamos que venía con dificultades. Sin dudar un instante, ambos corrimos a recibirlo.

-¡Debe traer alguna falla!.-Comenté a mi nervioso compañero.

-¡No creo! ¡El avión se ve bien! -Dijo el cordobés. -¡Es el piloto!. (Al parecer regresaba al sitio más cercano al continente luego de atacar unos barcos ingleses en alta mar.)

Sin respetar las señas que le hizo su mecánico, el piloto acercó la máquina a un costado. Y a continuación, sin dar importancia a las reglas de apagado de motor, abrió la cabina preso de un profundo estado de nerviosismo. Enseguida y con mucha torpeza debido a sus nervios, arrojó las correas por encima de sus hombros para incorporarse.

Noté que se trataba de un joven piloto que no tendría más de 25 años. Y lo que más me impresionaba era su desastroso estado emocional.

El cordobés se apresuró también con cierta torpeza a colocar la escalerilla. En tanto el oficial, tembloroso y asustado, pudo sacarse el casco que dejó caer por ahí.

-¡Le dieron! ¡Dios mío! ¡Le dieron! ¡Lo bajaron!... ¡Mataron a mi compañero!... ¡Nos están matando! ¡Nos están matando!... -Repitió varias veces sin dejar de temblar.

Por respeto a su jerarquía me alejé a un costado, mientras que un frío irracional comenzó a subirme por la espalda. Era sorprendentemente fuerte lo que acababa de presenciar. Era la guerra en vivo y en directo. Era la guerra ahí, a pocos metros. ¡Era el olor de la muerte cerca!.

Una vez en suelo firme, mi colega no encontró mejor método para calmar a aquel hombre que abrazarlo con todas sus fuerzas. De repente sentí que era como una manera de transmitirle: “¡Tranquilo! ¡tranquilo!, ¡Estás a salvo! ¡Estamos con vos!”. Aún así, al oficial le costaba salir de su profundo malestar.

Creo que fue la primera vez en que, además de entristecerme por la guerra, comencé a sentir verdadero miedo. ¡Ver la cara de terror de un piloto que volvía del infierno sólo podía inspirar más de lo mismo!. ¿Es que valía la pena ser valientes aún en inferioridad de condiciones?. Abrazar a un oficial para calmarlo parecía estar fuera de cualquier protocolo. Pero estaba claro que en una situación límite no importaban los rangos ni los escalafones. ¡Como si toda disciplina militar se desvirtuara por completo ante la cercanía de la muerte!. En ese momento recuerdo que valoré mucho el comportamiento humano de aquel suboficial de la Fuerza Aérea. Esa noche volqué en mi diario todas esas emociones vividas como una forma de aliviar mis propias tensiones.

Teníamos un enemigo que por momentos parecía una invisible utopía para quienes no participábamos en forma directa en el conflicto. ¿Cómo podía “odiar” a un enemigo que no veía?. El entrenamiento militar había sido un medio para conseguirlo. Por un tiempo me quedé con la idea de que un hombre, desalojado de todas sus vanidades, sus orgullos, sus cinismos; y también despojado de todos sus rechazos y soberbias, no era más que una temblorosa partícula de miedo. Algo en lo más hondo de mi ser ya no era lo mismo luego de ver la muerte en los ojos de un hombre derrumbado.

Mientras tanto nuestros aviones se jugaban a morir, yendo a veces en misiones imposibles, con la finalidad de reducir el acoso de las fragatas estacionadas en las bahías. Era lamentable que no hubiera forma de hacerlo por otros medios que no significasen el excesivo riesgo de perder en el camino, a verdaderos profesionales de primera línea.

Con desgraciado tino había llegado la hora de demostrar que aquellos duros entrenamientos de antaño, tenían que servir al menos para escribir con sangre la triste historia de una estúpida guerra donde se habían dado cita los mejores...

Y ese episodio del abrazo entre dos compañeros de la Fuerza Aérea, me sirvió para tomar conciencia del peligro al que nos enfrentábamos. Pero también, para reflexionar acerca de mi rol

dentro de la Armada. Y me acordaba de una frase escuchada en alguna película de guerra norteamericana, donde alguien decía: “¡Vamos a patearles el trasero!”. Y desde ese momento ya no fui el mismo de antes. Era como que por fin había caído en la cuenta de que yo no reparaba aviones, ¡SINO ARMAS!.

Fue tal vez por eso que en el frío mediodía del 16 de junio, el llamado urgente a rueda de parte, me despertó el afán de encarar cada día con ganas de hacer las cosas de la mejor manera posible.

El hombre que acababa de llamarnos era el suboficial Valentín Ajaya. Un tipo corpulento pero no muy alto. En la Escuadrilla lo apodaban “Búfalo”, y por lo general era bastante introvertido. Incluso para transmitir una orden de rango superior.

-¡Escuchen, por favor!...-Nos dijo dentro del hangar de Río Grande. -...¡Necesitamos un mecánico de armas y dos de mantenimiento para ir esta noche a Puerto Argentino!. ¡Antes de las once quiero los voluntarios para anotarlos en la planilla de embarque!. ¡Las cosas en las islas están muy jodidas, muchachos, ¡Decidan ustedes quiénes van!...-Sin perder tiempo desapareció rumbo al aeropuerto donde funcionaba la oficina de campaña.

Los escasos cabos de La Primera que estábamos en el hangar, nos miramos un instante sin decir una palabra. Hasta que “El Cheto Verón” recaló en el solitario Daniel Curia que estaba detrás de nosotros.

-¡Sonaste camadita! ¡Sos el único mecánico de armas que hay!. -Le dijo sin ganas de bromear.

-¿Y qué voy a hacer? ¡Si no queda otra!...-Dijo Daniel con resignación.

Entonces sentí que desde el fondo de mi conciencia cayeron todas las fichas, y comprendí que si tenía que jugarme con eso de “¡Vamos a patearles el trasero!”, había llegado la hora de ser valiente sin importar las consecuencias. Lo tomé al “Cheto” del brazo, y lo llevé a un costado.

-¡Escucháme! Somos tres mecánicos de mantenimiento: Vos, “el tierno”, y yo. ¡No podemos dejar que lo lleven al “tierno” que es el más chico!. ¿Nos anotamos nosotros dos, y Curia?.

-¡Y Dale, Negro! -Dijo el Cheto Verón- ¡Vayamos nosotros!.

El saber que El Cheto iba a ir conmigo en el avión me daba como cierta sensación de que “no iba a pasarnos nada”. Veía en él a un muchacho al que le iba bien en todo lo que hacía. Éramos amigos en “la vida civil”, e inclusive conocía a sus padres. Por todo esto su decisión de secundarme me dio la tranquilidad necesaria para decidir la aventura de viajar al centro del infierno.

El avión de traslado era el Fokker F-28 de la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico Móvil. Hasta hacía poco la misma había trabajado con éxito en el ingreso a las islas, burlando los radares enemigos. Una vez más iban a intentarlo con nosotros a bordo. También irían en la nave un ligero cargamento de explosivos, un grupo de comandos cordobeses, un corresponsal de guerra y un sacerdote.

Esa noche, al borde de la escalera del Fokker, el Suboficial Ajaya me detuvo.

-¿Usted va a ir así?.

-¿Cómo así? -Le pregunté.

-¡Está desabrigado, Cabo!.¿No tiene parca?.-Era la campera que se usaba sobre el uniforme verde.

-¡Jefe!;”Parca”voy a tener si me hacen pelota los ingleses!.-Respondí con una sonrisa sin vida.

-¡No se haga el gracioso, Cabo!. -Dijo él, sin malicia, pues algo me decía que en un momento así, a cualquiera se le perdonaría cualquier incorrección.

-¿Y qué quiere?;A mi no me dieron parca, Suboficial! -Dije por fin.

El hombre hizo un gesto de desaprobación, y como quien hace un acto de misericordia, hurgó en sus bolsillos tal vez para confirmar que estuvieran vacíos. Entonces desabrochó con cuidado la suya, y me la dio sin más preguntas.

-¡Tome, cabo!... -Me dijo. -...¡En las islas está haciendo un frío de cagarse!...

Por un momento recordé a mi madre, cuando me decía: “¿Vas a salir? ¿Llevás abrigo?”. Entonces acepté la parca y me la calcé sin dudar. ¡Qué gran tipo era en el fondo el Suboficial Ajaya!. Al instante me permití una broma de última hora.

-¡Pero en esta parca entra un “Búfalo” de verdad!.

Pronto partimos rumbo a la nada marina, dentro de una cabina cuya única iluminación eran los tenues cartelitos que indicaban las salidas de emergencia. Los parasoles de las ventanillas estaban bajos, ya que ninguna señal de luz debía colarse hacia el exterior para no exponernos de manera visual en medio de la gélida noche. El tiempo transcurrió con el agrio detalle de empujar los ánimos hacia el negro vacío de lo desconocido. Hasta que mucho después, la continua serenidad del vuelo fue interrumpida por el imprevisto grito que dio el mecánico de vuelo hacia la parte trasera de la nave.

- ¡Parece que nos detectaron!.

Una invisible energía nerviosa comenzó a tomar partido en los oscuros pasillos. Con el “Cheto” no pudimos contener la tentación de ir hasta la cabina para obtener detalles. Pero el mecánico se negó a dejarnos pasar, sobretodo para permitir la concentración del piloto.

El tiempo, el mundo, la noche. Todo se detuvo de repente. Y poco a poco el escenario se tornó confuso, hasta terminar fundiéndose en una mezcla de eternidad y espanto. Los tres hombres que ocupaban el único asiento que llevaba el Fokker se pusieron muy nerviosos. Enseguida recordé algo que (nunca supe si era una broma) nos habían dicho alguna vez durante una clase de aviación: “Si un pasajero entra en pánico durante un vuelo, es necesario eliminarlo para que no contagie a los demás, pues es mejor que muera uno y no todos”.

Impelido por una agria sed de curiosidad acerqué la cabeza a la ventanilla más cercana, y luego de cubrirla por encima de mis hombros con la capucha de la inmensa parca, levanté el tapasol de plástico y me atreví a otear fuera de la nave. A pesar de la noche, pude percibir que las olas estaban a escasos metros por debajo de las alas. Sin dudas era la altura mínima a la que podía volar un Fokker, por lo que en mi secreta intimidad, admiré con cierta envidia sana, la pericia de nuestro piloto.

Y fue en ese instante cuando escuchamos con horror la terrible realidad a la que nos enfrentábamos.

-¡¡Vienen dos Harriers!! ¡Hijos de puta! ¡Vienen dos Harriers!...

Nuevamente el miedo irracional y aterrador. Sin poder soportar tanta tensión, saltamos de nuestros lugares para ir a la cabina. En el pasillo nos tropezamos con uno de los hombres

ocupantes del único asiento delantero, que se había arrodillado para rezar a viva voz.

-¡¡Nos van a matar!!...¡¡Vamos a morir!! ¡¡Nos van a matar!! -Fueron los desgarradores gritos que se escucharon en medio de la oscuridad de la nave.

Con el “Cheto” no sabíamos qué hacer. “¡Nos van a hacer mierda, boludo!” me dijo mientras nos chocábamos en una oscuridad llena de caos y desorden.

En poco tiempo, el nerviosismo que cundía en la cabina trasera era descomunal, más que nada por el pesimismo de la situación. Hasta que por fin decidí cerrar los ojos con todas mis fuerzas para recurrir a Dios, creyendo en un segundo que ese acto me reconciliaba con mi religión. Imaginé una sorpresiva explosión en cualquier momento, producto de algunos de esos misiles que siguen la estela de calor de las toberas de escape. Pero por esos secretos del destino, nada de eso sucedió.

-¡Abortamos!...¡Abortamos!. -Se oyó gritar a alguien en la parte delantera. Y al instante me pareció que el Fokker giró con velocidad, y se elevó de nariz con una fuerza tal, que varios de nosotros nos desparramamos sobre las cajas de explosivos, y sobre las piernas de los comandos cordobeses, que fueron los únicos que mantuvieron una admirable postura en todo momento.

Creo que a partir de allí regresamos al continente a máxima velocidad, pues luego de un tiempo indefinido, noté que el zumbido de los motores disminuyó de golpe a una revolución menor. Recuerdo que en todo momento pensé: “-¡Qué buen piloto! ¡Y qué motores, por Dios! ¡Qué polenta estos motores!”...

Una vez a salvo en la pista de Río Grande, bajé del avión, y me perdí por el aeropuerto en busca de un baño para orinar de los nervios. Apoyado contra la pared mientras lo hacía, no paraba de repetirme: “¡Casi morimos! ¡Casi morimos!”... Y como si fuera una decisión ajena a mi voluntad, noté con asombro que de alguna forma casi imperceptible, todo mi cuerpo comenzó a temblar. ¡Igual que el de aquel piloto del A-4!...

A fines de 1982, ascendí a Cabo Primero Aeronáutico, y por esas cosas de la vida me dieron el pase a la Base Aeronaval Ezeiza. Más precisamente a la Segunda Escuadrilla de Sostén Logístico Móvil.

Una mañana, durante el recorrido por el hangar para conocer los sectores donde

trabajaríamos, nos acercamos a una aeronave a la que le realizaban una importante inspección. Por curiosidad, me acerqué a una mesa donde había un manual técnico del motor del aparato. Yo sabía hasta entonces que el Fokker que nos había salvado la vida meses atrás, era de origen Holandés. Pero... ¿sus motores?... Al acercarme al libro alcancé a leer el nombre de la marca: “ROLLS ROYCE”. Y a continuación: “Made in England”. “-¡Hecho por los propios ingleses!”- Sonreí.

-¿Alguna pregunta, Cabo? -Me dijo el Suboficial a cargo de la recorrida.

-¡Ninguna, Suboficial!... ¡Ninguna!... -Le respondí.

(Cabo Segundo Aeronáutico durante el conflicto).-

SEGUNDO CERTAMEN LITERARIO

MENCION DE HONOR

¿QUÉ SE SIENTE EN MALVINAS?

Por el Ex Sold VGM Jorge O TORRES

Llegue a las islas, el 13 de Abril, después de un año de servicio militar, cuando recién se iniciaba la noche. Recuerdo... que lloviznaba copiosamente, y sentía frío. Al amanecer fuimos trasladados, a 7 Kilómetros del aeropuerto, precisamente, al monte Longdon. Una vez situados comenzamos a construir nuestras posiciones: trincheras y pozos de zorros, colocamos de manera ofensiva nuestros armamentos, para cualquier, posible, ataque Ingles. Nuestro deber era permanecer en el monte, cuidando celosamente de todo lo que teníamos: nuestras PAM, nuestros FAL, nuestras M-16, nuestras MAC, nuestros cañones de 105 mm y nuestros morteros, entre otras cosas... Debíamos defender nuestras posiciones, cueste lo que cueste.

Llegó así el 1 de Mayo y con el bombardeo de la tropa británica sobre el aeropuerto, en ese momento comenzó la guerra. LA VERDADERA GUERRA. ... A partir de entonces, comenzamos a oír el estallido de las granadas cayendo a uno y otro lado, los gritos, las metrallicas disparando por doquier, ya no sentía miedo, era realmente convivir con la vida o la muerte a cada minuto, solo sabía que estaba allí... Soportando hambre, frío, y los duros combates... En una oportunidad, tras sufrir el ataque ingles sobre nuestras posiciones, cae herido en la pierna uno de nuestros Oficiales: El Teniente Primero Estrada, quien había sido alcanzado por unas esquirlas, entre otro soldado y yo lo llevamos como pudimos al hospital de campaña, de Moody Brooke entre el fuego incesante de nuestro enemigo ingles.

Después de ese hecho: El ataque ingles, sobre el monte fue inminente, el enemigo se acercaba por el sector oeste, arrasando con todo lo que encontraba a su paso, ese enfrentamiento duro 12 interminables horas, la situación, de un momento a otro, se torno aún más crítica. La lucha era cuerpo a cuerpo, los ingleses nos envolvían, el oficial a cargo pide apoyo por radio, el Teniente Castañeda junto a su grupo,

acude y logra un victorioso contraataque desde el Noroeste del monte, haciendo retroceder al enemigo momentáneamente...

Estábamos muy cansados, no teníamos casi municiones, y el armamento que utilizábamos era muy defectuoso, no sabíamos que más hacer... El enemigo era superior en todos los órdenes, el avance de ellos era inevitable...

Tuvimos innumerables bajas durante toda la contienda, llegó entonces la orden de repliegue por el General Jofre. Pero nos resultaba muy difícil replegarnos bajo el fuego y las bengalas del enemigo.

Estaba amaneciendo, el enemigo tenía tomada prácticamente toda la isla. Alrededor de las ocho de la mañana. El mayor Carrizo hace un recuento de los efectivos, estimando 200 bajas aproximadamente. Entre ellos habría muertos, heridos o copados por el enemigo... Era angustiante y desesperante nuestra situación, no teníamos más tiempo... ERA PELEAR O MORIR.

El Día 12 de Junio quisimos re equiparnos en Puerto Argentino, íbamos al hospital a tomar armas y equipos de los soldados que llegaban heridos. Pero el fin estaba próximo el enemigo iba conquistando cada lugar, dominando las alturas, el mar, la tierra con sus incesantes bombardeos, para ese momento todos los regimientos ya se habían replegado, cuando nos dimos cuenta éramos los últimos que faltábamos.

Estaba inquieto por saber que era lo que me iba a deparar el futuro... No tenía noción, en ese momento, de las secuelas que una guerra podría dejar en mi vida, pero esos sentimientos me invadían, una y otra vez, era una sensación rara que me recorría el cuerpo, no sabía si era temor, desconfianza o inseguridad o era una mezcla de todos ellos, sabía que iba a ser una experiencia muy dura y que me iba a marcar para el resto de la vida...

...Comprendí que ya no se trataba de una guerra, vista en televisión, con efectos especiales, se trataba de una guerra autentica filmada por mis propios ojos, una guerra que se llevo gran parte de mi juventud, gran parte de mi vida...

El día 14 de Junio, llega la inminente rendición Argentina. Quedamos a partir de entonces bajo órdenes inglesas.

El 16 de Junio soy tomado como prisioneros junto con el resto del regimiento 7 de Infantería, en el buque Canberra...

El día 19 llegamos a nuestro país... Hoy después de ya transcurridos casi 24 años de aquella guerra me preguntan mis hijos:

PAPÁ: ¿QUÉ SE SIENTE EN MALVINAS?...

A LO QUE YO LE CONTESTO:

SE SIENTE UN VIENTO FRIO Y UNA LLOVIZNA CONSTANTE QUE SE DERRAMA POR MIS OJOS CADA VEZ QUE LA RECUERDAN...

SE SIENTE TRISTEZA E IMPOTENCIA POR LOS QUE NO PUDIERON SOBREVIVIR AL RECUERDO Y SE QUITARON LA VIDA

SE SIENTE NOSTALGIA POR LOS QUE QUEDARON ALLA

SE SIENTE UN CONSTANTE BOMBARDEO DE RECUERDOS QUE NO ME DEJAN DE PERSEGUIR.

¿Y ACA DENTRO DE TU CORAZON... PAPÁ QUE SE SIENTE?

HIJO... SE SIENTEN LAS ISLAS QUE FUERON, SON Y SERAN ARGENTINAS

SIENTO QUE A PESAR DE TODO NUESTRO ESFUERZO, Y EL VALOR DE MUCHOS SOLDADOS, LA DESORGANIZACIÓN, LA IMPROVISACIÓN, Y LA TRAICIÓN DE MUCHOS PAISES NOS LLEVO A SER DERROTADOS.

EL APOYO INCONDICIONAL DE EE.UU Y DE LA OTAN LES ALCANZO A LOS INGLESES PARA APODERARSE DE NUESTRAS ISLAS.

SIENTO QUE NUNCA VOY A ENTENDER ¿ PARA QUIEN PELEAMOS?. SI HASTA NUESTRO PROPIO PUEBLO NOS DIO LAS ESPALDAS CUANDO REGRESAMOS.

SI ESTUVIMOS MUCHO TIEMPO SIN PODER HABLAR DE MALVINAS POR UN DOLOROSO PACTO DE SILENCIO. ESO SIENTO DESPUES DE HABER PASADO TANTAS NOCHES SOÑANDO CON LA GUERRA
ESO SIENTO HOY DESPUES DE CASI 24 AÑOS
ESO SIENTO CUANDO LOS FANTASMAS BOMBARDEAN MIS RECUERDOS TRAYENDO A MI MEMORIA A MIS AMIGOS QUE QUEDARON SEPULTADOS, Y A LOS QUE NO PUDIERON SOBREVIVIR

SIENTO QUE NO HAY NADIE QUE NOS PUEDA DEVOLVER LA VIDA... LA VIDA QUE PERDIMOS EN LA GUERRA... LA VIDA QUE PERDIMOS CUANDO REGRESAMOS COMO LOS “LOCOS”, “LOS CHICOS DE LA GUERRA”, ENTRE OTRAS TANTAS DISCRIMINACIONES QUE SUFRIMOS...

SIENTO... UN VIENTO FRIO Y UNA LLOVIZNA CONSTANTE QUE SE DERRAMA POR MIS OJOS CADA VEZ QUE LA RECUERDAN CADA VEZ QUE ME DETENGO A PENSAR QUE MALVINAS FUERON, SON Y SERAN ARGENTINAS POR SIEMPRE DENTRO DE MI CORAZÓN.

LEY 2532

La Legislatura de la Provincia del Neuquén Sanciona con Fuerza de Ley:

Artículo 1° Establécese el derecho de todas las personas que reúnan las condiciones fijadas en la presente Ley, a percibir una suma de dinero mensual, en carácter de reconocimiento personal y vitalicio, que se denominará: “Compensación Neuquina Guerra Malvinas Argentinas”.

Artículo 2° A los efectos de la presente Ley, se entenderá por “Veteranos de Guerra de Malvinas” a toda aquella persona que participó de las acciones bélicas desarrolladas en el espacio aéreo, marítimo, submarino y terrestre en defensa de la soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, que hayan entrado efectivamente en combate en:

- 1) El denominado Teatro de Operaciones de Malvinas (TOM), entre el 2 y el 7 de abril de 1982. Jurisdicción: Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur.
- 2) El denominado Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS), entre el 7 de abril y el 14 de junio de 1982. Jurisdicción: Plataforma Continental desde las doce (12) millas de la costa este, Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur y el espacio aéreo y submarino correspondiente.

Artículo 3° Establécese que el monto de la compensación creado por esta Ley será el equivalente al setenta por ciento (70%) de la asignación de la categoría del juez de Paz de Primera.

Para aquellos que como consecuencia del combate sufrieron una incapacidad, determinada por autoridades sanitarias de la Provincia, la compensación se incrementará en hasta un cincuenta por ciento (50%) de acuerdo al grado de incapacidad, el que se determinará de conformidad con los Baremos por incapacidad que se fijen en la reglamentación.

Los derecho-habientes de los fallecidos en combate percibirán la compensación establecida en el primer párrafo, incrementada en un cincuenta por ciento (50%), entendiéndose por tales:

- 1) Su cónyuge o conviviente que hubiese vivido públicamente en aparente matrimonio durante un mínimo de dos (2) años anteriores a su fallecimiento.
- 2) Sus hijos hasta los veintiún (21) años. Los hijos discapacitados sin límite de edad.
- 3) Padre o madre del causante.

La compensación establecida en la presente Ley es compatible con la percepción de cualquier otro beneficio de similar naturaleza y con el desempeño de cualquier actividad remunerada, sea en relación de dependencia o autónoma.

Esta compensación tiene carácter personal, mensual, vitalicio e inembargable –excepto por deudas alimentarias-.

Artículo 4° El pago de la pensión se extingue al producirse algunas de las siguientes causales:

- 1) **Fallecimiento del titular, derecho-habientes o sus ausencias con presunción de**

fallecimiento declarado judicialmente.

2) Renuncia del titular.

3) Cuando el beneficiario abandone su residencia habitual dentro de la Provincia y no fuere nativo de la misma.

4) Cuando el monto de la pensión sea percibida por medio de apoderado, y éste no presentare certificado de supervivencia del beneficiario cada tres (3) meses.

5) Cuando el beneficiario sea condenado por delitos que afecten el orden democrático y la vigencia de la Constitución.

6) Por condena de prisión de cumplimiento efectivo en causa criminal por delitos dolosos.

Artículo 5° Tendrá derecho a percibir lo instituido en el presente cuerpo legal toda persona reconocida como “Veterano de Guerra de Malvinas”, situación que deberá acreditar fehacientemente mediante:

- 1) Presentación de certificado expedido por la Fuerza correspondiente y refrendado por el Ministerio de Defensa de la Nación o el organismo que lo reemplace.
- 2) Acreditación fehaciente con copia autenticada del Documento Nacional de Identidad que lo acredite de tener domicilio real, habitual y permanente en la Provincia del Neuquén mayor a cinco (5) años anteriores a la fecha de la sanción de la presente Ley.

3) Estar inscriptos en el Registro Unico de Veteranos de Guerra de Malvinas de la Provincia del Neuquén creado por esta Ley.

Artículo 6° Los destinatarios de la presente contarán con los siguientes beneficios:

1) Vivienda: quienes no posean vivienda tendrán, en igualdad de condiciones que los demás postulantes, prioridad para acceder a una vivienda de planes oficiales.

Se implementará una línea especial de créditos exclusivos para los beneficiarios de esta Ley, destinados a la refacción, ampliación o compra de viviendas.

Los beneficiarios que al momento de la sanción de la presente Ley sean adjudicatarios de viviendas financiadas o construidas con fondos del Estado provincial, podrán solicitar la refinanciación de los créditos otorgados. Esto será tanto para los deudores en situación regular como aquellos que se encuentren en mora, a quienes se les condonarán intereses punitivos y multas que les pudieran corresponder.

2) Salud: quienes lo soliciten, se incorporarán como afiliados directos del Instituto de Seguridad Social del Neuquén (ISSN), realizando los aportes establecidos para los empleados del escalafón general.

3) Régimen previsional especial: los beneficiarios comprendidos en la presente Ley que presten servicios en la Administración Pública provincial -afiliados directos al ISSN-, tendrán derecho a la jubilación ordinaria con cincuenta (50) años de edad como mínimo y veinte (20) años de aportes a la caja jubilaria provincial. El haber jubilatorio mensual previsto en la presente se concederá en un todo de acuerdo a lo establecido en la Ley 611 y será compatible plenamente con otros beneficios no contributivos que eventualmente gozase u obtuviese.

4) Laboral: tendrán prioridad para cubrir las vacantes -en iguales condiciones e idoneidad que otros postulantes- producidas en la Administración Pública, organismos centralizados y descentralizados, empresas del Estado provincial y organismos autárquicos.

Asimismo, la Subsecretaría de Trabajo pondrá el registro existente a disposición del sector privado con el objeto de cubrir las vacantes que en ese sector se produjeran, recomendando su ingreso como prioritario. Se dará especial tratamiento al Veterano de Guerra que, a raíz del conflicto bélico de referencia, se encuentre con disminución física.

5) Proyectos productivos: quienes presenten proyectos productivos en el marco de la legislación vigente deberán ajustarse a la estructura jurídico-técnica prevista. Contarán para ello con una línea de créditos especialmente establecida que contemple tasas de interés de menor cuantía. El Gobierno de la Provincia del Neuquén arbitrará los medios a fin de que los organismos que pudieran estar vinculados al emprendimiento-proyecto, colaboren, asesoren, capaciten y conduzcan al emprendedor a fin de obtener resultados concretos.

6) Tierras fiscales: los beneficiarios que hubiesen presentado un proyecto productivo y que para su puesta en marcha y desarrollo requiera de tierras se le proporcionará una línea de crédito específica para la compra de una fracción -unidad económica- para la explotación directa por parte del beneficiario-adjudicatario.

7) Educación: el Poder Ejecutivo creará un fondo de becas para aquellos beneficiarios o derecho-habientes que cursen o deseen completar sus estudios en cualquier nivel de la enseñanza pública o privada.

Artículo 7º Honores. Ante el fallecimiento de un Veterano de Guerra de Malvinas, las autoridades provinciales coordinadas con otros organismos nacionales le rendirán los honores correspondientes, y se le entregará una Bandera Nacional a los derecho-habientes u otros familiares.

Se instrumentarán todas las medidas para que el Estado provincial a través del Poder Ejecutivo o del Poder Legislativo, haga entrega de un pergamino y una medalla conmemorativa alusiva.

Artículo 8º El Poder Ejecutivo provincial, a través de la Dirección Provincial de Personas Jurídicas y Simples Asociaciones, creará un Registro Unico de Veteranos de Guerra de Malvinas de la Provincia del Neuquén, en el que serán incluidas aquellas personas que se encuentren comprendidas en el artículo 2º de la presente Ley.

Deberá realizar un relevamiento de los inscriptos en el Registro Unico de Veteranos de Guerra que aún no hayan tenido acceso a los beneficios concedidos por la presente Ley. Coordinará y realizará todas aquellas tramitaciones necesarias ante el organismo pertinente de todo asunto inherente a la aplicación de la presente Ley.

Artículo 9º Las notas oficiales despachadas por los organismos de la Administración Pública de la Provincia del Neuquén, durante el mes de abril de cada año, llevarán la siguiente frase: "2 de Abril, Día de la soberanía sobre las Islas Malvinas e Islas del Atlántico Sur, de los caídos y del veterano".

Artículo 10º El Consejo Provincial de Educación de la Provincia del Neuquén propiciará normativas para que en los establecimientos educativos se dicten clases alusivas a la fecha, incorporando expresamente en las asignaturas pertinentes la temática: "Malvinas y su Historia".

Artículo 11º El Poder Ejecutivo deberá reglamentar la presente Ley en el término de

ciento veinte (120) días corridos a partir de su sanción.

Artículo 12º Los beneficios acordados mediante Ley 2297 caducarán automáticamente cuando el beneficiario acceda a los establecidos en la presente Ley.

Artículo 13º Derógase la Ley provincial 2297.

Artículo 14º Autorízase al Poder Ejecutivo provincial a reestructurar o modificar el Presupuesto General de Gastos para el efectivo pago de lo establecido en la presente Ley.

Artículo 15º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

DADA en la Sala de Sesiones de la Honorable Legislatura Provincial del Neuquén, a los veintiséis días de octubre de dos mil seis.- - - - -

Fdo.) Oscar Alejandro Gutierrez -Vicepresidente 1º a/c. Presidencia- Graciela L. Carrión de Chrestía -secretaria- H. Legislatura del Neuquén.

Ley editada en la Dirección de Diario de Sesiones de la Honorable Legislatura Provincial del Neuquén.

Por cualquier consulta dirigirse a diariosesiones@legislaturaneuquen.gov.ar

RELATO DE UN MARINO TRIPULANTE DEL AVISO

“ARA COMODORO SOMELLERA”

*Por el Ex Cabo VGM ARA Néstor O AGUILAR

Mi nombre es Néstor Oscar Aguilar, pertenecía a la Armada Argentina con el grado de Cabo Segundo de Mar prestaba servicio en el ARA Comodoro Somellera (Aviso) gemelo al ARA Sobral operábamos como unidad de salvamento y rescate y apoyo logístico

Unidad muy poco artillada (armamento) y muy pequeña. Yo tenía 19 años y cumplía el rol de Timonel de Maniobras, en mi tercer año en ese destino.

Allí aprendí todo lo que el Mar y la Vida Marinera enseña, a un joven. En aquellos días en 1982 a fines de marzo, al llegar a Puerto Belgrano, no imaginaba que mi unidad y Yo comenzaríamos a vivir una Gesta Histórica tan importante, desde allí salimos a navegar junto a la flota Naval súper provistos y con casi el doble de tripulación con buzos de rescate y salvamento

Sin saber rumbo ni destino en el transcurso de los días en altamar, el comandante en jefe de operaciones a bordo del ARA SAN ANTONIO, nos comunico a toda la flota de que se trataban las operaciones y nos contó que íbamos rumbo al sur, hacia la recuperación de las islas Malvinas y a frenar los inconvenientes surgidos en Georgia, entrábamos en conflicto con el Reino Unido de Gran Bretaña recuperando nuestro territorio.

Por supuesto a los 19 años no lo entendí, solo con sorpresa y emoción nerviosa, observe los ojos de mis superiores que brillosos y preocupados asumían las directivas y la sorpresa como Yo de mis camaradas amigos jóvenes, que no entendíamos pero igual gritamos “ VIVA LA PATRIA” y asumimos nuestro patriótico compromiso.

Así el 2 de Abril nos sorprende el desembarco en Malvinas.

Nosotros arribamos a puerto Deseado para reabastecernos de combustible y provisiones, llegamos juntos el Sobral y el Somellera el primero entro a hacer combustible y así quedamos en posición a pesar que por antigüedad de comandancia estábamos nosotros.

Aquí guardo mi último e imborrable recuerdo. En un hotel del pueblo esa noche compartí con mis amigos la última noche de charlas y copas con amigos del Sobral CS. Delmonte Ernesto y MI Dufrechou Héctor, el destino hizo que esa fuera su ultima noche terrenal que compartimos nuestra amistad, aun están en mi corazón y mente y se que Dios algún día nos volverá a unir.

El Sobral zarpo primero (partió) y luego nosotros, hacia Malvinas nuestra misión era de salvamento y rescate y así fue como navegamos en el perímetro de las islas de norte a sur.

Llego la triste noticia el 2 de Mayo por la tarde del hundimiento de crucero Belgrano y nuestro ánimo decayó en una profunda tristeza y nerviosismo. Ya habíamos vivido un episodio de tensión cubriendo zafarrancho de combate, cuando un avión nos sobrevoló y sin poder identificarlo era uno de los nuestros que ingresaba a las islas.

En el buque insignia, pedimos muchos hombres, jóvenes camaradas y amigos en especial para mi al CPde Mar Torres Ricardo mi maestro en el Somellera con el conviví 2 años en esta unidad y me formo como TIMONEL DE MANIOBRAS y hombre de Mar, que Dios lo tenga en su “HEROICA GLORIA” junto a todos!!!

Ese mismo 2 de mayo por la noche cuando nos encomiendan ir al rescate de 2 pilotos de un Canberra, que se habían eyectado, en medio de una gran tormenta y mar muy bravo, pusimos rumbo noroeste a cumplir la misión sabiendo que era imposible.

Esa noche por radar el oficial de guardia observado 2 objetos que en una noche tan cerrada y sin visual, nos sobrevoló pero solo pasó por encima de nosotros. Sin saber que minutos después esos objetos que eran naves enemigas, helicópteros atacarían al SOBRAL y ocasionarían 8 bajas y la perdida de gobierno de la unidad. Allí se marchaban mis 2 AMIGOS y un gran oficial como lo era el Guardiamarina OLIVIERI, siempre los sueño y recuerdo.

Todo cambio a partir de allí, ya no solo era frío, hambre, temor sino también que no conocíamos nuestro destino.

Supimos que estábamos en una zona plagada de naves Inglesas aéreas. Submarinas, y navales.

Así que la orden fue salir de allí, sigilosamente y así estuvimos muchos días, sin comida, cuidando el combustible y estuvimos varios días al garete(a la deriva). Sin agua potable con guardias interminables

donde el Brujo (enfermero) nos proveía pastillas para bomitos, nervios y demás... conocí el significado de la palabra Psicosis, muletilla del Brujo y temor nuestro.

Es muy difícil resumir estas vivencias, cada hombre de la GESTA MALVINAS tiene las propias y son miles por narrar.

Pero solo se que doy gracias a Dios, por ser Yo uno de ellos, por volver con vida por mis seres queridos y por ser compañero de valientes hombres que ofrendaron la vida en defensa de la Soberanía Nacional, ellos son los verdaderos “Héroes” y nosotros los acompañamos en aquella gesta.

Gracias a todas las unidades que participaron y en especial a esos pequeños BARQUITOS que valientemente le hicieron frente a la flota imperialista Británica.

Pase mucho tiempo excluido y en silencio pero hoy vivo, hablo, trabajo por ellos por esa gesta histórica, esperando que algún día el Estado Nacional, RECONOSCA, HONRE Y DIGNIFIQUE a los Hombres que defendimos la patria!!!

MALVINAS UNA CAUSA IRRENUNCIABLE E INOLVIDABLE “VIVA LA PATRIA”

* Socio Activo de AVEGUEMA

UNA NOCHE, UN BOMBARDERO

El 12 de junio las islas amanecieron nubladas y con lloviznas, pero al mediodía el clima comenzó a mejorar paulatinamente. No ocurrió lo mismo con el ambiente que se vivía en las filas defensoras.

Los montes Longdon y Two Sisters estaban en manos enemigas, y eran punto de partida de su embestida final. La infantería era apoyada por fuego naval y artillería de campaña y, desde el norte, se acercaban unos treinta vehículos tipo Scorpion.

El frente oeste de los defensores se replegaba hacia Puerto Argentino. Sólo el Grupo de Artillería 3, con sus poderosos cañones de 155 mm fabricados en CITEFA, aferraba al enemigo en la zona norte del monte Kent. Esta circunstancia permitió que las tropas argentinas pudieran rehacerse y cerrar el dispositivo de defensa.

Pero el avance británico se insinuaba incontenible.

Al caer la noche de ese día pleno de experiencias dramáticas, la artillería inglesa se había hecho fuerte en Port Harriet y era necesario intentar silenciarla. Desde Puerto Argentino llegaron al comando de la Fuerza Aérea Sur las coordenadas de la posición a batir. La orden de cumplir esa tarea recayó en los estoicos bombarderos Canberra, únicos con capacidad de golpear en la oscuridad. El radar del Centro de Información y Control sería el ojo electrónico que les marcaría el camino.

El reloj indicaba que estaba por finalizar la jornada, sólo faltaba una hora para la medianoche cuando el calor de las turbinas de dos Canberra cortó el aire helado de la base de Río Gallegos, eran los BERLÍN. En las austeras cabinas, cuatro hombres cumplían el rito repetido de cada decolaje y sólo hablaban lo imprescindible pues los invadía el mutismo litúrgico de quien va a encontrarse con su destino. Eran el capitán Juan Martínez Villada y el primer teniente Nicolás Pagano, en el B-104, y el capitán Eduardo García Puebla y el primer teniente Jorge Segat, en el B-102.

En un emocionante relato, García Puebla recuerda la misión y, a través de sus palabras, nos permite acompañarlo en aquella cabina oscura y vivir, paso a paso, las vicisitudes de la misión:

Luego de analizar los pocos datos que teníamos, y realizar una apresurada navegación pre computada, nos colocamos los trajes antiexposición. A las 23 despegamos individualmente ya que en sección y artillados era muy peligroso. La reunión fue muy dificultosa por haber niebla y nubosidad baja, además de la oscuridad ambiente.

Ascendimos formados en nubes y volamos con rumbo paralelo a la ruta directa al blanco, desplazados hacia el norte. Próximos al punto de descenso, el guía me hizo señas de que tenía problemas, que siguiera al frente pues se le había engranado una bomba de combustible y se lamentó, profundamente, de no haber podido seguir.

Toda la responsabilidad recaía ahora en nosotros. El objetivo se encontraba muy cerca de las posiciones argentinas, lo que me hacía temer errar nuestra navegación y batir propia tropa. Iniciamos el descenso y rezamos un Padrenuestro, pidiendo a Dios para llegar, pegar y, si fuera posible, volver.

Nos concentramos sólo en la operación, para no dejar todo en Sus manos. Mientras hacíamos los controles del descenso, me permití cierto escapismo mental: pensé: "Qué difícil es salir de la comodidad del alojamiento en la retaguardia e introducirse voluntariamente, y de golpe, en ese infierno pero, cuánto más difícil es olvidar a los amigos, camaradas - héroes, que se habían inmolido por la Patria...!"

Logré aquietar mis pensamientos y sentí resignación asumiendo, sin tristeza, mi segura muerte. Ya había escrito cartas de despedida a mi esposa y familiares, y ambos estábamos en gracia de Dios, así que no había más que hablar.

El B-102 había descendido hasta alcanzar esos niveles de vuelo insólitos, que los pilotos argentinos habían aprendido a dominar. A tan baja altura, el avión cruzó nubes y chubascos que hacían más lúgubre aún la oscuridad. Al controlar el combustible, comprobaron un exceso en el consumo y el capitán García Puebla decidió reducir la velocidad para mantener un régimen más económico, pero que aumentaba la posibilidad de detección y derribo.

De pronto se quebró la nubosidad – recuerda - y pude ver dos embarcaciones que se encontraban al frente, y a ambos lados, de mi curso y que, por su apariencia, serían fragatas. Descendí hasta que el altímetro me indicó casi cero y mi única referencia eran los esporádicos reflejos de la luna sobre el mar. No comuniqué esto al navegador para no intranquilizarlo, aunque no le pude ocultar las correcciones de rumbo que hice para pasar equidistante de las naves y limitar su campo de tiro.

Para mantener la referencia exterior apagué totalmente el tablero de instrumentos es que volar tan bajo era nuestra única defensa efectiva, aunque tan peligrosa como un misil. El primer teniente Segat me informaba los rumbos que yo, intuitivamente, iba colocando.

Nos desplazábamos lentamente, entre esas dos plataformas de tiro, manteniéndonos en silencio total. Pese al intenso frío, nos encontramos bañados en transpiración y tengo grabado el sonido agitado de nuestra respiración en las máscaras. Pasamos a ocho millas y equidistantes de los buques, manteniendo la vista clavada en ellos por si veíamos lanzamientos de misiles para, al menos, intentar esquivarlos.

El piloto llevó el avión de forma suave pero firme, sin hacer virajes innecesarios ni maniobras bruscas hasta que superó la línea de las naves. Las posibilidades de ser abatidos iban disminuyendo... Aún no entiendo por qué no nos derribaron, ya que al otro día nos confirmaron que eran dos fragatas con aptitud de combate, ubicadas en los radiales 010° y 350° de Puerto Argentino.

Finalmente las superamos, pero estaba seguro que me habían detectado y dado la alarma. El navegador me informó que estábamos a cinco millas del punto de lanzamiento de las cuatro mil libras de bombas. Me dejó atónito el notar que nos encontrábamos en medio del mar. Ante esto, y luego de chequear el equipo, Segat me dijo que presumía estaba trabajando mal y que era muy posible que hubiéramos superado en varias millas el punto de viraje hacia el blanco y quizás, nos estábamos introduciendo en el corazón de la flota enemiga; esto justificaría el exceso en el consumo de combustible.

El comentario era lógico e irrefutable, pero aceptarlo significaba el fracaso. Le dije a mi sufrido navegador: "¡Quedate tranquilo que estoy inspirado, le vamos a pegar!", él respondió que confiaba en mí, a pesar de las evidencias en contrario...

Lloviznaba, el Canberra parecía una pesada ave que volaba majestuosa. El indicador de combustible mostraba que el remanente era menos del "mosca" (combustible para regresar), se hallaban casi perdidos y rodeados de buques, y la oscuridad exterior se prolongaba en la cabina sin iluminación. Me concentré en el sector derecho de mi campo visual - recuerda García Puebla - "desenchufando" los demás sentidos y dejando que mis reflejos llevaran el avión.

En lo profundo de la noche me pareció ver un distante y tenue parpadeo de luz sobre el horizonte. Había dos posibilidades: que fuera una estrella o una fogata. Era nuestra última opción de encontrar las islas. Un minuto de vuelo y comprobé que era una fogata en un punto elevado: ¡el Monte Kent!. Con aterrorizada pero intensa alegría exclamé: "¡¡¡Los tenemos!!!" Llamé al radar de Malvinas y no tuve respuesta, pero no insistí para evitar que el enemigo me vectoreara (localización tipo geográfica).

Los ojos de los tripulantes, acostumbrados a la oscuridad, pudieron divisar tenues contornos en la penumbra. De pronto, adelante y a la izquierda, pareció encenderse

una gran cantidad de luces; era Puerto Argentino totalmente iluminado. Eso fue una referencia fundamental, la gran luminosidad los ubicó, García Puebla identificó la zona del blanco, situada entre la pista y el Monte Kent y se dirigió en esa dirección.

Orienté mi avión hacia allí, levanté la línea de vuelo para hacer el bombardeo horizontal de bajo nivel y poder superar las sierras que se encontraban inmediatamente después. Hicimos los procedimientos de control para bombardeo y abrimos el portabombas. En ese momento, el radar de Malvinas dijo: "- Para el avión que entra desde el norte informo que se aproximan dos bandidos (una patrulla de aviones Harrier) por el radial 090° con rumbo convergente al suyo -". Evidentemente, venían del portaaviones y fueron alertados por las fragatas.

Lanzamos las bombas cuando creímos estar en el lugar exacto; al soltarlas pegamos un salto y hubo un estremecimiento intenso, acompañado de iluminación y, posteriormente, enrojecimiento del cielo. Eran las 0.20 del día 13 de junio.

El radar se comunicó nuevamente: "Los bandidos están próximos al Monte Kent, uno de ellos hace viraje hacia el sur". Nos acabábamos de cruzar con los Harrier y apagamos el radar por seguridad. Quizás los hubiese confundido la explosión de las bombas, pero uno de ellos se lanzaba a nuestra caza ya que llevábamos ese rumbo.

Apenas superé las crestas de los cerros, piqué el avión colocando "G" negativas y grité: "¡Jorge, agarrá la manija superior de eyección y si sentís un golpe fuerte, eyectate; no esperes mi orden, se nos vienen al humo!". Di potencia a pleno, y estiré mi brazo derecho para eyectar los tanques de puntera de ala que producen gran resistencia aerodinámica y consumo adicional consecuente, pero recordé la orden de conservarlos, pues había pocos de repuesto, y de volar con éstos a una velocidad superior al límite fijado por el manual.

Las ideas se agolpaban en mi mente: si tiraba los tanques desprestigiaba al escuadrón pues permitiría poner en tela de juicio su subordinación y espíritu de combate; si no lo hacía, y volaba a 450 nudos, no llegaría al continente por falta de combustible o el avión se destruiría por problemas estructurales. Opté por mantener los tanques y reducir la velocidad a 380 nudos para ahorrar combustible. Pensé: "¡Cuánta ventaja le estoy dando a este inglés!". Se parecía a una cacería con perros, en la que la presa estaba renga, y éramos nosotros.

Mi vista saltaba desde la superficie difusa del agua hacia la negrura de la cola de mi avión tratando de ver la salida del Sidewinder para intentar esquivarlo. Cuando miraba hacia delante, yo también tomaba la manija de eyección, pero debía soltarla para mirar hacia atrás.

El navegador, en la soledad metálica de su habitáculo, hacía afiebrados cálculos de combustible y, muy acertadamente, me dijo: "¡Viremos un poco a la izquierda para no chocar contra alguna islita de las que abundan cerca de la costa!". El combustible no nos alcanzaría si hacíamos un rodeo y teníamos dos opciones: cortar camino pasando por el estrecho de San Carlos, o ascender antes de lo previsto, con la posibilidad de ser detectados por el perseguidor, si aún no lo había hecho. Opté por lo segundo, ya que San Carlos estaba terriblemente protegido y con elevada posibilidad de existencia de fragatas.

A mi pedido, el primer teniente Segat iba contando las millas recorridas desde el blanco, y especulábamos sobre la distancia que se aventurarían a seguirnos los interceptores. A treinta millas del blanco iniciamos el ascenso y fuimos cambiando progresivamente nuestro rumbo hacia donde presumíamos que estaba el continente. De pronto, toda la cabina se iluminó con un notable chasquido. Sentí un escalofrío y creí que era el fin pero luego reconocí, por haberlos visto antes, que eran "fuegos de San Telmo" (descargas eléctricas muy notables de noche, que producen chispas de desplazamiento irregular, por dentro y fuera del avión, dando sensación de fantasmal irrealdad). Los minutos corrían lentamente, y también la transpiración bajo los trajes impermeables. ¡Aún no nos derribaban!...

Llegamos a ochenta millas; era increíble. Mientras me relajaba un poco anuncié: "¡Creo que podemos darnos por vivos!". A lo que comentó el navegador: "¡Es cierto, pero mi equipo de navegación no me indica radial hace tiempo! Estamos medio perdidos, así que no cantemos victoria todavía". Traté de obtener marcaciones radioeléctricas para orientarme. La temperatura exterior indicaba 50° bajo cero y me pasó por la mente que teníamos que llegar porque ¡qué fría debía estar el agua!

Ninguna emisora entraba en el ADF ya que estaban, preventivamente, disminuidas de potencia. La única posibilidad, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas, era que nos tomaran y nos condujeran por radar. Largos se hacían los minutos en que llamaba por radio VHF sin obtener respuesta. Era factible que estuviéramos tan al sur que nadie nos escuchaba, ni aún volando a 40.000 pies. De ser así, tendríamos que eyectarnos por falta de combustible, vaya a saber dónde, y casi sin opciones de ser rescatados. Reiteré los llamados en todas las frecuencias posibles.

Pocas veces he escuchado palabra más dulce que el "- Prosiga -" que recibí del radar. Gritos de alegría salieron involuntariamente de nuestras bocas, cuando confirmaron: "Los tenemos en pantalla". Aún sin la certeza de llegar, nos dimos el lujo de recordar a nuestras familias. Estábamos muy desviados pero la maternal voz del radarista nos guió impecablemente hasta el aterrizaje. Al tocar tierra salió al aire el grito de "¡Viva la Patria!" que se transformó en un eco repetido por la torre y el radar. Eran las 2 del 13 de junio de 1982.

Al bajar, nos esperaban dos premios de incalculable valor: una medallita de la Virgen de Luján, entregada por un suboficial, y las palabras transmitidas desde la isla (creo, por el mayor Catalá): "Impacto directo en el blanco, cuatro explosiones, misión exitosa, aparentemente gran cantidad de bajas y material destruido, muy buena, ¡gracias!".

Qué alegría, qué legítimo orgullo haber cumplido con el deber y haber podido mantener el prestigio, otorgado por nuestros muertos, a la querida Fuerza Aérea Argentina.

Resumen: Emilio Duca

Fuente: Tomo VI – Historia de la Fuerza Aérea – La Fuerza Aérea en Malvinas – Volumen II

Epígrafe de la Imagen:

El solitario B-102 acaba de lanzar sus bombas sobre el Monte Kent. La dramática escena fue reproducida por el pinto Ezequiel Martínez, basándose en el relato del capitán García Puebla.

SERVICIO DE AVIACION DE LA PREFECTURA NAVAL EN MALVINAS

Durante el conflicto del Atlántico Sur un grupo de hombres, pertenecientes al Departamento de Aviación de la Prefectura Naval Argentina, formó parte de diversas misiones. Éstos tripularon y mantuvieron en servicio cinco aviones Short Skyvan –incorporados en 1979-, tres helicópteros SA 330 “Puma” –recibidos en 1980-, y cuatro helicópteros Hughes 500, modelo 369 HS, -recibidos en 1971-.

El 2 de abril de 1982 todo el material de vuelo con el que contaba la Institución estaba en condiciones operativas. Todas las máquinas volaron sin armamento defensivo ni ofensivo. Sin embargo, cumplieron importantes misiones en las islas Malvinas y en el continente.

Los principales protagonistas de las acciones fueron los cinco aviones Short Skivan y los tres helicópteros SA 330 “Puma”. En las islas operaron únicamente los Skyvan PA-50 y PA-54, y el Puma PA-12.

Estas tres aeronaves jamás retornaron al continente. Los aviones quedaron inutilizados por diferentes causas y el Puma PA-12, después de ser averiado en su cono de cola por esquivarlas producto de un cañoneo naval nocturno, fue trasladado a una ubicación más céntrica en Puerto Argentino, fuera del alcance de los cañones de los buques de la Royal Navy. Después de retirarles sus partes vitales, esta aeronave fue capturada por los británicos.

Durante el conflicto, los cinco Skyvan y los tres helicópteros Puma volaron un total de 458.7 horas; de las cuales 236.7 correspondieron a los aviones y 195 a los Puma, totalizando 252 misiones con base en el continente y 95 en las Malvinas.

Ningún hombre de la Prefectura Naval Argentina –afectado a las operaciones de vuelo-fue muerto y en diversas oportunidades estas aeronaves, carentes de armamento, debieron enfrentar a un enemigo dotado de armas y medios más eficaces.

Cumplieron con todas las tareas ordenadas y, en mérito a la labor desarrollada, el pabellón del Departamento de Aviación de la Prefectura recibió la condecoración de “Operaciones en combate” por parte del comandante en Jefe de la Armada, el 8 de febrero de 1983.

LOS HECHOS

En cumplimiento de lo dispuesto por el Jefe de la Armada, los Guardacostas GC-81 “ISLAS MALVINAS” y GC-83 “RIO IGUAZU”, se trasladaron a Puerto Argentino.

Para apoyar la navegación de estos Guardacostas, la Superioridad ordenó el despegue del avión SKYVAN PA-54, el que se efectúa el 6 de abril desde el Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires a las 14. Con escala previa en Mar del Plata, arriba a Bahía Blanca al día siguiente Allí continúa el acompañamiento el PA-51, haciendo escalas en TRELEW, COMODORO RIVADAVIA y PUERTO DESEADO, desde donde se realizó el ultimo acompañamiento, el día 2 de abril,

hasta la Isla de los Salvajes, del archipiélago malvinense, y allí regresó a Deseado por instrucciones de la Fuerza Aérea Argentina.

El día 11 de abril, a las tres de la mañana, despegó, desde el Aeropuerto de la ciudad de Buenos Aires, el SKYVAN PA-53 a efectos de trasladar a Puerto Deseado una comisión con personal técnico para la asistencia de uno de los Guardacostas que se dirigían a Malvinas. El mismo arribó a las 11.50. La tripulación recibió órdenes de continuar vuelo hacia RIO GRANDE, iniciando el traslado el mismo día y llegando a destino el día 12 a horas 1145, previa escala en SAN JULIAN.

El día 13 en el aeropuerto de RIO GALLEGOS se cambió el PA-53 por el PA-51, el cual fue destacado a RIO GRANDE, regresando el primero a BUENOS AIRES el día 15.

El 11 de abril decoló, con destino final Río Grande en Tierra del Fuego, el helicóptero PUMA PA-12. Ese mismo día pernoctaron en Trelew y, a primera hora del día siguiente, continuaron viaje hasta Comodoro Rivadavia, donde se reunieron con el helicóptero PA-13.

Volando en formación hicieron escala en San Julián y Río Gallegos, arribando posteriormente a Río Grande.

Ese mismo día se dispuso el traslado de dos helicópteros PUMA a RIO GRANDE, a las órdenes del Comandante de la Fuerza Aeronaval N°1. Estas aeronaves decolaron entre las 11.45 y las 13.40, llegando a RIO GRANDE el día 12 a las 16.45.

El 13 de abril, a las 17, decoló, del Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires, el SKYVAN PA-54 con la misión de trasladar a Puerto Argentino al grupo PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, a cargo del Prefecto FRANCISCO MANUEL MARTINEZ LOYDI, e integrado por cinco cabos de la Agrupación Albatros, ésta aeronave arribó a Comodoro Rivadavia el 14 a las tres y veinte de la mañana.

La tripulación efectuó gestiones para realizar el cruce a Malvinas desde RIO GALLEGOS. Al presentar el Plan de Vuelo el Comandante, se les informó que la región Aérea Sur de la Fuerza Aérea Argentina no autorizaba el traslado. El trámite se repitió al día siguiente con el mismo resultado.

El 15 de abril se dispuso la salida del SKAYVAN PA-50, a los efectos de trasladar, desde la Base Aeronaval Punta Indio a Puerto Argentino, un Jeep Comando de Comunicaciones. El decolaje desde el Aeropuerto se produjo a las ocho menos veinte de la mañana. Una vez arribado a Punta Indio se carga el vehículo mencionado, iniciándose el traslado. Arribó a RIO GRANDE el 16 a las 15.30 y las Autoridades Aeronavales dispusieron que el Jeep sea trasladado a Malvinas por otro medio Aéreo e incorporaron el PA-50 al grupo aeronaves de la Institución ya destacadas en el lugar.

Los dos SKYVAN y los dos PUMAS fueron incorporados en RIO GRANDE a la Escuadrilla de Reconocimiento de la Armada; estableciéndose que sus tareas serian de patrullaje fronterizos y marítimos; integrados al sistema de Búsqueda y Rescate en el Mar Argentino Sur, traslados logísticos desde USHUAIA y RIO GALLEGOS.

Las autoridades Aeronavales ordenaron que el PUMA PA-12 se destaque a Puerto Argentino el día 16 de abril. La aeronave decoló a las 8.35, arribando a destino a las 11.55. En ese lugar quedó a órdenes de la Estación Aeronaval, desde donde se le imparten directivas sobre el trabajo a realizar (consistente en el traslado de cargas y personal hacia las distintas posiciones que se establecían y el reconocimiento de establecimientos rurales y censo de pobladores con requisa de material de comunicaciones).

El SKAYVAN PA-54, que se encontraba demorado en RIO GALLEGOS para cruzar Malvinas, recibió, el día 17, la orden de incorporarse al grupo de Prefectura en RIO GRANDE, lugar al que arribó a las 10.05.

El mismo día se ordenó la salida desde buenos Aires del PUMA PA-11 con destino a SAN JULIAN, para integrar el sistema de búsqueda y rescate local. Este helicóptero decoló a las 16.40, llegando a destino final el día 18 a las 18.45.

Las autoridades Aeronavales ordenaron que el SKAYVAN PA-54 se destaque el 21 de abril a Puerto Argentino. En cumplimiento de la orden, el avión decoló de RIO GRANDE a las 10.05 y llegó al Aeródromo de la capital de Malvinas a las 12.30 donde, a órdenes de la Estación Aeronaval local, comenzó con operaciones de reconocimientos y apoyos logísticos a las pistas del interior de las islas.

Las primeras tareas consistieron en abastecer a Puerto Darwin de diferentes pertrechos, combustibles y equipos contra incendios. Por pedido de la Fuerza Aérea, pero a partir del 24 de abril, se lo comisionó para asentar una base, teniendo que realizar permanentes vuelos entre Puerto Argentino y la Isla Borbón (Bahía Elefantes Marinos).

El 22 de abril se cambió la base de operaciones del PUMA PA-11 y se ordenó su traslado para operar en el Batallón de Apoyos Logísticos para la infantería de Marina con asiento en RIO GALLEGOS, a donde llegó a las 12.35. Para unirse al sistema de búsqueda y rescate establecido en ese lugar, se dispuso el traslado del avión PA-51, lo cual se efectivizó el 24 de abril a las 18.

Las aeronaves destacadas en RIO GRANDE continuaron con las operaciones de patrullaje y traslados de cargas desde RIO GRANDE y RIO GALLEGOS; y se dispuso, además, un servicio de búsqueda y rescate de los pilotos de aeronaves de la Armada y Fuerza Aérea que se adiestraban sobre el mar o cruzaban a Malvinas.

El 30 de abril se ordenó destacar el avión PA-50 a Puerto Argentino para unirse a las operaciones que realizaban el PA-12 y PA-54. Éste SKAYVAN decoló de RIO GRANDE a las 8.15, llegando a destino a las 10.50. Inició de inmediato una serie de vuelos junto con las otras dos aeronaves de la Institución, hacia la Isla Borbón, trasladando personal y material para el armado de la estación Aeronaval Calderón.

Desde el 26 de abril las tareas se incrementaron. Se efectuaron vuelos de traslados de cargas y tropas entre Puerto Argentino y Bahía Elefante, llevándose a cabo misiones de reconocimientos de estancias con Comandos de Infanterías de Marina a efectos de realizar un censo poblacional y traslado de población civil desde Puerto Argentino hasta Bahía Zorro.

La primera semana de mayo encontró al PUMA PA-12 en intensa actividad. Precisamente el 1º, después del mediodía, decoló de Puerto Argentino con destino al Cabo San Felipe. Su tarea principal era la de efectuar barridos de radar a fin de detectar blancos navales enemigos. En dicha circunstancia, se produjo el ataque de aviones SEA HARRIER al aeropuerto, debiendo efectuar un aterrizaje en las inmediaciones del Cabo San Felipe. Luego de dos o tres intentos fallidos, se tomó contacto con el enemigo.

Se trataba de tres barcos de la flota invasora, distantes a unas 10 a 15 millas de Puerto Argentino.

Éste hecho fue comunicado al comando correspondiente. Al día siguiente, a media mañana, el helicóptero volvió a decolar con destino Estancia Douglas, con la misión de recoger a Comandos de Infantería de Marina, prosiguiendo su viaje a Bahía Elefante, y regresando una vez cumplida la misión.

Como se precipitaron a tierra dos aeronaves de la Armada, en las proximidades de la pista de Puerto Argentino, se le encomendó al PUMA la verificación del siniestro.

En momentos en que se llevaba a cabo la reglamentaria inspección post-vuelo, se comprobó una pérdida de líquido hidráulico del grupo izquierdo. Este hecho impidió cumplir con una nueva misión de rutina: efectuar el barrido de radar internándose 50 millas náuticas, a fin de ubicar la posición de la flota enemiga. Cabe recordar, que la palamenta y lubricantes de la maquina fueron destruidos por el incendio producido en el hangar aeronaval de las isla en el aeropuerto de Puerto Argentino, después del ataque del 1º de mayo. Sin embargo, con el apoyo del Ejército, se pudo conseguirse el líquido hidráulico necesario y poner nuevamente en servicio al helicóptero PA-12.

Reparada la máquina, continuó al día siguiente con su rutina de servicio, trasladándose a Bahía Elefante. Por condiciones meteorológicas adversas pernoctó ahí.

Recién el día 7 pudo decolar de Bahía Elefante con el objetivo de efectuar barridos de radar, desde la costa norte de la isla Soledad hacia el mar a fin de detectar posibles blancos enemigos. Esta tarea se complementó con el traslado desde Puerto Argentino hasta la isla Speewell de un grupo de comandos y la observación de un buque que se encontraba amarrado en el puerto de dicha isla.

A la mañana siguiente, el helicóptero decoló de Puerto Argentino con destino a isla Speewell, llevando una tripulación de la Armada para el traslado del buque amarrado en el puerto de la isla y recoger a los comandos dejados el día anterior. Cumplida la tarea, decoló con la misión de verificar la presencia de posibles buques enemigos en el estrecho de San Carlos. En estas circunstancias, se observó la presencia de dos buques, los cuales fueron identificados convenientemente. De regreso a la base, volvió a decolar con el fin de reconocer un posible buque enemigo en Bahía Baja que se encontraba fondeado en la zona. Esta misión contó con el apoyo de dos helicópteros artillados del Ejército.

Al término de las actividades del día y con la puesta de sol, el PA-54 y el PA-50 pernoctan en Puerto Argentino y la Isla Borbón respectivamente, con órdenes de reiniciar la tarea con las primeras luces del día siguiente.

En la madrugada del 1 de mayo se produjo el ataque inglés a Puerto Argentino, razón por la cual se anularon las operaciones ordenadas, debiendo permanecer el PA-50 en la Isla Borbón en configuración de búsqueda y salvamento.

En el segundo ataque inglés al aeródromo de Puerto Argentino, el empenaje horizontal del PA-54 fue alcanzado por el disparo de una ametralladora, produciéndole perforaciones las cuales fueron reparadas de inmediato. También fue impactado el galpón de la Estación Aeronaval donde se guardaban los repuestos, tanques suplementarios y equipos de supervivencia de las aeronaves de Prefectura, material que se perdió totalmente al incendiarse el local.

A los efectos de proteger al PA-54 del constante ataque inglés a la pista donde se encontraba, las autoridades aeronavales dispusieron que el mismo sea trasladado en vuelo al hipódromo local. El 6 de mayo a las 15.10 decoló esta aeronave, y cinco minutos después aterrizó en la pista de carreras. Después del toque en tierra, y en la corrida de aterrizaje, debido a las irregularidades del terreno y la elevada carga, se produjo la rotura del parante de la nariz, arrastrando la parte frontal de la aeronave hasta detenerse en una zanja. Este accidente provocó graves daños estructurales al avión. Dejándolo imperativo.

El PA-12 continuó con vuelos de reconocimientos costeros para ploteo de la flota inglesa, hasta que el 9 de mayo, en horas de la madrugada y como consecuencia de bombardeo naval en el sector de estacionamiento de helicópteros, fue alcanzado por esquirlas en el cono que le produjeron numerosas perforaciones, las cuales afectaron los sistemas hidráulicos y rotor de cola, dejándolo inoperativo.

Para preservarlo de mayores averías se le quitaron las palas del rotor principal y se lo trasladó para estacionarlo en una plazoleta en la ciudad de Puerto Argentino.

Debido a las intensas lluvias que se registraron durante varios días, el ESKAYVAN PA-50 no pudo decolar de la Isla Borbón, al quedar inoperativa la pista de aterrizaje por la inundación.

El 15 de mayo a las 4.15 se produjo un desembarco de comandos ingleses, protegidos por fuego naval, los que mediante la utilización de lanza misiles portátiles y cargas explosivas, destruyeron el total de las aeronaves estacionadas en el aeródromo de la Isla Borbón, entre ellas el SKAYVAN PA-50, que fue totalmente demolido por el incendio, favorecido por la carga que portaba (bengalas) y su capacidad de combustibles a full.

La tripulación de la aeronave fue trasladada en un helicóptero de la Fuerza Aérea, hacia Puerto Argentino, previa escala en la base Aérea Cóndor (DARWIN), alcanzando el destino final a las 18 horas del día 15.

Parte de las tripulaciones del PA-54 y del PA-12, fueron evacuadas de la Isla, en la mañana del 15 de mayo con destino a Río Grande, en un avión Naval, y en la noche del mismo día, en un avión Hércules de la Fuerza Aérea, fueron enviados a Comodoro Rivadavia los tripulantes del PA-50 y el resto de los de las otras dos aeronaves.

Pero no solo en el escenario de las Islas Malvinas hubo destacada actuación del grupo aéreo, las demás aeronaves continuaron efectuando diversos vuelos de traslado de personal, específicamente de la Armada, llevando a cabo operativos de control costero, operaciones de búsqueda y rescate en apoyo a las escuadrillas de ataque, realizando esperas a 100 millas náuticas de la costa de las aeronaves de la Fuerza Aérea Argentina y de la Armada que regresaban de efectuar misiones en las Islas Malvinas.

Además, efectuaron el traslado de pertrechos, apoyos al aviso Somellera, Alférez Sobral, al personal de Infantería de Marina y a establecimientos de la zona a fin de llevar a cabo registros de rutina.

Se intentó realizar reconocimientos específicos en la Isla de los Estados con el objeto de verificar alguna bahía con lugares aptos para las operaciones de desembarco y reaprovisionamiento, pero esta misión no pudo realizarse debido a las malas condiciones meteorológicas que castigaban al Estrecho de Le Maire.

Éstas misiones se cumplieron en horas diurnas y nocturnas hasta que se ordenó el repliegue a Buenos Aires.

CARACTERÍSTICAS DE LAS AERONAVES

SKYVAN:

El Short Skyvan es un avión del tipo Stol, multipropósito, que puede operar en pistas escasamente mejoradas y con capacidad de bodega para transportar un vehículo liviano. Esta tarea se ve favorecida por su rampa posterior, que permite un acceso rápido al interior con comodidad para ingresar un vehículo desde tierra.

PUMA SA 330 L:

Es un helicóptero pesado bimotor marinizado, multipropósito que puede transportar carga , pasajeros, sanitarios , equipo de lucha contra incendio, equipo de anticontaminación grúa de rescate.

ESCUADRILLA DE HELICÓPTEROS PUMA

Prefecto E. Adalberto Vittorello	(comandante)
Prefecto Raúl Hugo Agusti	(comandante)
Subprefecto Alberto Aquiles Maratea	(comandante)
Subprefecto Jorge Omar Etchetto	(comandante)
Subprefecto Miguel Ángel Heredia	(copiloto)
Oficial principal Pedro Mele	(copiloto)
Ayudante de segunda Justo E. Piedrabuena	(mecánico)
Ayudante de segunda Paulino Zarate	(mecánico)
Ayudante de tercera Ernesto Cedrón	(mecánico)
Ayudante de tercera José Zapata	(mecánico)
Ayudante de tercera Jorge Carlotto	(mecánico)
Ayudante de tercera Alberto Raimón	(mecánico)
Cabo primero Daniel González	(mecánico)
Cabo primero Oreste Megaro	(mecánico)

MANTENIMIENTO DE AERONAVES EN EL CONTINENTE

Oficial principal Ricardo Escalante	
Oficial principal Roque Rivas	
Ayudante de primera José Fernández	(mecánico)
Ayudante de segunda Héctor Martinho	(mecánico)
Ayudante de segunda Carlos Ayala	(mecánico)
Ayudante de tercera José Aguirre	(mecánico)
Ayudante de tercera Fermín Flores	(mecánico)
Ayudante de tercera Juan Borda	(mecánico)

ESCUADRILLA DE AVIONES SKAYVAN

Prefecto Pedro Ernesto Gómez	(comandante)
Subprefecto Raúl Novo	(comandante)
Subprefecto Alejandro D. D´Agostino	(comandante)

Subprefecto Raúl Lanzi	(comandante)
Oficial principal Daniel Lambert	(comandante)
Oficial Auxiliar G. Blanch Flower	(copiloto)
Oficial Auxiliar Miguel Suñe	(copiloto)
Oficial auxiliar Carlos Jirecek	(copiloto)
Oficial auxiliar Luis Berta	(copiloto)
Oficial Auxiliar Ricardo Blanco	(copiloto)
Ayudante de Primera David Toledo	(mecánico)
Ayudante de segunda Ramón Pesoa Ríos	(mecánico)
Ayudante de segunda Manuel Aguilera	(mecánico)
Ayudante de segunda Eugenio Barreiro	(mecánico)
Ayudante de tercera Ricardo Velásquez	(mecánico)
Ayudante de tercera Hugo Alfonso	(mecánico)
Ayudante de tercera Sergio Villalba	(mecánico)
Ayudante de tercera Adolfo Fernández	(mecánico)

GRUPO DE MANTENIMIENTO.

Oficial ayudante Gilberto Cupo
Técnico Rubén Meregone
Técnico Pablo Procopio

UN POCO DE POESIA

Prisioneros en San Carlos

Por qué fumas en la mitad de la noche
insomnio, calor o te agobia la pena
piensas en Florida o en una taza de café
tal vez extrañas al hijo o tu boca reseca
añora el aliento perfumado de tu mujer.

Aspiras el humo y se aviva la brasa
un brillo rojizo te perfila el mostacho
la barba crecida y el temblor del mentón
qué ocurre, capitán, porque aplastas el pucho
y un surtidor de estrellas brota del piso.

Ya no te veo, pero siento tu pesar
por la sala repleta de sueños inciertos
como un par de aves nocturnas
el llanto silencioso y tu bronca apagada
dan vueltas y revolotean en la oscuridad

Y yo te digo,
llora, llora, capitán
llora sin vergüenza,
llora como un hombre
con el orgullo macho
de haber peleado hasta el final
llora y piensa en los muertos,
sólo reza por ellos,
por los que se fueron
y jamás van a volver

Antonio Corvalán

Aprendiz de poeta y VGM

PUCHA MI ARGENTINA

*EL ALMA DE UN JOVEN AUN ERRANTE
DE LEJOS ESTALLIDO DE UN CAÑON
SE BORRA DE UN SOPLIDO EL FUTURO
LA VIDA DE AQUEL JOVEN SE APAGO*

*EL FRIO TERRITORIO NUNCA VISTO
NOS UNE EN EL CAMPO CUAL FOGON
SE ACERCA UN MOMENTO NO PREVISTO
LA BOMBA ENEMIGA QUE ESTALLO*

*CUANTO SUFRIMIENTO HEMOS VIVIDO
JOVENES QUE LUCHAMOS CON VALOR
CUANDO UN SOLDADO SERA RECONOCIDO
DEFENSOR DE ESTA TIERRA CON VALOR*

*PUCHA QUE ES DIFICIL MI ARGENTINA
QUE MANDÓ EN SU DEFENSA UNA GENERACION
LOS HOMBRES QUE PELEAMOS EN MALVINAS
ERAMOS JOVENES PARA OTRA MISION*

*AHORA QUE PERTENESCO A AQUELLA HISTORIA
QUIERO CON MI MEMORIA TRANSMISION
LLEVAR EN EL RECUERDO A MIS HERMANOS
QUE ENTREGARON SU VIDA CON VALOR*

*DARLES LAS GRACIAS A SUS PROGENITORES
POR AQUELLA DESGRACIA MI PERDON
DEFENDIERON EL SUELO CON SU VIDA
SOLDADOS DE LA PATRIA CON HONOR.*

VGM Nestor O AGUILAR