

LA GACETA MALVINENSE

AÑO 9 – Nº 30 – Marzo 2010



ÓRGANO DE PRENSA
Y DIFUSIÓN DE LA
ASOCIACIÓN VETERANOS
DE GUERRA DE
MALVINAS (AVEGUEMA)

Asociación Civil sin fines de lucro.
Pers. Jurídica Nº 805/2002
Tel. / Fax: (011) 4373-5440
aveguema@yahoo.com.ar

Por el
eterno descanso
de nuestros **649**
heroes

2 de abril de 2010

28º Aniversario de la Recuperación de las Islas Malvinas

SUMARIO

Editorial	Pag. 2
Fuerza Aerea	Pag. 3
Armada	Pag. 6
Prefectura	Pag. 6
Historia	Pag. 7
AVEGUEMA	Pag. 12
Crónica	Pag. 13
Prog. Radiales ...	Pag. 19
Ejército	Pag. 20



**Que retumbe en el cielo y la tierra,
el clarín en su épico llamar,
y resuene en la turba y la piedra
que en Malvinas supimos luchar.**

**Nuestros héroes de todas las armas
Con fervor es preciso invocar,
iy empleando la fuerza del alma
sus ejemplos tratar de igualar!**

**2 de abril de 1982
Recuperación de Malvinas**

**Reunión de Camaradería
del BIM2 de 1982**

**La Aviación de Ejército en
Malvinas**



Inauguración del monumento a los caídos en combate y en reconocimiento a los Veteranos Combatientes de Malvinas en el Mercado Central de Buenos Aires, el 20 de noviembre, día de la Soberanía Nacional

Como fuera informado en nuestro número anterior, el 20 de noviembre de 2009, día de la Soberanía Nacional, se llevo a cabo en el Mercado Central de Buenos Aires la inauguración del monumento a los 649 Héroes caídos en combate y en reconocimiento a todos los Veteranos de Guerra Combatientes de Malvinas. (Información Pág. 15)

EDITORIAL

Estimados Veteranos, una vez más iniciamos un nuevo año, el noveno de vida de nuestro medio de comunicación común: «La Gaceta Malvinense».

En este 2010 en que festejamos el Bicentenario de nuestra vida independiente, esperamos que quienes tienen la responsabilidad de conducir los destinos de nuestra patria se iluminen con la memoria de nuestros antecesores que supieron, a través de distintas generaciones, obtener la independencia primero, gestar un país después y llevarlo a ocupar las más altas posiciones entre el concierto de las naciones.

Esto significó, en su momento, que los argentinos tuvieran un país con trabajo, seguridad, respeto a las instituciones, oportunidades de progreso y orgullo de pertenencia.

Un país donde los hijos del inmigrante podían acceder a los más altos cargos de la República...sólo era necesario el esfuerzo personal y la capacidad. Porque, más allá de las inevitables diferencias de vida, el país ofrecía comunes oportunidades.

Un país donde se respetaban las profesiones y los sueldos alcanzaban para sostener una familia y educar a los hijos.

La educación y el trabajo, factores fundamentales para recrear esa Argentina que tuvimos y que tenemos el deber de alcanzar nuevamente.

Estimados Veteranos que este año 2010 sea un tiempo de concreciones positivas para todos.

Desde AVEGUEMA saludamos el trascendente aniversario de la Patria, de esa tierra que un día nos dijeron que debíamos defender...allá en la lejana y fría geografía de Malvinas, pero cálida por el sentimiento de propia y por la educación recibida desde pequeños en todas las escuelas de la Nación: Las Malvinas fueron y serán argentinas.

Así nos educaron y así lo creemos

Hoy, en este año del Bicentenario tengámoslo presente de manera permanente y estudiemos, trabajemos y actuemos para tener, entre todos, una mejor Argentina.

Hacia finales del año pasado tuvimos la satisfacción de saber que la lucha de más de cuatro años que llevaron adelante los camaradas veteranos de la provincia de Buenos Aires, había tenido éxito y hoy ya es una realidad que TODOS los que combatieron en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur y en el Teatro de Operaciones Malvinas son merecedores de la «Pensión Honorífica de la Provincia de Buenos Aires en reconocimiento de los ex combatientes del Conflicto Bélico de las Islas Malvinas».

Es tiempo ya que el resto de las provincias argentinas que aún no han reconocido de manera completa y justa a sus Veteranos lo hagan, incluyendo a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. En este sentido orientaremos nuestra acción.

Afectuosamente

José María Maurizio
Contraalmirante de IM, VGM (R)
Presidente de AVEGUEMA

Cruz al Heroico Valor en Combate

La Cruz al Heroico Valor en Combate es la más alta condecoración militar otorgada por la República Argentina. El nombre completo de esta condecoración es Cruz La Nación Argentina al Heroico Valor en Combate. La Ley 22.607 (1982) de la República Argentina establece que será concedida al personal militar, personal de las fuerzas de seguridad, fuerzas policiales civiles, argentinos o extranjeros, que en combate motivado por acontecimientos extraordinarios que revistan carácter de función de guerra, realicen aislados o en el ejercicio del mando, una acción ponderable que se destaque considerablemente de las pautas de conducta, normalmente consideradas correctas.

Personal del Ejército Argentino que se hizo acreedor a esta condecoración

- Teniente Roberto Néstor Estevez - C/RI 25 (PM)
- Teniente Ernesto Emilio Espinosa - Ca Cdos 602 (PM)
- Sargento 1ro Mateo Antonio Sbert - Ca Cdos 602 (PM)
- Teniente 1ro Jorge Manuel Vizoso - Ca Cdos 602
- Subteniente Juan José Gómez Centurión - C/RI 25
- Cabo 1ro Roberto Basilio Baruzzo - RI 12
- S/C 62 Oscar Ismael Poltronieri - RI Mec 6

Personal de la Armada Argentina que se hizo acreedor a esta condecoración

- Capitán de fragata Pedro Edgardo Giachino (PM) - Agrupación Comandos Anfibios
- Teniente de Navío Owen Guillermo Crippa - Comando de Avia-

ción Naval piloto de avión Aermacchi 339

- Teniente de Fragata I.M. Julio César Binotti - BIM 5 (Ec)
- Teniente de Corbeta Héctor Miño - Ca Ingenieros Anfibios
- Suboficial Primero Julio Castillo (PM) - BIM 5 (Ec)

Personal de la Fuerza Aérea Argentina que se hizo acreedor a esta condecoración

- ✦ Capitán Omar Jesús Castillo (PM) - Piloto avión A4C «SkyHawck»
- ✦ Capitán José Daniel Vázquez (PM) - Piloto avión A4C «SkyHawck»
- ✦ Capitán Pablo Marcos Rafael Carballo - Piloto avión A4 «SkyHawck»
- ✦ Teniente Ernesto Rubén Ureta
- ✦ Alférez Gerardo Guillermo Isaac
- ✦ Suboficial Pedro Prudencio Miranda
- ✦ Suboficial Carlos Omar Ortiz

Personal de la Prefectura Naval Argentina que se hizo acreedor a esta condecoración

- Cabo Segundo José Raúl Ibáñez - dotación del GC-83 «Río Iguazú»



Propietario:
Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas

Personería Jurídica Nº 805/2002

La Gaceta Malvinense
Título y marca Nº 1954.110 (INPI)

Director:
CNIM VGM (R) Oscar H. OULTON

Diagramación JARMAT
editorial@jarmat.com.ar

Correo de Lectores
Cecilia SEFFINO y
Federico QUEIREL

Editor
Asociación de Veteranos de Guerra de Malvinas

Uruguay 654, Piso 4º Of. 403
(1015) - Capital Federal
Tel. & Fax: (011) 4373-5440

Correo Electronico
lagacetamalvinense@yahoo.com.ar
Sitio Web: www.aveguema.org.ar

Impreso en Mariano Mas S. A.
e-mail: mmas@datamarkets.com

Las opiniones vertidas en artículos firmados son de exclusiva responsabilidad de sus autores.

La FAA en Malvinas - Nacimiento de la Fuerza Aérea Sur

A fines del año 1981, el Comando Aéreo Estratégico (CAE) había finalizado la actualización del planeamiento de la Fuerza Aérea (FAA) para el marco regional. El mencionado planeamiento no contemplaba el caso Malvinas, pues la FAA desconocía (diciembre 1981) totalmente la existencia de una alternativa militar para este conflicto.

Con el propósito de motorizar el planeamiento contribuyente, el CAE elaboró entonces una Directiva que establecía la constitución de los comandos de FAA y Bases Aéreas Militares creados para la defensa aérea del país.

En lo que se refiere a la Fuerza Aérea Sur (FAS) designó comandante de dicha fuerza al Brigadier Horacio Ernesto Crespo, jefe del Estado Mayor de la FAS al Brigadier Luis Guillermo Castellano y jefe del Departamento Operaciones (A-3) al Comodoro José Antonio Juliá.

El Brigadier Crespo después de analizar la aptitud del personal asignado para los distintos cargos del Estado Mayor y de las Bases Aéreas Militares de la FAS, elevó un expediente al CAE en febrero de 1982 con la propuesta de reemplazos tanto en el Estado Mayor de la FAS como en las jefaturas y planas mayores de algunas de sus bases aéreas.

El 26 de marzo 1982 el Jefe del Estado Mayor General de la FAA informó a sus mandos superiores de las intenciones del gobierno nacional de recuperar las islas Malvinas.

El 31 de marzo de 1982 se informó al Comandante de la FAS lo que había decidido el Comité Militar y se le ordenó trasladarse a Comodoro Rivadavia para desde allí organizar y conducir la FAS.

El 2 de abril de 1982 el Estado Mayor de la FAS en Comodoro Rivadavia estaba constituido por cinco oficiales: el Comandante, el Oficial de Operaciones del Estado Mayor, el Oficial de la Sección Operativa de Transporte Aéreo, el A-4 y un auxiliar. Carecían de planes, facilidades de comunicaciones y conocimiento profundo de la situación. Ante este hecho comenzaron a hacerse los primeros requerimientos de medios empezando por el personal, que fue solicitado en base al conocimiento que los oficiales superiores presentes tenían del resto de la fuerza.

Simultáneamente con la creación de la FAS, se implementó el Comando

Aéreo de Transporte (CAT) y el Comando Aéreo de Defensa (CAD). Además, el Brigadier Castellano, designado jefe de Estado Mayor de la FAS, debió ser reemplazado, porque el Comando Aéreo Estratégico lo designó jefe del Componente Aéreo Malvinas. Por esta causa el Brigadier Crespo decidió que su Jefe del Departamento Operaciones asumiera también las funciones de Jefe de Estado Mayor de la FAS.

Por los conceptos expuestos, se fue conformando el Estado Mayor de la FAS complementado con los oficiales superiores y jefes del Comando Aéreo de Defensa Sur (CODASUR) que arribaron para organizar el mismo y que se integraron a la FAS para constituir un solo comando, porque así lo exigían la situación y el sentido común.

El Brigadier Cambor, jefe del Comando de Defensa Aérea Sur, analizada la situación de personal, rápidamente autorizó la integración, asumiendo él mismo las funciones de 2do Comandante de la FAS y jefe del CODASUR.

La FAS debía organizar en un plazo perentorio su fuerza para combatir con un enemigo notablemente superior en tecnología y medios, y en un teatro de operaciones que resultaba extraño a las unidades de la FAA, cuyos medios no se hallaban dotados y adiestrados para la lucha en el mar, la cual doctrinariamente era una responsabilidad primaria de la Armada, como resulta lógico. Solicitó, y le fue concedida, primacía total en la selección de los medios -personal y material- para conformar la FAS.

La FAS en menos de treinta días debía reconocer las capacidades del enemigo; adiestrar a los pilotos en las técnicas particulares de ataque a buques; realizar pruebas operativas; adaptar los sistemas de armas a la tarea que se avecinaba; reconocer las limitaciones propias -que no eran pocas- y buscarles solución; estudiar las posibilidades operativas de sus aviones de ataque, que apenas podían llegar a las islas por la distancia que las separaba del

continente; familiarizar a los pilotos con los problemas de la operación sobre el mar y reconocer el archipiélago en vuelos de práctica.

En el Estado Mayor de la FAS, ya se había descartado la posibilidad de disputar la superioridad aérea a baja altura, sobre las islas, enfrentando a los aviones Harrier con los Mirage. El problema era simple: si los Mirage descendían, consumirían mayor cantidad de combustible y ya no podrían regresar. Los pilotos dispondrían de unos diez minutos de permanencia sobre las islas, si mantenían su altitud. En consecuencia, habría combate sólo si los Harrier ascendían, siempre que el enfrentamiento se iniciara a los pocos minutos del arribo de los Mirage, sobre las islas. Por lo tanto, la defensa de las unidades propias en Malvinas, estaría limitada a lo que podría oponer la artillería antiaérea, sin conocer todavía su eficacia, porque no se contaba con verdadera experiencia.

Asimismo, las escuadrillas propias que arribaran a la zona de Malvinas, en misiones de ataque a los objetivos navales o terrestres, no contarían con protección aérea real. La principal ayuda disponible, sería la advertencia de los controladores de radar, sobre la aproximación de interceptores Harrier. Se enviarían aviones de cobertura, pero éstos poco podrían hacer, en verdad, por su escaso radio de acción; salvo la diversión, que podrían ejercer al ser dirigidos hacia los Harrier, manteniendo su altitud. Un recurso que dio resultado en muchas ocasiones.

Despliegue de la FAS

- ➔ El escuadrón de bombarderos Canberra a Trelew.
- ➔ Los escuadrones de transporte Hércules C-130, caza interceptora, búsqueda y salvamento, y de diversión, en Comodoro Rivadavia.
- ➔ Dos escuadrones de ataque con aviones A-4C Skyhawk y M-5 Da-

gger en San Julián.

- ➔ Un escuadrón de ataque de aviones IA-58 Pucará en Santa Cruz, en tareas costeras y de reemplazo a la unidad similar desplegada en las Islas Malvinas.
- ➔ Dos escuadrones de aviones A-4B Skyhawk en Río Gallegos.
- ➔ Un escuadrón de aviones M-5 Dagger en Río Grande.
- ➔ Ocho aviones Pucará fueron desplegados a la BAM Cóndor (Darwin), el 29 de abril, en previsión de un probable ataque masivo a la BAM Malvinas (Puerto Argentino). Se mantenían a la orden del CIC, para tareas de reconocimiento ofensivo y ataque a objetivos terrestres, especialmente, para repeler cualquier intento de desembarco por parte de las fuerzas de asalto de la Task Force.

En las bases de despliegue, no se descartaba una posible incursión aérea o la más probable de comandos, contra instalaciones y material de vuelo. Por lo tanto, se reforzaron las medidas preventivas, y parte de los aviones se dispersaban durante las horas nocturnas.

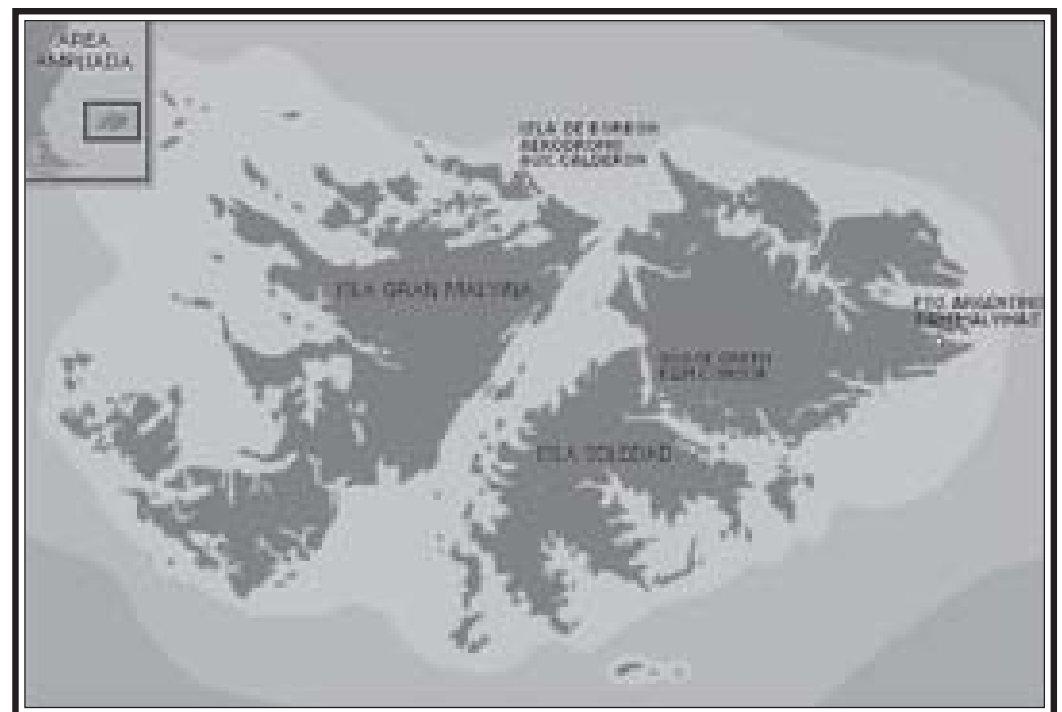
La FAS desplegó así unos setenta y tres aviones de ataque basados en las mencionadas bases y aeródromos patagónicos.

El resto de los aviones de la FAA permanecieron en sus asientos de paz, listos para producir los reemplazos que fuesen necesarios.

Al Brigadier Crespo se le impuso una misión y los medios para cumplirla. Alertó a sus superiores acerca de los problemas y les informó que -si había guerra- sus hombres lucharían hasta las últimas consecuencias, sean cuales fueren los peligros a enfrentar y las bajas que se sufrieran. El 30 de abril al oca, sus hombres, que provenían prácticamente de la totalidad de las unidades de la Fuerza Aérea, se hallaban en una tensa vigilia, listos para enfrentar su hora de prueba.



Despliegue en el Continente



Despliegue en Malvinas

Los Pucara en Darwin, Malvinas

Comodoro Rubén Sassone

Historia

El FMA IA-58 Pucará (en quechua: «Fortaleza») es un bimotor turbohélice de diseño y construcción argentina (designación Fábrica Militar de Aviones), que voló por primera vez el 20 de agosto de 1969. Está diseñado para operar en pequeñas, y no necesariamente preparadas, pistas de tierra. Su misión primordial es; la de apoyo a tierra, anti-helicópteros y especialmente misiones COIN (contra-insurgencia). Esta aeronave es inusual en combate debido a su cabina en tándem en un bimotor a hélice.

El Pucará es el único avión producido por la Fábrica Militar de Aviones que recibió su bautismo de fuego en un conflicto internacional —además de que fue utilizado por la Fuerza Aérea Argentina en la Operación Independencia, contra las fuerzas guerrilleras del Ejército Revolucionario del Pueblo (ERP) en el monte tucumano— ya que fue utilizado durante la Guerra de Malvinas en rol de apoyo a superficie, exploración y caza helicópteros. En este papel logró el derribo confirmado de un helicóptero Scout británico y se destacó en la Batalla de Pradera del Ganso.

El Comodoro Rubén Sassone, Piloto de aviones Pucará en la guerra de Malvinas, relata sus vivencias en el conflicto. Las misiones aéreas y sus acciones en la base «Cándor» (Darwin), asiento de su escuadrón.

El día 2 de abril de 1982, al igual que la inmensa mayoría de los argentinos, me enteré que habíamos recuperado nuestras islas. A partir de allí, la actividad en mi Unidad de destino, la III Brigada Aérea en Reconquista – Santa Fe, se volvió febril y entusiasta, había que despegar con nuestros Pucará hacia el sur. La base prevista para que desde allí cruzáramos a las Islas fue el aeropuerto de la ciudad de Puerto Santa Cruz, el cual se transformó rápidamente en la Base Aérea Militar Santa Cruz, donde se comenzaron a pintar y camuflar los Pucará y acondicionarlos para la dura tarea que se preveía llegaría pronto...

Si bien para esos días ya tenía una aceptable cantidad de horas de vuelo en el avión, comenzamos a intensificar las prácticas de procedimientos de ataque con bombas, cohetes y cañones sobre un improvisado campo de tiro en la costa y no muy alejado de la Base. Algunos Pucará ya habían cruzado a Malvinas, y los que estábamos en el continente no veíamos la hora de partir para allí. Todos los

días mi Jefe de Base tenía que escuchar mis ruegos de que me dejara partir, lo cual era sistemáticamente rechazado con el argumento de que era uno de los pilotos más jóvenes del grupo (24 años), y que no me preocupara. Finalmente, la insistencia pudo más y casi echándome, mi jefe me dijo que no me soportaba más y que fuera.

El día 29 de abril de 1982, crucé a Malvinas. A pesar que ya había muchos pilotos y aviones, era «mi» cruce. Lo hice en un avión F-28 repleto de motos destinadas para los Comandos del Ejército. Entre la alegría y la emoción, también tenía mis temores. Al fin, llegamos a Puerto Argentino. Luego el 30 de abril, nos trasladamos a la Base Aérea Militar «Cándor» en el caserío de Darwin, donde fui recibido calurosamente por todos los pilotos y mecánicos del Escuadrón Pucará.

Las condiciones de confortabilidad en nuestros alojamientos eran realmente deplorables. Dado el frío constante y con la posibilidad de ser sorprendidos por ataques nocturnos, dormíamos vestidos enfundados en nuestros buzos de vuelo, dentro de una bolsa de dormir y directamente sobre el suelo. Algunos «privilegiados» habían encontrado unas viejas camas y dormían sobre el elástico (camas si, colchones no), previo poner algunos trapos que la hicieran algo confortable. Eso y la variedad de la comida diaria (siempre cordero), tornaba la vida bastante dura. Aun así, la voluntad y el ejemplo de mis superiores hizo que nadie se quejara y se cumpliera con la misión para la que habíamos ido.

El 1º de mayo comenzó la guerra y tuvimos nuestro primer dolor, ya que debido al mal estado de la pista, cuando varios Pucará trataban de despegar, aparecieron 3 aviones ingleses (Sea Harrier) arrojando bombas «Beluga», matando a 8 Suboficiales y al Teniente Daniel Jukic, oficial que se destacó por su valentía y habilidad en el vuelo. Nuestra moral quedó muy caída, pero el día 4 de mayo durante otro ataque inglés, vimos caer derribado por la artillería antiaérea propia a un jet enemigo, mientras otro escapaba. Nosotros volvimos a tener la moral alta, mientras pensábamos: «¡por Daniel!»

A partir de ese día comenzamos a realizar constantes misiones de reconocimiento sobre las islas con nuestro mejor armamento: cohetes, cañones y ametralladoras. Las condiciones meteorológicas eran marginales casi todos los días; cuando llovía la pista se ponía tan pesada que los 450 metros de que disponía-



mos para el despegue, no alcanzaban. En una operación normal despegábamos con 200/205 Km/h, mientras que allí lo hacíamos con 185 y con varias cohetas suspendidas; cuándo terminaba la pista, despegábamos y... que sea lo que Dios quiera. Sumado a eso, casi siempre que despegábamos, lo hacíamos en «alerta roja», dada la amenaza permanente de los Harrier.

En mi primera misión salí junto a mi jefe de sección. Mientras nos estábamos sentando en nuestras cabinas, sonó la alarma roja, pero los «Harrier» no aparecieron. Continuamos con los procedimientos habituales de atarnos a nuestros asientos eyectables, pusimos en marcha y salimos. No había casi viento sobre la pista y a los lejos se veía como una capa de nubes bajas que se aproximaba a la Base.

A los pocos minutos y siempre volando muy bajo, llegamos a las aguas del Estrecho de San Carlos, cuando de pronto vi a la izquierda y un poco adelante, semiculto entre la bruma y la lluvia, un inmenso barco. Estábamos muy cerca, no sabíamos si era nuestro o enemigo; le avisé al número 1 y éste me ordenó que no lo atacáramos para evitar cometer un error. Seleccionado un canal radial propio, nos enteramos que se trataba del «Río Carcarañá». Casi no se veía nada hacia adelante; la lluvia, el salpicar de las olas y la neblina, sumados a la velocidad, convertían todo en un manchón borroso. Lo llamé por radio a mi Jefe y me dijo que venía cerca de mí. Nuestra misión no se podía cumplir en esas condiciones meteorológicas. Decidimos volver a nuestra base de Darwin.

El avión número 1 visualizó la pista y logró aterrizar, pero yo fallé en el intento y tuve que volver a alejarme para volver a intentarlo y así conseguir aterrizar. Desde la improvisada torre de vuelo, me ordenaron que apurara mi maniobra, ya que en pocos minutos la pista quedaría cubierta por las nubes. Puse mi noble Pucará lo más cerca posible del suelo y guiado por otro piloto desde tierra y con su radio, como si fuese un radar, me fue llevando para enfrentar la pista casi sin verla; el limpiaparabrisas de mi avión ya no era suficiente. Mientras no veía absolutamente nada hacia delante, el piloto guía desde tierra me ordenó que redujera totalmente la potencia de los motores; descendí un poco más y... allí estaba la pista. Toqué no muy suavemente pero con la felicidad de haberlo logrado. Al bajar

del avión, corrí hacia quien me guió, que si bien tenía una jerarquía mayor a la mía, lo abracé fuertemente y le agradecí su sangre fría. A los pocos días volví a salir. En el apuro no me puse el chaleco salvavidas y el vuelo fue de más de 2 horas sobre el mar, con el consiguiente peligro si caía en esas aguas heladas.

El día 21 de mayo, ya en pleno combate en las cercanías del Puerto San Carlos, dos aviones Pucará fueron derribados por los Harrier ingleses. No sabíamos que había ocurrido con la vida de los pilotos hasta que por la noche nos avisaron que estaban bien. Alcanzaron las líneas propias luego de haber caminado más de 12 horas, cruzando las líneas del enemigo. Nuestro Escuadrón volvió a vivir.

Viendo que los ingleses se acercaban a Darwin, y que nos habían destruido varios aviones propios, nos dedicamos a «fabricar» más defensas. Con los Suboficiales mecánicos, colocamos una lanzadora de cohetes de los Pucará sobre un tractor que la accionábamos con su propia batería... lo llamamos «el tractor misilístico». A otra la pusimos sobre el techo de una casa, siempre usando las piezas de los aviones destruidos. Desmontamos también las ametralladoras calibre 7,62 mm y fabricamos soportes con lo que conseguíamos. La mía estaba montada sobre una vieja campana de iglesia. También con algunos tubos y maderas se hicieron piezas móviles, las cuales disparábamos usando viejas pilas de 1,5 volts. Todo este armamento fue distribuido estratégicamente, a la espera del avance inglés.

Efectivamente, el día 28 de mayo, cuando sobrevino el ataque final a nuestra base de Darwin, todas estas improvisadas armas fueron usadas. Con las cohetas móviles y la del tractor se dispararon más de 200 cohetes hasta que se nos acabaron. Allí lucharon muchos héroes anónimos, los Suboficiales de la Fuerza Aérea. El efecto de nuestras armas debe haber sido efectivo ya que nos mandaron 3 Harrier para silenciarnos, pero sus bombas fueron mal arrojadas y no nos tocaron.

Con un compañero de promoción, tres Suboficiales y algunos soldados, habíamos formado un grupo de tiradores bastante efectivo. Cuando las tropas inglesas estaban a distancia de tiro de algunos fusiles FAL que nos habíamos «agenciado», y como teníamos una buena cantidad de munición trazante, al ver





que un soldado inglés salía de su posición, yo le efectuaba dos disparos y el resto de mis camaradas disparaba hacia allí. Debe haber dado resultado ya que muchos no volvieron a levantarse más. Mientras todo esto sucedía, los Pucará atacaron con sus bombas y cohetes sobre la infantería inglesa. Uno de ellos encontró dos helicópteros ingleses y los derribó.

Ya al caer la tarde, vimos como otros dos Pucará comenzaban su ataque sobre la tropa inglesa. El primer avión disparó sus cohetes pero al que lo seguía no le salió nada. Pensamos que su siste-

Al día siguiente, 29 de mayo sobrevino el alto el fuego. La batalla de Darwin había finalizado. Estábamos exhaustos, sin municiones ni aviones para utilizar. Aunque la convicción del deber cumplido nos mantenía con la moral alta, la triste realidad de la derrota, y el caer prisionero hizo que aun hoy sienta una gran tristeza cuando veo que otra bandera flamea en nuestras islas...

Serían cerca de las 10 u 11 de la mañana del 28 de mayo, y ya habían pasado los Pucará atacando a las tropas inglesas que avanzaban hacia nuestras posiciones en la pista de Goose Green.



Formación de aviones Pucará

ma de armamento había fallado, pero ante nuestra sorpresa, y soportando una infernal cantidad de disparos que salían de todos lados, realizó un giro completo, volvió a pasar y ahora sí disparó todas sus armas. Poco tiempo después le pude preguntar a este piloto porqué había hecho eso y me contestó que como estaba mal acomodado en su puntería y temía no acertar, dio la vuelta para volver a disparar. Luego de ese ataque, sobrevoló nuestras cabezas y pudimos ver claramente su puño en alto, saludando y dándonos fuerzas para el desenlace final.



Pucara mostrando su carga de armamento

Mientras, en tierra y teniendo a la vista a algunos pelotones avanzados de ingleses, a los cuales les tirábamos con todo lo que teníamos (las coheteras sobre un tractor, la artillería antiaérea de 20 mm de la Fuerza Aérea y la de 35 mm de Ejército, nosotros los pilotos que quedamos en tierra con los fusiles FAL, etc.) de pronto escuchamos a nuestras espaldas ruido a reactores, con lo cual pensé estamos listos, vienen por atrás y no los esperábamos... pero para nuestra sorpresa (y alegría) eran dos Aermacchi 339 de la Armada. Venían muy bajo, tomaron altura justo sobre nuestra cabeza, dispararon sus coheteras y giraron rápidamente hacia la izquierda. El que estaba más hacia la izquierda giró y bajó rápido la nariz. El otro comenzó a hacer lo mismo cuando se observa que desde lejos sale un misil e impacta bajo la panza de este Macchi que estaba inclinado sobre su izquierda. Al explotar el misil (sin que se viera una gran explosión) el avión se endereza, queda como nivelado y comienza muy suavemente a descen-

der, casi como planeando. Yo le comentaba a otro piloto de Pucará que estaba a mi lado: - «ahí se eyecta, ahí se eyecta...» pero luego de los 10 segundos que habrá durado esta caída, veo que la misma no se produce y el Macchi se estrella contra el suelo, explotando. Me comenzaron a brotar lágrimas ¡no lo podía creer! Todos tuvimos como un ataque de impotencia, pero no lo podíamos remediar, así que lo único que hicimos fue seguir tirando con más furia a las tropas que ya estaban muy cerca y tirando ellos también... -. Siempre pensé que alguna esquirra podría haber matado al piloto —el Teniente Miguel— o dañado su sistema de eyección ya que al avión se lo veía entero.

El Vicecomodoro Rubén Sassone egresó como Alférez en el año 1979. Piloto de caza. Durante su carrera voló los IA-58 «Pucará»; Mirage III; Douglas A4 «Skyhawk»; Morane Soutnier MS 760; Douglas DC 3 y planeadores acumulando más de 3800 horas de vuelo a la fecha. Fue Instructor de Pilotos de Caza, Profesor - Asesor en la Escuela Superior de Guerra Aérea, Jefe de Escuadrón Aéreo y Jefe de Operaciones de la III Brigada Aérea. Actualmente se desempeña como Jefe de Prensa del Estado Mayor Conjunto de las FF.AA.

Por su desempeño en Malvinas (acciones en combate) fue condecorado por el Congreso de la Nación, y obtuvo la Distinción de 1era. Clase otorgada por la Fuerza Aérea Argentina.

El artículo del Comodoro Sassone fue extractado del sitio <http://histamar.net>

Los números de los Pucara en Malvinas

De 24 unidades desplegadas, el 14 de Junio, al finalizar las acciones, estaban en condiciones operativas sólo cuatro Pucará (A-515, 522, 533 y 549) o sea el 15% de la flota en tanto el 85% restante ya había quedado fuera de servicio por las siguientes causas:

- Daños en tierra por acción enemiga: 7 (30%)
- Fallo de soporte de tren delantero: 4 (15%)
- Daños por fuego antiaéreo: 3 (13%)
- Accidentes en vuelo y colisión en tierra: 3 (13%)
- Derribos aire-aire y aire-suelo: 3 (13%)

Como se aprecia, la acción del enemigo provocó 13 bajas (55%) en tanto el resto se sucedieron por accidentes operacionales que generaron 7 pérdidas (30%) quedando en condiciones de vuelo al final del conflicto los cuatro aparatos ya mencionados (15%).

Desempeño y análisis

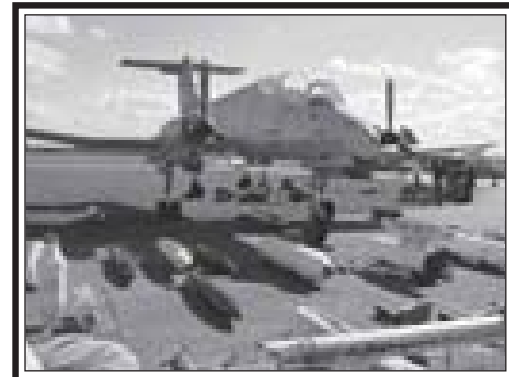
Las precarias condiciones de operación en las islas influyeron notablemente en provocar gran parte de la pérdida de aeronaves, quedando demostrado que aunque el avión fue diseñado para operar en pistas semi-preparadas, su desempeño en tal sentido fue limitado a consecuencia de la debilidad del soporte del tren delantero.

Merece mencionarse que cada cruce del continente a las islas, todas las formaciones fueron asistidas por aeronaves dotadas de equipos de navegación (F-27, C-130 y Mitsubishi Mu-2) ya que el Pucará no contaba con los medios idóneos

para realizar largas navegaciones sobre el mar.

El armamento no fue el más adecuado para un tipo de conflicto con amplias defensas antiaéreas. La necesidad de realizar ascensos y luego caer en picada para el lanzamiento de los cohetes demostró que exponía la aeronave al fuego antiaéreo.

El blindaje del parabrisas frontal como la parte inferior del cockpit dio buenos resultados, aún así muchos aviones recibieron gran cantidad de impactos que fueron bien absorbidos por la célula y le permitieron mantenerse en vuelo.



Pucara con su muestrario de armamento

El 28 de mayo una sección de Pucará detectó, en las cercanías de Darwin, dos helicópteros Scout británicos. El A-537 del Teniente Giménez logró derribar a uno de ellos, mientras el otro Scout sufrió averías menores. El piloto argentino murió al estrellarse con su máquina contra unas elevaciones debido al mal tiempo. Con la caída de Darwin, los Pucará se establecieron definitivamente en la BAM Malvinas.

Con el asedio a Puerto Argentino los Pucará se vieron nuevamente activos, utilizando al máximo su material bélico como los cohetes de 68 mm. disparando a blancos señalados por la artillería argentina.

En el aspecto técnico el Pucará fue pensado para otra clase de conflicto. De todas maneras, demostró ser un avión resistente y confiable. Solamente tres fueron derribados por la acción del enemigo, siendo los demás capturados intactos o destruidos en tierra, de un total de veinticinco.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

- Envergadura 14,50 m
- Longitud 14,25 m
- Alto 5,36 m
- Superficie alar 30,30 m²
- Peso vacío 3.985 kg
- Peso máximo en despegue 6.625 kg.
- Peso máximo en aterrizaje 5.800 kg.
- Carga útil 2.640 kg
- Velocidad máxima a 3.000 m de altitud, 520 km/h
- Velocidad máxima de crucero 485 km/h
- Distancia de despegue 420 m
- Distancia de aterrizaje 230 m; alcance normal 1.400 km.
- Armamento: el armamento fijo está compuesto por cuatro ametralladoras FN Browning de 7,62 mm ubicadas a ambos lados del fuselaje y dos cañones HS 804 de 20 mm en la parte inferior del morro. Posee además tres pilones para transportar cargas externas por un peso total de 1.500 kg., pudiendo llevar bombas, coheteras o tanques de napalm.

La «Penélope» y sus Siete Tripulantes

Puerto Belgrano 21-12-2009

Luego de una solicitud por parte de los siete tripulantes de la goleta ARA «Penélope» –una de las naves confiscadas por la Argentina a los ingleses en el conflicto bélico de 1982– se aprobó la colocación de un cuadro que recuerda y reconoce a la unidad que, con 55 años de vida, navegó alrededor de las Islas Malvinas durante más de un mes como buque logístico argentino.

Una foto de la goleta ARA «Penélope» y su dotación durante el conflicto en Malvinas ilustrará una de las galerías del Comando de la Flota de Mar.



Horacio González Llano, Eduardo Rivero, Guillermo Nicolás, Oscar Peralta, Carlos Contreras, Oscar Luna y Roberto Herrscher, dotación de la «Penélope» en Malvinas, fueron reconocidos como parte de la tropa que luchó en el conflicto con Gran Bretaña, hace 27 años.

González Llano, Rivero, Nicolás y Peralta estuvieron el pasado sábado 28 de noviembre en la colocación de la fotografía, junto al comandante de la Flota de Mar, contralmirante Eduardo Castro Rivas, el jefe de la Base Naval Puerto Belgrano, capitán de navío Álvaro González Lonzieme y familiares y allegados de los presentes.

«El reconocimiento viene solo. Todos nos sentimos orgullosos de la tarea que hemos hecho. De la tripulación han nacido libros que relatan nuestra experiencia en Malvinas a bordo de la goleta (Los viajes del Penélope, de Herrscher, y 64 días muerto, de Nicolás). Hoy nos sentimos suficientemente reconocidos», expresó el ex comandante de la goleta ARA «Penélope», el capitán retirado Horacio González Llano.

Breve Historia

La «Penélope» fue capturada por el buque ARA «Bahía Buen Suceso» el 7 de mayo de 1982, en el muelle de isla Águila y recuperada por los británicos, el 14 de junio de ese mismo año.

La última tarea de transporte fue llevada a cabo por el ARA «Penélope», entre bahía Fox y Puerto Argentino. La pequeña nave embarcó combustible el 26 de mayo y zarpó rumbo a la capital de las islas, tras eludir con daños menores el bombardeo naval al que fueron sometidas las instalaciones portuarias por parte de la fragata HMS «Plymouth» de la Marina británica.

La goleta arribó a destino el día 2 de junio, cuando el Comando Naval la daba ya por perdida.



La hazaña del GC-83 «Río Iguazú»

Aunque por sus características estructurales y autonomía, no estaban preparados para una navegación oceánica de esa envergadura, el 6 de abril de 1982 zarparon de Buenos Aires, afectados a las operaciones en Malvinas, los Guardacostas GC-82 «ISLAS MALVINAS» y el GC-83 «RÍO IGUAZÚ».



Arriban a las islas el 13 de ese mes, tras romper el día anterior el bloqueo militar aeronaval impuesto e incluso evitar el asedio de un submarino nuclear detectado durante la travesía.

La travesía ya fue una hazaña en sí misma, dadas las condiciones meteorológicas que enfrentaron por 600 millas de mar abierto, en medio de una fuerte tormenta, con olas de hasta siete metros.

Llevaron a cabo las tareas de acompañamiento en navegación a buques de bandera argentina, practica de buques nacionales a través de la zona minada en el acceso a Puerto Argentino, apoyo y logística, patrullajes de reconocimiento casi permanentes, diurnos y nocturnos, en la bahía interior de Puerto Argentino y en la bahía exterior (Puerto Groussac), tareas de búsqueda y rescate, especialmente de los pilotos que se eyectaban de sus aviones y caían al mar, etc.



Armados con dos ametralladoras Browning calibre 12,7 mm. montadas en popa islas, cada uno de ellos navegó más de 1500 millas entre las islas, con tripulación propia y a veces con Buzos Tácticos que realizaban tareas de su especialidad con el apoyo de nuestras naves.

El primero en entrar en combate fue el guardacostas «Islas Malvinas» el 12 de mayo.

Bajo el mando del Subprefecto Eduardo Adolfo Olmedo, el guardacostas «Río Iguazú», zarpó el 22 de mayo muy temprano con destino a Puerto Darwin, transportaba personal y material del Ejército Argentino cuando, a las 08.25 horas, fue atacado por dos aviones Sea Harrier, con fuego de sus dos cañones de 30 mm, que produjeron averías en el casco, causa de un severo apomamiento por el ingreso de agua.

Al repeler la embestida con fuego de las ametralladoras 12,7 mm. propias, perdió la vida el Cabo 2º Julio Omar Benítez.

Aunque los motores seguían funcionando, el Cabo 2º Raúl IBÁÑEZ tuvo que subir a cubierta porque la sala de máquinas se inundaba. Al ver a su compañero muerto, tomó su lugar y empuñando la ametralladora Browning enfrentó el nuevo ataque, derribando al avión «SEA HARRIER» serie ZA192 del Escuadrón 800, tripulado por el Capitán de Corbeta BATT - por cierto el único Sea Harrier abatido por una unidad de superficie - evadiéndose el otro hacia el portaaviones «HERMES».

Resultaron heridos en la acción el Oficial Principal Gabino González, el Ayudante de 3ra Juan José Baccaro y el Cabo 2º Carlos Bengochea.

Prácticamente inutilizado, el buque fue embicado en una isla al este de Puerto Darwin, para permitir la posterior recuperación de las valiosas armas de apoyo pesadas, equipos de comunicaciones y víveres militares que transportaba con lo que la misión original asignada al «Río Iguazú», fue cumplida.

Como ejemplo del espíritu que animaba a la tripulación debe destacarse que, por un profundo sentido en la preservación de la Fe y de los símbolos de la Patria, en pleno combate se rescató la imagen de la Santísima Virgen Stella Maris – que permanecía intacta en su puesto del puente de mando y el pabellón nacional.

El 24 de mayo a las 1800 horas el cabo Benítez fue inhumado en Puerto Darwin con las honras fúnebres correspondientes. Formó personal superior y efectivos del Ejército y de la Fuerza Aérea, además de los tripulantes del Guardacostas «Río Iguazú».

El 22 de mayo de 1982 Benítez fue promovido «post mortem» al grado de Cabo 1º, distinguiéndose su accionar con la medalla «La Nación Argentina al Muerto en Combate».

El regreso de los combatientes

El rompehielos ARA «Almirante Irizar» y el buque polar ARA «Bahía Paraíso» estuvieron íntimamente relacionados con la acción que realiza nuestro país en su Territorio Antártico. Desde 1978 y 1981 nos resultaba familiar su presencia en aguas cubiertas de hielo, realizando campañas que representan un enorme esfuerzo logístico y científico en condiciones náuticas, meteorológicas y glaciológicas severas y cambiantes que no ofrecen margen para el error.

Pero poco se sabe de las actividades de ambos buques durante el conflicto de Malvinas. Asimismo existen una gran cantidad de hechos destacados realizados por unidades auxiliares participantes en las operaciones en el archipiélago, casi desconocidos.

En este artículo que reproduce «La Gaceta Malvinense» se relatan las acciones de recuperación y transporte al continente de los efectivos emplazados en Malvinas, una vez producido el cese de los combates con interesantes aportes de aspectos poco conocidos del conflicto

Con anterioridad al conflicto mismo y como parte de la Campaña Antártica 1981-82, el ARA «Almirante Irizar» participó en diciembre de 1981 de las primeras inspecciones que el empresario chatarrero Argentino Constantino Davidoff y sus asesores económicos efectuaron a las Factorías Balleneras de la Islas Georgias del Sur, lugar y situación aparentemente disparadores del conflicto con Gran Bretaña.

Una vez concretada la Campaña Antártica y desde el instante inicial de la gesta Histórica de Malvinas, el Irizar tuvo activa participación en la misma integrando la Fuerza de Tareas Anfibia que llevó a buen término la Operación Rosario coronada con la afirmación del Pabellón Nacional en Nuestras Islas el 2 de Abril de 1982. Durante el traslado hacia las islas junto a la FT-40 (Fuerza de Tareas 40, organizada para la recuperación de Malvinas) sorteó un temporal huracanado que produjo importantes averías en los buques de la fuerza, casi abortando la recuperación de las islas. Iniciados los desplazamientos de tropas, efectuó el primer helidesembarco de la operación trasladando a tierra a Efectivos de la Infantería de Marina primero y del Regimiento de Infantería 25 de Ejército Argentino luego, inicialmente en Puerto Argentino y luego en Darwin, en cercanías del poblado de Pradera del Ganso.

Finalizada la Operación Rosario pasó a conformar la Fuerza de Tareas FT-79 actuando como buque logístico de la fuerza, ejecutando operaciones destinadas a abastecer a nuestros buques y tropas bajo permanente amenaza enemiga, transportando material bélico y aeronaves de combate del Ejército Argentino formando parte del Brazo Norte de la Maniobra de Pinzas para atacar a la Flota Británica, actuando como Buque Llamador para orientar a nuestros pilotos de combate de la Fuerza Aérea Argentina, ejecutando un eficaz remolque del buque tanque ARA «Punta Médanos» bajo el acecho de submarinos nucleares Británicos, atravesó campos minados y brindando además, cobertura radar aérea a los aeropuertos del litoral Atlántico Argentino. Sobre el final del conflicto bélico desarrolló funciones de Buque Hospital, brindando ayuda médica a nuestros soldados, y cumpliendo con la humanitaria labor de facilitar medicamentos a las unidades sanitarias británicas cuando éstas así lo solicitaron.

Terminadas las acciones, transportó de regreso a la Argentina Continental, a quienes habían combatido con valor, coraje y dignidad en nuestras Malvinas. la dotación del buque, a lo largo del conflicto, cumplió ampliamente con su deber en cada una de las diferentes acciones que le tocó participar.

El transporte al continente de las tropas argentinas, encuentro con el Crucero Inglés «Glamorgan»

El 15 de Junio de 1982, el Buque Hospital ARA «Almirante Irizar», había completado el helidesembarco de los 420 heridos recibidos desde el inicio de Junio en Malvinas directamente en el helipuerto del Hospital Militar de Comodoro Rivadavia. Finalizada esta tarea, el «Irizar» emprendió inmediatamente el regreso a Puerto Ar-

gentino para estar disponible para recibir y trasladar a la Argentina Continental y a partir del momento que se decidiera, a los combatientes argentinos prisioneros de los ingleses.

En las últimas horas de este último cruce hasta la isla y al ingresar a la bahía de Puerto Groussac, la bahía anterior a la de Puerto Argentino, el «Irizar» encontró, anclado sobre la margen Izquierda de la bahía, al Crucero Liviano Británico HMS «Glamorgan», del cual pasó lentamente navegando a unos 150 metros de distancia.

Durante la última semana, el Glamorgan, junto a otros destructores y fragatas británicas, había estado efectuando fuego naval sobre las tropas argentinas que defendían los alrededores de Puerto Argentino. La tarea se había vuelto casi rutinaria, lejos del alcance de las armas argentinas, los buques solo tenían que pasar navegando y descargar toda su artillería, agotada la munición, retornaban a cargar sus santabárbaras para luego comenzar otro circuito de bombardeo.

Las fuerzas argentinas intentaron disuadir a los barcos ingleses con fuego de artillería terrestre utilizando los cañones de largo alcance SOFMA de 155 milímetros y 22 kms efectividad, los que a esa distancia no tenían la precisión necesaria para afectar un blanco tan pequeño como un barco en movimiento.



El HMS «Glamorgan», fuego naval con torre doble de 4,5 pulgadas

Ante la necesidad de acabar con el hostigamiento británico sobre nuestras tropas, personal de la Armada Argentina se ingenió para adaptar dos misiles superficie – superficie Exocet MM-38, diseñados para ser lanzados desde buques, para que lo sean desde tierra, utilizando como basamento un viejo tráiler de municiones de la Base Naval Puerto Belgrano.

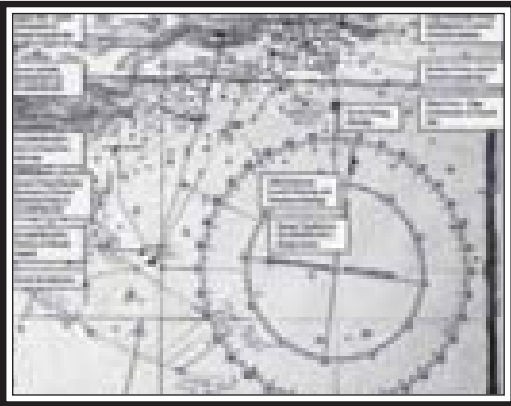
El conjunto misiles-trailer-plataforma inercial, fue complementado con un grupo electrógeno portátil y como sensor de búsqueda e información previo al lanzamiento, con un radar antipersonal de infantería «Rasit», diseñado para detectar movimientos de personas a pequeñas distancias; salvadas las dificultades de adaptación de todos estos componentes a puro esfuerzo e imaginación, el personal del Taller de Misiles del Arsenal Naval, empezó la vigilia a la espera de que, alguno de los buques que bombardeaba permanentemente a nuestras tropas, quedara dentro de la ventana de azimut y distancia que la batería de los misiles, así armados, permitían controlar. Entre el 10 y el 13 de Junio, la ubicación de la batería fue cambiada en varias oportunidades buscando mejores posiciones de adquisición de blancos, como así también, evitar ser destruidos por comandos o bombardeos navales o aéreos británicos; así fue que con no poco esfuerzo, se trasladó la

batería desde su posición inicial en el cerro Supper Hill, al cabo Cape Pembroke, luego a Eliza Cove y finalmente a Hookers Point.



Batería Terrestre de Lanzamiento de Misiles Exocet MM-38

Así fue que, en la madrugada del 12 de junio de 1982, un eco mediano fue detectado por el radar lo que provocó se pusiera en marcha la secuencia de adquisición de los datos del blanco para su incorporación a la computadora del misil, para luego cargarse en sus memorias el tipo de trayectoria, ordenes de apertura de los sensores propios y forma de activación de la cabeza de combate del mismo. Dado que la distancia a la que se encontraba el blanco se aproximaba al límite del alcance del misil (cerca de 18 Millas Náuticas, unos 33 kms.), se decidió ordenarle que hiciera la derrota con mayor probabilidad de adquisición e impacto, aunque esto obligara al misil a volar más alto y a comenzar a buscar con su radar a mucha distancia, (ambas situaciones aumentaban la probabilidad de detección temprana por parte del Glamorgan), por lo que el Exocet voló a siete metros de la superficie del agua (podría haberlo hecho a 5, 3 o 1,5 metros) y comenzó a buscar a 10 millas Náuticas del blanco, su cabeza de combate fue programada para estallar por contacto directo (cosa que no ocurrió) o por tiempo desde el cálculo final del baricentro radar (hecho que se produjo)



Carta Náutica Británica mostrando la evolución del Glamorgan y el volido del Exocet

Cerca de las siete de la obscura madrugada del 13 de Junio el Glamorgan navegaba a 18 Millas Náuticas de la costa comenzando a retirarse de la corrida de tiro luego de agotar la munición de artillería de 4,5 pulgadas de calibre existente en su santabárbara, a 06.57 Hrs. Y, finalizado su volido, el Exocet estalló a mitad del baricentro radar que obtuvo con su radar, descargando, además de la onda expansiva de la deflagración, una gran cantidad de esquirlas de su cabeza de combate, fragmentada para direccionarlas en varias líneas paralelas y hacia abajo.

Pese a haberse elegido para el misil, la trayectoria menos encubierta, ningu-

no de los radares 965M y 992Q del Glamorgan detectaron su aproximación; la primer alerta se presentó cuando el oficial de guardia lo detectó en el radar de navegación solamente 20 segundos antes del impacto por lo que ordenó caer a estribor poniendo la popa al misil, efectuó el lanzamiento de Misiles antiaéreos Sea Cat y trató de desorientar a la cabeza buscadora del Exocet, lanzando señuelos Chaff, ambas acciones sin ningún éxito.



El Crucero Liviano HMS «Glamorgan» navegando a toda máquina.

El resultado inmediato de la explosión fue la voladura del hangar y la explosión del helicóptero Wessex hangarado en su interior, la rápida propagación del incendio y un black out generalizado que dejó el buque al garete, sin propulsión y envuelto en una intensa oscuridad. Lenta pero imparablemente la escora del buque continuaba creciendo a babor. Urgentes maniobras de lastrado de tanques con agua de mar fueron necesarias para evitar que finalmente una vuelta de campana terminara con el barco.

A 0720 pudieron circunscribir el incendio del hangar

A 0734 iniciaron la construcción de mamparos portátiles para contener las superficies libres provocadas por el agua utilizada para dominar los fuegos y empezaron el ataque a la inundación con bombas de achique portátiles.

A 0758 la escora llegó a 12 °, e iniciaron el lastrado de tanques con agua de mar para adrizar el barco y recuperar algo de su estabilidad transversal.

A 0831 logran llevar a 4° la escora sin poder adrizar totalmente el casco.

A 1154 apagan finalmente todo los incendios y logran eliminar toda el agua de abordó.

Nunca hasta esa circunstancia, fuerza armada del mundo, había efectuado un lanzamiento de este tipo, situación que sorprendió al Glamorgan, a su tripulación, a la Fuerza de Tareas Británica y a la industria de las armas del mundo.



Caza bombardero Súper Etendard de la Armada Argentina portando un misil Exocet MM-40

Este último lanzamiento de un misil exocet desde una batería en tierra, terminaría de consolidar el cambio en las tácticas y las estrategias de la guerra naval moderna, iniciada con el lanzamiento de misiles Exocet MM-40 desde aviones Sú-

per Etandard de la Aviación Naval de la Armada Argentina.

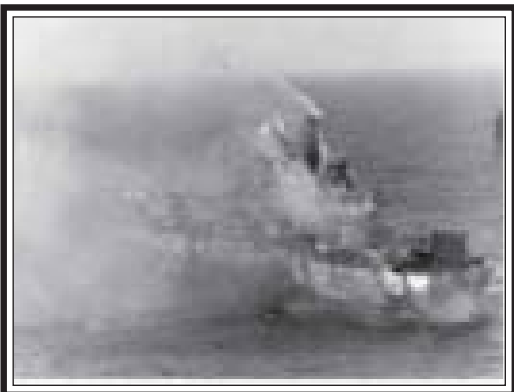
Las pérdidas británicas ocasionadas por los Exocet de la Aviación Naval

La aparición de los exocets lanzados por la Armada Argentina, terminarían con el hundimiento del Destructor HMS «Sheffield», corazón de las defensas antiaéreas inglesas y las serias averías causadas en el carguero portacontenedores RFA «Atlántic Conveyor», logístico Ingles donde, entre otros abastecimientos de vital importancia, perdieron cinco helicópteros de gran porte S-53 Chinook, la gran mayoría de las tiendas de campaña embarcadas para las brigadas desembarcadas en San Carlos y el Portaviones HMS «Invencible», corazón de la Fuerza de Tareas Británica, el que debido a sus serias averías tardó varios meses en regresar a su base en Portsmouth (ver «La gaceta malvinense Nº 29 para una lectura integral del desarrollo del ataque sobre el portaaviones «Invencible»)



Destructor HMS «Sheffield» incendiándose luego de ser impactado en su banda de Estribor

Durante el cruce con el «Irizar», el HMS «Glamorgan», presentaba serias averías a simple vista, el hangar de helicópteros estaba totalmente calcinado por el fuego, el mamparo de su banda de babor destruido, su techo completamente desplomado, desde el colgaba pesadamente la inmensa antena del radar del director de control tiro MRS-3 de los misiles Sea Slug.



Buque Porta Contenedores RFA «Atlantic Conveyor» destruido totalmente por el incendio



Interior del Hangar del Glamorgan y Director de Tiro MRS-3, caído en cubierta

Más a proa, la cubierta principal presentaba una impresionante abolladura, como si una mano gigantesca le hubiera pegado un puñetazo desde arriba.

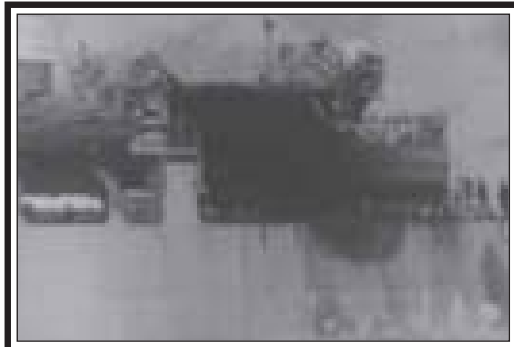
El mamparo del hangar, la cubierta de acero de la banda de babor y el costado del barco, mostraban las huellas de las esquirlas de la cabeza explosiva del misil, superada la chapa de acero de la cubierta,

las esquirlas alcanzaron el cuarto de control de máquinas y rápidamente produjeron un black out, dejando el buque a oscuras y sin energía para emprender la lucha contra el voraz incendio.



Tripulantes del Glamorgan y la cubierta destruida por el Exocet

Una intensa actividad a bordo y a sus alrededores, luchando para salvar el buque, daba cuenta de la magnitud de la avería.



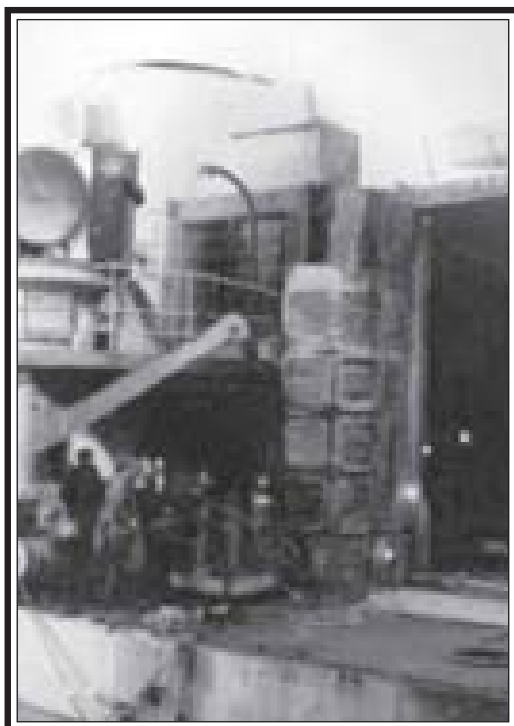
Banda de babor del Glamorgan, averías en la cubierta principal y hangar de helicópteros

Finalmente, luego del impacto del exocet y cuatro horas y media de combate contra el fuego y las inundaciones, la armada británica tuvo que lamentar veinticuatro heridos y trece muertos entre sus tripulantes, estos últimos fueron sepultados en alta mar. Recién el 10 de julio, el Glamorgan ingresaría definitivamente a su apostadero habitual en la Base Naval de Portsmouth.



Restos del hangar al fondo y la cubierta con un agujero de 1,50 x 3 metros

Con el tiempo Inglaterra copiaría el diseño argentino de la batería terrestre del Exocet MM-38 y la instalaría como defensa de costa en su enclave de Gibraltar, frente al estrecho.



Director de tiro de misiles Sea Cat y santabárbara de misiles Sea Slug devastados

También, con el tiempo, Chile, aliado de Inglaterra durante el conflicto, incorporaría a su armada varios buques ingleses usados en Malvinas, así fue que el 01 de Octubre de 1986 recibió al HMS «Glamorgan» bajo la denominación de Destructor «Almirante Latorre», el que estaría en servicio hasta Diciembre de 1998. También en 1984 incorporó a los destructores HMS «Amtrim» como el Destructor Portahelicópteros «Almirante Cochrane» y al HMS «Fife», como «Almirante Blanco Encalada».

El «Irizar» fondeado nuevamente en Puerto Argentino

Habiendo dejado atrás al Glamorgan, finalmente, el «Irizar» fondeó el 20 de Junio al fondo de Puerto Groussac, inmediatamente frente a Puerto Argentino, fondeadero ya conocido por haberlo usado en plena batalla final entre el 10 y el 14 de Junio. En esta oportunidad estaba rodeado de barcos de guerra y mercantes ingleses de todo tipo y tamaño.

A su estribor había quedado el Buque de Desembarco Dique HMS «Fearless» desde donde se efectuaba una intensa actividad de traslado de personal por medio de vehículos anfibios de todo tipo.



Buque Anfibio HMS «Fearless», fondeado en Pto. Groussac

Fondeado a su proa, un mercante «Car-Carrier» (transporte de vehículos) tipo Panamax, el cual tenía desplegada su rampa de desembarco popel hasta el agua, por la cual se divisaban un grupo de vehículos anfibios que operaban hacia y desde la costa.



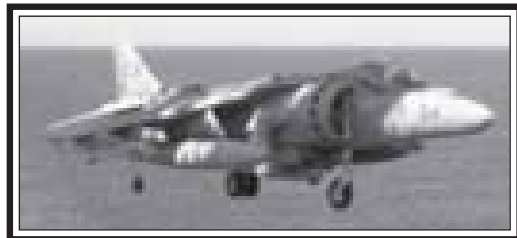
El buque anfibio HMS «Fearless» con el dique inundado, operando con helicópteros desde cubierta y anfibios a popa, fondeado en Puerto Argentino a solo 500 metros del «Irizar».



Lanchas de Desembarco de Personal del HMS «Fearless»

También en el interior del Car Carrier, se divisaban a simple vista, tractores cambiando de bodega a un grupo de aviones de despegue vertical Mac Donnell AV-8 del Cuerpo de Infantería de Marina de los Es-

tados Unidos de Norte América, (símil del Sea Harrier de la Royal Navy o el Harrier GR-5 de la Royal Air Force), los que mantenían hasta ese momento, el casco pintado color arena, las insignias norteamericanas (estrella y bandera) y la denominación en grandes letras marrón oscuro «USMC».



Caza bombardero de despegue vertical AV-8 del USMC

A su Babor, otro Panamax Car-Carrier y una fragata Tipo 12 y, más alejado y hacia popa, el buque de Transporte de Tropas HMS «Camberra» y otra treintena de barcos mercantes, de guerra de la Armada Real y de la Flota Auxiliar Británica.

Tensión en el fondeadero

Todos los buques fondeados mantenían un estricto silencio de radio, durante el día, helicópteros artillados patrullaban permanentemente la zona, las embarcaciones inglesas y argentinas (ambulancias) eran verificadas a cada momento cuando se desplazaban, se percibía en el ambiente un gran nerviosismo en las tropas Inglesas y flotaba entre ellas, la sensación de que la Argentina rompería el armisticio y volvería a atacar; durante la noche, toda la ciudad y los buques en el fondeadero, mantenían un cerrado «Oscurecimiento», sólo las luces de alguna linterna de mano o las reducidas de algún vehículo militar, se dejaban ver, un ataque aéreo sobre un fondeadero relativamente pequeño y abarrotado de barcos, podría haber sido un desastre para la fuerza de desembarco británica.

Las fuerzas inglesas organizaron un gigantesco operativo de coerción sobre las autoridades argentinas, la selección de qué prisioneros liberaban para ser trasladados hacia la Argentina Continental fue la solución que imaginaron, comenzaron a separar inicialmente a los combatientes de mayor rango y luego les agregaron a los que tenían conocimientos profesionales avanzados, por decirlo de otra manera, liberaban a un cabo cocinero, pero retenían a un cabo especialista en Control de Tiro. Todos estos hombres fueron desplazados de Puerto Argentino y llevados al Buque RFA «Saint Edmund» y a un frigorífico abandonado en cercanías del Puerto San Carlos, ambos transformados en Prisiones Militares. Estos 600 rehenes, fueron los últimos argentinos en retornar al continente, el «St. Edmund», finalmente los trasladó el 14 de Julio desde San Carlos a Puerto Madryn.



La Goleta «Penélope», amarrada a boyón en Puerto Argentino

Desde su arribo y durante dos días estuvo el «Irizar» recibiendo día y noche combatientes argentinos enviados por los británicos desde los muelles de Puerto Argentino, realizaban inicialmente esta tarea lanchas del «Irizar», la Goleta «Penélope» y el Remolcador de Mar «Yehuín», todos a cargo de tripulaciones nacionales. Pasados los primeros viajes, en el Yehuín fueron relevados por Kelpers, los que actuaban como

timoneles y marineros de cubierta y un nutrido grupo de infantes de marina ingleses fuertemente armados que comandaban el barco y custodiaban a los nuestros.

Al arribar cada contingente, la tensión aumentaba a límites pocas veces experimentados por todos, en cada oportunidad, quedábamos a uno o dos metros de distancia de las tropas británicas, las que se mostraban extremadamente nerviosas, nos apuntaban sin disimulo con su armas automáticas y estaban prontas a abrir el fuego, cualquier movimiento brusco u orden dada en español a los nuestros los alteraba, tuvimos que hacer uso de nuestra máxima capacidad de convencimiento para disuadirlos de tomar acciones extremas.



El Remolcador de Mar «Yehuín» transportando tropas argentinas hasta el «Irizar»

La repetición de los viajes y el mínimo conocimiento entre profesionales de la guerra, permitió bajar un poco la tensión reinante durante estas maniobras. Limadas las dudas iniciales, estando el «Yehuín» atracado a estribor del «Irizar», se acercó el kelper timonel del remolcador solicitando hablar con un oficial del hospital, concretada la reunión, sólo expresó su agradecimiento hacia las tropas argentinas, las que pese a haber estado 74 días en Puerto Argentino, habían «respetado a sus mujeres, sin abusar de ellas».



Fragata HMS «Antelop» fondeada en Puerto Argentino

En la noche cerrada del 20 de Junio, los Ingleses dejaron de enviar combatientes desde tierra, la situación no era lo suficientemente clara, habían comenzado a enviar argentinos a prisiones militares organizadas a bordo del barco Ingles «Saint Edmund» y en un viejo frigorífico abandonado en cercanías de Puerto San Carlos. Rumores indicaban que el buque hospital podría quedar retenido con toda su gente a bordo, el Irizar decidió zarpar hacia la argentina continental lo más rápido posible, la maniobra no fue náuticamente sencilla, estaba al fondo del fondeadero y rodeado de buques enemigos los que cumplían un oscurecimiento absoluto, en la negrura de la noche solo interrumpida por algún copo de nieve, apenas se divisaban las siluetas de los barcos, solo la calma relativa del viento y la pantalla del radar lo ayudaban durante la maniobra, una vez más la experiencia de la tripulación del barco se puso a prueba, levó su ancla y giró casi en un punto hasta alcanzar el rumbo de salida, frente a su proa quedaba apenas formada una delgada calle de salida entre las dos filas de barcos ingleses anclados, sus máquinas lo impulsaron a baja velocidad, a sus lados

fueron quedando diferentes barcos mercantes y de guerra de todo tipo, lentamente pasó frente al Camberra abarrotado de combatientes ingleses en sus cubiertas que nos miraban con sorpresa, casi al final de la calle, una fragata tipo 12 fuera de la línea de fondeo hacía destellar insistentemente su luces de banda verdes y roja para indicarnos que estaba anclada en nuestro rumbo, un golpe de timón dejó a la fragata por nuestro estribor y solo a unos 40 metros, tan cerca pasaron que la cadena del ancla se vio casi debajo de nuestro casco. Al amanecer los perdimos de vista, sólo esperábamos que un grupo de Harriers nos obligaran a regresar.

Ya en navegación, comenzó la ardua tarea de contener a nuestros combatientes, la tarea no fue sencilla, el «Irizar», pese a su gran tamaño exterior, sólo es un barco con 220 camas, de las cuales solo 40 son para pasajeros, al que se le habían agregado 160 camas en bodegas como hospital, así que con 1719 hombres a bordo, hubo que improvisar alojamientos en cualquier lugar cubierto del barco. Los primeros esfuerzos pasaron por brindar asistencia sanitaria, odontológica y psicológica a los que lo necesitan, mejorar la alimentación recibida en los últimos días de combate y los interminablemente fríos días de cautiverio, ducha caliente sin límites, cambio total de ropa interior y lavado de los uniformes de combate, etc.

Con el tiempo, el sueño profundo bajo un techo amigo, las charlas con profesionales, amigos, sacerdotes, tripulantes y compañeros de tanto sacrificio, libros, revistas, películas, el tiempo necesario para la reflexión, la esperanza de reunirse con los seres queridos, fueron haciendo su efecto, logrando el relajamiento final, ganado con tanto valor y sacrificio.

El buque puso proa al Puerto de Ushuaia, donde el 22 de junio desembarcó 415 Infantes de Marina y 62 hombres de la Fuerza Aérea los que fueron trasladados hacia el norte en aviones Focker F-28 de la Fuerza Aeronaval Número Uno. El muelle se llenó de voluntarios para recibir a sus combatientes, darles su bienvenida y colaborar con los vehículos militares de la armada para trasladarlos hasta el aeropuerto.



El Buque Hospital ARA «Almirante Irizar» amarrado definitivamente en Buenos Aires

Finalizado el desembarco el Irizar zarpó rumbo a Puerto Madryn, donde arribó el 26 de junio al mediodía, en el muelle «Almirante Storni», se repetían las escenas vividas en Ushuaia, una interminable columna de vehículos civiles y militares de agrupaban para recibir a nuestros hombres, camiones, motos, taxis, ambulancias y bicicletas se entremezclaban, todos quería ayudar, convidar un mate, una factura, un café, charlar un rato, dar una mano. Poco a poco la columna se fue organizando y los 956 hombres del ejército fueron desembarcados para su traslado hacia el aeropuerto de Trelew.

Por la tarde, nuevamente soltó amarras, iniciando así su viaje hasta la base Naval de Puerto Belgrano, donde arribó el 28 de Junio para desembarcar todo el personal sanitario que se agregó a su dotación original para conformar el buque hospital.



Transportando prisioneros con apoyo del buque «Yehuín» y un helicóptero sanitario del Ejército Argentino

Nuevamente en navegación se dirigió al Río de la Plata, tomando la Cabecera de la Dársena «A» del Puerto de Buenos Aires el primero de Julio de 1982. Una inmensa y feliz marea humana los esperaba, todos quería festejar el regreso y olvidar tanto sufrimiento, demasiadas cosas habían ocurrido en los últimos meses, tripulantes y familiares merecían un poco de tranquilidad. Los recuerdos de un sinnúmero de situaciones en extremo, riesgosas y estresantes, los perseguirían por muchos años.

El Buque Hospital ARA «Bahía Paraíso»:



El «Bahía Paraíso» en la Antártida en febrero de 1982

Tras su participación en la recuperación de las islas Georgias el 3 de abril de 1982, se dispuso su transformación en buque hospital, mientras se realizaban éstas tareas en la Base Naval de Puerto Belgrano, el 27 Abril de 1982 se ordenó que zarpara sin haberlas terminado aún, estando al frente del Departamento Sanidad en Combate el capitán de corbeta médico D. Pascual Pellicaró, secundado por tres jefes y dieciocho oficiales médicos, tres oficiales odontólogos, dos oficiales bioquímicos, 58 suboficiales y 14 marineros enfermeros, más un médico civil y dos técnicos y dos helicópteros PUMA del Ejército Argentino para su empleo como heliambulancias.

Tras el hundimiento del ARA «General Belgrano» es destacado en búsqueda de sobrevivientes.

El 04 May leemos en su Libro de Navegación: «a 10,00 hs se recuperó a la primera balsa con 17 hombres, uno de los cuales presentaba principio de congelamiento en un pie... a 10,50 hs se recuperó la segunda balsa con once hombres. A 11, 15 hs la tercera con 23 sobrevivientes. A 11,50 hs la cuarta con 18 hombres. Finaliza operación con un helicóptero Alouette embarcando dos heridos con quemaduras graves y un cadáver. Total: 4 balsas, 69 hombres, un herido. Por helicóptero dos heridos, un cadáver. A 12,50 hs se recuperó una balsa con cuatro cadáveres a bordo. A 14,10 hs se rescató una balsa con tres cadáveres a bordo.» El 05 May «A 11,53 hs se avista balsa con sobrevivientes (se recuperaron siete cadáveres)». El 06 May «A 09,45 hs

se avistó una balsa semihundida». El 07 May «A 10,30 hs se avistaron tres balsas, las mismas se terminaron de verificar a 11,45 hs sin encontrarse naufragos a bordo». Sus actuaciones como buque hospital continuaron habiendo realizado en el lapso tareas como: 01 Jun recibe abordó por helicóptero 24 heridos en Puerto Argentino. 04 Jun recibe del buque hospital inglés Uganda 45 heridos. 05 Jun recibe por helicóptero 19 heridos y 52 civiles y a continuación evacua heridos de Puerto Howard. 07 Jun evacua 101 civiles y enfermos. 11 Jun recibe en Puerto Argentino 26 heridos desde tierra, 10 transbordados desde el remolcador Yehuín y 3 desde el buque hospital inglés Uganda. 16 Jun recibe en Bahía Ruiz Puente 44 heridos del Uganda.

Habiendo regresado a las islas, entre el 18 y 19 de Junio embarca en Puerto Groussac 1.660 ex prisioneros, a los que traslada al Puerto de Punta Quilla en Santa Cruz. Nuevamente en Puerto Argentino recibe el 22 de Junio 255 combatientes más. Evacuó hacia el continente un total de 1984 personas de las cuales 690 eran de la Armada, 1032 del Ejército, 198 de la Fuerza Aérea y 64 civiles. Sus actuaciones como buque hospital continuaron hasta el 24 Junio en que amarró en la Base Naval de Puerto Belgrano para desembarcar al grupo sanitario y proceder a su desafectación como buque hospital.

- ✚ El 12 de Junio, el inglés «Norland» desembarcó 933 hombres en Montevideo – Uruguay.
- ✚ El 18 de Junio, el ARA «Bahía Paraíso» condujo 1661 hombres hasta Puerto Madryn.
- ✚ El 19 de Junio, el inglés «Camberra» desembarcó 4136 hombres en Puerto Madryn.
- ✚ El 21 de Junio, nuevamente el «Norland», alcanzó 1992 hombres hasta Puerto Madryn.
- ✚ El 22 de junio, el «Irizar», 415 Infantes de Marina y 62 soldados de la Fuerza Aérea en Ushuaia.
- ✚ El 27 de Junio el «Irizar», desembarcó 956 hombres del Ejército Argentino en Puerto Madryn.
- ✚ El 14 de Julio, el Saint Edmund, reintegró a 636 rehenes de las tres armas en Puerto Madryn, estos hombres que estuvieron detenidos en prisiones militares en las islas, fueron recibidos con honores militares por el Comandante de la Infantería de Marina Contralmirante de Infantería de Marina Carlos Busser.

NR: El presente trabajo ha sido extractado de la página web www.irizar.org, página no oficial del buque rompehielos ARA «Almirante Irizar» y de distintas fuentes oficiales y no oficiales (página web de la Armada Argentina, Histamar.net, etc.)

LA RECUPERACION DE LAS ISLAS MALVINAS

Dos de Abril de 1982

Cuando esta edición N° 30 de «La Gaceta Malvinense» llegue a nuestros lectores, estará próxima la fecha en que se cumplirán veintiocho años del glorioso 2 de abril de 1982 en que nuestra Argentina recuperó la soberanía sobre las Islas Malvinas.

Aquella mañana de abril de 1982, como resultado de una impecable operación militar, el pabellón argentino volvió a flamear al tope en un mástil malvinense luego de 149 años de ocupación Británica.



Momento histórico, el pabellón Argentino flamea nuevamente en las Malvinas

La llamada «Operación Azul» fue una operación conjunta llevada a cabo por las Fuerzas Armadas Argentinas, cuyo núcleo principal consistió en una operación anfibia (Operación «Rosario») ejecutada por Fuerzas Navales, Aeronavales, de la Infantería de Marina, de la Fuerza Aérea Argentina y fracciones del Ejército Argentino.

Esta operación militar es aún objeto de estudio en muchas de las actuales academias militares del mundo.

Las operaciones anfibias, que muchos analistas militares habían declarado ya superadas y obsoletas, fueron el instrumento idóneo para la proyección de fuerzas en un ambiente marítimo como lo son las Malvinas.

En el conflicto del Atlántico Sur, que se extendió por aproximadamente dos meses y medio, se desarrollaron dos operaciones anfibias: La reconquista de las islas por parte de la Argentina y la proyección a tierra posterior de la fuerza británica en el estrecho de San Carlos que marcó el inicio de su ofensiva terrestre.

El 2 de abril de 1982 permanecerá por siempre como el día en que Argentina recorrió las Islas Malvinas. No es muy conocido el hecho de que el nombre código («Rosario») colocado a la operación anfibia, se debió al hecho de que en los días previos al desembarco un temporal amenazó hacer fracasar la misma (cuyo nombre código inicial era «Carlos») y de hecho la postergó por veinticuatro horas.

El mal tiempo se mantenía y los buques que conformaban la Fuerza de Tareas Anfibia (buques más efectivos terrestres y aeronavales) habían sido obligados a dispersarse buscando los mejores rumbos para capear el temporal. Fue entonces, en esos momentos de incertidumbre, en que el entonces Teniente Coronel Seineldin (Jefe del regimiento de Infantería 25, parte del cual era integrante de la Fuerza de Desembarco) se dirigió al Contraalmirante de Infantería de Marina Carlos Busser, Comandante de la Infantería de Marina y a cargo de la Fuerza que desembarcaría en las playas malvinenses, para expresarle su deseo de que el nombre de la operación se cambiará a «Operación Rosario» como homenaje a la Virgen del Rosario. De así hacerlo, el oficial del ejército que formaba parte de la Fuerza de Desembarco con una porción de su unidad, indicó que la Virgen obra-ría para que el mal tiempo se alejara de la zona de operaciones.

Y así fue... El Contraalmirante Busser accedió a lo solicitado y el amanecer del 2 de abril mostró un mar calmo, bajo un cielo despejado intensamente azul, que, con sus escasas nubes blancas, dibujaba los colores patrios... Como un presagio del éxito de la operación.

Tampoco muchas personas conocen los pormenores del planeamiento y ejecución de esta operación. Pareciera que la derrota final hubiese echado un manto de olvido y solamente se recuerden errores y aspectos negativos del conflicto.

Como homenaje a esa Operación «La Gaceta Malvinense» reproduce en este número parte de un artículo publicado en el sitio web «Nuestro Mar» (www.nuestromar.org) de la Fundación «Nuestro Mar» y cuyo autor es el señor Oscar Filippi, asiduo colaborador de ese sitio.

El día 26 de marzo la Junta Militar ordenó poner en ejecución la Operación Azul, nombre en código del plan de recuperación de nuestras Islas Malvinas. La fecha para su ejecución (día D), fue fijada para el 1° de abril. El gobierno de ese momento consideraba a ésta la única opción que obligaría a Gran Bretaña a negociar sin más engaños y dilaciones la soberanía sobre Malvinas.-

La operación Azul comprendía la operación anfibia cuyo nombre código fue «operación Rosario»

La Fuerza de Tareas

Los efectivos que tendrían a su cargo la ejecución de la Operación Azul eran unidades pertenecientes a la Flota de Mar, Aviación Naval, Infantería de Marina, Regimiento de Infantería (EA) 25 y aviones C-130 Hércules de la Fuerza Aérea. Estas unidades conta-

ban con un alto nivel de adiestramiento en tiempo de paz que les permitía estar disponibles en pocas horas.-

La Flota de Mar fue designada Fuerza de Tareas 40 (FT-40, Fuerza de Tareas Anfibia) y se integró con los destructores misilísticos «ARA Hércules» y «ARA Santísima Trinidad»; portaaviones «ARA 25 de Mayo»; destructores: «ARA Py», «ARA Seguí» y «ARA Piedra Buena»; corbetas: «ARA Drummond» y «ARA Granville», el buque de desembarco de tanques BDT «ARA Cabo San Antonio»; rompehielos «ARA Almirante Irizar»; transporte «ARA Isla de los Estados» y el submarino «ARA Santa Fe». Como aeronaves orgánicas de la FT-40 se asignaron unidades de la 1ª y 2ª Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros. Cazas embarcados de la 3ª Escuadrilla Aeronaval de Ataque (A-4Q Skyhawk) y aviones de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina (S2-E Tracker). Adicionalmente en el Irizar embarcaba un helicóptero Puma de la Aviación de Ejército, además de un helicóptero Sea King de la Armada.

El componente de fuerzas que desembarcarían (Fuerza de Desembarco) estaba representado por efectivos que pertenecían mayoritariamente a la Infantería de Marina, más la Agrupación de Buzos Tácticos y una fracción del regimiento 25 del Ejército Argentino (el resto de este regimiento era aerotransportado con aviones Hércules de la Fuerza Aérea y desembarcaron en el aeropuerto de Puerto Argentino inmediatamente tomada la localidad).



Dos Infantes de Marina el 2 de abril 1982

Las unidades de la Infantería de Marina eran: el Batallón de Infantería de Marina N° 2 (BIM 2) como elemento principal alrededor del cual se agregaban una compañía del Batallón de Infantería de Marina N° 1 (BIM1), una batería del Batallón de Artillería de Campaña, el Batallón de Vehículos Anfibios, elementos del Batallón de Servicios de la Infantería de Marina, otros refuerzos menores de efectivos de la Infantería de Marina que conformaban fracciones auxiliares y la Agrupación de Comandos Anfibios (Unidad de elite, tropas comandos, de la Infantería de Marina)

La Operación Rosario

El día 27 de marzo zarpó desde la Base Naval Mar del Plata, el submarino «ARA Santa Fe», con una pequeña fracción de la Agrupación de Buzos Tácticos, el día 28 desde la Base Naval de Puerto Belgrano zarparon el resto de las unidades navales. El destructor «ARA Santísima Trinidad» era el buque insignia del Comandante de la FT-40, Contraalmirante Gualter Allara y transportaba al Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas (TOM) (organizado a los efectos de la recuperación de las Islas), General Osvaldo García.

El día 29, estando ya mar afuera, la flota comenzó a navegar en formación circular protegiendo al núcleo de la misma, el BDT «ARA Cabo San Antonio» (que transportaba el grueso de la Infantería de Marina) y al Rompehielos «ARA Almirante Irizar» (donde estaba embarcado el resto de la Fuerza de Desembarco), a una velocidad de desplazamiento de 14 nudos.

El rumbo general de la formación naval fue directamente al sur, para no revelar hasta último momento su verdadero objetivo: Las Malvinas.

La meteorología imperante en la zona se iba a encargar de retrasar en un día los planes previstos. En la noche del 30 de marzo, se desataron vientos de 40 Nudos (72 Kms/h), pocas veces vistos en esa época del año, que hicieron rolar al BDT «ARA Cabo San Antonio» hasta 44 grados a cada banda. Situación más que riesgosa si tenemos en cuenta que su capacidad de transportar 450 hombres había sido excedida para transportar 750. Su bodega de cargas se encontraba ocupada con 20 vehículos anfibios blindados (VAO'S) y un vehículo anfibio de ruedas (VAR). La cubierta estaba colmada con 30 vehículos de combate de la Infantería de Marina y del Ejército, en total una carga de combate de 8.000 toneladas, muy superior a los valores logísticos admitidos para esa nave.

Era tal la furia del viento que en el Irizar se soltó el enganche de uno de los helicópteros (el Puma del Ejército) causando la destrucción parcial del mismo, que tuvo que ser arrojado al mar para permitir que el restante helicóptero pudiera salir del hangar y moverse hacia la plataforma de despegue.

El reducir la velocidad y perder un día sobre lo programado, permitió que EE.UU. transfiriera información satelital a Gran Bretaña alertando y confirmando la aproximación

de la fuerza naval. Las informaciones radiales que llegaban desde las Islas alertaban que el Gobernador Rex Hunt, preparaba las defensas. El factor sorpresa se había perdido.

Se cambiaron los planes originales sobre la marcha, se descartó la toma del aeropuerto de Malvinas por las tropas aerotransportadas. La misión se encomendó a la fracción del Regimiento 25 que formaba parte de la FT-40, se haría por medio de la misma operación anfibia.-

La operación debía capturar la localidad de Stanley, luego rebautizada Puerto Argentino, en la costa oriental de la Isla Soledad, preservando sus servicios básicos, energía, comunicaciones y sanidad, el Cuartel de los Royal Marines, el aeropuerto, Cabo Penbroke o Faro San Felipe y controlar a la población civil, reducir al gobernador de las islas y exigir su rendición. No ocasionar bajas ni daños, consigna casi imposible de lograr si no se cuenta con el factor sorpresa. Pero los Infantes de Marina cumplirían con su axioma «... lo difícil está hecho, lo imposible..., tardamos un poco más, pero también está hecho.».-

Madrugada del 2 de abril

Cuando expiraba el día 1º de abril, el submarino «ARA Santa Fe», en superficie, desembarcó una fracción de 10 Buzos Tácticos en las proximidades del Cabo Penbroke, tenían la tarea de controlar que las playas elegidas para el desembarco estuvieran despejadas. Los «Tácticos» encontraron actividad en los puntos preseleccionados y no fueron detectados por los Royal Marines. Inmediatamente, marcaron otras playas para el desembarco. Al inspeccionar las playas a la mañana siguiente se comprobó que esta decisión de los «Tácticos» había salvado innumerables vidas, los británicos las habían minado y tenían sus defensas preparadas sobre ellas. Con linternas y literalmente «pegados» a la playa, marcaron los nuevos puntos de desembarco. Habían utilizado canoas y botes de goma con remos, una navegación de varias millas y muy riesgosa. Sigilosos, astutos e invisibles habían logrado burlar a los británicos.

En avanzada, desde el destructor «ARA Santísima Trinidad», a partir de las 21 hs del día anterior, había desembarcado el grupo conjunto de Buzos Tácticos y Comandos Anfibios con su comandante, el Capitán de Corbeta IM Sánchez Sabarots (a cargo de uno de los grupos que componían estas fuerzas estaba el Capitán Giachino), lo hicieron en «playa verde» a 18/20 Kms. de la casa del gobernador.

Durante toda la noche avanzaron sigilosamente por un terreno terriblemente accidentado. Al aproximarse a la población se dividieron en dos grupos. El primero se dirigió hacia el cuartel de los Royal Marines y el segundo hacia objetivos preestablecidos dentro de Puerto Argentino, uno de los cuales era la casa del Gobernador.

Al amanecer el primer grupo estaba en posición y tomó por asalto las instalaciones de la guarnición británica (Moody Brook) sin novedades, dirigiéndose posteriormente a reforzar los efectivos que operaban en Puerto Argentino.

Mientras tanto, los grupos que tenían como objetivo la localidad arribaron a la misma y se distribuyeron sin ser detectados. Uno de los grupos, el comandado por el Capitán de Corbeta de IM Pedro Giachino, tenía como misión lograr la captura del Gobernador, para ello rodearon la casa de la autoridad de las Islas y en esas circunstancias tropas británicas que resguardaban la misma establecieron combate con el grupo argentino.

Pasadas las 05 hs. del 2 de abril, el destructor «Santísima Trinidad» y la corbeta «Granville» ocuparon sus posiciones para dar apoyo de fuego al asalto anfibia. Mientras, el BDT «Cabo San Antonio», escoltado por el destructor «Hércules» y la corbeta «Drummond» entraban en Puerto Groussac, al Norte de Puerto Argentino. A las 06.15 hs. comenzó el desembarco de los vehículos anfibios con el Grupo de Tareas 40.1. Este grupo integrado por fuerzas del BIM 2 a cargo del entonces Capitán de Fragata Alfredo Weinstabl, del Batallón de Artillería de Campaña y una sección del Ejército del Regimiento de Infantería 25. Todos estos efectivos hicieron pie en Playa York. Debían tomar el aeropuerto y luego proyectarse sobre Puerto Argentino, capturar el poblado, el cuartel de los Royal Marines y el resto de la península.

En su proyección el batallón estuvo precedido por una vanguardia blindada que se desplazó en Vehículos Anfibios (LVTP7) a cargo del segundo comandante del batallón, el Capitán de Corbeta Hugo Santillán.

Los Infantes de Marina encontraron resistencia al alcanzar los límites de la ciudad, oportunidad en que efectivos británicos abrieron fuego sobre los LVTP7 que transportaban al BIM2.

Rápidamente y en procura de continuar avanzando pero no causar bajas en las fuerzas oponentes, los Infantes de Marina desataron una cortina de fuego dirigida a los costados y arriba de las posiciones de los Royal Marines que hicieron que estos se replegaran definitivamente.



Un Infante de marina a cargo de prisioneros británicos el 2 de abril 1982

A 0700 la Compañía del Batallón de Infantería de Marina Nº 1, a cargo del Teniente de Navío IM Oscar Oulton, designada como reserva, fue helitransportada sobre el aeropuerto desde el rompehielos «Alte. Irizar» con la tarea de limpiar los obstáculos de la pista, rastrillar la península del aeropuerto y permitir que a partir de las 08.30 hs. comenzaran a aterrizar los C-130 Hércules de la Fuerza Aérea con el grueso de las tropas del Regimiento de Infantería 25.-

Operación Brillante

Las órdenes recibidas por la Fuerza de desembarco incluían una muy particular: «Debía evitarse causar bajas en las fuerzas británicas» esto estaba referido a que Argentina pensaba que luego de la recuperación se iniciarían negociaciones diplomáticas, inclusive se pensaba en la intervención de las Naciones Unidas y la existencia de bajas británicas, de existir, sería un obstáculo difícil de superar.

En las acciones desarrolladas el 2 de abril hubo una sola baja fatal y fue durante la toma de la casa del gobernador, en esa acción perdió la vida el Capitán de Corbeta (IM) Pedro Edgardo GIACHINO (comando anfibia), y fueron heridos el Teniente de Corbeta (buzo táctico) Diego GARCIA QUIROGA y el Cabo enfermero (buzo táctico) Ernesto URBINA en oportunidad de estar atendiendo a ambos oficiales.



Capitán de Fragata (PM) Pedro E. Giachino

Todas las fuerzas intervinientes en la operación anfibia para el día 04 de abril ya estaban de regreso en el continente, solamente quedó una sección de Infantes de Marina para asegurar lo que sería posteriormente el Destacamento Naval Malvinas y el Regimiento de Infantería 25 del Ejército Argentino, que estaban designados como los efectivos que se mantendrían en las Islas mientras se negociaba en los niveles diplomáticos.

La Operación Azul y la Operación Rosario pasaron a la historia como un ejemplo de acción conjunta militar, reconocidas mundialmente por su disciplina en combate, tropas de elite dispuestas a dar la vida y no causar bajas al enemigo, por su concepción intachable, coordinación perfecta, precisión, valor y arrojo individuales. Lograron lo que Inglaterra no se va a perdonar jamás, ni siquiera después de los 90 años de secreto impuesto sobre las acciones del Atlántico Sur, ...»que sus tropas se rindieran y entregaran las Islas casi sin combatir.-



En esta foto se observa a la derecha la ambulancia que transporta al Capitán Giachino para su atención en el hospital y a fuerzas de IM que custodian efectivos británicos rendidos y puestos cuerpo a tierra sobre el camino principal

MUY IMPORTANTE

Renovación Comisión Directiva

De acuerdo a lo establecido en nuestro estatuto, en 2010 se renovará la Comisión Directiva; para ello se establece el siguiente cronograma:

Martes 20 de abril	1000 hs cierre recepción de listas en oficina de AVEGUEMA
Miércoles 21 de abril	La Comisión Directiva se expedirá sobre validez de las mismas
Viernes 11 de junio	1000 hs cierre recepción de votos en oficina de AVEGUEMA
Martes 15 de junio	escrutinio de los votos
Viernes 7 de julio	(tentativo) Asamblea Ordinaria proclamación lista ganadora

Se ha detectado que una importante cantidad de socios no registran la actualización de su cuota social. Si Ud. verifica tal hecho en su boleta de haberes, recibo del ANSES, o no tiene su cuota al día en caso de pagar en efectivo le solicitamos que para regularizar la situación se comunique con nuestra administración en:

Uruguay 654 p.4 of.403 - CABA - TEL: (011) 4373-5440.-

La Pensión Honorífica en la Provincia de Buenos Aires ya es Una Realidad

Después de noventa días de reclamo pacífico, constituido a través de un campamento en Plaza San Martín de la ciudad de La Plata, los veteranos de Guerra de Malvinas de la Provincia de Buenos Aires se despiden con el objetivo cumplido: la pensión honorífica ya es una realidad...

De la pensión podrán disfrutar tanto aquellos hombres que estuvieron en el teatro de operaciones, como las viudas y familiares de los héroes que defendieron la patria en suelo malvinense.

Incluye a los cuadros de oficiales y suboficiales en situación de retiro o baja y sus derecho habientes

El reclamo llevó más de cuatro años primando finalmente la racionalidad de reconocer que TODOS quienes fueron destacados a las Islas para su defensa en los espacios involucrados en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur y Teatro de Operaciones Malvinas son merecedores de un reconocimiento común.

El Instituto de Previsión Social (IPS) de la Provincia de Buenos Aires ya emitió los instructivos correspondientes a sus agencias para dar inicio a los trámites.

Se trata del «Instructivo para la Ley 13980, Modificatoria de la Ley 12006», en ese documento las agencias del IPS han recibido las indicaciones de cómo encauzar los trámites.

Ante cualquier duda consultar al teléfono 021-4296594 o al mail cmascioto@ips.gov.ar

Sr. Asociado

Mantenga actualizados sus datos, teléfono, dirección y E-mail, en nuestras oficinas, para poder brindarle un mejor servicio.

Uruguay 654 piso 4 Of. 403
(1015)- Buenos Aires
Teléfono/Fax: 4373 -5440 E-mail aveguema@yahoo.com.ar

EMERGENCIAS PSIQUIATRICAS, PSICOLÓGICAS, MEDICAS E INFORMACIÓN EN GENERAL PARA VETERANOS Y SU GRUPO FAMILIAR

Atendido por Veteranos las 24 hs. Los 365 días del año

teléfono gratuito: 0-800-9998348

Depende del Ministerio de Salud de la Pcia. de Bs. As. Departamento de Salud, Mental

CENTRO INFORMACIÓN TELEFÓNICA PARA VETERANOS DE GUERRA DE MALVINAS (VGM)

El Ministerio de Defensa habilitó el Servicio Gratuito de Información Telefónica para brindar atención personalizada a los VGM (Veteranos de Guerra de Malvinas); responder y derivar adecuadamente consultas y solicitudes.

0800-666-4584

Los Veteranos de Guerra podrán efectuar **consultas** personales o relacionadas con su grupo familiar sobre **aspectos médicos** tomando contacto con el **Doctor Eduardo GERDIN** - coordinador medico de la Subgerencia de Veteranos de Guerra del PAMI de 13 a 20 horas o personalmente en Suipacha 23 piso 1, al TEL: 4343-7747 o enviando un e-mail a eduardogerdinster@gmail.com

REQUISITOS PARA LA AFILIACIÓN DE LOS VETERANOS DE GUERRA AL INSTITUTO NACIONAL DE SERVICIOS SOCIALES PARA JUBILADOS Y PENSIONADOS (INSSJP-PAMI)

1. Presentar el primer recibo de sueldo de la Pensión Nacional.
2. Presentar el DNI
3. Tener actualizado el domicilio
4. Con lo mencionado presentarse a la Agencia ó Delegación (UGL) de PAMI que corresponda según su domicilio actualizado

Nota: Los VGM pueden tener más de una Obra Social o sea que pueden tener PAMI y otra que le hayan dado por su trabajo etc.

Ejemplos:

En Capital Federal:

Existen 10 Agencias que dependen de la UGL 6. Si el VGM vive en Ramón Falcón 2500 le corresponde la Agencia 6. La UGL 6 se encuentra en Bartolomé Mitre 1340.

Ante cualquier duda hablar con la Sra. Fretes del Departamento Afiliación al 4362-7396/8. Si el tema es de Capital Federal hablar con el Área Afiliaciones de la UGL 6 al 5811-6169.

En el país:

Hay 36 UGL (Delegaciones) en todo el país. Si el VGM es de Santiago del Estero le corresponde la UGL 19.

Pago cuotas sociales en otra sede

Se solicita que los Señores Socios que efectúan depósitos de su cuota social en delegaciones de la MUPIM o en sucursales del Banco Nación, informen a esta Asociación una vez realizado el mismo, para poder efectuar las anotaciones correspondientes.

CUOTA SOCIAL- AVISO IMPORTANTE

Se comunica a los Sres Socios, que se reactivará el descuento de la cuota social, a traves de la MUPJM, para aquellos casos en que el mismo hubiese cesado por cambio en su situacion de revista (actividad / retiro)

El Gobierno busca limitar el tránsito a Malvinas y renueva reclamos a Londres

En un paso que apunta a reforzar la postura argentina en el nuevo conflicto desatado con Gran Bretaña por su anuncio de actividades de exploración petrolera en las Malvinas, la presidenta Cristina Fernández de Kirchner firmó hoy un decreto a través del cual busca limitar el tránsito a las islas.

El decreto establece que «todo buque o artefacto naval» que quiera transitar «entre puertos ubicados en el territorio continental argentino y puertos ubicados en las Islas Malvinas y Sandwich del Sur, o atravesar aguas argentinas» hacia ese destino «o cargar mercadería entre estos puertos, deberá solicitar una autorización previa al Gobierno» argentino.

El gobierno anunció además la creación de una comisión integrada por varios ministerios para coordinar las acciones necesarias para el cumplimiento del decreto.

Horas más tarde, y después de que se hubiera conocido una enérgica respuesta diplomática británica, el gobierno Argentino acusó al Reino Unido de incumplir las resoluciones de la ONU en torno a las Malvinas e insistió en reclamar que las decisiones de las Naciones Unidas «se hagan cumplir a todos los países por igual». También reiteró que el reclamo por la soberanía de las islas es una «denuncia imprescriptible» de la Argentina.

El nuevo conflicto estalló cuando se hizo pública la intención británica de iniciar actividades de exploración petrolera en las Malvinas. Entonces, el gobierno argentino amenazó a las petroleras que operan en las islas con «demandas judiciales en los máximos tribunales por la potencial exploración y explotación de recursos argentinos».

El jueves pasado, le prohibió operar en todos los puertos argentinos al buque Thor Leader, que transportó al archipiélago material para la exploración de la empresa Desire Petroleum. Y además anunció la presentación de un reclamo ante las Naciones Unidas el próximo junio.

El Gobierno intentará «negociar el tema de la soberanía»

Ha llegado a las Islas la plataforma Ocean Guardian, que buscará petróleo en la zona.

En medio de la controversia generada con Gran Bretaña por los derechos de exploración petrolera, el vicecanciller reiteró hoy que el primer objetivo del gobierno argentino «es sentarse a la mesa con Inglaterra a negociar» el tema de «la soberanía sobre las islas (Malvinas) y el mar circundante».

Se refirió así a la gestión que el próximo miércoles realizará el canciller Jorge Taiana al reunirse con el secretario general de la ONU, Ban Ki Moon, en Nueva York, a quien le pedirá que impulse esta mesa de negociación.

Sobre las declaraciones del primer ministro británico, Gordon Brown, el funcionario consideró que «es bueno el hecho de que los británicos estén reconociendo que hay una controversia con Argentina. Es reconocer que hay un problema y es el primer paso para poder superarlo».

Para hoy está previsto el arribo a las aguas ubicadas 160 kilómetros al norte de las Malvinas del artifice del actual incendio: la plataforma Ocean Guardian, que comenzará a principio de la semana próxima a perforar el fondo del mar en busca de petróleo, pese a las protestas argentinas.

El tema en Gran Bretaña

Gordon Brown rechazó un reclamo opositor para reforzar la presencia militar en las Islas Malvinas.

Negó la posibilidad de enviar más tropas y pidió que «prevalezcan las discusiones inteligentes»; los conservadores habían exigido refuerzos para mostrar «firmeza» e «interés» respecto del archipiélago: el premier ratificó el derecho de Gran Bretaña a extraer petróleo en la zona en conflicto

La restricción de la circulación naviera dispuesta por la administración de Cristina Kirchner en medio de la disputa por la exploración petrolera en las Islas Malvinas generó reacciones en lo más alto del poder británico.

El primer ministro Gordon Brown debió reaccionar a un pedido de la oposición para que su gobierno aumente la presencia militar en las islas. Aseguró que eso no está en sus planes y que los habitantes del archipiélago están debidamente protegidos. También ratificó el derecho de su país a extraer petróleo de los territorios bajo disputa de soberanía.

«Nosotros hemos hecho todas las preparaciones que son necesarias para asegurar que los isleños de las Falkland estén bien protegidos», afirmó el premier en declaraciones a la radio Real del noreste de Inglaterra, consignadas por las agencias ANSA y EFE.

Fue en este contexto que indicó que Londres no planea por el momento enviar una fuerza militar adicional a las islas. En cambio, planteó: «Espero que prevalezcan las discusiones inteligentes».



Finalizaron los Juegos Olímpicos VGM 2009

Bahía Blanca - 19 Noviembre 2009

Concluyeron los VIII Juegos Olímpicos y Paraolímpicos de Veteranos de Guerra llevados a cabo en la ciudad de Rosario del 9 al 13 de noviembre.

Desde los inicios de estas olimpiadas, los Veteranos de Malvinas de Bahía Blanca nos representaron con calidad y resultados concretos, actitud que nos enorgullece a quienes valoramos y reconocemos el esfuerzo que realizan para representar a la ciudad de Bahía Blanca y a sus ciudadanos. La Delegación de Veteranos de Malvinas trajeron con mucho orgullo, sacrificio, por el previo entrenamiento intensivo, y emoción, los siguientes reconocimientos en las distintas disciplinas que participaron: Medallas de Oro en Básquet, ya son siete veces consecutivas, y en Vóley; Medallas de Plata en Natación, Pesas, Literatura (Cuento Ficción), Maratón y Bochas; Medallas de Bronce en Natación (2), Pesas (2), Literatura (2 – Narrativa). Terminaron en la general con el Tercer Puesto detrás de Mar del Plata y Merlo. En el cuarto puesto quedaron ubicados los Veteranos de Malvinas de Punta Alta. Felicitaciones a todos los Veteranos de Malvinas que participaron y muchas gracias por representarnos con tanto prestigio.



PARTICIPARON: Delegación de Veteranos de Malvinas

El equipo de Básquet y Vóley que representó a la ciudad de Bahía Blanca estuvo integrado por los Veteranos de Guerra de Malvinas: Navas Nilo, Castro Hugo, García Guillermo, De La Fuente Guillermo, Montivero Eduardo, Scheffer Néstor, Ruiz Juan, Ciaccia Luis, Marcos José Luis, Romero Ramón, González Carlos, Y Bollo Héctor.

Este equipo fue en Básquet seis veces consecutivas Campeón en los Juegos Olímpicos que se llevan a cabo desde hace 8 años en distintas ciudades de Argentina.

OTRAS DISCIPLINAS EN LAS QUE PARTICIPARON:

Ajedrez: Ciaccia Luis;
Natación: Navas Nilo, Marcos José Luis, Bollo Héctor, Y Laspina;
Tiro: Coccia Roberto;
Paddle: Castro Hugo Y García Guillermo – Marcos José Luis Y Bollo Héctor;
Tenis: Castro Hugo;
Pesas: Navas Nilo, De La Fuente Guillermo, Ortiz Rubén Y Bollo Héctor;
Atletismo: Ortiz Rubén, Romero Rubén, Larrebite Rubén Darío, Mamani Mauro Y Romero José.

El delegado de la comitiva fue el VGM Ramón Romero; el coordinador VGM Héctor Bollo y VGM Adrián López Rauch de la Unión de Suboficiales.

Ley de límites

A 19 años de que Tierra del Fuego dejara de ser territorio nacional, el Senado aprobó por unanimidad el proyecto de ley que fija, de manera definitiva, los límites de la jurisdicción provincial. El senador José Martínez aseguró que la sanción de la norma favorece «el reclamo argentino sobre Malvinas y la posición futura en cuanto a los derechos argentinos sobre la plataforma continental». La sesión fue presenciada por la gobernadora Ríos. Además, Diputados dio el visto bueno a la creación de la «Universidad Nacional de Tierra del Fuego».

El Congreso puso fin ayer a una vieja deuda que mantenía con Tierra del Fuego desde la ley de provincialización del último territorio nacional, al aprobar por unanimidad el proyecto que establece de manera definitiva los límites de la Provincia.

La sesión de la Cámara de Senadores fue presenciada por la gobernadora Fabiana Ríos. El Senado dio así el toque final a un proyecto que había recibido el mes pasado la sanción de Diputados.

El senador fueguino José Martínez defendió en el recinto la iniciativa impulsada de manera conjunta por los 5 diputados por Tierra del Fuego. En su alocución recordó que «la ley de provincialización de Tierra del Fuego tuvo un veto parcial, por parte del entonces presidente Menem, donde aludía a los límites. Esta situación se dio en el marco de la política de los 90 de restablecer las relaciones diplomáticas con el Reino Unido», época en la que sostuvo «se prefirió quedar bien con Gran Bretaña a costa de todo un pueblo y de un recurso estratégico futuro».

El parlamentario destacó también la importancia que la ley aprobada ayer tiene en materia internacional, ya que a su entender favorece «el reclamo argentino sobre Malvinas y la posición futura en cuanto a los derechos argentinos sobre la plataforma continental» y ayuda a «reafirmar el posicionamiento argentino en el Tratado Antártico».

El legislador nacional destacó también el trabajo realizado por los cinco diputados fueguinos junto a Cancillería. Luego de la votación, Martínez consideró que «la aprobación de esta ley, junto con la creación de la Universidad Nacional de Tierra del Fuego y los beneficios obtenidos para la industria radicada en la provincia, posibilitarán el desarrollo regional dando herramientas a nuestros jóvenes para que puedan capacitarse y desempeñarse profesionalmente en la provincia».

Mis Queridos Veteranos, Orgullosamente podemos ahora si afirmar que las Islas Malvinas Son Argentinas... y Fueguinas!!!

Con la actual sanción de la Ley de los límites definitivos de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, hoy Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur y el sector Antártico de Argentina pertenecen a los límites de ésta provincia.

No podemos más que llenarnos de orgullo y comprometernos más aún en redoblar los esfuerzos en la defensa de nuestra integridad territorial.

Un Fuerte Abrazo Malvinero!!!

Casamiento de un Veterano en Malvinas

*«Me casé en Malvinas para cerrar la etapa de la guerra con la del amor»
Carlos Azuaga es veterano argentino. Participó en la guerra como soldado conscripto del Regimiento de Infantería N° 7, cuenta que lo trataron bien en todos los preparativos para llevar adelante su casamiento y que hasta unos ingleses le pidieron perdón. Es la primera pareja argentina que se casa en las islas.*



JUNTOS EN LAS ISLAS. Carlos y Claudia buscan cerrar heridas.

El dolor, el miedo y la muerte que acompañaron a Carlos Azuaga, veterano de Malvinas, durante los 73 días que estuvo combatiendo en las Islas y también en los 27 años que transcurrieron desde entonces, quedaron de pronto sepultados por una experiencia intensa y movilizadora. Su casamiento con Claudia Fuertes, su novia desde hace seis años, en la oficina gubernamental (Town Hall), en Puerto Argentino, fue el mejor remedio para ayudarlo a cerrar las heridas del pasado.

«Lo que quisimos fue cerrar la etapa del dolor y de la guerra con otra que es su cara opuesta: la del amor», manifestó este hombre de 47 años, que forma parte de la primera pareja argentina que decidió casarse en Malvinas.

«No salí a averiguar sobre la legalidad de este matrimonio. El juez que nos casó nos dio un certificado que tiene validez internacional, según nos explicó. Esta unión es como tender un puente desde lo afectivo», resumió. La unión civil y hasta la impensada bendición que la pareja recibió de un pastor protestante, quien también participó en la guerra, sucedió el pasado 16 de noviembre, en la capital de la Islas, tras la autorización del gobernador Alan Edden Huckle. Antes de viajar, la pareja, oriunda de Lanús, se encargó de validar en la Cancillería Argentina los datos que les pidió el gobierno isleño para celebrar la unión. Después, ambos se trasladaron (para ahorrar costos) en auto hasta Río Gallegos. Y desde allí un avión de Lan Chile, los llevó hasta el archipiélago.

En el viaje, se encontraron con el pastor protestante y con la banda de rock anglo-argentina «The Draytones», quienes terminaron teniendo una participación importante en esta historia que dio a conocer la agencia AFP. «Jamás pensamos que tendríamos un festejo así, con torta de bodas, ramo de novia y banda de rock incluidos», relató Azuaga refiriéndose al impacto positivo que tuvo la boda entre los isleños. El festejo se hizo en la casa de un matrimonio que Azuaga conoció por Internet: Tony Blake, uno de los tantos isleños que albergó a soldados argentinos en plena guerra y su mujer, Mariela, de Uruguay, encargada de cocinar para el centenar de invitados de la pareja argentina. Previamente, Tony había llevado a Carlos a recorrer las inmediaciones de Puerto Argentino. Estuvieron en el lugar donde el ex combatiente, con apenas 18 años, llevaba municiones y alimentos a sus compañeros heridos. A su «pozo de zorro», como lo define. El mismo que ahora prefiere llenar con los abrazos que recibió de tres veteranos ingleses, presentes en su fiesta de casamiento, con quienes intercambió un sentido y mutuo «perdón por la guerra».

Premio «Radio Capilla»

El Programa radial «Destino...Malvinas» que se emite por la 99.3 «FM del Este» de la ciudad de Berazategui, Pcia de Bs. As y por 89.5. «FM de las Américas» de Bahía Blanca el domingo 29 de noviembre se hizo acreedor al Premio «Radio Capilla» que se entrega en la localidad de Santos Lugares del Municipio de 3 de Febrero.

El mencionado programa obtuvo tres premios en los siguientes rubros: «Testimonial», «Documental», y «Operación Técnica».

La dirección del programa agradece a todos los compañeros VGM y familiares que acompañan y colaboran para hacer posible el programa. Este premio, según manifiestan, está dedicado, como siempre, en especial a nuestros hermanos que cumplieron hasta las últimas consecuencias el juramento a nuestra enseña patria y a todos los Compañeros VGM y sus familiares.

Recordemos que el programa sale al aire todos los jueves de 20 a 22 por «www.fmdeleste993.com.ar», «www.fmdelasamericas.com» y «www.aquimalvinas.com»

Con la dirección de:

Claudio Domínguez
VGM Destructor ARA «Seguí»

Entrega de Distinciones

El día 3 de diciembre la Comisión Permanente de Homenaje a la Gesta del Atlántico Sur entregó en dependencias del Círculo de Suboficiales de la Prefectura Naval Argentina, las «Estatuillas Malvinas Argentinas» correspondientes al año 2009.

La ceremonia estuvo presidida por su Presidente, el Señor Doctor Gustavo A. Varela CARLOMAGNO y estuvieron presentes, la Comisión Directiva de la misma como asimismo delegaciones del Ejército Argentino, Armada, Fuerza Aérea, Gendarmería, Prefectura Naval, Asociaciones de Veteranos y familiares de los que recibieron el premio.

Representó a AVEGUEMA su Presidente Contraalmirante de IM VGM (R) José María MAURIZIO.

La ceremonia comenzó con el Himno Nacional Argentino, palabras del Presidente del Círculo de Suboficiales de la PNA y del Doctor Varela CARLOMAGNO; con posterioridad se hizo entrega de las Estatuillas, finalizando el evento con un vino de honor.



Autoridades de la Comisión, AVEGUEMA y del Círculo de Suboficiales de la Prefectura Naval



El Capitán de Navío (R) VGM, Juan Carlos IANUZZO, secretario de AVEGUEMA, recibe la distinción por su actuación en el conflicto

El distintivo «Malvinas Argentinas» otorgado anualmente por la mencionada Comisión es la máxima distinción con la que la misma rinde homenaje a quienes participaron de la heroica Gesta de Malvinas, arriesgando y ofrendando sus vidas como un acto supremo de amor a la Patria.

Mercado Central de Buenos Aires

Día de la Soberanía Nacional

Inauguración del monumento a los caídos en combate y en reconocimiento a los Veteranos combatientes de Malvinas en el Mercado Central de Buenos Aires el 20 de noviembre día de la Soberanía Nacional

Como fuera informado en nuestro número anterior, el 20 de noviembre de 2009, día de la Soberanía Nacional, se llevó a cabo en el Mercado Central de Buenos Aires la inauguración del monumento a los 649 Héroes caídos en combate y en reconocimiento a todos los Veteranos de Guerra Combatientes de Malvinas.

Dicho monumento ha sido realizado por la Fundación Centro Patriótico del Mercado Central, entidad que es presidida por el Sr. Héctor Antonio Encina y conformada por Veteranos de Guerra, Familiares de Caídos en Combate y Civiles arraigados al sentir histórico patriótico, junto a Comerciantes Unidos del Mercado Central, quienes dieron origen a este monumento en un lugar muy federal de nuestra querida patria, ya que es donde se concentra la producción frutihortícola de la República Argentina para su venta y distribución.

Ante un marco multitudinario de ciudadanos auto convocados, de representantes de Familiares de Caídos en Combate, Veteranos de Guerra de todo el país, Instituciones de Centros Tradicionalistas, Productores, Comerciantes Unidos del Mercado Central, Changadores Libres, Síndicos, Hinchadas de River y Boca, quienes en una gran bandera con los colores celeste y blanca combinaron los colores de cada club con una leyenda que rezaba «las Malvinas son Argentinas», Representantes Eclesiásticos, Directores, Gerentes, Intendentes de diferentes Provincias y otras autoridades, se abrió el acto.



Monumento realizado en Sarmiento pcia. del Chubut con los nombres de los caídos patagónicos y nombres de Prefectura y Gendarmería nacional

El primer monumento realizado, en principio por el centro patriótico del mercado central, fue el Monumento a los Caídos Patagónicos y al Personal de Prefectura y Gendarmería Nacional que cayeron en defensa de la soberanía de nuestras Islas Malvinas, este monumento está emplazado en la localidad de Sarmiento en la provincia del Chubut lugar en el que se encuentra establecido el glorioso regimiento de infantería 25 del Ejército Argentino que combatiera en Malvinas desde el mismo 2 de abril de 1982.



Monumento realizado en coronda pcia. de Santa Fe

El segundo monumento se emplazó en la localidad de Coronda en la provincia de Santa Fe.



Monumento realizado en Charata pcia. del Chaco

El tercer monumento se encuentra emplazado en la localidad de Charata, provincia del Chaco.



Un momento de la ceremonia en el Mercado Central

El cuarto monumento es el que quedó inaugurado el 20 de noviembre de 2009 en el Mercado Central de Buenos Aires, lugar en donde el federalismo se palpa día a día ya que se concentra para su distribución y venta la producción frutihortícola de la República, y por este pasan 25000 personas diariamente y 140000 los fines de semana, dicho monumento cuenta con:

- una cruz de 12 metros de alto,
- la imagen de la Virgen del Rosario de San Nicolás que protegió a nuestras tropas en Malvinas
- una maqueta de la República Argentina, Islas Malvinas y Antártida Argentina, que contiene tierra de todas las provincias, turba malvinera y arena y pedregullo de la Antártida Argentina, custodiada por la Virgen del Rosario antes mencionada,
- la figura del soldado está representada por el soldado Maciel oriundo de san Andrés de Giles quien vivía en el campo trabajando la tierra y el tambo; este héroe en el momento del conflicto se ofreció voluntario, entregando su vida por Malvinas y la Patria.

Sendas placas fueron colocadas recordando a los Caídos de la Prefectura y la Gendarmería Nacional, a Civiles que participaron en el conflicto y un mármol en agradecimiento al Pueblo y las Fuerzas Armadas del hermano país de Perú por su apoyo en la contienda.

Con la ayuda de Dios y la Virgen el próximo monumento se emplazará en la zona de Cuyo y de esta manera si trazamos una línea imaginaria por la ubicación de los monumentos quedara formada una cruz que servirá para proteger a nuestra Nación de cualquier agresión extranjera.

La Fundación Centro Patriótico del Mercado Central comienza a formarse en el año 2002, entre un grupo comerciantes, preocupados por la pérdida de los valores nacionales.



Grupo de veteranos de la Infantería de Marina presentes en la ceremonia

Esta fundación patriótica tiene como bandera el legado del héroe civil Perito Moreno, nuestra historia y los próceres de la patria y cuyo principal objetivo es exaltar la gloriosa gesta de Malvinas, que sirvió para unir al pueblo argentino, enfrentado entre distintos grupos y reafirmar el rol que tienen que tener las fuerzas armadas de defender la integridad de la nación y el amplio espectro de la soberanía.

Entrega de Premios en Mar del Plata

El sábado 5 de Diciembre, AADA entregó los premios Gaviota de Oro en la ciudad de Mar del Plata, participaron 3 programas de Malvinas, «Destino... Malvinas», «El Crucero General Belgrano Vive», y «Así peleamos en Malvinas», los tres programas fueron merecedores del premio en los rubros Documental y Testimonial respectivamente.

Estuvieron presente los conductores de «Destino...Malvinas» y de «El Crucero General Belgrano vive». Estos premios, como los anteriores, fueron dedicados a todos los hermanos que ofrendaron su vida y a todos los Veteranos de Guerra.

Los conductores de los programas mencionados agradecieron a todos quienes colaboran con los programas ya que sin sus relatos el desarrollo de los mismos sería imposible.

Muchas gracias queridos camaradas por dejarnos sus vivencias y ayudarnos a mantener viva la epopeya de Malvinas.

Claudio Domínguez
VGM Destructor ARA «Seguí»
Creador y conductor de «Destino...Malvinas»



Los conductores de los programas premiados

Leyes Provinciales

Para conocimiento todos los socios de AVEGUEMA informamos de dos leyes promulgadas recientemente. Una en la Provincia de Buenos Aires y la segunda en Jujuy

Provincia de Buenos Aires

Recordando el día 2 de mayo de cada año como día de los heroicos tripulantes del ARA General Belgrano. El Senado y Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires sancionan con fuerza de Ley:

Ley 14.114

Artículo 1.- Recuérdese el día 2 de mayo de cada año como «Día de los Heroicos Tripulantes del ARA Gral. Belgrano», en memoria de las 1093 personas que se encontraban a bordo de la embarcación al momento de ser atacada por los ingleses durante el conflicto bélico del Atlántico Sur, librado entre el 2 de abril y el 14 de junio de 1982.

Artículo 2.- Deberán todas las dependencias de la administración pública provincial, de acuerdo a lo establecido en el artículo 1, mantener la bandera izada a media asta en recuerdo de los 323 fallecidos en tan lamentable suceso.

Artículo 3.- El Poder Ejecutivo instrumentará los medios necesarios a efectos de poder cumplimentar con la presente Ley en todos los establecimientos educativos dependientes de la Dirección General de Cultura y Educación.

Artículo 4.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Aprobada el 7 de diciembre de 2009

Provincia de Jujuy

Pensión vitalicia para veteranos de Malvinas

Ley 5.625/09 de la Prov. de Jujuy

Sancionada el 19 de noviembre de 2009, Promulgada el 9 de diciembre de 2009 y publicada en el B.O.14/12/09.

Artículo 1: Créase el beneficio denominado «Pensión Héroes de Malvinas Jujeños», con carácter de no contributiva, personal, mensual y vitalicia, que se otorgará a los soldados conscriptos, oficiales y suboficiales de las Fuerzas Armadas, que hayan participado activamente de las acciones bélicas desarrolladas entre el 02 de abril y el

14 de junio del año 1982 en el Teatro de Operaciones Malvinas (TOM) y Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS).

Artículo 2: El beneficio creado por el artículo primero, se extenderá a favor de los derechohabientes que a continuación se detallan, siempre que el fallecimiento sea consecuencia de la participación en los conflictos bélicos señalados en el artículo primero y que no perciban el beneficio otorgado por ley 4.363 complementada por ley 4.450 y en el siguiente orden de prelación:

- Cónyuge o conviviente, que al momento de su fallecimiento acredite como mínimo cinco (5) años de convivencia.
- Padre o madre.

Artículo 3: Para la obtención del beneficio establecido en la presente ley, los interesados deberán acreditar:

- Condición de Veterano de Guerra comprendido en el artículo 1 de esta ley, mediante certificado expedido por el Ministerio de Defensa y/o la Fuerza Armada donde prestó servicios efectivos.
- Ser jujeño nativo o tener residencia o domicilio en la provincia por cinco (5) años anteriores a la presente ley.
- No percibir de ninguna otra jurisdicción provincial, excepto del Estado Nacional, un beneficio similar al otorgado por la presente ley.

Artículo 4: El importe mensual de la pensión será equivalente al cien por ciento (100%) del monto neto, excluidos los adicionales particulares y generales, que por todo concepto percibe el agente de categoría 10 del escalafón general de la Administración Pública Provincial.

Artículo 5: El beneficio creado por la presente ley será compatible con el desempeño de cualquier actividad remunerada, jubilación o pensión nacional, provincial o municipal, salvo las previsiones de los artículos 2 y 3, inc. c).

Artículo 6: Autorízase al Poder Ejecutivo Provincial a incluir en el presupuesto general de gasto y cálculo de recursos, bajo la denominación «Pensión Héroes de Malvinas Jujeños», las partidas necesarias para atender a la erogación derivadas de la presente ley.

Artículo 7: El Ministerio de Gobierno y Justicia de la Provincia será la autoridad de aplicación a los efectos de la presente ley.

Artículo 8: Los beneficios establecidos por la presente ley tendrán vigencia a partir de su promulgación.

Artículo 9: Comuníquese, etc.

FE DE ERRATAS

En el artículo periodístico, «Escuadrón Fénix, los ases sin armas», aparecido en la Gaceta Malvinense N° 30, involuntariamente, el autor, omitió publicar en la lista de pilotos y tripulantes a algunos integrantes del mencionado Escuadrón.

En consecuencia y de acuerdo a lo informado por el Escuadrón, deben agregarse los aviadores Norberto Celso Barreras, Jorge Mac Intyre y Marcelo Ducuing. Además, debe corregirse el apellido de Pablo Ermacora (figura como Ercamora). Finalmente, José Sánchez Martín, aparecido en la columna de los pilotos, debe figurar en el listado de mecánicos.

Batallón de Infantería de Marina Nº 2

(Núcleo de la Fuerza de Desembarco del 2 de abril de 1982)

Reunión de Camaradería - Dotación 1982

Daniel TOSOLINI ex CC 62 del BIM 2

El día 28 de noviembre se llevó a cabo en un restaurant de la localidad de San Justo una reunión de camaradería de los integrantes del glorioso Batallón de Infantería de Marina Nº 2 del año 1982.

Recordemos que esta Unidad de la IM constituyó el núcleo de la Fuerza de Desembarco del día 2 de abril de ese año y su misión era la de conquistar la capital de las Islas para recuperar la soberanía sobre el archipiélago.

La particularidad de esta reunión fue que probablemente haya sido después de tantos años, la primera en la cual participaron exclusivamente ex integrantes del Batallón.

La concurrencia fue numerosa y entusiasta y se evidenciaba la alegría del reencuentro de camaradas que no se habían visto durante todo el tiempo transcurrido desde el conflicto.

Además de los ex conscriptos de la clase 1962, participaron Oficiales y Suboficiales de aquella Unidad que conformamos entre todos. Entre ellos se encontraba su Comandante, el entonces Capitán de Fragata de I.M. Alfredo Raúl WEINSTABL y el Segundo Comandante, Capitán de Corbeta de I.M. Hugo SANTILLÁN.

El almuerzo transcurrió en un verdadero ambiente festivo y abundaron las anécdotas, bromas y cuentos de esa dura pero positiva época de nuestras vidas.

A los postres el ex Comandante dirigió unas sencillas pero elocuentes palabras a los asistentes. Manifestó entre otros aspectos que se sentía verdaderamente orgulloso de haber sido el que comandase a ese Batallón en la única operación militar exitosa que se realizó en el siglo pasado, en un conflicto por nuestra soberanía.

Expresó que se cumplieron con éxito todas las etapas que contempla una Operación Anfibia, y que esta fue realizada estrictamente según lo que se había planeado.

También recordó aspectos de la Operación Rosario así como de los dos duros meses que el Batallón estuvo desplegado posteriormente participando, en el marco de la Brigada de Infantería de Marina Nº 1, en la defensa de la ciudad de Río Grande y la Base Aeronaval «Almirante Quijada», en la isla de Tierra del Fuego.

Desde esa Base Aeronaval despegaban los temibles aviones Super Etendard con sus mortíferos misiles aire-superficie Exocet. Destacó que durante las operaciones llevadas a cabo por más de tres meses no hubo ningún inconveniente en la conducción de la gente, y curiosamente no se registró durante todo ese lapso falta disciplinaria alguna, pese a las dificultades y duras condiciones de vida.

Al final de la comida se sorteó el libro «Operación Rosario» firmado por todos los concurrentes y se repartieron algunas cartas con el esquema de maniobra de la operación realizada. La suerte favoreció al ex CC62 Ricardo Ortiz.

En la despedida de esta jornada de sana camaradería, los concurrentes se comprometieron en repetir este tipo de eventos buscando lograr también la concurrencia de los numerosos efectivos radicados en el interior del país.

También se acordó como meta más cercana, realizar una visita al actual BIM 2 en fecha cercana al próximo aniversario del 2 de abril y especialmente una reunión masiva para el 30 aniversario de la recuperación del archipiélago.



Suboficiales y Conscriptos en la reunión



Otros integrantes del BIM 2 durante la comida que se sirvió en la reunión



El ex Comandante del BIM, Capitán Weinstabl, durante sus palabras a los concurrentes a la reunión



El autor de la nota con el Ex Comandante del BIM 2, Capitán de Navío Alfredo Weinstabl acompañado de Conscriptos y Suboficiales de la Unidad

Nota de la Redacción de la Gaceta Malvinense:

El Batallón de Infantería de Marina Nº2 fue la unidad principal de la Fuerza de Desembarco que se conformó para desarrollar la operación de recuperación de las Islas el 2 de abril de 1982.

Esta Unidad fue complementada con efectivos y medios provenientes de otras partes de la Infantería de Marina y del Ejército Argentino, según se determinaron necesarias durante el planeamiento de las operaciones. Esto es habitual en la Armada, cuando se organizan las fuerzas para ir al combate (se conforman organizaciones de tareas) a partir de las organizaciones normales de tiempo de paz (que son organizaciones administrativas).

Las otras Unidades que destacaron efectivos para la Operación Rosario fueron: Batallón de IM Nº 1, Batallón de Artillería de Campaña (IM) Nº 1, Batallón de Comunicaciones Nº 1 (IM), Batallón de Servicios (IM), Comando de la Brigada de IM Nº 1, Batallón de Vehículos Anfibios Nº 1 (IM), Agrupación de Buzos Tácticos, Agrupación de Comando Anfibios, Regimiento de Infantería Nº 25 (Ejército Argentino). También participaron efectivos menores las restantes Unidades de la Brigada de IM Nº 1 y la Fuerza de Apoyo Anfibio



Integrantes del BIM 2 (1982) durante la reunión de camaradería



Miembros de la Unidad en franca camaradería



AVEGUEMA lamenta informar el fallecimiento de su socio activo Nº 2719.

Quienes fueron sus camaradas y seres queridos lo recuerdan en sus oraciones.

FRIGORIFICO ECOCARNES S.A.



Ruta Nacional 202 - km 5.5
San Fernando - Pcia. de Buenos Aires
Teléfono: 4714-9200 int. 230

Descuentos especiales en cortes de carne vacuna a veteranos de guerra de malvinas, con la presentación del DNI y el sello del organismo oficial que acredite su condición de veterano de guerra.

Estas Organizaciones, Empresas, o Personas colaboran para hacer posible la edición de «La Gaceta Malvinense».
A todas ellas MUCHAS GRACIAS.

Conozca MUPIM y su red de Beneficios

Beneficios incluidos en el valor de la Cuota Social



- Para su Familia
- Para la Educación
- Para su Salud
- Adjudicaciones directas por sorteo
- Para cursos que se realizan en las FFAA y de Seguridad en el país
- Para adquisición de materiales de estudio
- Mediación: Centro de Resolución de Conflictos por Medios Alternativos
- Gestoría Militar
- Albeceja Institucional
- Gastos de reubicación por cambio de destino y/o pase a retiro

Además de otros Beneficios y Servicios a los que se puede acceder en condiciones particularmente ventajosas.

Sede Central: Uruguay 656, (1015) Capital Federal
Tel.: (011) 4371-2400/2444 4374-5779

Fax: 4372-5766 - E-mail: info@mupim.org
Filiales, Delegaciones y Representaciones Especiales en todo el territorio nacional.

VETERANOS DE MALVINAS



El Círculo Oficiales de Mar, la Mutual de los Suboficiales de la Armada, abre las puertas de su Centro Médico para ofrecer atención personalizada a los Veteranos de Malvinas y su grupo familiar en las siguientes especialidades:

ALERGIA E INMUNOLOGÍA	MARCAPASOS Y DESFIBRILADOR
CARDIOLOGÍA	MEDICINA ESTÉTICA Y MESOTERAPIA
QUIRÚJICA GENERAL	MÉDICO DE FAMILIA - CLÍNICO - DIBA
CLÍNICA MÉDICA	MÉDICO DE FAMILIA - GINECOLOGÍA - DIBA
DERMATOLOGÍA Y MICOLOGÍA	NEUMOLOGÍA
ECOCARDIOGRAMAS DOPPLER	NEUROLOGÍA
ECOGRAFÍAS	NUTRICIÓN
ENDOCRINOLOGÍA	ODONTOLOGÍA
ENFERMERÍA	OPTALMOLOGÍA
ERGOMETRIAS	OTORRINOLARINGOLOGÍA
FLEBOLOGÍA	PEDIATRÍA
FONO-AUDILOGÍA	PODIATRÍA
GASTROENTEROLOGÍA	PSICOMETRIAS
GINECOLOGÍA	PROGNEOSIS - QUIRÚJICA GENERAL
GINECOLOGÍA Y OBSTETRICIA	PSICOLOGÍA
GRUPOS DE ENCUENTRO	PSIQUIATRÍA
GRUPO ANTITABACO	PSICOPEDAGOGÍA
HÓLTER 24 HS.	RADIOLOGÍA
KINESIOLOGÍA	TRAUMATOLOGÍA
LABORATORIO	UROLOGÍA

Centro Médico Círculo Oficiales de Mar
Sarmiento 1867 - 3er. Piso
(1044) - Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Turnos: 4371-7913
e-mail: consultorios-se@circuloofmar.org.ar

HORARIO DE ATENCIÓN
Lunes a Viernes
08:00 a 18:00 hs.



**CURITEC
S.R.L.
INGENIERIA EN FRIO**

TEL.: 4482-0707

Sociedad Militar "Seguro de Vida"

Más de 100 años ofreciendo una amplia variedad de servicios a nuestros Asociados.



Apoyos Económicos
Prestaciones en Pesos.
Hipotecarias en Pesos.
Anticipos de Haber personal en Actividad.

Ahorro Mutual
Cuentas de Ahorro en \$ y US\$.
Depósitos a Término en \$, US\$ y €.

Tarjetas de Crédito y Débito
SMV MasterCard, SMV Visa y Banefin.

Contáctenos.

CASA CENTRAL
Av. Corrientes 1874 Ciudad Autónoma de Bs. As.
Teléfono: (011) 4729-4000 - Fax: central 4729-4400
Horario de atención: Lunes a Viernes de 07:45 a 13:00hs.
en Casa Central, Filiales y Delegaciones.



ATENCIÓN EN FILIALES
Lunes a Viernes de 08:00 a 18:00hs.
en Casa Central, Filiales y Delegaciones.

Programas Radiales que Abordan la Temática Malvinas

Programa: Así Peleamos en las Malvinas
Emite los días: Miércoles 18:00 a 19:00;
Martes 15:00; Viernes 23:00
Emisora: Radio de las Américas FM 89,5
Bahía Blanca; Buenos Aires
Conduce: Luis Alegrini Brignoli
Teléfonos: 0291-4548110 (Radio) * 0291-4501479 (Particular) * 15-4364461
Mail: fmdelasamericas@yahoo.com.ar
Señal en vivo:
<http://www.fmdelasamericas.com.ar>
También: www.vopus.com.ar o
www.teescuchotango.com.ar

Programa: Destino... Malvinas
Emite los días: Jueves 20:00 a 22:00
Emisora: FM del Este FM 99,3
Berazategui; Buenos Aires
Conduce: Claudio Domínguez
Teléfonos: 011-4226-7573 * 15-5709-6544
Mail: destinomalvinas@yahoo.com.ar
Señal en vivo:
<http://www.fmdeleste.8k.com> y las 24 horas, abriendo el WINAMP, en la siguiente dirección:
<http://200.58.112.14.11410/listen.pls>

Programa: El Ángel de la Memoria
Emite los días: Viernes 19:00 a 21:00
Emisora: OASIS FM 94.1
General Rodríguez; Buenos Aires
Conducen: S/c 62 VGM Jorge Eduardo Choque
Teléfonos: 0237-485-0590;
(011) -15-6049-3783
Mail: elangeldelamemoria@hotmail.com
elangeldelamemoria@yahoo.com.ar
Señal en vivo:
<http://www.radiofmoasis.com.ar/>

Programa: Historia del Conflicto del Atlántico Sur
Emite los días: Sábado 12:00 a 14:00
Emisora: FM Patagonia FM 90,7
Ezeiza; Buenos Aires
Conducen: Gerardo Furne y Prof. Miguel Menéndez
Teléfonos: 011-4234-1755
Mail: fmpatagonia@yahoo.com.ar
Lugar: Calle 5ta Av. Nº 1132 La Unión; Pdo. De Ezeiza

Programa: La Voz del Condor Malvinense
Emite los días: Martes 14:00 a 17:00
Emisora: Radio Ciudad AM 1320
Lanús; Buenos Aires
Conduce: Horacio Ricciardelli, Vicecomo-

doro (R) (VGM)
Teléfonos: 4225-3823 * 4225-1081 * 4225-2654
Mail: movcondor@yahoo.com.ar
Señal en vivo:
<http://www.radiociudad.com.ar>
También los invito a ingresar en nuestro sitio de Internet www.movcondor.com.ar

Programa: Malvinas desde Adentro
Emite los días: Viernes 21:30
Emisora: FM Estación de Radio 94.1
Villa Mercedes; San Luis
Conducen: Andrés Ponce (VGM), Daniel Ponce (VGM) y Romina Lucero
Teléfono: 02657-436470
Mail: malvinasdesdeadentro@hotmail.com
Señal en vivo:
<http://www.fmestacionderadio.com.ar>
IMPORTANTE: Emite los días viernes 21,30 (hora de San Luis, una hora menos que el resto del país)

Programa: Malvinas Hoy
Emite los días: Domingo 21:00 a 23:00
Emisora: Radio Argentina FM 106,5
Mar del Plata; Buenos Aires
Conducen: Daniel Correa y Graciela Franco
Teléfono: 0223-495-3830
Mail: malvinashoyradio@yahoo.com.ar
Señal en vivo:
<http://www.acordesargentinos.com.ar>

Programa: Malvinas hoy... Historia de una Guerra
Emite los días: Lunes 21:00 a 23:00
Emisora: Ciudad de Luján FM 104,1
Luján; Buenos Aires
Conduce: Pascual Distéfano
Teléfonos: 02323-427774 * 02323-422639
Mail: malvinashoyrcl@yahoo.com.ar

Programa: Malvinas Nuestras Voces
Emite los días: Viernes 19:00 a 21:00
Emisora: La Luna AM 1140
El Palomar; Buenos Aires
Conducen: Manuel Roberto Carabajal y Elizabeth Merigliano
Teléfono: 4443-7424
Señal en vivo:
<http://www.radiolaluna.com.ar>

Programa: Malvinas Tierra Querida
Emite los días: Jueves 20:00 a 22:00
Emisora: FM ÁLVAREZ FM 98,1
Moreno; Buenos Aires

Conduce: Carlos Alberto Montiel
Teléfonos: 0237-487-2599 * 0237-487-2767
Mail: malvinashoygr@hotmail.com
Señal en vivo: <http://www.fmalvarez.com>

Programa: Malvinas Un Sentimiento Argentino
Emite los días: Viernes 22:00 a 23:00
Emisora: Radio mi país AM 1170
C. A. de Buenos Aires
Conduce: Miguel Aldeco
Teléfono: 15-6440-7031
Mail: malvinasunsentimientoargentino@hotmail.com
Señal en vivo:
<http://www.radiomipais1170.com.ar/reproduct.htm>

Programa: Malvinas, Clamor de Gloria
Emite los días: Lunes 16:00
Emisora: LV 19 Radio Malargüe AM790
Malargüe; Mendoza
Conduce: Rolando Cárdenas
Señal en vivo:
<http://www.radiomalargue.com.ar>

Programa: Malvinas, Es hora de volver a casa
Emite los días: Sábado 11:00 a 13:00
Emisora: FM 90,9
Olivos; Buenos Aires
Conduce: Susana Saelice
Teléfonos: 011-4711-6731
Señal en vivo: www.okradio.com.ar

Programa: Malvinas, su historia
Emite los días: Jueves 18:00 a 19:30
Emisora: FM Soldados FM 87.5, Formosa
Conducen: Esteban Juan Tries, José Ramón Negretti y Nadia Polack
Mail: malvinassuhistoria@gmail.com
Señal en vivo: <http://www.ejercito.mil.ar>
Se repite los domingos de 21 a 22.30 hs por la AM 990 Formosa

Programa: Soldado Argentino
Emite los días: Sábado 08:00 a 10:00
Emisora: Radio Universo FM 102,3
Chaco
Conduce: Rolando Fernández
Teléfono: 03725-421355
Mail: rolandofernandez_963@yahoo.com.ar

Programa: La Otra Cara de la Moneda
Emite los días: Domingo 13:00 a 17:00

Emisora: FM 106.1;
La Matanza; Buenos Aires
Conduce: Ángel Duco
Mail: laotracara106@yahoo.com.ar

Programa: Mas Allá del Sur
Emite los días: Sábado 23:30 a 00:00
Emisora: Radio Nacional AM 870
C. A. de Buenos Aires
Conducen: Susana Rigoz y Pablo Crocchi
Mail: masalladelsur@yahoo.com.ar
Señal en vivo:
<http://www.radionacional.gov.ar/>
Un espacio antártico para todo el país

Programa: Micro Radial «Malvinas, Crónica de una Justa Causa»
Emite los días: Martes 11:15
Emisora: FM Total FM 90,9
Curuzú Cuatíá; Corrientes
Conduce: Rubén José Sereno VGM
Teléfonos: 03774-423191 * 03774-425829
Mail: fmttotal1909@hotmail.com
Señal en vivo: www.agenciacuruzu.com.ar
Lugar: Calle Gobernador Gómez Nº 518 - CP 3460 (Corrientes)

Programa: Misión Malvinas
Emite los días: Sábado 11:00 a 13:00
Emisora: FM del Sol FM 97.9
Río Grande; Tierra del Fuego
Conducen: Carlos Pereira, Aníbal Espósito y Andrés Sánchez
Teléfonos: 02964-420-520 * 02964-421-222
Mail: misionmalvinas@yahoo.com.ar

Programa: Soberanía Nacional
Emite los días: Domingo 22:30 a 00:00
Emisora: LT9 Radio Brigadier López AM 1150
Santa Fe
Conduce: Adolfo Schweighofer
Teléfono: 4-101-999
Mail: soberanianacional@hotmail.com
Señal en vivo: <http://www.lt9.ceride.999>

Programa: Malvinas, Ayer, Hoy y Siempre
Emite los días: Sábado 15:00 a 16:00
Emisora: FM Nativa FM 93.5
Santa Teresita; Buenos Aires
Conducen: Santiago Torres y Miguel Gómez
Teléfono: 02246-521541
Mail: yacarepora1@yahoo.com.ar
Señal en vivo:
<http://www.nativa935.com.ar>

Elementos Recordatorios de Malvinas



Adquieralos en nuestra sede

Uruguay 654 Piso 4º Of. 403

Tel: 4373-5440

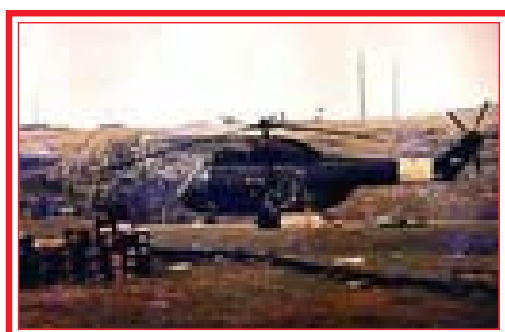
de 08.30 a 12.00

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Campaña del Batallón de Aviación de Ejército 601 en Malvinas

(Extractado de la página oficial de la Aviación de ejército)

El Conflicto armado con el Reino Unido de Gran Bretaña por la recuperación de las Islas Malvinas, le permitió a la Aviación de Ejército desarrollar todas sus capacidades en el más difícil de los escenarios. Esta Unidad logró distinguirse por sus acciones, recibiendo dos medallas para su Bandera de Guerra, diez condecoraciones al «Valor en Combate», dos Medallas al Esfuerzo y la Abnegación y diez menciones por el desempeño en Campaña, resultando la Unidad más condecorada del Ejército Argentino.



Helicóptero PUMA en proximidades de Puerto Argentino

Recibida la orden de desplegar su personal y material, el Batallón de Aviación de Combate 601 reforzado con personal y medios de otras compañías, debió acondicionar las aeronaves para ser embarcadas en aviones «Hércules» de la FAA y en el ARA «Bahía Paraíso». A su vez, dos helicópteros «Chinook» y un «Puma» efectuaron el cruce a las islas en vuelo el día 18 de abril de 1982.

El día 03 de abril de 1982, el helicóptero «Puma» AE-504 embarcado en el ARA «Bahía Paraíso» apoya el desembarco de tropas de Infantería de Marina en la Bahía de Grytviken, donde es derribado por el fuego enemigo, sufriendo cuatro bajas. Su tripulación continuó combatiendo junto a la Infantería de Marina hasta ser rescatados. A partir del día 11 de abril de 1982, fecha en que llegan los primeros helicópteros a las islas y hasta el 01 de mayo de 1982, fecha en que comienzan las hostilidades, la mayoría de las misiones cumplidas por la Aviación de Ejército estuvieron orientadas al despliegue de las Fuerzas, transportando personal y carga del Ejército, de la Fuerza Aérea y de la Armada.



Chinook y Puma en Monte Kent



Helicóptero Bell UH-1H en Moody Brook

Del 01 de mayo de 1982 en adelante, las tripulaciones debieron cumplir todas sus misiones en condiciones críticas, por la permanente falta de cobertura aérea y las malas condiciones meteorológicas. La falta de equipos de navegación y de equipos de visión nocturna, obligó a realizar vuelos de día y de noche a muy baja altura para sustraerse de los medios de detección electrónica y del fuego enemigo. Así, se realizaron vuelos patrullaje y vigilancia de costas, infiltración de tropas comando del Ejército y de la Gendarmería Nacional, observación del tiro de artillería, operaciones de distracción, rescate de tripulaciones, evacuación de heridos, transporte de tropas y abastecimientos y cambios de ubicación de las tropas en el dispositivo de defensa, etc.

Transcurridos los días y pese a la falta de adecuados niveles de abastecimiento, especialmente de repuestos causada por el bloqueo de la flota inglesa, se continuaron los vuelos reduciendo gravemente los márgenes de seguridad, para sostener el combate. Se destacan del resto de los vuelos, las operaciones aeromóviles realizadas para ejecutar los contraataques sobre las tropas inglesas en Puerto Darwin y Goose Green, con la Reserva de la Brigada de Infantería 3 (la Compañía C del Regimiento de Infantería 25 por la mañana y por la tarde la Compañía B del Regimiento de Infantería 12) el 28 de mayo de 1982.

Los innumerables vuelos bajo el fuego enemigo y los derribos de aeronaves propias, no hicieron más

que incrementar el espíritu y valor de todas las tripulaciones, sin distinción de jerarquías. No satisfechos aún con la misión cumplida, los Aviadores de Ejército continuaron realizando vuelos luego del 14 de junio, para la recuperación de los heridos y los muertos en el campo de combate. Se llega así al día 16 de junio de 1982 cuando se realizó el último vuelo sobre las Islas.

Personal condecorado

LA NACIÓN ARGENTINA AL VALOR EN COMBATE:

Cap. Roberto Fiorito (PM)
Cap. Juan Buschiazzi (PM)
Sto. 1º Raúl Dimotta (PM)
Capitán Jorge Svendsen
Tte. 1º Hugo Pérez Cometto
Tte. Alejandro Villagra
Tte. Eduardo López Leguizamón
Tte. Marcelo Fiorio

LA NACIÓN ARGENTINA AL MUERTO EN COMBATE:

Tte. Marcos Fassio
Sto. Roberto Campos
Sto. Néstor Barros

Aeronaves que participaron



2 - CH-47 C «Chinook»



8 - SA 330 L «Puma»



9 - BELL UH-1H



3 - A-109 A «Agusta»

22 aeronaves en total

Notas

Fuentes: EA. Batallón de Aviación de Ejército.
Agradecimiento: Sub My VGM Daniel Marchi por sus fotografías.



AE-520 Chinook en el último vuelo