

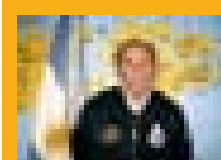


Soldado Clase 1962 Oscar Ismael Poltronieri. Máxima condecoración otorgada por la nación Argentina a un Soldado en Malvinas



¡¡Honor a los Soldados de Malvinas!!

SUMARIO



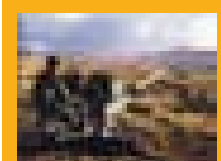
Fuerza Aérea Pag. 3



AVEGUEMA Pag. 16



Crónica Pag. 21



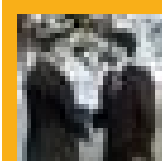
Ejército Pag. 9



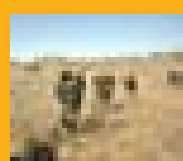
Prefectura Pag. 17



Gendarmería Pag. 26



Heroes Pag. 14



Armada Pag. 18



Tres Hermanos . Pag. 28

EDITORIAL

Estimados Camaradas Veteranos, nuevamente en contacto con ustedes. Esta vez, para inaugurar la distribución de nuestra querida «GACETA MALVINENSE» en este año 2013.

El 2013 se presenta como un año muy importante para la Nación, en octubre tendremos la oportunidad de expresarnos como ciudadanos a través del voto, en esta oportunidad para elegir a nuestros representantes en el Congreso Nacional...

Debemos ser muy cuidadosos y reflexivos para decidir nuestro voto. El Congreso es el ámbito mejor para el logro de los reconocimientos históricos que estamos reclamando desde hace años... por ese motivo no tenemos que dejarnos llevar por aquellos que conocemos como «ilusionistas» o «creadores de grandes promesas»... que luego abandonan apenas logran sus objetivos de ser elegidos.

Los Senadores representan a cada una de nuestras provincias, vean quiénes son sus gobernadores y qué políticas siguieron con Malvinas.

Los Diputados son representantes directos de los ciudadanos... vean quiénes son y qué cosas concretas han hecho con quienes cumplimos con la Patria combatiendo en Malvinas.

Solamente quienes probamos que los proyectiles enemigos no distinguían entre, soldados, cabos, suboficiales, oficiales o civiles sabemos que nuestros reclamos son inmensamente legítimos.

En la turba de los pozos de zorro, en las compuertas cerradas de los buques ante la amenaza de ataque aéreo o submarino y en las carlingas o estaciones de combate de los aviones, las diferencias entre civiles y militares o entre jerarquías, perdían sentido pues todos éramos parte de unos equipos de combate que ansiaban cumplir con la misión asignada y mantener la vida para reunirse con las familias una vez finalizado el conflicto.

Por todo ello sean muy cuidadosos y no se dejen manipular por quienes nos intentan dividir y lucran con nuestra causa...

bien los conocemos.

El próximo 2 de abril ya serán 31 años de espacio temporal los que nos separan de la Gesta... cada semana, cada mes, muchos camaradas nos abandonan. Quiera Dios que puedan reunirse con aquellos 649 héroes que supieron cubrirse de gloria en los setenta y cuatro días que duró la guerra.

Porque el paso del tiempo es inexorable, tenemos que pensar cómo hacer para que esta hermosa organización que supimos construir, AVEGUEMA, pueda continuar en el futuro y continúe siendo siempre un faro de referencia sobre lo que verdaderamente ocurrió en Malvinas... como siempre, tratando de mostrar las historias de los verdaderos combatientes y el enorme compromiso con que se accionó en un contexto sumamente adverso, impuesto por errores en las decisiones estratégicas.

Tenemos que ser ingeniosos e inteligentes para ir transformando a AVEGUEMA con el objetivo que permanezca cuando nosotros no estemos físicamente.

Rendimos homenaje a los camaradas veteranos, miembros de AVEGUEMA o no, que han partido hacia la eternidad, luego de finalizado el conflicto, sin haber recibido el reconocimiento histórico por el que todos bregamos.

Este año, a mediados del mismo, tendremos que renovar la Comisión Directiva. Oportunamente les haremos llegar, como siempre, las indicaciones necesarias para tan trascendente acto.

AVEGUEMA es, felizmente, en un país que cambia demasiado rápidamente muchas de sus reglas de juego, una realidad sin sobresaltos y continúa desarrollando su finalidad de difundir la causa de Malvinas. Por suerte, todos estos años de accionar responsable y meditado nos ha permitido ser una organización referente para muchos investigadores e Instituciones que buscan una explicación serena y profesional de lo que pasó en la Guerra de Malvinas... debemos continuar en esa senda, la verdad es lo que nos une y nos permite vivir con paz interior.

Queridos Camaradas, esperamos que este número cuarenta y cinco de la «GACETA MALVINENSE» los haga recordar algunas de las hazañas de las que ustedes han sido los actores directos.

Hasta Siempre

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

Propietario:
Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas

Personería Jurídica N° 805/2002

La Gaceta Malvinense
Título y marca N° 1954.110 (INPI)
Prop. Intel. N° 5077773

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 4° 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.
Perú 555 CABA (1068)
e-mail: mmas@datamarkets.com

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

MUY IMPORTANTE

Renovación de la Comisión Directiva
De acuerdo a lo establecido en nuestro estatuto, en el año 2013 se renovará la Comisión Directiva; para ello se establece el siguiente cronograma:

Miércoles 3 de abril 10:00 hs	Cierre recepción de listas en oficina de AVEGUEMA
Jueves 4 de abril	La C. Directiva se expedirá sobre validez de las mismas
Viernes 31 de mayo 10:00 hs	Cierre recepción de votos en oficina de AVEGUEMA
Martes 4 de junio	Escrutinio de los votos
Jueves 27 de junio (tentativo)	Asamblea Ordinaria proclamación lista ganadora

Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea Argentina

1 de mayo de 1982

Fuente: Página oficial de la FAA



Historia



FAA F-86 Sabre.

La Guerra de la Triple Alianza, inició entre nosotros la Aerostación Militar, en el año 1866, el 6 de julio, un aeróstato cautivo del Ejército Brasileño, se elevó sobre las líneas aliadas para observar las posiciones de la artillería paraguaya, llevando a bordo al Ingeniero polaco Roberto A. Chodasiewicz (incorporado al Ejército argentino con el grado de Capitán) que se constituyó así en el primer militar argentino y latinoamericano en elevarse en globo. A fines de 1907 regresó al país el joven diplomático y deportista Aarón de Anchorena, trayendo consigo un globo esférico de 1.200 metros cúbicos, adquirido en Francia y al que bautizó con el más criollo de nuestros vientos «Pampero». Una vez instalado y armado, invitó a su amigo el Ingeniero Jorge A. Newbery, joven deportista, ex alumno de Thomas Alva Edison, pionero en el terreno de la energía eléctrica y ganador de varios premios deportivos; a participar de la primera ascensión del esférico. El 25 de diciembre de 1907, el Pampero salió desde la Sociedad Sportiva Argentina, hoy Campo de Polo y cruzó los cielos descendiendo en la vecina orilla del Río de la Plata, en Conchillas, República Oriental del Uruguay. El hecho produjo gran entusiasmo y el 13 de enero de 1908 se creaba el Aero Club Argentino, primera entidad aérea del país. La actividad aérea continuó febrilmente durante 1908, hasta que en la tarde del 17 de octubre se elevó el Pampero, llevando a bordo al Dr. Eduardo Newbery y al Sargento Eduardo Romero, el vuelo se inició normalmente pero en horas de la noche el viento lo arrastró probablemente hacia el Río, nunca más volvería el Pampero ni sus intrépidos tripulantes quienes se convertirían en los primeros mártires de la naciente aeronáutica. El 23 de marzo de 1910, nació el aeródromo de Villa Lugano con dos kilómetros de pista de tierra, ocho hangares y doscientos metros de tribuna, fue allí donde le nacieron alas a la Patria. Desde allí, el 30 de marzo de ese año el aviador Emile Aubrun realizó el primer vuelo nocturno en el mundo. El aero Club Argentino volcó todas sus fuerzas en pos del vuelo con motor, trajo máquinas e instructores que impartieron sus conocimientos a Newbery, Carlos Goffre, Florencio Parravicini, Hermán Hentsch y Carlos Roth, quienes recibieron sus brevets de aviador en junio del año del Centenario. Paralelamente con sus actividades aeronáuticas civiles, el Aero Club Argentino, fue despertando la conciencia de la sociedad en la utilidad del avión para las actividades militares, como ya habían hecho Italia, Francia, Alemania y las demás potencias europeas. La idea fue prendiendo en Argentina y así el 10 de agosto de 1912, el Presidente de la Nación Doctor Roque Sáenz Peña firmó el decreto por el que se creaba la Escuela de Aviación Militar. Jorge Newbery, entre tanto, seguía su intensa labor batiendo records y sumando experiencia con intenciones de realizar su gran sueño, el cruce aéreo de la Cordillera de los Andes. En estos preparativos, batió el record mundial de altura, al elevarse 6.225 metros sobre El Palomar. Luego de ello partió hacia Mendoza a fines de febrero de 1914, a

fin de recorrer la cordillera en tren y tomar notas meteorológicas, de alturas y pasos, pero el día 1º de marzo, el mismo en que debía regresar a Buenos Aires, no pudo rechazar una invitación para realizar una exhibición de vuelo. Se elevó sin sobresaltos, pero tras realizar unas maniobras arriesgadas el avión no respondió a sus mandos y se precipitó a tierra. Newbery moría instantes después. En Buenos Aires su sepelio fue multitudinario.

La década del veinte estuvo jalonada de grandes raids y records, en los que la aviación argentina se destacó entre las primeras del mundo. Es así que en el año 1924 el Mayor Pedro Zanni inició su famoso raid alrededor del mundo, y en dos máquinas Fokker denominadas Ciudad de Buenos Aires y Provincia de Buenos Aires recorrió 17.000 Kms. En el año 1926 otro raid dio al país renombre internacional, el aviador Eduardo Olivero, as de la aviación italiana de la primera guerra y experimentado piloto, logró cubrir el trayecto Nueva York - Buenos Aires en un hidroavión Savoia S 59, cubriendo una ruta de 14.856 Kms. En 1927 ante la importancia adquirida por la Aviación Militar, un decreto del Poder Ejecutivo creaba la Dirección General de Aeronáutica. Ese mismo año se crea en Córdoba la Fábrica Militar de. Al año siguiente produjo sus primeros aviones, los Avro K-504. El 11 de febrero de 1944 se da el primer paso para el nacimiento de la más moderna de las Fuerzas Armadas, se crea el Comando en Jefe de Aeronáutica, en uno de los considerandos del decreto se hacía mención a la creación de la Secretaría de Aeronáutica en un futuro cercano. Es así que el 4 de enero de 1945 la Fuerza Aérea Argentina nace como fuerza armada independiente, al crearse la citada Secretaría. A partir de esta fecha la nueva Fuerza asume en pie de igualdad con el Ejército y la Marina de Guerra, la alta misión que significa la custodia y defensa de la Soberanía Nacional. La nueva Fuerza se moderniza, en especial al recibir la Argentina, como pago por la deuda que Gran Bretaña tenía con nuestro país luego de la Segunda guerra, modernos aviones a reacción, los famosos Gloster Meteor y los grandes bombarderos Avro Lincoln y Lancaster, con lo que la Fuerza Aérea Argentina se convierte en la primera de América Latina en poseer aparatos a reacción. La Fábrica Militar de Aviones recibe también gran impulso, de esos años datan los proyectos de aviones a reacción, que cristalizarán años después en los Pulqui I y Pulqui II, máquinas íntegramente fabricadas por personal argentino dirigidos por los ingenieros Emile Dewoitine (francés) y Kurt Tank (alemán) el famoso constructor de los cazas a reacción de la Segunda Guerra Mundial.

Malvinas

En 1982 la Fuerza Aérea Argentina enfrentó, por primera vez en su historia, a una potencia extranjera. El 1 de mayo, ante el ataque Británico a nuestras posiciones en las islas Malvinas, los elementos de la Fuerza cumplieron la cita con su destino.

Nacimiento de la Fuerza Aérea Sur

A fines del año 1981, el Comando Aéreo Estratégico (CAE) había finalizado la actualización del planeamiento de la 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 de-

fensa aérea del país. En lo que se refiere a la Fuerza Aérea Sur (FAS) designó comandante de dicha fuerza al Brig. Horacio Ernesto Crespo. 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). 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 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.



Sábado 1º de mayo - Cronología de acciones

El parte meteorológico

Lluvioso y techos bajo mínimo en los aeródromos de despliegue de la Fuerza Aérea Sur, que dificultarían la operación de los aviones de combate argentinos.

La situación de la Task Force

El 30 de abril el grueso de la Fuerza de Tareas inglesa se había reunido en la zona de retaguardia (área de remolque y reparaciones situada a unos 400 Km al NE de Puerto Argentino). El comandante del grupo de batalla, vicealmirante Woodward, recién arribado al buque insignia, el HMS Hermes, tenía órdenes de atacar al día siguiente, e iniciar la operación Corporate, cuyo objetivo ulterior era la recuperación de las islas.

Los planes británicos

- 1 Los británicos habían concebido una operación estratégica conjunta. La Royal Air Force (RAF) con la operación Black Buck (Carnero Negro), por un lado, y, por el otro, el ataque masivo de la Fuerza de Tarea de la Royal Navy con los siguientes objetivos:
- Destruir los aeródromos argentinos en las islas (BAM Malvinas, en la península de Freycinet y BAM Cóndor, en el istmo de Darwin).

Neutralizar los probables ataques de la aviación argentina y lograr la superioridad aérea local.

Consolidar una pequeña cabecera de playa, en las proximidades de Puerto Argentino, mediante desembarcos anfibios y/o helicópteros.

Infiltrar elementos de fuerzas especiales, en distintos puntos costeros o isleños, a efectos de obtener información táctica del despliegue argentino.
- 2 Contaban a su favor, la experiencia obtenida por algunas de sus unidades en Georgias, que habían recuperado dicha isla el 26 de abril.
- 3 Esos factores, sumados al pronóstico meteorológico sobre el continente, que preveía techos bajo mínimo en los aeródromos de despliegue de la FAS, les hizo pensar en la posibilidad de que, frente a una demostración de fuerza y contundencia de los ataques, el comandante de la guarnición argentina en las islas aceptara la rendición inmediata.

SE EMITIERON LAS SIGUIENTES ÓRDENES:

- Grupo 1: Posicionado a cien millas al N/NE de Puerto Argentino, compuesto por el HMS Invincible, ocho Sea Harrier del Escuadrón 801, con naves de escolta, para misiones de defensa aérea, Patrulla Aérea de Combate (PAC).
- Grupo 2: A noventa y cinco millas al E/NE de Puerto Argentino, el HMS Hermes, buque insignia y naves escolta, con doce aviones Sea Harrier del Escuadrón 800 para ataque aéreo a objetivos terrestres. De este Grupo debía desprenderse una flotilla de ataque, compuesta por un destructor Clase County y dos fragatas para bombardeo naval al aeródromo de Puerto Argentino y defensas costeras.
- Grupo 3: En zona de retaguardia, en espera, para

helidesembarco y asalto anfibio, medios de desembarco y Royal Marines.

La Operación Black Buck

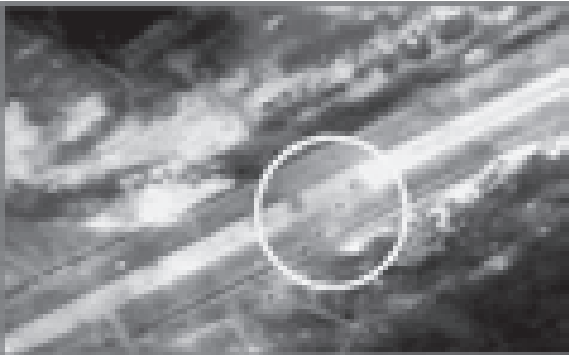
El comandante aéreo estratégico de la RAF, Marshall Benthon, ordenó ejecutar la operación Black Buck (Carnero Negro). Dos bombarderos Vulcan del Escuadrón 44 de la RAF, despegando del aeropuerto de Wideawake, en la isla Ascensión, debían volar hasta Puerto Argentino y lanzar veintiuna bombas de 1.000 libras sobre la BAM Malvinas.



A las 19:30 hs (hora argentina) del 30 de abril, despegaron del aeródromo Wideawake, en la isla Ascensión, los bombarderos Vulcan. En la ruta, debían reabastecerse cinco veces (como mínimo, en el vuelo de ida) de los aviones tanque Víctor.

A las 19:50, despegaron once Victor de los Escuadrones 57 y 58. Un Vulcan y un Victor eran reservas. A poco de navegar, se volvió uno de los Vulcan por desperfectos técnicos, asumiendo la ejecución de la misión el avión reserva: A unas 243 millas de Puerto Argentino, inició el descenso, alcanzando 2.000 pies de altura (700 metros), a 193 millas de Malvinas, y luego fue descendiendo paulatinamente hasta 300 pies (100 metros).

Encendió el radar de bombardeo cincuenta millas antes. Cada diez segundos sonaba la alerta (radar Warning) indicando que había sido captado por el radar argentino. Ascendió, cuarenta millas antes, a 10.000 pies (3.300 metros). El plan se cumplió: el Vulcan, con rumbo 235°, atacó a las 04:40. Pese a semejante esfuerzo, sólo una de las bombas impactó al borde de la pista, a cuarenta metros de la cabecera 08, sin neutralizar el aeródromo.



Una de las bombas cayó cerca del vivac de la Compañía de Defensa de la Fuerza Aérea. Sin embargo, y gracias a las previsiones del Jefe de la BAM Malvinas que el día anterior había ordenado la evacuación, hubo que lamentar pocas víctimas. En este ataque murieron heroicamente en sus puestos de centinela los soldados clase 63 Guillermo García y Héctor Bordón que custodiaban las carpas, convirtiéndose en las primeras víctimas aeronáuticas del conflicto.

La apreciación operativa de la Fuerza Aérea Sur

El comando de la FAS, informado del ataque enemigo, apreció correctamente que se producirían nuevas incursiones aéreas sobre objetivos terrestres en Malvinas (radares y otras posiciones defensivas en Puerto Argentino), por parte de la aviación de la Task Force. Se asumió que los portaaviones se mantendrían lo suficientemente alejados al Este, fuera del radio de acción de los cazabombarderos. Por ello, se había concebido el empleo de interceptores Mirage III y M-5 Dagger en tareas de sombrilla aérea sobre los blancos propios. Antes del amanecer se ordenó a las BAM Río Gallegos, Río Grande y San Julián que,

en distintos grados de apresto, se pusieran en alerta secciones armadas con misiles aire-aire Magic / Matra / Shafir y cañones, esperando órdenes para entrar en acción.

La primera orden de ataque

La primer Orden Fragmentaria impartida por la FAS fue la N° 1090: dos Mirage III, indicativo «Fiera», misión: cobertura Puerto Argentino, armamento: dos misiles Magic. Esta escuadrilla despegó a las 06:40 hs. Tripulantes: Mayor José Sánchez, Capitán Marcos Czerwinski, preludiando nuestro bautismo de fuego. Pasadas las 07:30, sobrevolaban Puerto Argentino, sin encontrar actividad aérea enemiga. En realidad, había dos aviones del portaaviones HMS Invincible en el aire, en PAC (al E y NE de Puerto Argentino), pero no se advirtieron mutuamente. Aterrizaron en Río Gallegos, a las 08:38 hs.

Operaciones de la Task Force

- Grupo 1: Desde las 06:00 el HMS Invincible ordenó despegar varias PAC, con la intención de interceptar a los cazas argentinos que arribaran. A partir de las 13:00 destacó una flotilla, compuesta por 2 fragatas F 21, la HMS Arrow y otra no identificada como escolta del destructor clase County HMS Glamorgan. La flotilla se ubicó a 10/20 MN al SE de Puerto Argentino y bombardeó el aeródromo.
- Grupo 2: (HMS Hermes): desde un área centrada a 95 MN al NE de Puerto Argentino, lanzó a las 07:50, tres escuadrillas de Sea Harrier, doce aviones del Escuadrón Naval 800, que atacaron de la siguiente manera:

08:30 HS A BAM MALVINAS (PUERTO ARGENTINO)

- Una escuadrilla de cuatro aviones, indicativo «Red»: Atacó desde el NO en «Toss Bombing» (aproximación rasante del avión, con un brusco ascenso a 30° y el lanzamiento de la bomba, seguido de una inversión del rumbo de la aeronave para alejarse del área de impacto), a posiciones de artillería antiaérea con tres bombas de 1.000 lbs cada una.
- Una escuadrilla de cuatro aviones, indicativo «Black», (tres aviadorees RAF de numerales en una escuadrilla de la Royal Navy), dividida en secciones atacó rasante desde el N y NO las instalaciones del aeródromo y la pista, con bombas «Beluga» (bomba racimo) y de 1.000 lb (retardadas con paracaídas). La artillería antiaérea derribó un Sea Harrier y averió a otro, el cual, aparentemente, no alcanzó a llegar a su buque.

08:31 HS A BAM CÓNDOR (GOOSE GREEN)

- Una escuadrilla de tres aviones, indicativo «Tartan»: atacó en rasante con bombas de 1.000 lbs y «Beluga», la pista y aviones en tierra. Como consecuencia del ataque, un IA-58 Pucará fue destruido. Su piloto, teniente Daniel Jukic falleció junto a los cabos principales Juan Rodríguez y Mario Duarte y los cabos primeros José Maldonado, Agustín Montaña, Andrés Brashich, Miguel Carrizo y José Luis Peralta.

El bautismo de fuego de la FAA

A las 07:45 despegaron de Río Grande 2 M-5 Dagger, indicativo «Toro» armados con misiles Shafir. Pilotos: capitán Carlos Moreno, teniente Ricardo Volponi. Los cazas argentinos, sin llegar a entrar en combate, apoyados por la Estación de Interceptación del CIC Malvinas, evolucionaron en contacto con dos Sea Harrier del HMS Invincible, Los Toro aterrizaron,

de regreso en Río Grande, a las 09:45. En comparación con los Mirage argentinos, los Sea Harrier, por el diseño de sus motores orientables y la posibilidad de ganar una sustentación extra en las maniobras de combate, tenía mayor maniobrabilidad a bajas cotas. Los misiles AIM-9L Sidewinder que equipaban, eran all aspect, es decir que se podían disparar en cualquier posición relativa con respecto al blanco y no desde el cono de cola como los Shaffrir argentinos, pero sobretodo disponían de mayor tiempo de permanencia en la zona de objetivos. El combate a bajas cotas aumentaba el consumo de los Mirage III y M-5 Dagger que, sin capacidad de ser reabastecidos, quedaban sin posibilidad de regresar al continente.

Alertas en Vuelo

Con las primeras luces, como se suponía, los Sea Harrier embarcados atacaron las BAM Malvinas y Cóndor. Si bien fueron detectados con suficiente antelación no hubo posibilidad de interceptarlos con los Toro porque, inmediatamente después del despegue descendieron a cotas bajas y se aproximaron rasante debajo de la capa de nubes. Alertada a tiempo, la artillería antiaérea de Puerto Argentino, dio buena cuenta de ellos, no así la de la BAM Cóndor que en esos momentos, pese a la alerta roja, para que no los sorprendieran en tierra, intentaba hacer despegar a sus Pucará. Ante el resultado exitoso de los primeros ataques aéreos británicos y las numerosas detecciones, visuales y electrónicas, que efectuaban los defensores argentinos de las islas, que alertaban sobre la presencia de gran cantidad de buques enemigos, el comando dedujo que era inminente un asalto anfibio en alguna de las playas o puertos no defendidos de Malvinas. Porque así estaba previsto y coordinado, la FAS ordenó el despegue escalonado de prácticamente el 100% de sus aviones de combate que, configurados como interceptores o atacantes debían volar hasta las islas y permanecer en alerta en vuelo para ser dirigidos por el CIC Malvinas hacia los blancos.

Las misiones de Combate

Las misiones interceptoras relatadas, y las que se describen a continuación, tenían por objeto atraer las PAC británicas, para poder infiltrar nuestras misiones de ataque a objetivos navales.

Tres M-5 Dagger, indicativo «Torno».

Misión: ataque a objetivo naval.

Tripulación: Capitán Norberto Dimeglio (C-432), Teniente Gustavo Aguirre Faget (C-412) y 1er Teniente César Román (C-407).

Armamento: bombas retardas por paracaídas y cañones.

Despegaron de San Julián a las 15:45 hs. El C-432 arribó a las 17:25 hs y los otros a las 18:25 hs.



Atacaron a un destructor y a dos fragatas. Esta salida fue la de mayor rédito de toda la batalla del 1º de Mayo ya que atacó y averió seriamente a un destructor de gran porte. El informe de esta misión dice:

... observan tres buques que cambian constantemente el rumbo, formando un triángulo. Se dispararon dos bombas sobre el de la derecha y cañones sobre el del centro y a la izquierda, lográndose com-

probar impactos únicamente sobre el barco del centro. Se apreció intención de encerrarse en el círculo con grandes cambios de rumbo, distancias entre 1.000 y 3.000 metros. Únicamente se recibió intenso fuego de artillería antiaérea, lo que un numeral logró evitar disminuyendo el nivel de vuelo.

De acuerdo a fuentes inglesas, los buques eran el destructor HMS Glamorgan y las fragatas HMS Arrow y HMS Alacrity; reconociéndose los siguientes daños:



- ✂ HMS Glamorgan (destructor clase County): daños menores.
- ✂ HMS Alacrity (fragata tipo 21 clase Amazon): rumbo abierto por una bomba que estalló muy cerca, pudo ser reparado.
- ✂ HMS Arrow (fragata tipo 21 clase Amazon): ocho impactos de cañón de 30 mm y un hombre herido.

Después del ataque, la flotilla comenzó a alejarse. El destructor estaba seriamente averiado, una densa columna de humo, negra primero y blanca después, salía de su cubierta una hora después. Durante la noche se visualizó una gran explosión hacia el rumbo en que se habían alejado.

Otras misiones de ese día

- ✂ Dos A-4C Skyhawk. Misión: sombrilla aérea. Tripulación: Teniente Néstor López (C-303) y 1er Teniente Daniel Manzotti (C-310). Despegó de San Julián a las 14:00 hs y arribó a las 15:00 hs.



- ✂ Dos A-4C Skyhawk, indicativo «Pampa». Misión: reconocimiento ofensivo y sombrilla aérea. Tripulación: Capitán Eduardo Almoño (C-322) y Alférez Carlos Codrington (C-325). Armamento: misiles Shaffrir. Despegaron de San Julián a las 15:20 hs. El avión guía, informado de la presencia de PAC y con fallas del VHF y trasvase del tanque izquierdo, regresó. Arribaron a las 17:20 hs.
- ✂ Dos M-5 Dagger, indicativo «Fortín». Misión: sombrilla aérea. Armamento: misiles Shaffrir. Tripulación: Capitán Guillermo Donadille (C-403) y 1er Teniente Jorge Senn (C-421). Despegaron de San Julián a las 16:00 hs sin recibir tarea y arribaron a las 18:40 hs.

La tarea de los «Fortín» consistió en efectuar una cobertura del escape de la escuadrilla «Torno», luego de atacar ésta a los buques británicos que amenazaban a la BAM Malvinas. El despegue se ejecutó normalmente, sobre el mar y con rumbo hacia las islas. El jefe de sección, Capitán Donadille, ordenó efectuar el control de los cañones mediante una breve ráfaga; los del guía no funcionaban. Evaluada la situación se decidió continuar. Se realizó la navegación normalmente. Arribó a la zona asignada por el control radar Malvinas y esperó sobre la Gran Malvi-



na a 30.000 pies (9.000 m). Mientras esperaban, el Capitán García Cuerva y el 1er Teniente Perona escucharon las comunicaciones de la sección «Dardo». Luego de unos quince minutos escucharon a los «Torno» regresando en forma individual. El numeral «Torno 3» comenzó a tener problemas de recepción, por lo que no pudo saber que dos aviones ingleses se dirigían a interceptarlos. Mientras sus compañeros buscaban el rasante, él continuó alejándose con nivel 250 (7.500 mts).

A través del radar, el CIC Malvinas envió a la sección «Fortín» para interponerse entre los Dagger y los Harrier. Los «Fortín» eyectaron los tanques suplementarios de 1.300 litros y aceleraron a 1.4 de match. Así se formó una columna, en donde el primero era el «Torno 3», tres millas detrás venía una sección de Harrier y a dos millas los «Fortín». El último rumbo de interceptación que recordó el Capitán Donadille fue 320º, que los ubicaba con el sol totalmente de frente, razón por la cual sus misiles Shaffrir quedaron enganchados en él, lo que agregó preocupación al «Fortín 1» por no tener los cañones en servicio. Sin embargo, todos estos inconvenientes no los conocían los británicos quienes abandonaron la persecución advertidos, seguramente, de la presencia de interceptores argentinos a través del radar que guiaba su interceptación. Otra acción de combate aéreo exitosa, pero sin derribos.

- ✂ Dos Mirage III, indicativo «Buitre». Misión: cobertura y sombrilla aérea. Tripulación: Capitán Raúl Gambandé (I-016) y 1er Teniente Roberto Yebra (I-014). Armamento: misiles Magic. Despegaron de Río Gallegos a las 15:50 hs y arribaron a las 17:40 hs.

- ✂ Dos Mirage III, indicativo «Dardo». Misión: cobertura. Tripulación: Capitán Gustavo García Cuerva (I-019) y 1er Teniente Carlos Perona (I-015). Armamento: misiles Magic. Despegaron de Río Gallegos a las 15:45 hs.

Esta tripulación realizaba la segunda salida del día y fue la primera que recibió fuego de una PAC británica. Ambos aviones eyectaron tanques y se trabaron en combate sobre la isla Borbón. García Cuerva vio el misil arrojado sobre Perona y le gritó: «Le lanzaron un misil, ¡cierre, cierre!», pero el misil lo alcanzó. Perona se eyectó y posteriormente fue recuperado.

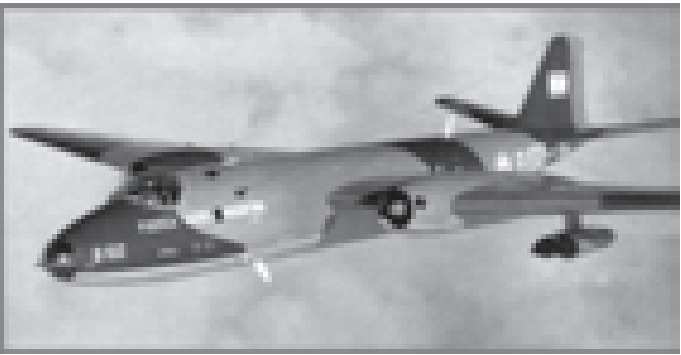
Luego del encuentro, durante largos minutos, el radar del CIC Malvinas perdió el contacto con el Capitán García Cuerva. Al cabo de ese tiempo, ya sin combustible para regresar al continente, el piloto tenía dos alternativas: eyectarse sobre las islas y perder el avión o intentar el aterrizaje en la pista de Malvinas. García Cuerva eligió aterrizar y lo comunicó por VHF al radar y éste al CIC. Cuando se recibió el pedido, se le ordenó volar hacia el norte del aeródromo y eyectarse, ya que era prácticamente imposible coordinar el alto el fuego debido a la variedad de escuadrillas que operaban en la zona, al bombardeo naval y a las interferencias que, en ocasiones, imposibilitaban una comunicación adecuada. Pero él insistió. Ante lo inevitable, el CIC Malvinas ordenó el «alto el fuego». El cumplimiento de esta consigna demandaba una excelente coordinación entre el CIC Malvinas y el Puesto de Comando de las baterías antiaéreas de las tres fuerzas que defendían Puerto Argentino y la BAM Malvinas. Lamentablemente, los hombres a cargo de la defensa aérea de las tres Fuerzas Armadas argentinas, carentes de una doctrina conjunta de procedimiento y sin haber realizado jamás en su historia una ejercitación de esa naturaleza, pese a haber previsto la contingencia y adoptado una serie de medidas en los escasos 20 días de preparación disponibles, no lograron hacer acatar el alto el fuego, máxime cuando había buques bombardeando la pista y subsistía el grado de desorganización producido por los ataques aéreos previos. García

Cuerva fue abatido en la fase final por cañones antiaéreos argentinos controlados por radar. El piloto no logró eyectarse. . Un M-5 Dagger, indicativo «Rubio». Tripulación: 1er Teniente José Ardiles (C-433) y Capitán Carlos Rohde, como jefe de sección. Armamento: cañón de 30 mm y dos Shaffrir. Despegó de Río Grande a las 15:54 hs.

El 1er Teniente Ardiles formaba parte de la sección del Capitán Rohde que debió quedarse en tierra por fallas técnicas. Ardiles continuó solo hacia Malvinas. Al llegar, estableció enlace con el CIC Malvinas y fue guiado para interceptar a un supuesto Harrier. Justo antes del cruce, el eco se dividió en dos, resultando ser dos aviones de una PAC británica Hale. A pesar de la desventaja, Ardiles ganó primero la cola de uno de los enemigos y disparó su misil que, por las inferiores características, no alcanzó al blanco. Sin advertir que el otro Harrier le había disparado un Sidewinder, fue derribado sin que pudiera eyectarse. Era el cuarto piloto caído el día del bautismo de fuego de la Fuerza Aérea. Alrededor de las 15:00 hs, la FAS había actualizado en su carta la ubicación del enemigo, algunos blancos dentro de su radio de acción y tenía en claro las intenciones de desembarcar y ablandar con fuego naval las posiciones argentinas. Lanzó al ataque todos los aviones disponibles, incluyendo los bombarderos livianos Canberra MK 62 basados en Trelew.

Tres Canberra MK 62, indicativo «Ruta». Misión: buques Bahía Anunciación. Tripulación: Capitán Juan Nogueira, Capitán Raúl Sánchez , Capitán Eduardo Rodino, 1er Teniente Armando Dubroca , 1er Teniente Ernesto Lozano y Teniente Ernesto Cooke . Armamento: bombas MK-17. Despegaron de Trelew a las 16:05 hs.

Fueron interceptados próximos al objetivo (avisaron al Invencible) por dos Sea Harrier. Evadieron y regresaron, uno a Puerto Deseado a las 18:30 hs con averías; los otros dos a Trelew a las 19:30 hs.



Tres Canberra MK 62, indicativo «Rifle». Misión: buques Bahía Anunciación. Tripulación Nº 1: Capitán Alberto Balgorr y Mayor Enrique Rodeyro ; No 2: 1er Teniente Mario González y 1er Teniente Eduardo De Ibáñez ; Nº 3: Capitán Eduardo García Puebla y 1er Teniente Jorge Segat . Armamento: cuatro bombas de 1.000 lbs cada una. Despegaron de Trelew a las 16:20 hs.

Esta escuadrilla, inmediatamente detrás de la anterior, también fue interceptada por los Sea Harrier de CC Broadwater y Tn Curtiss. Este último, impactó con un misil Sidewinder en el Nº 2. El Canberra se estrelló en el océano. Sus tripulantes se eyectaron pero no pudieron ser rescatados. Sin posibilidades de defenderse en el aire, los otros dos aviones regresaron, aterrizando en Trelew a las 19:20 hs.

Cuatro A-4B Skyhawk, indicativo «Trueno». Misión: ataque a objetivo naval. Tripulación: Capitán Pablo Carballo, Teniente Carlos Rinke, 1er Teniente Carlos Cachón y Alférez Leonardo Carmona. Armamento: tres bombas retardadas por paracaídas. Despegaron de Río Gallegos a las 16:00 hs.

Esta escuadrilla, después de reabastecerse en vuelo, siguió rasante a Malvinas donde atacó a un buque, al sur de bahía Enriqueta, entre Puerto Argentino y la isla de Bouganville, con bombas y cañones. No reparó que se trataba de un buque argentino, el ELMA Formosa. Afortunadamente, esa bomba no explotó. Aterrizó a las 19:30 hs.



Dos A-4B Skyhawk, indicativo «Foca». Misión: ataque a objetivo naval. Tripulación: Capitán Carlos Varela y Teniente Mario Roca. Armamento: tres bombas retardadas por paracaídas. Despegaron de Río Gallegos, a las 16:29 hs; regresaron al ser interceptados por una PAC británica, porque no iban con el armamento apto para el combate aire/aire.

Tres A-4C Skyhawk, indicativo «Lana». Misión: buques Bahía Anunciación. Tripulación: Capitán Jorge García, Teniente Jorge Casco, Alférez Gerardo Isaac y Teniente Jorge Farías. Armamento: dos bombas retardadas por paracaídas. Despegaron de San Julián a las 16:30 hs. Fue dificultoso el enlace con el radar Malvinas, por el intenso tráfico aéreo. El CIC Malvinas les informó que tenían interceptores a la cola y ordenó abortar la misión. Aterrizaron a las 18:30 hs.

En misión de cobertura de estas escuadrillas, partieron tres A-4B. Tripulación: 1er Teniente Mariano Velasco , Teniente Carlos Ossés y 1er Teniente Héctor Sánchez . Despegaron de Río Gallegos a las 16:30 hs. Sin blancos adecuados disponibles, el CIC Malvinas les ordenó regresar. Arribaron a las 18:00 hs (el último regresó por desperfectos a las 17:00 hs).

Balance del día

Se concretaron 58 salidas de combate:

- 3 aviones derribados. 2 tripulantes fallecidos, 1 recuperado.
- 1 avión, derribado por la artillería propia, piloto fallecido.
- 2 aviones regresaron por inconvenientes técnicos.
- 5 aviones regresaron por ser interceptados.

El componente aéreo del Comando Conjunto Malvinas, al mando del brigadier Castellano, había sobrellevado también un intenso día de operaciones, participando así del bautismo de fuego de la Fuerza Aérea Argentina.

Análisis de las operaciones

Pérdidas británicas En la batalla del 1º de mayo, la Task Force sufrió las siguientes pérdidas:

-  Un destructor clase County o Sheffield D 42, seriamente dañado, probablemente hundido en la noche.
-  Dos fragatas clase Amazon (tipo 21), HMS Arrow y HMS Glamorgan dañadas.
-  Un Sea Harrier derribado (probablemente Lt Cdr G. W. Batt) y otro averiado.

Influencia de los resultados en las operaciones posteriores

Las acciones británicas contra las posiciones en Malvinas, demostraron a su conducción:

- que las fuerzas argentinas en las islas y la FAS (desde el continente), estaban decididas a luchar enérgicamente para defender el objetivo;
- que las defensas argentinas (especialmente en Puerto Argentino, BAM Malvinas), eran poderosas, sobre todo la artillería antiaérea y la avia-

ción táctica (IA-58 Pucará y Aermacchi MB-339), con base en las islas;

- que las unidades aéreas de la FAS, en un porcentaje muy alto, habían penetrado su sofisticado y confiable sistema antiaéreo defensivo.

Ante estos sucesos el mando británico resolvió:

- retirar su grupo de batalla y demás buques principales de la flota hacia el Este, a una distancia tal que le asegurara estar fuera del alcance diario de nuestros cazabombarderos;
- aproximar en horas de la noche, cuando la FAS no podía atacar objetivos navales, buques de ataque para hostigar nuestras defensas con fuego naval;
- permitir a los elementos infiltrados reunir información del dispositivo argentino;
- requerir refuerzo navales, aeronavales (incluidas las unidades de la RAF) y terrestres a su comando superior en Northwood.

Respecto del accionar de la FAA

La FAA, pese a operar al límite de su radio de acción y con malas condiciones meteorológicas en sus bases continentales:

- había negado al enemigo su objetivo de lograr la superioridad aérea local;
- había efectuado interdicción táctica aeromarítima real en nuestras Malvinas sobre una poderosa flota naval, poseedora de la elevada tecnología militar de la OTAN;
- y había detectado, agudamente, las debilidades del enemigo, especialmente su deficiente alerta temprana, circunstancia que aprovecharía en futuras batallas.

Sus pérdidas

Pero, al mismo tiempo, la FAA cobraba conciencia de sus deficiencias operativas y contabilizaba:

- cuatro pilotos fallecidos (uno en tierra);
- un navegador fallecido;
- siete suboficiales fallecidos;
- dos soldados fallecidos;
- cuatro aviones derribados;
- un avión de combate destruido en Darwin;
- destrucción de un vehículo utilizado como equipo de control aéreo en Sapper Hill, por fuego británico.

En este día ofrendaron su vida al servicio de la patria:

Capitán D. Gustavo Argentino García Cuerva
Primer Teniente D. Mario Hipólito González
Primer Teniente D. José Leónidas Ardiles
Teniente D. Daniel Antonio Jukic
Teniente D. Eduardo Jorge Raúl de Ibáñez
Cabo Principal Mario Duarte
Cabo Principal Juan Antonio Rodríguez
Cabo Primero Miguel Ángel Carrizo
Cabo Primero José Alberto Maldonado
Cabo Primero José Luis Peralta
Cabo Primero Agustín Hugo Montaña
Cabo Primero Andrés Luis Brasich
Soldado Clase 62 Guillermo Ubaldo García
Soldado Clase 62 Héctor Ramón Bordón

Miranda el Héroe Armero de la VI Brigada

Extractado del sitio web <http://www.3040100.com.ar/un-heroe-poco-conocido/>

Cuando uno nombra Héroes en la Fuerza Aérea Argentina, a su mente enseguida llegan los nombres de los pilotos, quienes tuvieron una activa participación, pero también en silencio hubo un grupo de personas que desde tierra tuvo mucho que ver para que esos pilotos pudieran realizar sus hazañas. Allí entra a escena el personal de tierra (mecánicos, armeros, auxiliares), estos soldados de la Patria sin distinción de grados, dio sobradas muestras de valor.



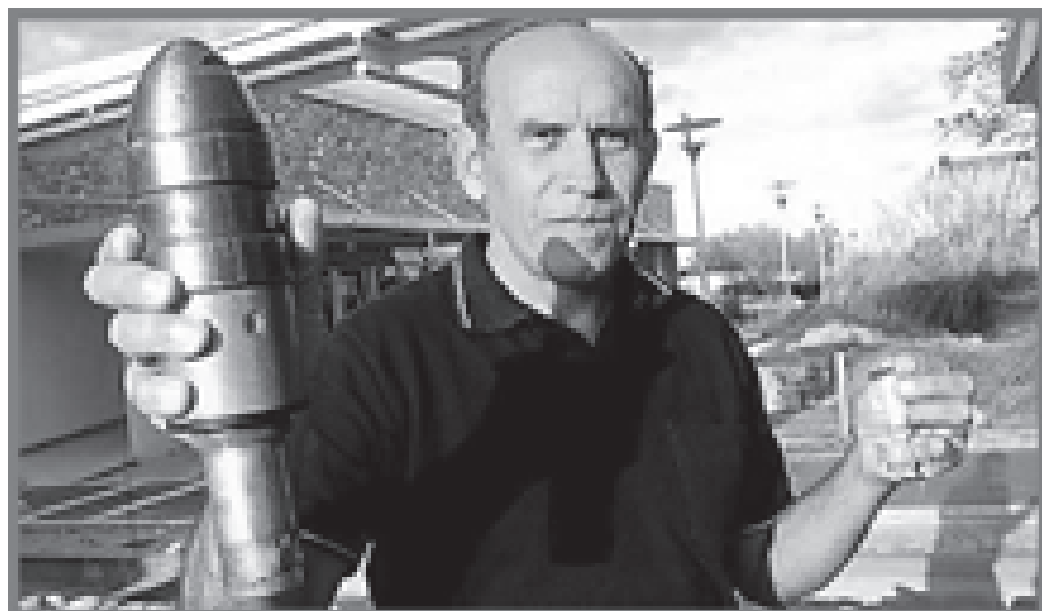
Y un claro ejemplo es el Suboficial Principal (RE) Pedro Prudencio Miranda, quien estando como Encargado de Armamento de los MV Daggers de la VI Brigada Aérea, participó en 3 hechos fundamentales durante la guerra de Malvinas como Mecánico Armero de Las Avutardas Salvajes.



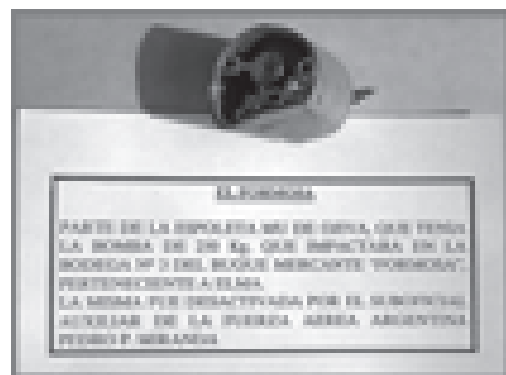
Antes de continuar con el relato, les dejo unas aclaraciones para entender mejor el tema de las bombas. Tengamos presente que en las ejercitaciones, cuando se lanzan bombas de guerra, si por alguna causa no explota, no se las desactiva, sino que se las hace explotar con trotyl que se le coloca a un costado del artefacto.



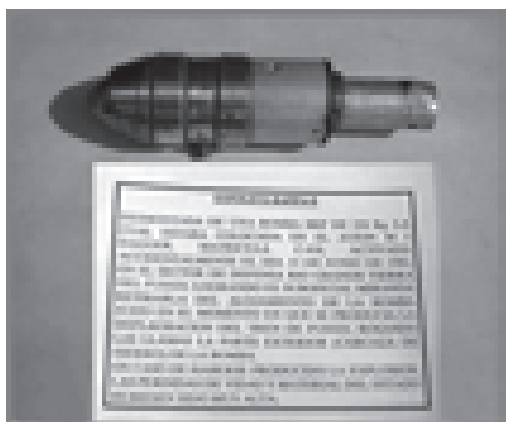
La bomba sin explotar acondicionada para su desarme



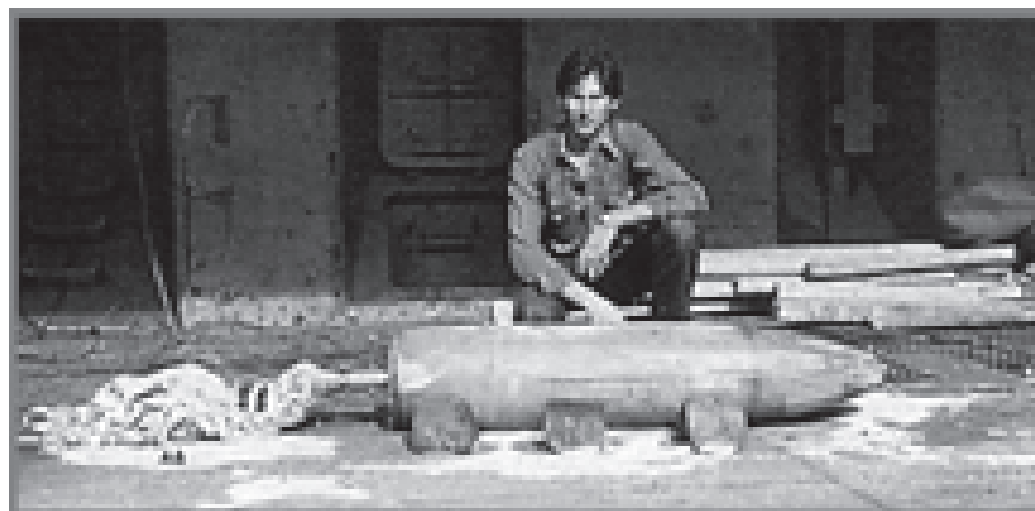
Y que una espoleta es el mecanismo, electrónico o mecánico, que las hace explotar y que puede graduarse el tiempo de «armado», es decir el momento en que la bomba al frenarse por el impacto esta lista para explotar.



Ahora bien el 1 de Mayo el buque argentino ELMA Formosa es atacado, por error, por tres A-4B de la FAA sin que haya víctimas y quedando una bomba de 250 kilos en la bodega. Miranda se ofrece como voluntario para inspeccionarla y con la tripulación a bordo, que se quedo por su propia voluntad, logra sacar los restos de espoleta que quedaron en la bomba.



El 23 de Mayo, en Río Grande, el A4-Q (3-A-306) de la Aviación Naval piloteado por el Cap. Zubizarreta regresa a la base por un desperfecto cargando sus 4 bombas con espoletas activadas y al aterrizar reventan las cubiertas, desesperado el

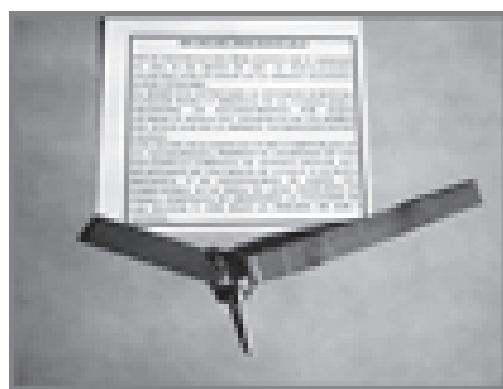


piloto desprende las bombas sobre la pista y se eyecta con la desgracia de morir en la acción al no desplegarse el paracaídas.

A este escenario se le sumaba que una escuadrilla de Daggers iba a aterrizar en 10 minutos y no tenían más combustible para ir a otra base.

Otra vez acude Miranda y logra retirar las espoletas de 3 de las 4 bombas, personal de la Armada se encarga de la restante despejando la pista a tiempo para el aterrizaje de los Daggers que volvían «secos» de combustible.

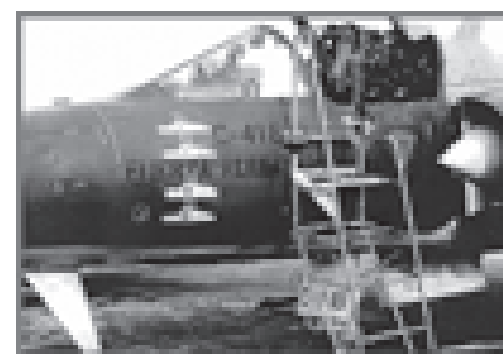
Días más tarde Suboficiales de la Armada reconocen su arrojo entregándole el seguro (PIN) del último Exocet lanzado el 30 de Mayo por un Súper Etendard.



El 13 de junio en San Julián mientras se preparaba al Dagger C-418 para una salida su piloto, el Cap. Roberto «Huemul» Janet, arma accidentalmente la bomba que cargaba su avión, pero la «fortuna» quiso que se encontrara justo allí Miranda que logra retirar velozmente la espoleta evitando lo que hubiese sido un gran desastre en la Base de Río Grande, ya que estaban todos los aviones cargados, los pilotos en sus asientos y todo el personal de mecánicos.

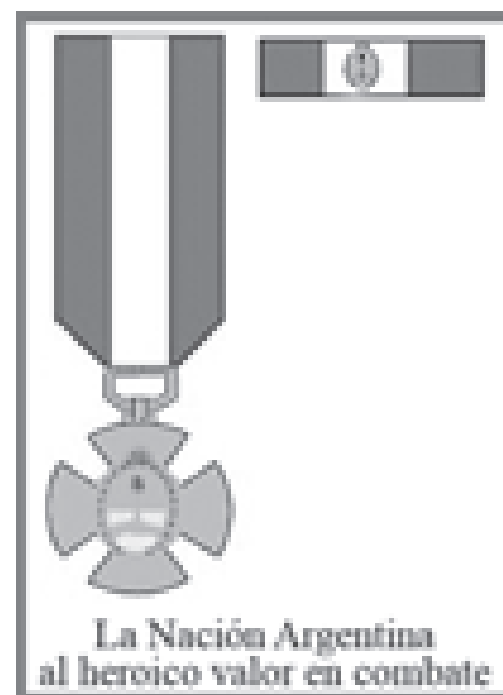
Además a solo 60 metros aproximadamente había un polvorín de campaña, la torre de vuelo y la planta de Aero-combustible.

Terminado el conflicto, recordaba Miranda: «Si me hubiesen mandado a Malvinas, quizás hubiera tomado un fusil y habría combatido, pero yo fui preparado para armar los aviones con armamento, que son mucho más poderosos que un fusil». Es la figura más representativa de los Magos de la VI Brigada: componentes técnicos (mecánicos, armeros, electrónicos, etc.) tanto militares como civiles que formaron parte de esa letal triada que es Avión, Piloto y Mecánico.



Por todo lo actuado, al Suboficial Principal Pedro Miranda, le fue otorgada la «Cruz La Nación Argentina al Heroico Valor en Combate» que es la máxima distinción militar que otorga nuestro País.

Solo 20 Combatientes de



Acto en el Instituto Nacional Newberiano

30 de mayo de 2012

Comodoro VGM (R) Roberto BRIEND (*)

El día 30 de mayo del corriente año, y en coincidencia con el 30 Aniversario del Conflicto de Malvinas, se realizó un acto académico especial en el Instituto Nacional Newberiano, dependiente de la Secretaría de Cultura de la Nación. El mismo tuvo lugar en la Manzana de las Luces de la Ciudad de Buenos Aires, histórico lugar para los argentinos ya que allí funcionó el primer Congreso Nacional.

En esta oportunidad el Instituto deseó reconocer la actuación de quienes, treinta años atrás, durante la gesta por la recuperación de las Islas Malvinas, participaron del ataque al portaaviones Invencible, nave insignia de la Task Force británica.



El Suboficial Mayor Sosa junto con los pilotos navales que comandaban los Super Etendard (Capitanes de Navío VGM RE Collavino y Francisco)

El emotivo acto congregó autoridades nacionales y militares de las Fuerzas Armadas y de Seguridad, numerosos invitados especiales, familiares, camaradas y amigos de quienes recibieron el reconocimiento.



Se dio inicio al mismo entonando las estrofas del Himno Nacional Argentino, luego del cual dirigió la palabra el Director del Instituto, Comandante Mayor (R) Profesor Salvador Roberto Martínez, quien expresó los motivos que llevaron al Instituto Nacional Newberiano a realizar este Acto Académico Especial, a los fines nombrar como «Miembros de Honor de la Patria» a los participantes de aquella misión cumplida en forma conjunta por tripulantes y aviones de la Armada y de la Fuerza Aérea. Asimismo se extendió el reconocimiento a los tripulantes del helicóptero AE 508, del Ejército Argentino derribado en combate ese mismo día mientras ejecutaba una misión de traslado a miembros del Escuadrón Alacrán de la Gendarmería Nacional.

Acto seguido, se procedió a entregar los diplomas correspondientes, primero a la señora Florinda

C. Prieto de Castillo, madre del Capitán (PM - Post Mortem) Omar Jesús Castillo y luego a los tres hijos del Capitán (PM) José Daniel Vázquez, ambos pilotos integrantes de la escuadrilla de A4C de la Fuerza Aérea, derribados durante la aproximación al buque atacado. Posteriormente se les hizo entrega del diploma a cada uno de los oficiales y suboficiales

que participaron de aquella misión. Finalmente recibieron los tripulantes de la aeronave del Ejército Argentino.

Luego, el Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, Brigadier General D. Normando Constantino, recibió de manos del Presidente del Instituto, un cuadro conteniendo la fotografía de los dos pilotos de la Fuerza Aérea derriba-



A manera de cierre, integrantes de la Banda de Guerra de la Fuerza Aérea ejecutaron Diana de Gloria.

Finalizado el acto, los presentes tuvieron oportunidad de confraternizar con los homenajeados mientras que se recordaban y relataban algunas anécdotas ocurridas durante los vuelos realizados en aquellos convulsionados días de 1982.



Entre los Veteranos de Malvinas reconocidos en el acto se encontraba el Suboficial Mayor VGM (RE) Héctor Sosa, socio de AVEGUEMA quien gentilmente nos brindó la información base para la confección del presente artículo. El suboficial Sosa formó parte de la operación de ataque al portaaviones INVINCIBLE como tripulante del sistema de armas KC-130, Hércules TC-70 en la condición de primer OSEA.

En el KC-70 se reabastecieron en vuelo los dos aviones Super Etendard que participaron de la misión y lanzaron un misil Exocet sobre la nave Británi-

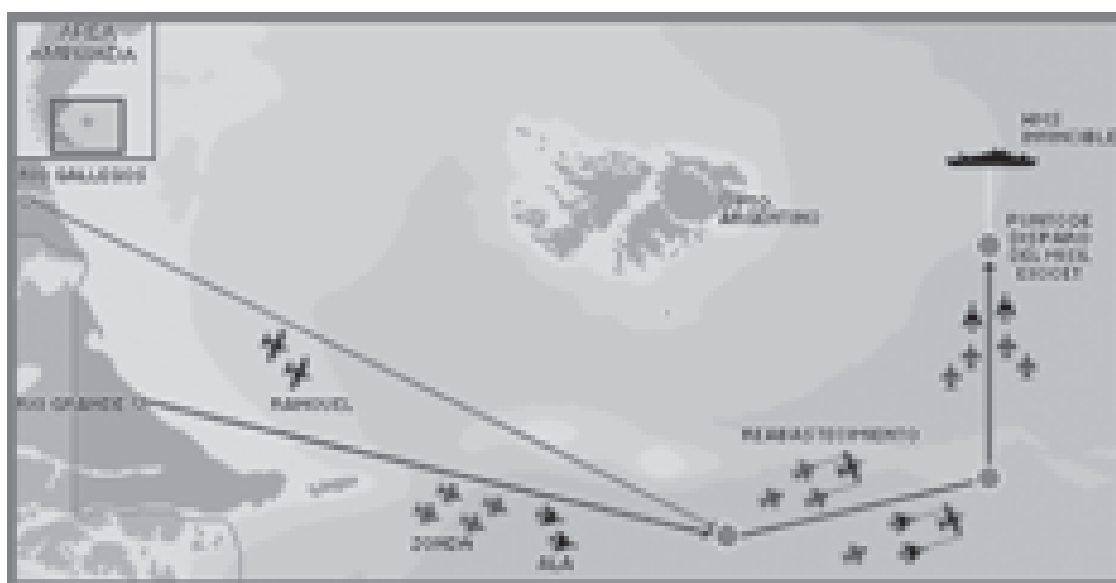


Diagrama del ataque al HMS Invencible

ca donde, presumiblemente se encontraba operando como piloto de helicóptero el príncipe Inglés.

Dice el Suboficial Sosa. «Durante la operación de reabastecimiento en vuelo de los dos aviones navales, nos rodeaba un absoluto silencio, un silencio especial, en la gran inmensidad de esos helados mares australes, Veintitrés tripulantes en un punto del espacio, reunidos con un mismo fin, con precisión y profesionalismo. Era un silencio respetuoso, denso, en el que se adivinaba la férrea decisión de enfrentar el momento supremo»

«En el momento indicado se desprendieron, junto con los cuatro A4-c y se marcharon a cumplir su tarea, rumbo a la gloria»

Caidos en acción



Omar J. Castillo



José D. Vázquez

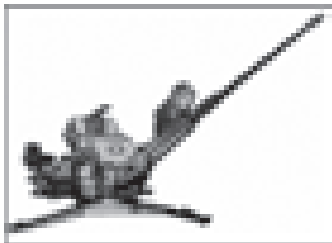
(*) El Comodoro (R) Roberto Briend es Aviador Militar y Veterano de Malvinas. Actualmente es Jefe del Departamento Académico Estrategia y Administración del Cuerpo de Cadetes de la Escuela de Aviación Militar.

Extractado del sitio oficial del Instituto Nacional Newberiano

El largo Camino de la Ocupación de la Posición

La Ba Tir B / GADA 101 ocupó una posición de fuego en la península de Camber, en un frente de aproximadamente 2000 mts, apoyando el extremo de su 2da Sección en las últimas estribaciones de Wireless Ridge, al este de Monte Longdon.

La sucinta mención de esta situación de la Subunidad, materializada el 08 May 82, es el producto de ingentes e ininterrumpidos esfuerzos por parte de su personal que, aunque todo indicaba que no sería posible, se empeñó en cumplir con su misión como Artilleros de Defensa Aérea.



El 21 de abril de 1982 (en horas de la tarde) se recibió en el cuartel de Ciudadela (PBA), asiento de paz del GADA 101 «Tte Grl Pablo Ricchieri», un adelanto de la orden para desplazar al Teatro de Operaciones Malvinas (TOM) una Ba Tir (+)

para reforzar al Sistema de Defensa Aérea del Aeropuerto y la localidad de Puerto Argentino. El mensaje oficial fue recibido a las 2158 Hs. A partir de ese momento se desarrolló una febril actividad durante la tarde y noche para poner en efecto las previsiones adoptadas ante la posibilidad que se hacía realidad y se ajustaron detalles de último momento. En la madrugada del 22 la columna motorizada de la «BOTE» rompió la marcha con destino a la Dársena Norte de Puerto Nuevo. Durante esa mañana embarcamos todo el material de artillería, vehículos, munición y equipos de comunicaciones y elementos de logística en el buque ELMA Río Carcarañá. El personal con su armamento y equipo individual serían transportados por modo aéreo, excepto el Cabo 1ro Pardini y el Cbo 1ro Barrios que lo hicieron acompañando el material embarcado.

Pasada la medianoche del 24 al 25 de abril, una columna de colectivos de línea urbana y vehículos militares estacionó frente al acceso de la BAM El Palomar. A bordo de estos, los integrantes de la Batería aguardábamos la autorización para acceder a las instalaciones. La orden llegó aproximadamente una hora después. A pie, cargando nuestros bolsones y armamento individual los Soldados, Suboficiales y Oficiales nos internamos en la Base y fuimos ubicados en el espacio existente entre dos hangares. En ese playón en la más absoluta oscuridad y bajo una continua garúa, típica de Buenos Aires para fines de abril, los miembros de la B/GADA 101 esperamos el momento de iniciar el desplazamiento aéreo envueltos en los ponchos impermeables y sentados sobre los bolsones. Más hacia el interior de la plataforma de carga se recortaba la silueta de un avión de transporte de importantes dimensiones.

Con la primera claridad del crepúsculo se pudieron observar movimientos de personal de la FAA en proximidades del Boeing 707, que fuera silencioso compañero durante la dilatada espera. Ya asomado el sol por el horizonte y luego de unas cortas coordinaciones se organizó al personal para la carga en bodega de los bolsones portaequipos y el embarque del personal. En los espacios libres entre cajones de repuestos, motores de aviación y otro tipo de carga, se fueron acomodando en el piso de la aeronave los hombres de la Batería que en una fila ascendían por la escalerilla del avión. Alrededor de las ocho o nueve de la mañana se produjo el ansiado despegue, iniciando un vuelo de aproximadamente dos horas que terminó con el aterrizaje en el aeropuerto de Comodoro Rivadavia.

La terminal aérea era un hervidero de actividad. A medida que se descendía del avión podíamos observar a un C-130 Hércules que completaba la carga de Obuses Otto Melara 105mm, cazabombarderos A-4B que despegaban o aterrizaban, grupos de tropas a pie que se desplazaban para embarcar en algún transporte aéreo o aquellos que como la Ba B, fue desembarcada y conducida fuera del edificio aeroportuario para ser transportados en camiones de Ejército al cuartel cercano.

Las instalaciones del RI 8 funcionaban como una zona de espera para los distintos elementos que aguardaban el transporte aéreo que los desplegaría hacia las Islas Malvinas. Los efectivos que acantona-

ban eran crecientes y amenazaban con saturar la capacidad del predio, debido a que el puente aéreo debía vencer las dificultades que le presentaba la instalación de la zona de exclusión por parte de los británicos. Vale aquí recordar, que el 25 de abril fue sometido el enclave propio en Georgias y que la proximidad de hostilidades de mayor envergadura era un hecho indiscutible.

Con todo y a pesar de la reticencia de algún «responsable de cuidar el cargo», se logró guarecer al personal en un edificio de parques que se encontraba vacío, merced a las gestiones del S-3/GADA 101 (My Monge), del Enc Ba (Subof My Gerula) y de algún soldado que se dio maña para abrir un candaño que trababa el portón de acceso.

El 26 de abril por la mañana la subunidad se encontraba nuevamente en la IXna Brigada Aérea. Por alguna razón el movimiento aéreo no se produjo ese día y se debió volver al cuartel del RI 8. La inquietud y ansiedad del personal iba en aumento, era posible percibir que las oportunidades de cruzar eran cada vez más limitadas y la posibilidad de permanecer en el continente era un escenario cuya materialización era indeseable, especialmente teniendo en cuenta que nuestro material y equipos navegaban rumbo a Puerto Argentino y que teníamos una misión asignada.

El puente aéreo establecido por la FAA funcionaba al máximo de sus capacidades, con innumerables requerimientos para el transporte y condiciones meteorológicas muy cambiantes, que necesariamente imponían limitaciones. Nuevamente, la BOTE se trasladó al aeropuerto en la mañana del 27 Abr 82. El Mayor Jorge Alberto Monge se desplazó a Puerto Argentino a bordo de un C-130, con la intención de iniciar coordinaciones para acelerar las actividades de la B/GADA 101 una vez que su personal hubiera llegado.

En un momento dado se ordenó a la 2da Sec el embarque en un Fokker F-28. Se abordó por la escalerilla de popa. Una buena parte del espacio dentro del fuselaje estaba atiborrado de carga de distinto tipo (incluyendo algunos cajones con verduras frescas). Los cuadros y soldados nos fuimos acomodando en el espacio disponible en el piso del avión. Cuando pensábamos que sólo faltaba cerrar la compuerta y despegar, se asomó por la escalerilla un Suboficial de Fuerza Aérea que indicó que debía descender la mitad del personal o que debían ser desembarcados los bolsones portaequipo, porque la aeronave estaba excedida de peso. Ciertamente recibió una respuesta negativa para cualquiera de las opciones planteadas. Luego de insistir y recibir idéntica contestación, se retiró. Al poco tiempo recibí la orden de descender, impartida personalmente por el J Ba, el Tte 1ro Alejandro Infantino.

Ese día no se inició el movimiento. La subunidad pernoctó en una explanada existente en la parte superior del hall del aeropuerto de Comodoro Rivadavia. Esta iniciativa del J Ba permitió que en las primeras horas del 29 Abr 82, con los primeros aviones disponibles se ejecutara el transporte hacia Puerto Argentino. El movimiento aéreo se realizó en dos escalones, en el primero se desplazó la 1ra Sec (+) junto con el J Ba B. En el segundo vuelo se transportó a la 2da Sec (+) con un escalonamiento de entre una y dos horas aproximadamente.

El F-28 voló muy bajo sobre la superficie del mar ¿Cuánto? Quien sabe, tal vez unos veinte metros. Sentado en el piso del avión, el personal podía asomarse a las ventanillas y observar la increíble imagen del vuelo a esa altura. Era posible distinguir el oleaje y la espuma que formaba el viento en la cresta de algunas olas. Pronto el silencio embargó el am-

biente y el sueño venció a algunos. En un momento dado la aeronave comenzó a ganar altura, el Suboficial de a bordo se me acercó indicándome que el comandante me convocaba a su cabina. De pie entre los asientos del comandante y el copiloto, pude observar la aproximación a la pista de Puerto Argentino. Al descender en la maniobra de aterrizaje, se hicieron visibles algunos Pucará IA-58, helicópteros, cañones de la defensa aérea y algunas posiciones excavadas al costado de la pista. Más allá se observaba el caserío de la localidad.

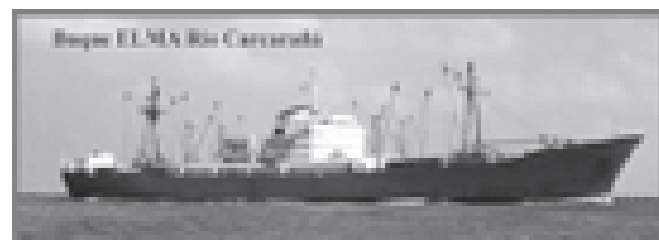
El avión tocó tierra, al llegar al final de la pista giró y quedó enfrentando la faja de metal y pavimento de la pista. Se abrió la compuerta trasera y se ordenó descender. Al pie de la escalerilla esperaba el Enc Ba. A medida que nos asomábamos al aire frío y ventoso nos dábamos cuenta de dónde estaban las Islas Malvinas. No hubo tiempo para gestos o saludos. El Subof My Gerula guió con rapidez a todo el personal fuera de la pista, había que despejar para dar lugar al despegue y así permitir el arribo de otra aeronave. En una columna mi sección se dirigió hacia un camino que nacía al terminar el playón de maniobras del aeropuerto. Allí nos esperaba un camión de Vialidad Nacional, obtenido gracias a las previsiones y gestiones del J Ba que nos esperaba al pie del mismo. En ese vehículo se cargaron los bolsones, mientras el Tte 1ro Infantino me impartía la orden para la marcha hacia la localidad.

Menos de quince minutos después del aterrizaje la Segunda Sección se encontraba marchando a pie a lo largo del camino que conducía a la localidad de Puerto Argentino. Lo que había sido una jornada soleada se convirtió rápidamente en un mediodía nublado y con una llovizna fina e intermitente. Las gotas de agua impulsadas por el viento casi lastimaban las partes expuestas del cuerpo. Finalmente, arribamos al edificio de la Gobernación, más concretamente al parque frente al mismo. Allí, ya reunida toda la Batería, alojamos en dos contenedores vacíos y se racionó en caliente de una cocina de campaña ubicada en proximidades del Centro de Operaciones Logísticas (COL).

El 30 de abril por la mañana recibí la orden de presentarme con mi sección en el Apostadero Naval Malvinas, para proporcionar mano de obra para la descarga de buques. Según se me explicó la idea era ganar el máximo tiempo posible para la descarga de nuestro material cuando atracara el Río Carcarañá. Arribado al muelle principal, donde funcionaba el apostadero, me presenté al CF Adolfo Gaffoglio quien me indicó un lugar de alojamiento en un depósito de lana cruda ubicado en dicha instalación. Dividí al personal en dos turnos de trabajo y nos abocamos a las tareas de descarga del Buque ELMA Formosa que se encontraba amarrado allí.

En ese mismo lugar se encontraba un elemento de Buzos Tácticos que a intervalos irregulares de tiempo se sumergían o detonaban bombas anti buzo, para dar seguridad a las operaciones que se realizaban en el apostadero. En ellos nos apoyamos para satisfacer las necesidades de racionamiento y para obtener alguna información sobre el ambiente geográfico y características de la localidad.

El alije del Formosa se realizó sin pausa. Hacia la medianoche el muelle estaba atiborrado de cajones de munición, especialmente del calibre 120 mm,



que daban la impresión de un edificio, por su altura y extensión. Terminada la tarea pasamos al descanso en el lugar asignado, previo tomar conocimiento de que a la mañana siguiente atracaría el Río Carcarañá que ya se encontraba fondeado próximo al acceso de la Bahía de Puerto Argentino.

1ro de mayo de 1982, 0440 horas. Fuimos despertados por una fuerte explosión. El primer ataque aéreo al aeropuerto estaba en desarrollo. Más tarde se ejecutarían otros. Incluso en algún momento desde el muelle del apostadero pudimos observar algún avión enemigo que volando bajo sobre las aguas de la bahía se aproximaba a la pista del aeropuerto.

Automáticamente mi atención se dirigió a la gran cantidad de cajones de munición que todavía se encontraban en el extremo del muelle. En ese momento el CF Gaffoglio me indicó que sacara a mi personal del apostadero, por el riesgo que representaba la eventualidad del impacto de algún proyectil británico. Reuní a mi gente y nos encaminamos subiendo directamente por la calle que nacía en el muelle donde nos encontrábamos. Ordené detenerse cuando alcanzamos el linde de la localidad. Allí, en el terreno de una casa en el cual había una turbera excavada, ocupamos una posición que nos diera seguridad en 360°, perfeccionando la depresión existente. Envié un Suboficial y un Soldado a informarle al J Ba la nueva localización de la sección y la situación de ésta.

Durante esa mañana, me dirigí en dos oportunidades al apostadero con la intención de comprobar la entrada del buque que transportaba nuestro material para iniciar su descarga. ¡Éramos un elemento de DA y nuestra posición estaba bajo ataque aéreo del enemigo! La contestación a mis interrogantes fue negativa, tampoco había atracado el barco. Al anochecer, luego de un primer cañoneo naval que batió blancos en la zona del aeropuerto, recibí la orden de reunir la 2da Sección con el resto de la Subunidad en los contenedores frente edificio de la gobernación. En ese lugar me enteré de que el buque Río Carcarañá había recibido la directiva de refugiarse en el área del Estrecho de San Carlos, junto con otros navíos que se dirigieron a otros lugares, con la intención de sus traerlos de los ataques aéreos ingleses.

Durante la mañana del 2 de mayo el My Monge recibió la orden de reunir personal para recuperar el material de la Ba B, embarcando para ello en el Buque Auxiliar Monsunen. Alguna intranquilidad se había ido gestando ese día como producto de rumores que indicaban nuestro empleo como Policía Militar o como refuerzo de algún elemento de infantería. Otros indicaban que podrían asignarnos para proporcionar seguridad a los helicópteros de la Aviación de Ejército.

Se me ordenó alistarme junto con veinte soldados y tres suboficiales, para dar cumplimiento a una tarea cuya naturaleza y detalles no me fueron revelados. Entre los cuadros debía incluir al Cabo Roberto Adrián Busto. El personal indicado, con su armamento, equipo individual y raciones de combate para dos días se encontraba listo para antes del mediodía. La inclusión del Cabo Busto, según me explicó el My Monge posteriormente, era debido a que se debía reemplazar a Pardini y a Barrios y a que se juzgaba que el buque Río Carcarañá sería el lugar más seguro para el más joven de la Batería. Lamentablemente los acontecimientos futuros probarían lo contrario.

Según refirió el S-3, cuando se presentó en el Cdo Conj Malvinas para reunir información sobre la ubicación de la flota inglesa y de las posibles operaciones a desarrollar por el enemigo que pudieran afectar el cumplimiento de la misión, obtuvo una respuesta poco alentadora. Se desconocía con exactitud la localización de la flota por no disponerse de información al respecto, aunque se suponía que la masa de los buques cubría el norte y el este de las Islas Malvi-



nas. No se sabía tampoco si había presencia de elementos enemigos en el Estrecho de San Carlos. Como corolario, se le indicó que dada la peligrosidad de la misión a cumplir, en caso de enfrentar naves inglesas se le aconsejaba regresar o buscar abrigo en la costa. En caso de no poder hacerlo ofrecer una razonable resistencia pero sin sacrificar inú-

tilmente al personal.

Aproximadamente a las 1400 Hs comenzamos a embarcar en el Monsunen. Este buque de 30 metros de eslora, de origen noruego, era de un reducido calado y desarrollaba una velocidad de 7 nudos (aproximadamente 13 kmh). En esa oportunidad tomé conocimiento de los detalles de la misión a cumplir, que me fueron proporcionados por el My Monge. El Comandante del buque, TN Gopceвич, indicó que no disponía de chalecos salvavidas para el personal de ejército y que las balsas salvavidas no eran suficientes para todos, por lo que en caso de tener que abandonar la nave, sólo podrían abordarlas quienes llegarán primero. A continuación explicó cómo se desplegaban dichas balsas y cómo se realizaba el procedimiento para abordarlas. Seguidamente me instruyó sobre el armado del «bolso de abandono». En la primera oportunidad una vez iniciada la navegación, instruí a mi personal sobre dicho bolso y sobre el uso de las balsas salvavidas. Si bien decidí no hacerles conocer que no eran suficientes para todos, sí hice insistente hincapié en que si se ordenaba el abandono, debían hacerlo con la máxima rapidez, dejando armamento y equipos, sin cederle el paso a nadie.

Cuando el Monsunen soltaba amarras, se declaró una alerta roja (Ataque Aéreo Enemigo). Esto aceleró la zarpada y el buque se dirigió hacia la salida de la bahía. La ruta trazada era por el sur de la Isla Soledad. Lo primero que se estableció fue el dispositivo de seguridad. Éste consistía en 2 Amet(s) MAG, una a proa y otra a popa, operadas por un Suboficial cada una con el auxilio de un soldado en cada arma. 2 fusiles FAP se instalaron en el puente, uno con el My Monge y otro conmigo. El resto del personal con sus FAL(s) se apostaría por partes iguales en las bandas de babor y estribor en la parte media del buque. La adopción del dispositivo se practicó varias veces y

luego, ante el deterioro de las condiciones meteorológicas se dispuso refugiarse a la gente en la bodega del buque.

El Monsunen navegó muy próximo a la costa para evitar ser detectado por radares de buques británicos que pudieran encontrarse próximos a su ruta. El TN Gopceвич me enseñó a operar el radar de navegación del buque, de manera de emitir sólo cuando la antena apuntara hacia la costa y en muy escasas oportunidades, para que fuera posible identificar la configuración del terreno costero. Esto, junto con el auxilio de la carta de navegación, permitía pegarse a la costa evitando aguas poco navegables. Así pues, oscurecido totalmente, el Monsunen se desplazaba a través de la noche por un mar que se iba embraveciendo cada vez más.

En un momento, ya de noche, noté un estado de ánimo extraño entre los oficiales navales (además del comandante, el Teniente de Corbeta Vázquez y el Teniente de Corbeta Lehmann) que se encontraban en el puente. El My Monge se acercó y me dijo que esa tarde había sido hundido el Crucero ARA General Belgrano.

Para las 2300 hs aproximadamente se desató un temporal de grandes proporciones que hizo imposible continuar la navegación, porque el buque se hacía ingobernable y se corría serio riesgo de naufragio. En algunos momentos la embarcación llegó a tener una escora de 42°. El comandante decidió buscar un lugar más o menos al abrigo que le permitiera fondear hasta que pasara lo peor de la tempestad. Con el auxilio del radar y de la cartografía, tomando algunos riesgos ante la falta de visibilidad, la salvaje corriente y el oleaje de inmenso tamaño, se logró encontrar un sitio que cumpliera la función deseada, aunque en todo momento se debió emplear el motor para evitar que la nave fuera arrojada a la costa.

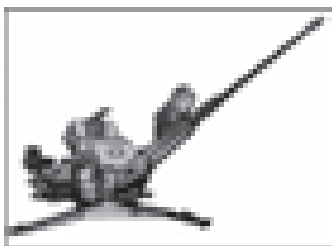
En varias oportunidades, bajé a la bodega para constatar el estado de mi personal y para mantenerlos informados y, de alguna manera, llevarles algo de tranquilidad. Las condiciones en la bodega eran bastante duras pues, al alocado movimiento del buque había que agregarle un frío intenso y una gran cantidad de agua que se filtraba por la boca superior por la lluvia y las olas que arrasaban la cubierta. Con todo, los Soldados y Suboficiales soportaron estoicamente estas incomodidades y peligros.

El Monsunen permaneció en el fondeadero hasta el mediodía del 3 de mayo aproximadamente, oportunidad en la cual se reinició la navegación. Si bien el temporal había pasado, las condiciones del mar todavía eran difíciles. Para esa fecha, amanecía aproximadamente a las 0830 y anochecía a las 1630 Hs. Poco después de ocultarse el sol y con una meteorología y mar mucho más calmos, el Monsunen inició el cruce del Estrecho de San Carlos. En ese momento se recibió una alarma de alerta Amarilla (ataque de helicópteros). Inmediatamente se ocupó el dispositivo defensivo que se había practicado anteriormente. Si bien disminuyó su velocidad, el buque continuó su lenta navegación en la más absoluta oscuridad. Se podía percibir, en todo el personal, una creciente tensión ante la posibilidad de empeñamiento en caso de ser atacados desde el aire. Ésta llegó a un pico cuando pareció percibirse en la lejanía el ruido característico de los rotores. Ningún blanco pudo ser observado. Recorrí en varias oportunidades el dispositivo con la intención de que todo mi personal se mantuviera calmo y para evitar que alguien pudiera abrir fuego innecesariamente delatando con ello nuestra posición. Todos los hombres del dispositivo estuvieron atentos, tensamente calmos y las armas se mantuvieron en silencio.

Es aquí necesario destacar el esfuerzo, disciplina y voluntad en pos del cumplimiento de la misión demostrado por todo este grupo de Suboficiales y Soldados. No debe perderse de vista que desde hacía más de veinticuatro horas se encontraban embarcados, algunos de ellos era la primera vez que conocían el océano, alojados en una estrecha bodega de carga y habiendo soportado un temporal que duró largas e interminables horas, mojados, descompuestos

Embarcados en el Monsunen

My	JORGE ALBERTO MONGE
Subt	RICARDO ENRIQUE JASSON
Cbo	1ro JULIO ROBERTO GUEVARA
Cbo	ANTONIO MARTIN ROSSKOFF
Cbo	ROBERTO ADRIAN BUSTO
Sold	DANIEL HUMBERTO BUFFI
Sold	MIGUEL ÁNGEL BLANCO
Sold	GUSTAVO LUIS CHIABRANDO
Sold	JORGE FRANCISCO DELEO
Sold	RUBÉN OSCAR FERNÁNDEZ
Sold	MARIO ROQUE FIGLIUOLO
Sold	HÉCTOR HORACIO GALVÁN
Sold	PEDRO EDUARDO GÓMEZ
Sold	OSCAR HILARIO GÓNGORA
Sold	RÓMULO JULIÁN GONZÁLEZ
Sold	VÍCTOR GRIPPO
Sold	ANTONIO JAVIER LIGUORI
Sold	DANIEL GERARDO MARINSALTA
Sold	RODOLFO JOSÉ MAUGERI
Sold	PANTALEÓN AMADO MONZÓN
Sold	JOSÉ RICCI
Sold	DANIEL ANTONIO VICENTE
Sold	JORGE ROBERTO VILLAGRA
Sold	GUILLERMO DANIEL WILSON
Sold	GUSTAVO ALEJANDRO YAMAMOTO
Sold	ANTONIO LUIS ZACARÍAS



y ateridos de frío. Reaccionaron inmediatamente al recibir la orden y se mantuvieron focalizados en la tarea que cumplían, sin cometer errores que pudieran comprometer la seguridad del buque o el éxito

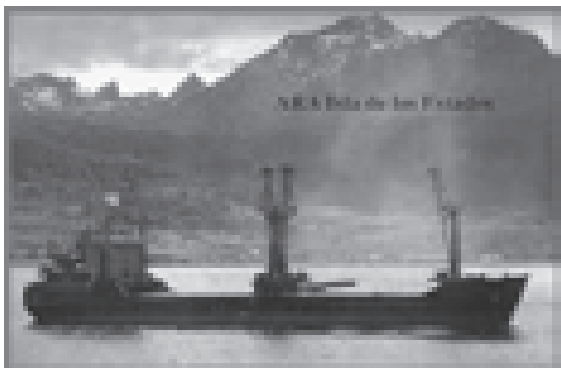
de nuestra empresa.

Permanecimos en cubierta durante el cruce del estrecho. En un momento dado Lehmann se me acercó y me comentó que estábamos próximos a ingresar a la Bahía Fox. Seguidamente me llevó hacia la proa e inclinándose por sobre la borda me señaló para que también me asomara hacia el agua.

Contrastando con la situación general que se desarrollaba en las Islas Malvinas, pude asistir a un espectáculo único. Un grupo de dos o tres marsopas australes (marsopas de anteojos) nadaba siguiendo la estela de la proa. De sus típicos dos colores, el blanco resaltaba nítidamente en la oscuridad. Nos acompañaron durante unos minutos y luego desaparecieron.

El mar comenzó a agitarse nuevamente. Según supe había cambiado la dirección del viento y el tiempo se descomponía nuevamente. En un corto lapso, característico en esas latitudes, nos vimos envueltos por una nueva tormenta, aunque de proporciones menores a la que nos había obligado a fondear el día anterior.

Ingresamos a Bahía Zorro en oscuridad completa. Se distinguía la silueta de un buque carguero cuyo porte se agigantaba a medida que nos aproximábamos. Se trataba del ARA Isla de los Estados. El material de nuestra subunidad había sido transbordado a este navío desde el ELMA Río Carcarañá.



Lentamente, sorteando las dificultades que le oponía el mal tiempo, el Monsunen se amadrinó al otro buque por su banda de babor. El tamaño del Isla de los Estados impresionaba, cuando se lo comparaba con nuestro pequeño carguero. El oleaje que se formaba por el viento y que ingresaba desde la dirección de la boca de la bahía provocaba que nuestra nave se elevara hasta alcanzar a nivelar ambas cubiertas y luego volviera a caer varios metros. Se produjo un intercambio de comunicaciones entre el comandante de nuestro buque y el del Isla de los Estados, pudo percibirse algún desacuerdo del primero, con respecto a qué grúas se utilizarían para trasbordar la carga. Se apostó la del Monsunen, algo que al My Monge le pareció difícil de realizar debido a la amplitud del movimiento vertical de este buque.

Se preparó así la grúa del más pequeño y se la dirigió hacia el Isla de los Estados. En el momento en que se iniciaba el esfuerzo de levantar la primera carga (aparentemente en el límite de la capacidad del aparejo), el oleaje produjo una sacudida tal de nuestro barco que se forzó el motor y se inutilizó la pluma. La operación se interrumpió.

El My Monge, junto con uno de los oficiales del Monsunen, pasó al Isla de los Estados. El término «pasó», no es suficientemente descriptivo de lo que significó este movimiento. Ambos se ubicaron en el borde de la cubierta y esperaron a que el oleaje levantara nuestra nave. De esta manera cuando ambas cubiertas quedaron más o menos niveladas saltaron hacia el otro buque, sorteando el espacio de algo más de un metro de ancho y varios metros de altura que terminaba en el agua. Todos teníamos bien claro que una zambullida en esas aguas significaba una muerte segura por su temperatura, a lo que se agregaba que en caso de no tener éxito en el pasaje,

se quedaría aprisionado entre los dos buques.

A los pocos minutos, cuando al intenso viento se había agregado una llovizna de variable intensidad, regresó el S-3 y me ordenó que me hiciera cargo del trasbordo del material, agregando que éste se realizaría con una grúa del Isla de los Estados. También, me señaló que el orden de prioridad sería primero los Cañones 30 mm L 81,6 Hispano Suizo (HS 30 mm), el carro aguatero y la cocina de campaña y finalmente, toda la munición que permitiera la capacidad de la bodega del Monsunen.

Para observar la situación en el otro barco y con la idea de tomar contacto con el Cbo 1ro Pardini y con el Cbo 1ro Barrios, me dispuse a repetir el pasaje anteriormente descrito. Mientras esperaba la «nivelación de las cubiertas» me di cuenta de que había otro factor a considerar. La distancia entre ambos buques también variaba por efecto del viento y del movimiento del mar. Cuando lo consideré adecuado salté. Afortunadamente había dos tripulantes de la otra nave que me atajaron cuando tomé contacto con la otra cubierta y resbalé, debido a que se encontraba humedecida por la lluvia.

A bordo del Isla de los Estados, fui conducido a la bodega donde se encontraba nuestro material. Allí la tripulación se dedicaba a correr otras cargas para crear el espacio necesario para permitir la maniobra con la nuestra. Conversé con Pardini y Barrios y coordinamos que cuando estuvieran listos uno de ellos se asomaría por la borda para señalarnos el inicio del trasbordo y que lo haría así con cada pasaje de carga (el uso de comunicaciones inalámbricas estaba vedado para mantener el velo de la operación). El otro quedaría en la bodega para asegurarse que nada quedara olvidado y para velar por que el material no fuera dañado. También les comuniqué las prioridades que me habían sido ordenadas. Posteriormente, regresé al Monsunen para organizar a mi personal para la tarea. Durante esa noche, volví a cruzar en alguna otra ocasión para coordinar algún detalle o contribuir a la solución de alguno de los múltiples problemas que surgieron.

De regreso en la bodega «propia», impartí las órdenes de detalle a mi gente. Puse al Cabo 1ro Guevara a cargo del personal y ordené que se dividieran en dos turnos de 10 Soldados a cargo de un Suboficial. Se alternarían para recibir la carga los unos y para aparcarla desde proa hacia popa los otros. Terminado esto me dirigí a cubierta a esperar la señal desde el otro buque, previo informar al My Monge de las coordinaciones realizadas y órdenes impartidas.



Con el traspaso del primer cañón, la realidad nos pegó en la cara y comprobamos lo que suponíamos. La tarea nos demandaría grandes esfuerzos y no pocos riesgos. La pieza fue levantada por sobre la borda del Isla de los Estados en una red, de la cual colgaban cuatro largas sogas. El rolar de ese buque, sumado a la acción del viento y a la altura de la grúa, hacía que la carga en el extremo se balanceara ampliamente en diferentes direcciones. A su vez el movimiento propio del Monsunen, contribuía a evitar que la estiba pudiera ser introducida por la estrecha boca de la bodega. En cuanto pudo, el personal se prendió de los cabos y tensándolos comenzó a guiar la introducción de la carga. Cuando todo parecía estar bajo control, el piso de la bodega se desprendió hacia abajo, todos quedaron colgados de las sogas para volver a chocar estrepitosamente contra el suelo cuando una

ola sacudió el barco. Lo mismo sucedió cuando un soldado se trepó al cañón para desenganchar la red, quedó suspendido en el aire aferrándose al cable de la grúa y parado sobre la pieza. Todo lo descrito, sucedió en un ambiente de frío extremo y en medio de una lluvia que se introducía en la bodega por la acción del intenso viento.

Lo sucedido con el primer envío, me motivó a ordenar que el personal trabajara con el casco colocado, como medida de seguridad contra accidentes. Esto si bien no fue comprendido en el principio por algún soldado, pronto se comprobó atinado ante los sacudones, caídas, resbalones y golpes que todos sufrieron durante el desarrollo de la actividad. Con el correr del tiempo y la experiencia que se adquiría con cada nuevo envío, el proceso se fue volviendo más fluido.

Es necesario destacar el espíritu de sacrificio y la voluntad de todos los que participaron de la tarea del trasbordo. El personal trabajó hasta el agotamiento físico y más allá de éste. En un determinado momento recuerdo haber observado a un soldado porque trabajaba sin sus guantes de abrigo (no teníamos guantes de trabajo). Me contestó que prefería lastimarse las manos y no romper sus guantes, que después iba a necesitar para abrigarse. Creo que es una clara muestra del compromiso de todos con el cumplimiento de la misión encomendada y de la motivación de esos días.

Si bien la preocupación al principio fue la de no dañar el material que se trasladaba de un buque a otro, esto cambió cuando iniciamos el trasbordo de la munición. Un momento antes, el My Monge se acercó al lugar donde realizábamos las actividades y me recordó sobre el cuidado que debíamos tener cuando se manipulara la munición 30 mm antiaérea. Un golpe lo suficientemente fuerte contra los bordes de la boca de la bodega podría hacerla estallar si se activara, por inercia, alguna de las espoletas de los proyectiles ensalados. Las condiciones meteorológicas no habían mejorado.



El pasaje de las cajas de munición es diversas estibas, demandó un esfuerzo particular. Para ese momento todo el personal se abocó al guiado de las cargas hacia el interior del Monsunen. El apilado de unas pocas cajas de proyectiles en cada red disminuyó la posibilidad de golpes indeseados, aunque demandó una mayor cantidad de trasbordos y de tiempo. Con todo, gracias al compromiso y al celo de todos los integrantes de la Ba B involucrados, se recuperó una importante cantidad de Ef(s) CI V sin incidentes y se completó la bodega de nuestro barco.

La descripción realizada hasta aquí de la actividad desarrollada, lejos de ser sólo un gran esfuerzo físico prolongado durante toda una larga noche (unas once o doce horas), desafiando condiciones de frío extremo, tuvieron para los oficiales, suboficiales y soldados otras condiciones que resulta necesario mencionar, para resaltar no sólo la voluntad, sino también el silencioso valor, la iniciativa, el espíritu de cuerpo y el sentido de equipo con que se trabajó. En un mar tormentoso, en un ambiente lluvioso, que podría haber hecho zozobrar al Monsunen en cualquier momento, sin que el personal dispusiera de chalecos salvavidas o de suficientes balsas de abandono.

Las actividades se realizaron en una zona que era controlada por el enemigo. El dominio del aire y del mar por los británicos era un hecho a partir del 1ro de mayo, excepto tal vez en aquellos lugares donde había ADA desplegada, que no era el caso de Bahía Fox donde sólo se contaba con el limitado apoyo que pudiera brindar el Regimiento de Infantería 8, en caso de producirse un ataque. De hecho, durante esa noche se produjeron varias alertas rojas (Atq aéreo),



alertas amarillas (Atq helitransportado) y alertas grises (Atq naval). La única contramedida posible ante éstas fue la suspensión momentánea de las actividades debido a que era necesario apagar el reflector de la grúa del buque Isla de los Estados, única iluminación que se autorizó.

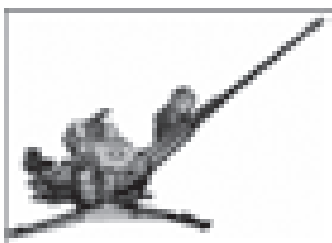
En un momento dado, ante la comunicación de la presencia de buques enemigos en la zona, el comandante del Isla de los Estados dispuso la finalización de las tareas para dirigirse a buscar un lugar más seguro. La acción del My Monge permitió que se continuara con la recuperación de nuestro material. Mientras tanto, en la bodega del Monsunen, pude percibir cómo un sentimiento de frustración inicial, daba paso a uno de satisfacción al tener oportunidad de cumplir completamente la misión que tantos esfuerzos demandaba. A ninguno de los que allí se encontraban se le escapó el menor comentario sobre los riesgos que esto implicaba, sólo querían terminar y volver para combatir como artilleros de defensa aérea.

Finalmente, ya avanzada la mañana del 4 de mayo, la bodega de nuestro buque se completó con 8 Cañones 30 mm L 81,6 Hispano Suizo (HS 30 mm), un aguatero, una cocina de campaña y 16.000 tiros de munición 30 mm, junto con material de comunicaciones y el preciado 10% de efectos clase II de intendencia (vestuario). También habían sido recuperados los dos suboficiales que habían acompañado la carga desde el continente y que habían participado arduamente en su trasbordo desde el Río Carcarañá al Isla de los Estados.

Cuando el Monsunen iniciaba su separación y se aprestaba a iniciar la navegación, se presentó el Cabo Busto en la barandilla del puente desde la cual observábamos la maniobra junto con el My Monge. Me recordó que él debía permanecer en el Isla de los Estados para custodiar el resto del material hasta que se lo pudiera recuperar. Me di vuelta para darle la novedad al My Monge, quien ya estaba enterado habiendo escuchado al joven suboficial. Se suspendió la maniobra y Busto pasó al otro buque internándose en su cubierta. Fue la última vez que lo vimos.

Cabo de Artillería ROBERTO ADRIÁN BUSTO. 17 años, cordobés. Era aspirante de segundo año de la Escuela de Suboficiales Sargento Cabral, cuando en el año 1982 fue ascendido al grado de Cabo y destinado al GADA 101, dentro de éste a la Batería B. Murió en Combate durante la noche del 10 de mayo de 1982 en circunstancias en que el Buque ARA Isla de los Estados que navegaba rumbo a Puerto Howard, con un cargamento de municiones y combustible de aviación, fue interceptado por la fragata británica HMS Alacrity y hundido con disparos de artillería. Busto consciente, por su experiencia en el Monsunen, del riesgo que corría no dudó en presentarse para cumplir con la misión que se le había encomendado, poniendo de manifiesto con su acción un elevado amor a la Patria y un Valor (sin adrenalina) que enaltece al Suboficial del Arma de Artillería. Busto permanecerá por siempre en el recuerdo de sus camaradas.

Si bien la intención



era dar descanso al personal, surgió un requerimiento desde Puerto Argentino para obtener tambores de nafta para los directores de tiro Skyguard y JP1 para los helicópteros. Teniendo la opción de elegir regresar, el My Monge dispuso que se cumpliera. Por lo tanto el Monsunen puso proa hacia Bahía San Carlos, navegando por el estrecho del mismo nombre. En el lugar se encontraba el buque ELMA Río Carcarañá. Como la bodega del Monsunen estaba completa, los tambores de combustible fueron estibados sobre la cubierta. Los llamativos colores de la nueva carga, especialmente el anaranjado de los JP1, resaltaban con los del buque lo que suponía un riesgo para la navegación de regreso. A bordo del Río Carcarañá, nuestro personal fue invitado con una comida succulenta que fue recibida con verdadero entusiasmo, dado que las raciones de combate para dos días habían sido consumidas tiempo atrás. Posteriormente se inició el regreso a Puerto Argentino.

Durante la navegación por el Estrecho de San Carlos, a las pocas horas de la zarpada, se escuchó ruido de helicópteros y se observaron luces que atravesaban la capa de nubes de una nueva tormenta. El Monsunen disminuyó el ritmo de sus motores y se ocuparon los puestos de combate previstos bajo una estricta disciplina de luces. El personal se apostó en los espacios entre los tanques de combustible, aumentando el riesgo de la situación por el peligro de una explosión, que rápidamente incendiaría el barco y haría explotar la munición transportada.

Superada esa alerta, el personal retornó a su ubicación en la bodega, el tiempo se había descompuesto y un nuevo temporal sacudía al buque. En un momento dado, se recibió alerta de un probable ataque naval, especialmente de un submarino. Nuevamente según lo previsto, el personal se dividió en dos grupos que se ubicaron a proa y a popa. En la proa podíamos percibir el profundo cabeceo del barco. Cada nueva zambullida en una ola nos empapaba y debimos aferrarnos a la carga o a partes del buque para no perder el delicado equilibrio a que nos sometía el mar embravecido. Esta situación se mantuvo durante ocho horas. Pasada la alarma, pudimos retornar al interior de la embarcación.

La noche del 6 al 7 de mayo alcanzamos Puerto Argentino. A escasos dos kilómetros del acceso a la bahía, el TN Gopceovich se precipitó sobre un tabletero y encendió todas las luces del Monsunen, que venía navegando en el más absoluto oscurecimiento. Nuestra misión era conocida sólo por unos pocos en el Comando Conjunto. Cuando el radar Rasit del Grupo de Artillería 3 nos localizó, aparentemente fuimos identificados como una nave enemiga. El Jefe del GA 3 (Tcnl Balza) que no sabía de nuestro arribo había solicitado autorización para abrir fuego contra nuestra nave.

Habiendo atracado, subieron al buque el Grl Menéndez y los My(s) Buitrago y Doglioli. Expusieron la gran preocupación que habían tenido por todo el personal y felicitaron por el cumplimiento de la misión. Inmediatamente se ordenó agregar la B/GADA 101 (+) al GADA 601(+).

El personal a mi cargo recibió un corto descanso, mientras el resto de la Batería se abocó al desembarco de nuestro material y a su traslado a la cancha de fútbol próxima al edificio de la gobernación, que serviría de helipuerto para nuestra próxima tarea.

Durante la corta tarde de ese día, junto con el My Monge y el Tte 1ro Infantino, realizamos un reconocimiento ejecutivo de la posición a ocupar por la Subunidad en la península Camber. En varios vuelos de un helicóptero Bell UH1H se fueron desplegando un soldado guía por pieza. Luego de marcar con una estaca la posición exacta que debía ocupar cada pieza, el soldado pernoctaría al raso en ese lugar, para guiar a las aeronaves que transportarían al cañón con su servicio de pieza y una carga mínima de munición. El dispositivo de la «Bote» fue diseñado mirando al

Norte, hacia la península Freicynet, en un frente de aproximadamente 2000 mts, con sus piezas instaladas cada 250 mts. En las incursiones realizadas el 1º de mayo, los Sea-Harriers británicos, volando al ras del mar, ocultos a la detección del radar, aparecían por allí sorpresivamente para atacar la pista de aterrizaje por lo que se resolvió cubrir esa avenida de aproximación.



En la ubicación de detalle de cada pieza tuve en cuenta una orientación del My Monge y busqué ocupar la cresta militar, de manera de permitir el fuego terrestre en dirección al Norte, así como hacia el NE y NO. Esto probó ser de gran utilidad en los últimos días del conflicto.

Con la primera luz del 8 de mayo se inició la ocupación helitransportada de la posición. Una pieza por vuelo. En un Bell UH1H era transportado el servicio de pieza con su equipo individual, mientras que un helicóptero Puma llevaba el cañón y una mínima dotación de munición. Esta segunda aeronave, en la que tuve la oportunidad de embarcar como guía, era tripulada por el Tte 1ro Fiorito, el Tte 1ro Buschiazzi y por el Sargento Dimotta, los que serían derribados al día siguiente en ocasión de concurrir al rescate de los naufragos del pesquero Narwal.

La operación debió ser suspendida en diversas ocasiones por las múltiples alertas rojas que se produjeron y en ocasiones por el desmejoramiento de las condiciones meteorológicas.

El éxito de este desplazamiento aéreo se debió al arrojo y profesionalismo de los pilotos de ejército que nos transportaron y al empeño, flexibilidad e ingenio de todos los integrantes de la Batería Bote quienes no habiendo recibido instrucción previa, salvaron todos los obstáculos que se presentaron para eslingar sus cañones y organizar sus cargas, todo con mínimo tiempo de preaviso aún durante los ataques aéreos y bombardeos navales del enemigo.

Finalmente, el 8 de mayo casi al anochecer la Ba Tir B / GADA 101 ocupó una posición de fuego en la península de Camber, en un frente de aproximadamente 2000 mts, apoyando el extremo de su 2da Sección en las últimas estribaciones de Wireless Ridge, al este de Monte Longdon.

La Subunidad había realizado un movimiento de miles de kilómetros, empleando medios terrestres, aéreos y navales de distinto tipo. Recuperó su material y lo transportó a Puerto Argentino desde una zona bajo control aéreo y naval del enemigo y sorteando las más difíciles condiciones meteorológicas que se puedan imaginar y ocupó su posición de fuego en un área general batida a diario por el fuego naval y aéreo del enemigo. Todo esto se realizó sin sufrir bajas, ni siquiera administrativas, de personal o de material.

La tarea cumplida fue posible merced al detallado, oportuno y flexible planeamiento de su comando, al correcto y eficaz ejercicio del mando de sus cuadros en todos los niveles y a la disciplina, sacrificio y sentido de pertenencia de sus soldados. El espíritu de cuerpo, la capacidad de trabajo en equipo, la entrega, el valor y la templanza y serenidad al enfrentar situaciones críticas pusieron de manifiesto las virtudes que caracterizan al ARTILLERO DE DEFENSA AÉREA del EJÉRCITO ARGENTINO.

Coronel VGM Ricardo Enrique Jasson

El EA Recuerda a sus Caídos en Malvinas

El Ejército es el brazo armado de la patria en defensa de la soberanía nacional. En la conmemoración de la Gesta de Malvinas, los invitamos a recordar a todos nuestros Veteranos y a compartir algunas de las ceremonias que se realizaron en todo el país.

Extraído de la revista «SOLDADO DIGITAL» (www.soldadosdigital.com)

San Luis

Grupo de Artillería Antiaérea 161

Durante el acto se encontraba presente el oficial «VGM» más antiguo, teniente coronel retirado Inocencio Carpio.

Luego de leer el mensaje del ministro de Defensa, se realizó un minuto de silencio y se hizo entrega de la medalla conmemorativa de los 25 años de la gesta, al veterano de guerra Néstor Oscar Laveglia.



Mendoza

Comando de la VIIIª Brigada de Montaña

El Acto fue presidido por el 2do comandante de la Brigada, Coronel Roberto José Corvalán, quien estuvo acompañado por otras autoridades civiles y

militares y todos los veteranos de guerra que aún se encuentran en actividad e invitados especiales.

Por otra parte, la Asociación de ex combatientes de Malvinas en Mendoza, presidida por el señor ex combatiente Hugo Olivera, realizó la noche del 1º de abril una vigilia frente al Monumento a los 17 Cuyanos.



Catamarca

Homenajean y recuerdan a los veteranos de Malvinas con una maratón

El mismo sábado se realizó el torneo provincial «Alto del Solar» de Cross Country y Marcha Atlético en el Balneario Municipal de la Quebrada. En esta oportunidad fue un homenaje especial del atletismo catamarqueño a los héroes de la Guerra de Malvinas.

Esta quinta fecha del torneo que organiza la Agrupación de Atletas Veteranos de Catamarca «Pedro Roberto Arias», contó con la colaboración de la Dirección de Deportes de la Municipalidad de la Capital y las Escuelas de Atletismo de Catamarca, en preparación a los Nacionales de esas mismas especialidades que se disputarán en Catamarca el 30 de abril de 2011.



Recordatorios de Malvinas Adquieralos en nuestra sede

de 08.30 a 12.00

Uruguay 654
CABA

Piso 4º Of. 403
Tel: 4373-5440



La Máxima Condecoración de la Nación Argentina

Oscar Ismael Poltronieri (nacido el 2 de febrero de 1962 en Mercedes, Provincia de Buenos Aires, Argentina) es uno de los soldados argentinos que recibió la máxima condecoración militar Argentina «La Cruz La Nación Argentina al Heroico Valor en Combate» (según La Ley 22.607 de 1982) por su hazaña y heroísmo.

Pertenecía al «Regimiento de Infantería Mecanizado número 6» del Ejército Argentino, en la categoría de clase 62.

Hijo de Ismael Abel Poltronieri y María Esther Luciani, es el primogénito de 5 hermanos. Eran gente «de a caballo» como se denomina en el campo al verdadero paisano; Don Ismael trabajaba como puestero en la Estancia «Santa Catalina»

na» transcurrieron los primeros 10 años de su vida; allí se crió con la sencillez y libertad que caracteriza a nuestros paisanos; aprendió de ellos a montar los caballos en pelo, diferenciar sus pelajes, hacerlos galopar como el viento o a caracolear cuando llegaba a la Escuela y se acercaba al palenque.

Sus días fueron pasando en el seno de su familia donde vio nacer

bién aprendió algo que lo acompañaría a la guerra y le sería de utilidad (lo mismo que a todos los jóvenes paisanos de Navarro, Lobos, Luján, S. A. de Giles, Chivilcoy, Mercedes, Suipacha y tantos otros lugares que integraron el Regimiento de Infantería mecanizada N° 6 y son para muchos, un Soldado desconocido): a convivir con la naturaleza y a tomar lo que ella le brinda, a levantarse antes que el sol, a sentir la fría helada curtiendo su piel en el galope matinal, a sentir la escarcha al lavarse la cara antes de salir al campo.

Poltronieri estuvo en combate en el Cerro «Dos Hermanas» (Two Sisters) donde él solo cubrió la retirada de sus compañeros con su ametralladora MAG. Voluntariamente, Oscar Poltronieri, se ofreció a quedarse a cubrir la retirada de sus camaradas negándose a las insistencias de éstos de retirarse con él.

Supuesto muerto en acción por su unidad, fue recibido con total sorpresa y algarabía cuando sus oficiales, suboficiales y soldados lo vieron regresar, dos días después, de lo que presumían era una muerte segura.

En su honor se filmó una película documental con el título de «HÉROE del MONTE DOS HERMANAS»

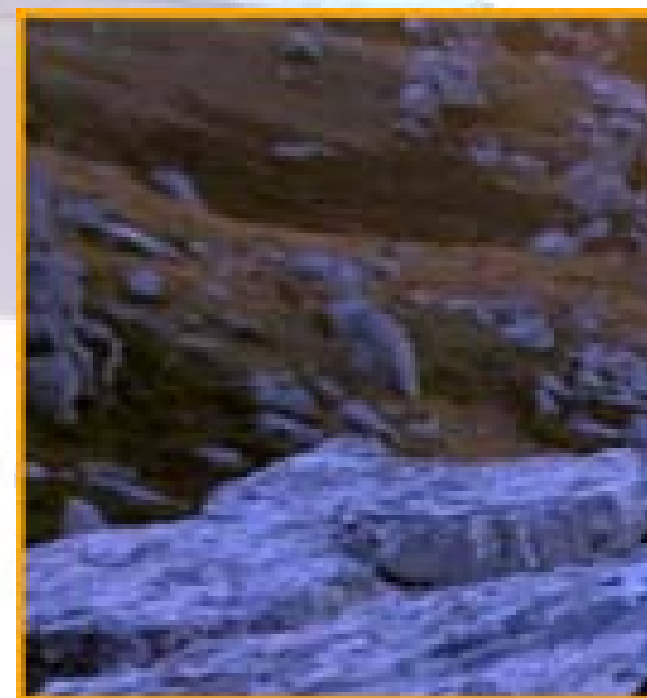


Poster de la película mostrando el cerro «Dos Hermanas» al fondo

Ganador del concurso Bicentenario, el documental narra la historia del soldado Oscar Poltronieri, perteneciente al RIMec6 de Mercedes y que recibiera por su actuación en la gesta la máxima condecoración que entregara el estado argentino: «La Nación Argentina al heroico valor en combate» El deseo cumplido de Oscar Poltronieri según sus palabras: «Mi sueño es regresar a las Malvinas para recuperar mi ametralladora perdida en las montañas. Y para visitar las tumbas de mis compañeros. Tengo que cerrar ese círculo»

Relato del Soldado Poltronieri

«Aún increíblemente permanecen inmóviles las piedras que coloqué con mis propias manos para protegerme del fuego enemigo, piedra por piedra yo la arme, mi fortaleza, mi posición de combate, me protegió de todo lo que me arrojaron los británicos, significa mucho para mí, gracias a ella yo estoy vivo. También están los casquillos que expulsaron mi MAG y esquirlas de la artillería británica. Éramos dos MAG, una que sostenía mi hermano Juan Domingo Horisberger y la mía. Los británicos nos castigaron mucho a los dos,



Poltronieri en la soledad de la posición



de Mercedes (Prov. de Bs As) y Doña María Esther colaboraba con la familia realizando los quehaceres del hogar, trabajando en la chacra y cuidando las gallinas mientras su marido salía a recorrer el campo. Siguió haciéndolo hasta que el estado de su embarazo la obligó a trasladarse hasta el Hospital de la ciudad.

En la Estancia «Santa Catali-

a sus hermanos; aprendió de su padre la rudeza de la vida del campo pero también se forjó en el crisol que moldeó a nuestros gauchos en toda nuestra historia. Aprendió del honor, la dignidad, la franqueza, la hombría de bien y su madre no estuvo ajena pues le enseñó del sacrificio sin queja, a hacer mucho con poco, a amar a su familia y a su Dios, pero tam-



Oscar Poltronieri y Rodrigo Vila, el director del documental, en las islas Malvinas. (Foto Blogs de Perfil)



Argentina en Malvinas; Otorgada a un Soldado

o de los soldados que combatió en la Guerra de las Malvinas y es el único soldado conscripto que recibió la máxima condecoración
zaña y heroísmo durante la Batalla del Cerro de Dos Hermanas.

el subteniente Vilgre La Madrid (el cual me enseñó mucho hasta hoy en día) nos advirtió que nos cuidáramos porque nosotros íbamos a ser los más buscados por el enemigo y así fue. Cuando ubicaron a Horisberger no le tuvieron piedad, tiro tres tiros y se le trabo la MAG, ahí le arrojaron de todo y murió. Éramos muy amigos, me dio tanta bronca. Yo pensé que si lo habían matado a él me iban a matar a mí también, ¿por qué me iba a salvar? A mí me dio como un ataque de locura y empecé a sacudirles con la MAG, ahí fue cuando me ubicaron a mi también. A mí me castigaron mucho, cuando descubrieron mi posición me tiraron con todo, las balas me rebotan cerca mío

y chocaban con las piedras pero increíblemente ninguna me toco, yo no me podía achicar y tiraba y tiraba con tal de darles unos segundos a mis compañeros. Eran como las nueve de la mañana. Las municiones me pasaban cerquita: a las trazantes se las veía clarito. El subteniente Vilgre de La Madrid junto al Sargento «Tito» Echeverría me decían: «Vámonos Poltronieri, que te van a matar...», es mas, hasta incluso me insultaron a ver si reaccionaba pero yo le decía que se fueran ellos. «Váyanse, repliéguense, que yo me quedo solo». Ellos no querían, me decían: «Negro, vayámonos todos, a vos solo te van a matar, te la van a dar». Yo les contesto: «No váyanse ustedes, tienen familia, amigos, todo». Yo también tengo familia, amigos, pero ellos siempre entienden. «¡Y váyanse de una vez, carajo, después voy a ir yo!». Solamente quedaba cerca de mí el Sargento Echeverría (es mi hermano, días antes me salvo en un bombardeo), pero yo sabía que la señora de él, justo ese día había tenido una nena. Le había llegado un telegrama. Le digo entonces al Sargento: «Mi sargento, usted tiene un nuevo hijo en el mundo y tiene que verlo. Repléguese. Déjeme a mi solo. Yo soy soltero y prefiero morir yo antes que usted. Me voy a arreglar» y gracias a Dios me las arreglé...» Yo por mis compañeros me las juego» SI YO TUVIERA QUE VOLVER, VOLVERÍA. Los británicos no podían avanzar y entonces trataron de rodearme, ahí fue cuando me quedé corto de municiones hasta que llegue a Puerto Argentino. En medio del camino cumplí una orden que me dio antes el subteniente Vilgre de La Madrid: partí mi MAG en dos y la enterré. Llegué a la tarde donde estaba el Batallón de Infantería de Marina 5. Les pregunté si sabían dónde estaba el 6 de Mercedes, porque yo quería juntarme con los míos. Me dijeron que cerca del cementerio, que era el punto de reunión. Cuando me vieron no lo podían creer: me habían dado por muerto Y yo les digo: «Que?!!! Esos tipos a mi no me matan, que va a hacer, me salvé, no me la dieron!» Todos empezaron a gritar, a abrazarme, se me tiraban encima, como en la cancha al que hace un gol. Luego me levantaron, me llevaron en andas, tenían mucha alegría de verme. Allí me enteré de que se habían rendido a las diez de



Ceremonia de condecoración del Soldado Poltronieri

la mañana. Y recién como a las tres de la tarde nosotros habíamos dejado de combatir. Cuando vimos la bandera blanca colgada en el mástil, la mayoría nos largamos a llorar.» Condecoración al Soldado Clase 62 Oscar Ismael Poltronieri: Por sus acciones de combate durante la batalla del cerro Dos Hermanas, en donde era operador de una ametralladora, desoyendo la orden de retirada y quedándose combatiendo él solo, permitiendo el repliegue de todos sus compañeros a zonas seguras y aferrando al enemigo con su única boca de fuego, impidiéndole avanzar a todo el dispositivo ofensivo británico. Por tal motivo otórgue-

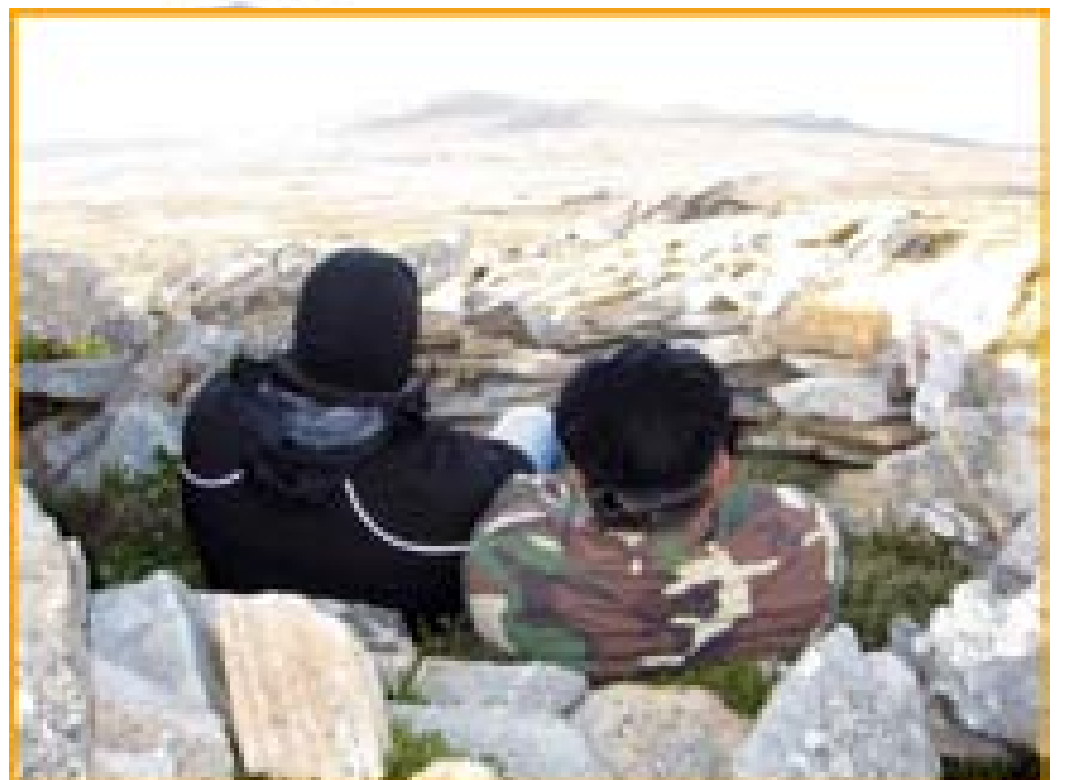
sele La Medalla Cruz La Nación Argentina al Heroico Valor en Combate según la Ley 22.607 (1982).



Oscar Poltronieri, ex combatiente argentino, junto con dos de sus hijos, Jonathan y Melina, conocieron la Bombonera por invitación del entonces presidente de Boca Juniors, Mauricio Macri. Foto: Miguel Méndez



de la posición que ocupara en Malvinas



Oscar Poltronieri y el director del documental ubicados en la posición que ocupó en la batalla del Cerro «Dos Hermanas»

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

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.

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 Avenida de Mayo 801 piso 10, enviando un e-mail a eduardogerdinster@gmail.com o a los tel.:

Subgerente	4339-7521
Jefe Dto. Operativo	4339-7336
Div. Prest. Médicas	4339-7367
Facturación	4339-7201/2

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 Tucumán 753 - 10° P.

En el país:

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

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

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

ODONTÓLOGA

DRA. MARÍA RUTH AGNOLI - ODONTÓLOGA GENERAL - M.N. 29760 M.P. 23825
ATENCIÓN POR IOMA A EX COMBATIENTES DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES
SAN MARTIN 82, BERNAL, BUENOS AIRES
TELÉFONO 1540487371 EMAIL: RUTH.AGNOLI@YAHOO.COM.AR

Centro de Salud de las Fuerzas Armadas

El Centro Integral de Salud «Veteranos de Malvinas» será utilizado por miembros civiles y militares de las tres Fuerzas Armadas, Veteranos de Guerra y personal que está o haya estado sometido a situaciones potencialmente traumáticas como las Misiones de Paz o acciones humanitarias de otro tipo.

A la atención psiquiatría y psicología, que brindará el Centro de Salud, se sumarán las áreas de cardiología, neumonología, neurología y oftalmología contando con un laboratorio de análisis clínicos destinadas a pacientes que requieran resolver in situ patologías relacionadas.

Av. Cabildo 381 (1426) CABA Teléfonos 011-4576-5545 al 49 interno 177

El Centro va más allá de la asistencia a la salud mental. «Aparte de los problemas de stress post traumático por la guerra, se agregó el paso de la vida. Es un centro modernísimo de asistencia integral de la salud, con alta tecnología, con el sistema más moderno de historia clínica nacional, que será replicado en Comodoro Rivadavia (Chubut), en Curuzú Cuatiá (Corrientes) y por último en Córdoba. Todos tendrán el mismo abordaje y creo que de esta manera estamos pagando parte de la deuda que tenemos con los veteranos, que hasta él nadie lo había tomado en serio»
Se define a este Centro como «el primero en Latinoamérica que reúne estas características.

Cuota Social

Señores Asociados

En la reunión de la Comisión Directiva del 17 de septiembre del 2012, se aprobó una actualización de la cuota social, considerando que:

- a) La autorización otorgada a la Comisión Directiva por la Asamblea Anual del día 7 de julio de 2010, para actualizar la cuota social en un 0.5% de la pensión, con los respectivos aumentos de la misma.
- b) El hecho de no haberse actualizado dicha cuota desde julio del 2010, fecha en la que se aumento a 15 pesos a los socios activos y permaneció constante para los adherentes.
- c) El progresivo aumento de la inflación que ya ronda en un 25% y que deteriora las posibilidades que tenemos para hacer frente a nuestro accionar.

Por lo expuesto precedentemente a partir del 1° de diciembre se iniciaron los trámites para actualizar la cuota social con los siguientes montos.

Socios activos \$20

Socios adherentes \$8

Dicho aumento corresponde al 0.38% del monto de la pensión del mes de septiembre, en lugar del 0.5% autorizado.

Aprovechamos la oportunidad para saludarlos muy atentamente.

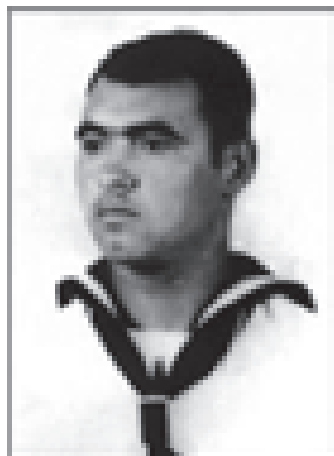
AVEGUEMA

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 comuniquen con nuestra administración en:

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

Prefectura Naval Argentina

Homenaje al Cabo 2° Julio Omar Benítez (1962-1982)



Nació el 22 de enero de 1962 en Basavilbaso, Entre Ríos, e ingresó a la Prefectura Naval Argentina en 1979 como Marinero de 1°. Egresó de la Escuela de Suboficiales «Coronel Martín Jacobo Thompson» como Cabo 2° del Escalafón Navegación en diciembre de 1980 y fue destinado al Servicio de Buques Guardacostas. Falleció en combate el 22 de mayo de 1982, cuando el guardacostas GC-83 «Río Iguazú» (en el que revistaba como artillero de una de las ametralladoras 12,7 mm), fue atacado por dos aviones ingleses Sea Harrier en Bahía Chaiseul, Islas Malvinas.

Homenaje al Marinero Jorge Eduardo López (1962-1982)



Nacido en Capital Federal el 26 de junio de 1962.

En septiembre de 1980 se le da de alta como marinero en la Prefectura Naval. Ofreciéndose como voluntario parte inmediatamente a Malvinas. El 10 de mayo de 1982 se encontraba a bordo del buque mercante «Isla de los Estados» custodiando el Mercedes Benz MB240GB CTR TT-24 de la fuerza. El buque fue hundido a cañonazos por la fragata inglesa «HMS Alacrity» en el Estrecho de San Carlos, pereciendo en el acto. Recibió la distinción «La Nación Argentina al Muerto en Combate» y fue ascendido post mortem al grado de Cabo Segundo.

Monumentos de la Prefectura Naval Argentina que rinden homenaje a la lancha guardacostas GC-83 «Río Iguazú»

Erigidos en Federación, provincia de Entre Ríos, en homenaje a los caídos en la Guerra de Malvinas (1982)



Monumento que representa al Guardacostas GC-83

Comodoro Rivadavia, Destacamento Lago Buenos Aires



Monumento que la Prefectura Naval Argentina y el Centro Patriótico del lugar inauguraron en la localidad fronteriza de Los Antiguos, provincia de Santa Cruz el 22 de mayo de 2010, al conmemorarse 28 años del combate entre la «Río Iguazú» y Sea Harrier británico



Cartel indicador de la Plazoleta «Islas Malvinas» nombrada así para recordar a los integrantes de las Fuerzas Armadas y de Seguridad caídos en el cumplimiento del deber. Al pie figuran los asentamientos históricos de Prefectura en la zona y la fecha en que sucedieron (Fotos: Ricardo Voglino)



GC82 atracando en un muelle durante la guerra



Formación de veteranos de la Prefectura Naval



Tripulación del GC82



Tripulación del GC83

«Malvinas 30 Años y Centenario de la Aviación Militar Argentina»

El Instituto Aeronaval Argentino en la Conmemoración



12 de Noviembre de 2012

El domingo 11 de Noviembre, el INSTITUTO AERONAVAL, a través de su Filial Mar del Plata y el Aeroclub de Coronel Vidal, organizaron una jornada de puertas abiertas con el fin de conmemorar los 30 años de la gesta de recuperación de nuestras Islas Malvinas y los 100 años de la creación de la Aviación Militar en nuestro país.

Ambas Instituciones, dado la magnitud del evento, invitaron a sumarse a la iniciativa, a la Filial Mar del Plata del Instituto Nacional Browniano y al Círculo de Defensa Nacional de Mar del Plata.

Cabe destacar también, la generosa disposición y colaboración del Comandante del Área Naval Atlántica, Comodoro de Marina VGM Dalmiro Orlando Diego Miguel, del Jefe de la Agrupación de Artillería Antiaérea 601 Escuela, Coronel, Daniel Oscar Suárez y del Comandante de la Fuerza de Submarinos, Capitán de Navío, Guillermo José Repetto, quienes dispusieron el envío de material y personal para la mejor realización del evento.

El epicentro del encuentro, fue sin dudas, el avión MACCHI MC-32 restaurado y presentado el pasado 4 de Mayo, con motivo del «Día de la Aviación Naval», su figura impacta, apoyado sobre sus neumáticos en la plataforma del Aeroclub y es referente de las acciones de combate en Malvinas, fue el entrenador avanzado de todos los aviadores de ataque de nuestra Aviación Naval.



Veteranos de Malvinas presentes

La actividad comenzó a las nueve de la mañana, con la recepción del material y personal de Artillería Antiaérea, que desplegó un cañón «Oerlikon 35mm» y de la Agrupación de Buzos Tácticos que desplegaron para la muestra, armamento, equipos de buceo y paracaídas.

Instalados, personal y material, haciendo marco a la plataforma de vuelo, se procedió a instalar los diversos stands que conformarían la visita interactiva del programa. El Museo de la Fuerza de Submarinos se hizo presente con una muestra de maquetas, fotografías y publicaciones periodística de la época del conflicto (1982). El Instituto Nacional Browniano, también desplegó su stand con material referido a las actividades que desarrolla en difusión de la Historia Naval Argentina, lo mismo hizo el Círculo de Defensa Nacional Mar del Plata, quien a su vez, dispuso la entrega de obsequios conmemorativos a todas las autoridades presentes. La Sociedad Internacional de Plastimodelistas de Mar del Plata (IPMS por sus siglas en inglés) realizó una interesante muestra de maquetas de buques, aviones y fotografías de nuestra Armada Argentina y la exposición de material bibliográfico de la ya conocida colección de Jorge Núñez Padin.

Los miembros de la Filial Mar del Plata del Instituto Aeronaval, a través del aporte del Capitán de Navío VGM Daniel Alberto Marinsalta y del Teniente de Fragata VGM José Antonio Galandrini, desplegaron un equipo de vuelo completo, usado por nuestros aviadores navales durante el conflicto Malvinas, Casco, overol, campera, guantes, elementos de supervivencia y fotografías de la época.

Las aeronaves y socios de los distintos aeroclubes invitados comenzaban a llegar. Un «Bonanza» del Aeroclub de Balcarce fue el primero en decir presente, lo seguirían los del Aeroclub Miramar, Aeroclub Mar del Plata, Aeroclub Pinamar y del Aeroclub Ayacucho. También se dieron cita, socios representantes de La Plata, Tandil y Junín.

A las once de la mañana se abrieron las puertas del Aeroclub Coronel Vidal, la afluencia del público comenzaba a ser incesante. Los invitados de honor, los Veteranos de Guerra de Malvinas, con sus

familias, eran inmediatamente registrados a su llegada, para ser luego presentados en el acto inaugural.



Aspecto de la Ceremonia

PALABRAS DEL CAPITÁN DE NAVÍO (ROU) GASTÓN BIANCHI

A MIS HERMANOS CAMARADAS VGM DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

Querido amigo Oscar Filippi



A través de estas breves palabras deseo transmitir y transmitirles a todos los camaradas de las tres armas, mi más sincero y sentido reconocimiento en el 30 aniversario de la gesta que les reunió, en los confines australes del Atlántico, en tiempos que la Patria lo reclamaba, para recuperar algo perteneciente por derecho propio.

En aquel entonces, ese ansiado momento por fin se cumplía, dejando a un lado toda repercusión ulterior frente a un siglo y medio de muda respuesta, ante los reiterados pedidos, primando en los elegidos en ese momento, solamente el honor de retornar a su Nación, algo que llevaba su ADN.

Nunca más vigentes la frase de vuestro Prócer, el Gral. San Martín cuando mencionaba: «Mi sable nunca saldrá de la vaina por opiniones políticas», en tiempos que los esfuerzos políticos ya eran historia, estando la Patria con esos selectos hijos de todas las edades, convocados frente al rostro de la guerra.

Von Clausewitz citó hace dos siglos: «La guerra es la continuación de la política por otros medios».

Con las primeras detonaciones de la munición británica en vuestras islas, cada combatiente reconoció que estaba dando fiel cumplimiento de aquello que en su juventud con guardapolvos y pantalón corto en el seno de alguna escuela, o tiempo después al presentar su fusil en algún colegio militar cuando gritaba a viva voz «SI JURO», al prometer o jurar su pabellón.

En otra oportunidad mencioné que personalmente nunca me importó el resultado de la contienda, ya que la misma no dignificó luego con un rotulo, al que de allí salió airoso, más aun cuando todos reconocían el desbalance tecnológico y de fuerza comprometida.

El verdadero calibre de una persona se pone en evidencia, frente a las vicisitudes y fue en ellas donde el contingente acantonado en las trincheras, en las cabinas de las aeronaves y en los puestos de batalla sobre y bajo el mar, marcaron la diferencia, estando a la altura de un claro y varonil contendor.

De esas circunstancias, nace el vivo significado de aquello que les convoca y reúne año a año como VETERANO DE GUERRA.

Más allá de la connotación que se desee otorgar se encuentra el grupo humano que abandonando físicamente todo tras de sí, nunca midió consecuencias combatiendo fieramente, muchos hasta agotar la munición, motivo más que suficiente para que cada criollo bien parido les deba reconocimiento por tanto coraje, renuncia y sufrimiento en aquel muy difícil momento.

Querido amigo, «Hace más ruido un sólo hombre gritando, que cien mil que están callados» señalaba Don José San Martín.

Dios les otorgue un país a la medida de vuestros nobles esfuerzos, una generación de jóvenes amantes y orgullosos de su verdadera historia, pero por sobre todas las cosas una clase de gobernantes que puedan demostrar como mínimo en los hechos, todo ese amor que ustedes le supieron dar a la Patria cuando ella les necesitó.

Mi mejor y más grande reconocimiento a los eternos combatientes por la causa de una Nación amante de su soberanía.

¡AL GRAN PUEBLO ARGENTINO, SALUD!

Las amplias instalaciones y parque del Aero-club, sirvieron de marco a la hora del almuerzo. Familias, grupos de amigos y Veteranos de Guerra, se distribuyeron en las distintas mesas y espacios verdes, a disfrutar y compartir el infaltable asado criollo.

A las 14.00hs se habilitó el salón auditorio, adaptado en el propio hangar del aeroclub y en medio de los stands. Hasta las 15.30 y en turnos de 30 minutos, expusieron sus vivencias en el conflicto, grupos de veteranos de las tres Fuerzas Armadas.



Material de Defensa Antiaérea en exposición

Por el Ejército Argentino lo hicieron los Sres. Miguel Ángel Peralta, Mario Giurca y el Ing. Félix Antonio Sardella, quienes comentaron sobre su actuación en la defensa antiaérea de las Islas Malvinas.

Por la Fuerza Aérea Argentina expuso el Brigadier VGM (R) Daniel Alberto Paredi. Un disertante muy especial, dado que es oriundo de Coronel Vidal y realizó el curso de Piloto Privado de Avión en éste Aero-club, antes de ingresar a la Escuela de Aviación Militar. Su exposición estuvo referida a la actuación de los aviones A-4C de la IVª Brigada Aérea, a la que el perteneció, durante la guerra aérea Malvinas. El dato de color, que arrancó aún más aplausos del colmado auditorio fue, cuando se estrechó en un fuerte abrazo con quien había sido su instructor civil y que concurrió especialmente a saludarlo.

Expuso por parte de la Armada el Capitán de Navío VGM (RE) Daniel Alberto Marinsalta, quien relató sobre el vuelo de exploración para detectar la Flota Británica, realizado entre las últimas horas del 30 de Abril de 1982 y las primeras del 1º de Mayo, con un avión S-2E TRACKER (2-AS-26) de la Escuadrilla

Aeronaval Antisubmarina (Los Búhos). Realmente atrapó al auditorio, dado la cantidad de vicisitudes que les tocó protagonizar junto al entonces Capitán de Corbeta Emilio Goitia (piloto) de ese vuelo que había sido lanzado desde la cubierta del portaaviones PAL (V-2) ARA «25 de MAYO».



Material de Buzos Tácticos

Seguidamente, el Capitán de Navío VGM (RE) Guillermo Luis Sollazzo, se refirió a la tareas de apoyo y sostén logístico, realizados por la Escuadrilla Aeronaval de Exploración con los aviones Beechcraft B-200.

Cerrando la exposición, hablaron, el Teniente de Fragata VGM (RE) José Antonio Galandrini y el Teniente de Corbeta VGM (RE) Jorge Omar Orofino, quienes se refirieron a su experiencia en el conflicto, sobre los aviones de origen brasileño Embraer EMB 110 Bandeirante.

Tal lo previsto, a las 15.30hs comenzó la «Ceremonia de Inauguración» de éste día tan especial y pleno de Historia. Como «oficial de ceremonia» se desempeñó el Secretario de la Filial Mar del Plata, del Instituto Aeronaval, Oscar Héctor Filippi.

En nombre de la Municipalidad del Partido de Mar Chiquita, del Aeroclub de Coronel Vidal, de la Armada Argentina y del Instituto Aeronaval, se le dio la bienvenida a todos los presentes, junto al agradecimiento por acompañar y compartir tan importante día para los Veteranos de Guerra y la Aviación Naval de la Armada Argentina.

Las Bandas de Música del Comando del Área Naval Atlántica y de la Agrupación de Artillería Antiaérea 601 Escuela, formadas en perfecto cuadro, le

daban marco de solemnidad a la ceremonia.

Inmediatamente, se procedió a presentar a cada uno de los Veteranos de Guerra de Malvinas (73 en total), que en una posición de honor, se habían formado frente a todos los presentes. Las presentaciones se efectuaron según su estricto orden de llegada y sin mencionar jerarquías, se agasajaba y agradecía a los Ciudadanos Argentinos que habían hecho honor al juramento de «Defender a la Patria hasta Perder la Vida». Con cada mención, los presentes redoblaban sus aplausos.

Finalizada la presentación, el Comodoro de Marina VGM Dalmiro Orlando Diego Miguel, hizo uso de la palabra, en nombre de todos los Veteranos de Guerra presentes.

Seguidamente, se procedió a la lectura de las palabras de adhesión al acto, hechas llegar por el Vicealmirante VGM (RE) Benito Ítalo Rotolo y del Capitán de Navío de la Aviación Naval de la Armada de la República Oriental del Uruguay, Gastón Bianchi.



Exposición de la Fuerza de Submarinos

Cerrando el acto, la Sra. Elsa Noemí Abinet de Manchinelli, dio lectura a la «Oración a Nuestros Aviadores» e inmediatamente, un trompa de la Banda de Música del Ejército Argentino, estremeció con el «toque de silencio» en honor a los 649 Camaradas Caídos en Malvinas.

Realmente un evento que demandó un gran esfuerzo para su organización, finalizaba con la alegría de saber, que había sido un gran cierre de año y un merecido homenaje a nuestros Veteranos de Guerra de Malvinas.

Camaradas que nos Dejaron Recientemente



Falleció en la ciudad de Resistencia (prov. del Chaco) el 15/02/2013 el Veterano de Malvinas y Comando Argentino en la Guerra de Malvinas, Suboficial Félix Cantalicio GÓMEZ -En la foto adjunta está en cuclillas en la parte izquierda con un cigarrillo en su mano.

El día 12 de febrero de 2013, falleció en el Hospital Naval de Buenos Aires, el Señor Capitán de Navío de Infantería de Marina (R) Don Hernán Lorenzo Payba, participante del Estado Mayor de la Fuerza de Desembarco el 2 de abril de 1982 en Puerto Argentino, Islas Malvinas Argentinas. Su hombría de bien y caballerosidad, al igual que el profesionalismo, caracterizaron su vida en la ARMADA ARGENTINA. Fue Comandante del BIM 2 y de varias Unidades de la IM. En su paso por la Infantería de Marina ha dejado su recuerdo y una huella imborrable -PATRIAE SEMPER VIGILES.



El Capitán de Navío Payba participa del primer izamiento de nuestro pabellón en Malvinas luego de 149 años de ocupación Británica - 2 de abril de 1982 - Es el soldado a la derecha del mástil.

El día 12 de Enero de 2013 falleció el Ex Conscripto clase 62, Dragoneante de Infantería de Marina, VGM Juan Carlos JARA, en la ciudad de ESQUINA provincia de Corrientes. El Conscripto Jara perteneció a la dotación del Batallón de Infantería de Marina N° 2 que desembarcó el 2 de abril de 1982 y recuperó las Islas Malvinas después de 149 años de usurpación Británica.

La Infantería de Marina en Malvinas

SMIM Jorge Sini, VGM del BIM5 (Ec) – Actual Suboficial Mayor Encargado de la Fuerza de IM Austral (Río Grande – Tierra del Fuego) RIM 01

Cuando los soldados entran en combate lo hacen en el marco de una organización que los envía y los apoya. De este modo su calidad es puesta a prueba y, por ese motivo, el combate es el momento crítico de toda organización militar. En esa situación su desempeño dependerá no sólo de los planes estratégicos, su cantidad y el material disponible, sino también de la preparación y del espíritu que le fuera inculcado a sus miembros a lo largo de su paso por la organización militar.

La IM en el teatro de las Malvinas

Una vez concluida con éxito la recuperación de las Islas Malvinas el 2 de abril de 1982, las fuerzas de



Infantería de Marina que participaron en la operación debieron haber regresado al continente dado que el plan original de defensa no contemplaba su posterior empleo. Sin embargo,

cuando los británicos decidieron responder militarmente a la acción argentina, las autoridades argentinas resolvieron reforzar la guarnición de las islas y enviaron, entre otras unidades, un contingente de Infantería de Marina. El grueso de este contingente estuvo conformado por el BIM 5. El Alto Mando Naval, decidió desplegar esta unidad cuya base permanente esta en Río Grande (Tierra del Fuego) por varias razones: por ser la mejor adaptada para combatir en un terreno similar al de las Malvinas; por estar bien equipado; y estar altamente entrenado, particularmente, en combate nocturno y en el uso de co-operación aérea.



Adiestramiento del BIM 5 en la nieve

Para su despliegue en las Islas, el BIM 5 fue reforzado por: Un Grupo de ametralladoras pesadas calibre 12.7mm. Una Sección de Ingenieros Anfíbios, La Batería B del Batallón de Artillería de campaña de la Infantería de Marina. Entre los días 8 y 12 de abril, el personal y el material del batallón fueron aerotransportados a Puerto Argentino. Allí, el Alto Mando local le asignó la responsabilidad de defender parte del cinturón de elevaciones que rodean a esa ciudad. Al BIM 5 le correspondieron los Montes Tumbledown, Williams, y Sapper Hill. Además del batallón, otras unidades de Infantería de Marina estuvieron presentes en las Islas: El Batallón de Artillería Antiaérea. La Compañía de Ingenieros Anfíbios (-). Una fracción de Comandos Anfíbios, la Tercera Sección de la Compañía D del BIM 2. Las Segunda y Tercera Secciones de la Compañía H del BIM 3, dos grupos de misiles antitanque Bantam, tres grupos de controladores aéreos, una sección de PERROS DE GUERRA del Batallón de Seguridad de la Base naval Puerto Belgrano y un grupo del estado mayor del Comando de la Infantería de Marina.

Estas unidades participaron de la defensa de la capital, de la Península Camber y de la Isla Borbón. Todas entraron en combate con resultados satisfactorios. Al mismo tiempo, la Primera Brigada de Infantería de Marina con 3.587 hombres permaneció a la espera en Tierra del Fuego. Esta constituyó la reserva estratégica operacional del Teatro de Operaciones



El BIM 5 en ejercicios en el invierno de Tierra del Fuego

del Atlántico Sur (TOAS). Es importante destacar que durante su permanencia en las islas los Infantes de Marina estuvieron bien alimentados, contaron con adecuada ropa y con equipo de comunicaciones apropiado. También fue importante el hecho que durante el período de espera desde su llegada hasta que los británicos desembarcaran, los Infantes se mantuvieron ocupados preparándose para ese momento. El batallón contó también con herramientas para preparar posiciones aptas para el suelo malvinense. Se trataba de las famosas «barretas». Estos preparativos luego fueron claves en la dura defensa que los Infantes presentaron a los atacantes británicos.

Mte. Tumbledown: el Reconocimiento

Los británicos desembarcaron en la madrugada del 21 de mayo en San Carlos (Isla Soledad) y los combates finales por las alturas que rodean a Puerto Argentino tuvieron lugar entre los días 11 y 14 de junio. El Segundo Batallón de Guardias Escoceses atacó Monte Tumbledown en la noche del 13.

UN CORRESPONSAL BRITÁNICO TESTIGO DE LOS COMBATES DESCRIBIÓ LA ACCIÓN EN LOS SIGUIENTES TÉRMINOS: «A los pocos minutos, los Infantes de Marinas Argentinos habían matado a algunos Guardias y herido a otros. La típica fórmula británica de responder con fuego de cohetes de 66 y 84 milímetros pareció tener poco efecto en las posiciones enemigas ubicadas entre las rocas.

Los Guardias Escoceses escucharon a los infantes argentinos dándose gritos de aliento mientras combatían. Estas eran las mejores tropas de las que disponía el General Menéndez en el campo de batalla, se trataba del BIM 5... Mientras la noche avanzaba, el duro combate continuó y los argentinos no mostraban signos de quebrarse y sus posiciones principales se mantuvieron firmes.

Los Guardias alcanzaron las últimas posiciones en Tumbledown sólo después de luchar pulgada por pulgada en las rocas utilizando granadas de fósforo y armas automáticas para eliminar los bunkers enemigos... El batallón de Guardias Escoceses había capturado una de las posiciones argentinas más fuertemente defendidas de la guerra. Luego de una larga noche combatiendo los restos de los Infantes aún estaban en posesión del puesto de comando del BIM 5 y de la Colina del Zapador (Sapper Hill). Desde allí los Infantes se prepararon para el contraataque. Pero hacia el mediodía del 14 de junio, el Alto Mando argentino ordenó el cese de fuego en las islas. La lucha armada por las Malvinas había concluido.

Con posterioridad, el equipo de corresponsales del Sunday Times informó a sus lectores que en Tumbledown «los Guardias habían enfrentado la acción más dura de todas. Allí había, bien atrincherados en una serie de intrincados bunkers cortados en la tierra, un batallón argentino bien entrenado de Infantería de Marina». Además, «el volumen de fuego de los Infantes fue intenso e impresionante».

DEL MISMO MODO, EL ANALISTA MILITAR NORTEAMERICANO HARRY G. SUMMERS SEÑALA

LÓ QUE «a medida que los Guardias Escoceses se aproximaron a las principales alturas del Monte Tumbledown se toparon con una fuerte oposición. En lugar de las apresuradas fortificaciones de campaña que los Británicos habían encontrado más temprano en la guerra, se enfrentaron a una compañía bien atrincherada del BIM 5. El norteamericano agregó que «un oficial de artillería británico describió esas posiciones como excepcionalmente bien preparadas».

Aún en la derrota los Infantes no perdieron la cohesión y se mantuvieron unidos y ordenados. De acuerdo con el relato del teniente coronel Vaux, comandante del 42nd Marine Commandos, los Infantes argentinos marcharon a lo largo de las calles de Puerto Argentino «elegantemente». Por último, el historiador británico Martin Middlebrook también tiene palabras de reconocimiento para el desempeño de los Infantes argentinos: Los Infantes argentinos quienes se consideran a si mismos los mejores soldados realmente demostraron serlo. Su componente básico también era de conscriptos, pero el sistema de los Infantes de incorporar nuevos conscriptos en tandas a lo largo del año significó que la unidad tenía un mayor grado de entrenamiento cuando fueron enviados a las Malvinas. Otras ventajas de la que disfrutaban los Infantes era que tenían mejor ropa de invierno.

Al mismo tiempo que estaban apoyados por su propia batería de artillería de Infantería de Marina.

En el lado argentino, la Infantería de Marina tuvo también evaluaciones positivas por parte de fuentes ajenas a la Armada. Por ejemplo, una publicación del Ejército Argentino enumeró las razones, que según ellos, explican el desempeño superior del BIM 5: El BIM 5 poseía un conjunto bien balanceado de armas y excelentes equipos de comunicaciones. Pero mucho más importante fue que dispuso de hombres que como consecuencia del sistema de incorporación de la Armada habían completado su adiestramiento, adaptados desde la paz al terreno y a las condiciones meteorológicas extremas...a la vez que contó con un sistema logístico particular de la Armada...logrando mantenerlo con una excelente aptitud para el combate.



Infantería de Marina en adiestramiento de Puerto Belgrano

Por otra parte, el informe elaborado por la Comisión de Análisis y Evaluación (también conocido como Informe Rattenbach) reportó que:

El BIM 5(+) DEMOSTRÓ VOCACIÓN CONJUNTA, UN ELEVADO GRADO DE ALISTAMIENTO, PROFESIONALISMO Y EQUIPAMIENTO ADECUADO, lo que se puso de manifiesto en el combate terrestre, durante la defensa de Puerto Argentino, acción donde tuvo un desempeño destacado.

Por lo tanto, propios y adversarios reconocieron el desempeño destacado de las unidades de Infantería de Marina y en particular del BIM 5.

Acto en el Colegio Colinas Verdes

El día viernes 7 de diciembre concurrimos a la cancha del club Banfield los Veteranos de Guerra Antonio AGNOLI, Carlos VIVAS y Miguel Ángel ORTIZ, en representación de AVEGUEMA, invitados por la Coordinadora del Colegio COLINAS VERDES Srta. Claudia VECCHIO.



Representantes de AVEGUEMA

En dicho acto se conmemoraba el Bicentenario de la creación de la Bandera Nacional y cierre del Ciclo Lectivo. Los alumnos del Jardín de Infantes, Primario y Secundario interpretaron bailes alusivos a las distintas regiones de nuestro país y cuando representaron a la región de Tierra del Fuego e Islas Malvinas, los Veteranos de Guerra citados los acompañamos, siendo este acto muy bien recibido por los Alumnos y todo el público allí presente en las gradas, quienes no dejaban de aplaudir al sernos presentados por la Coordinadora.



Vista del Campo

De esta manera AVEGUEMA continúa con la política de participación en actos y ceremonias que permiten transmitir a las jóvenes generaciones el sentimiento de Malvinas.

Muchas gracias a los Veteranos participantes, que ofrecen su tiempo libre para colaborar con los objetivos de la Institución de Veteranos de Guerra.



Vista general del acto

Entrega de Estatuillas Malvinas Argentinas 30º Aniversario 1982-2012

La Comisión Permanente de Homenaje a la Gesta del Atlántico Sur fue creada hacia fines de 1982, por iniciativa de un grupo de ciudadanos que, consustanciados con la causa de Malvinas, como objetivo Nacional Irrenunciable, e imbuidos de un profundo fervor cívico-patriótico, sintieron la necesidad de brindar un merecido y justo homenaje a aquellos compatriotas que dieron testimonio de estar dispuesto y/o dieron lo mas preciado, la vida, para dejar a salvo la dignidad y Soberanía Territorial de la Patria. Años después instituyeron el día 14 de junio como «DÍA DE LA MÁXIMA RESISTENCIA» y decidieron entregar anualmente en reconocimiento, la Estatuilla Malvinas Argentinas a aquellos VGM y/o familiares de los Caídos en Combate, que se hubieran distinguido y protagonizado acciones de solidaridad, valor, coraje y heroísmo durante el conflicto en el Atlántico Sur y que fueran propuesto por los Estados Mayores Generales de las FFAA, de Seguridad, Policiales, el Escuadrón Fénix, el Centro de Civiles VGM «Operativo Malvinas» y la Asociación «Amigos de los Comandos en Malvinas».

El día 22 de noviembre del corriente año, a las 19.00 horas, en dependencias del Circulo de Suboficiales de la Prefectura Naval Argentina, la Comisión Permanente de Homenaje a la Gesta del Atlántico Sur, llevo a cabo la tradicional Ceremonia de la entrega de las Estatuillas «Malvinas Argentinas» 1982, al finalizar la misma se sirvió un vino de honor.



Maquinista Naval Crispín Amador Salmeri (propuesta: AVEGUEMA)

Recibieron la distinción al cumplirse el trigésimo aniversario de la gesta los siguientes VGM, (por orden alfabético):

1. ABBADIE, Luís Alberto.
2. ALTIERI, Jorge Alberto.
3. BERTOGLIO, Robel Eduardo.
4. CAMAROTTI, José María.
5. CRUZADO, Miguel Antonio.
6. ECHEVERRÍA, Jorge Agustín.
7. GARATTI, Alfredo Horacio.
8. GRUBER, Jorge Antonio.
9. IRIARTE, Ernesto Diego.
10. KOCH, Alejandro.
11. MEDINA, Humberto Omar.
12. MORENO, Eusebio del Transito.
13. NASIF, Guillermo.
14. NÚÑEZ, Víctor Raúl.
15. PETROCCELLO, Adrián Martín.
16. POLICASTRO, Sergio Fabián.
17. RODRÍGUEZ, Ricardo Eduardo.
18. ROMERO, Roberto Onofre. (Propuesto por AVEGUEMA).
19. SALMERI, Crispín Amador. (Propuesto por AVEGUEMA).
20. ZAGUIRRE, José Manuel.



Suboficial. Principal (EA) Roberto Onofre Romero (propuesta AVEGUEMA)

Instituciones y/o personalidades que por su invaluable apoyo y colaboración en mantener viva la causa de nuestras islas Malvinas se han hecho acreedoras a la estatuilla reconocimiento:

1. Ayte. Mayor PNA (R) Eduardo Daniel PINTOS; Circulo de Suboficiales de la Prefectura Naval.
2. Gral. Div. (R) Ernesto Juan ROSSI; Sociedad Militar Seguro De Vida.
3. Municipalidad de Tigre; Intendente Lic. Sergio MASSA.
4. Sr. Juan Carlos GASPARIINI; Intendente Municipal de Roque Pérez.
5. Capitán de Navío (R Art. 62) VGM Alberto Julio MONGES; Museo Naval.
6. Cnl. Hugo Norberto RIVAS O'NEIL; Liceo Militar General San Martín.
7. Pref. May. Sergio José GAETAN; Prefectura Zona Delta.
8. Asociación IMARA «Bichos Verdes»; en homenaje al Clte VGM Carlos BÜSSER.
9. Fundación Normatil
10. Sra. Iris Graciela BELLATTI.
11. Sr. Sandro ROJAS FILARTIGA.
12. Sra. Susana SAELICES.
13. Sold. c/62 VGM Fabio SANTANA.
14. Cnl. (R) José Javier De La CUESTA AVILA.



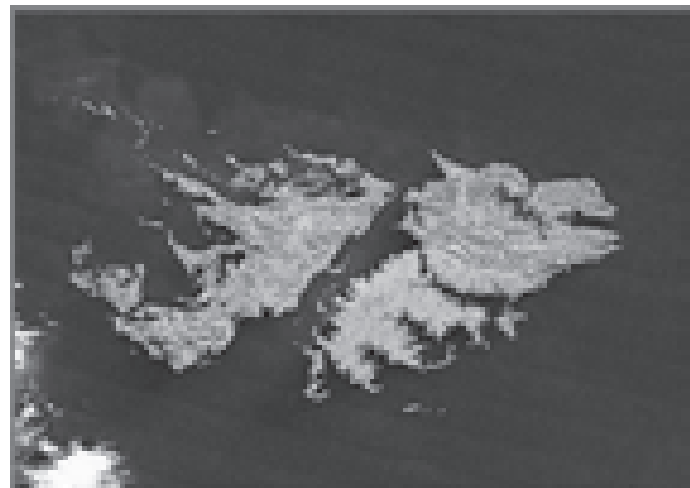
Vista de la Sala y del panel de integrantes de la Comisión

Las Revelaciones del Archivo Inglés

El gobierno de Gran Bretaña desclasificó 3500 documentos oficiales elaborados en 1982 vinculados con el conflicto bélico en las islas Malvinas; se revelan allí los temores de Margaret Thatcher, las fallidas gestiones para una reunión con Galtieri y los planes que evaluó Londres para ceder la administración del archipiélago a las Naciones Unidas.

Graciela Iglesias. Artículos publicados en el diario LA NACIÓN, Buenos Aires, Argentina, en Diciembre de 2012 y Febrero de 2013

A treinta años del conflicto en el Atlántico Sur, el gobierno británico decidió abrir los archivos de la Guerra de Malvinas.



Unos 3500 documentos acaban de ser desclasificados, entre los que se incluyen inéditos testimonios de la ex primera ministra británica Margaret Thatcher, documentos de su oficina privada en Downing Street, del «gabinete de guerra», comunicaciones del Foreign Office, del Ministerio de Defensa, del Almirantazgo y todo el material que resultó en el Reporte Frank (Frank's Report), el equivalente británico del Informe Rattenbach que se elaboró en la Argentina sobre la actuación militar en la guerra.

También se dan a conocer comunicaciones privadas de Thatcher con el ex presidente norteamericano Ronald Reagan, su entonces par francés François Mitterrand y otros mandatarios extranjeros.

LA NACIÓN formó parte de un pequeño grupo de periodistas e historiadores a los cuales el Archivo Nacional británico (National Archives) les permitió consultar por adelantado los documentos que preserva en su monumental sede, cerca al jardín botánico londinense de Kew.

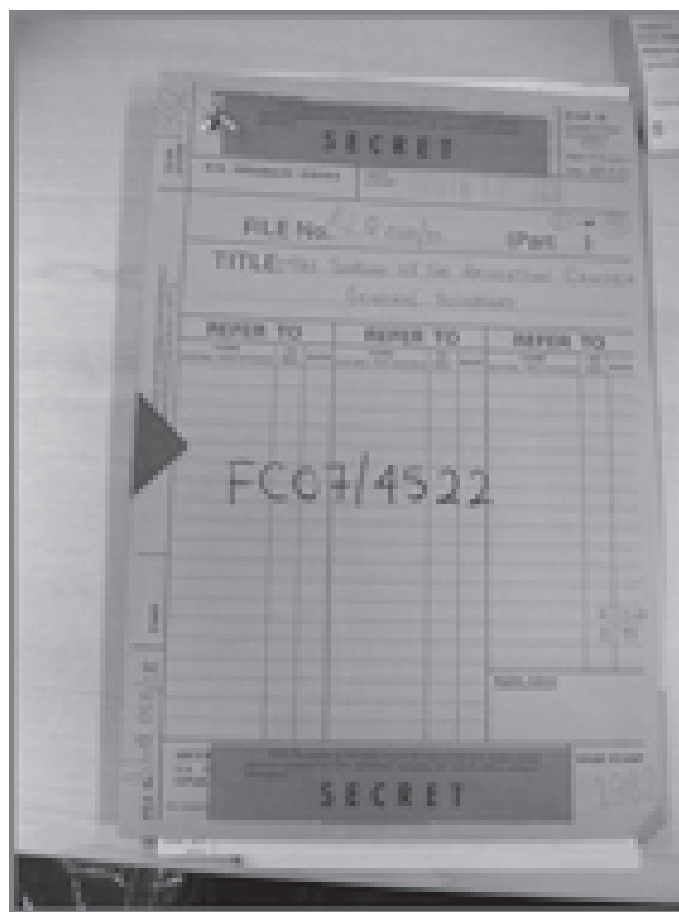
La desclasificación responde a las normas que establecen en Gran Bretaña que papeles oficiales no pueden permanecer en secreto por más de 30 años, a menos que pongan en peligro la seguridad de individuos o del Estado. Con ese criterio, muchos de los documentos que hoy se ponen a disposición del público contienen párrafos censurados. También hay unas cuantas sugestivas omisiones en el listado de desclasificación.

Los libros de a bordo y correspondencia de 35 naves, incluidos cinco submarinos de propulsión nuclear de la Task Force fueron desclasificados. Pero no ocurrió lo mismo, sin embargo, con los del HMS Conqueror, el submarino que el 2 de mayo de 1982 hundió al crucero ARA General Belgrano fuera de la zona total de exclusión establecida por el gobierno británico. Algunos documentos que echan cierta luz sobre la forma en la que se tomó la decisión política de autorizar ese controvertido ataque se encuentran ahora disponibles (ver infografía).

En lo que parece reflejar el enfriamiento de las relaciones anglo-argentinas de los últimos años, muchos documentos que durante la década del 90 habían sido categorizados como pasibles de ser desclasificados durante las próximas dos décadas vieron durante 2012 ese plazo extendido a cuatro décadas y en algunos casos a

un período indefinido.

La reciente actualización de las restricciones abarca, incluso, carpetas que figuran hoy en el listado de desclasificación. Entre ellas, las CAB 163/371 y 372 que contienen documentos «políticos» sobre la Argentina y las islas Falkland (Malvinas) y que LA NACIÓN no pudo consultar porque, se indicó, «continúan retenidas por la Oficina del Gabinete».



La carpeta sobre cómo se decidió el ataque al crucero General Belgrano

En general, los documentos dados a conocer tienden a confirmar la historia oficial británica de la guerra, tal como fue detallada por el historiador sir Lawrence Freedman, en 2005. Pero de ellos emergen una gran cantidad de datos curiosos y de testimonios que permiten pintar un panorama más amplio del conflicto.

Uno de los más elocuentes surge de la transcripción de la evidencia oral suministrada a puertas cerradas por Thatcher el 25 de octubre de 1982 al Falkland Islands Review Committee (Comité de Revisión de las Islas Falkland-Malvinas), que resultó en el reporte Franks. La entonces primera ministra dio cuenta de los sucesos en los días preliminares a la ocupación argentina, un momento que calificó como «el peor, creo, de mi vida».

Ante el panel presidido por Lord Oliver Shewell Franks, Thatcher admitió que la invasión argentina la tomó de sorpresa. La idea no le había cruzado la cabeza porque, dijo, era algo «estúpido tan sólo de contemplar».

Los documentos, sin embargo, revelan que desde 1980 quien fue el titular del Foreign Office entre 1979 y 1982, lord Peter Carrington, había encargado una serie de «planes de contingencia» con respecto a la situación en el Atlántico Sur. Y éstos incluían la hipótesis de una invasión militar argentina. En el Ministerio de Defensa, sin embargo, se había considerado que, de producirse esta situación, sería «demasiado costoso» y logísticamente «sumamente difícil» recuperar

las islas. Carrington también había criticado el anuncio del retiro del buque HMS Endurance, que realizaba patrullas en torno de las islas durante seis meses al año, por cuanto consideraba que esto podría alentar una agresión argentina.

«Ni una sola persona estaba de mi lado en el gabinete», aseguró ante el comité Franks, lo cual no impidió que el panel, integrado por seis funcionarios y parlamentarios británicos, lo convirtiera en el chivo expiatorio de la crisis.

A pesar de sus previsiones, el desprestigiado jefe de la diplomacia británica reiteró que no había recibido «ninguna evidencia» concreta de la invasión argentina y que fue ese incidente lo que lo llevó a entregar su renuncia. Thatcher consideró su dimisión «un golpe devastador para Gran Bretaña».

Los archivos desclasificados ofrecen detalles de los esfuerzos de mediación del ex secretario de Estado norteamericano, Alexander «Al» Haig, y del entonces secretario general de la ONU, Javier Pérez de Cuellar, así como de muchos otros que no llegaron a concretarse. Entre ellos, los del ex presidente de México, José López Portillo, quien a mediados de mayo del 82 vio frustrado esfuerzos para organizar una cumbre «Galtieri-Thatcher», que hubiese tenido lugar en Cancún.

También se confirma ahora que en los días que siguieron a la presencia argentina en Malvinas, Thatcher contempló la posibilidad de dejar las islas bajo administración de las Naciones Unidas y, más tarde, otorgarles la independencia. Esta última posibilidad fue mencionada por ella misma en diálogo con el secretario de Estado del Vaticano, cardenal Agostino Casaroli, durante la visita del papa Juan Pablo II a Londres el 28 de mayo de 1982.

Los documentos agregan más datos sobre las estratagemas de los servicios secretos británicos que lograron impedir el suministro de misiles Exocet franceses a la Argentina y sobre medidas preparadas para desmoralizar a las fuerzas argentinas en las islas, pero que no llegaron a ponerse en práctica. Entre ellas, la distribución por vía aérea de panfletos en los que se instaba a los soldados argentinos a desertar, anunciando la rendición del capitán Astiz en las islas Georgias, y un plan para establecer una «Radio Atlántico del Sur» independiente de la BBC.

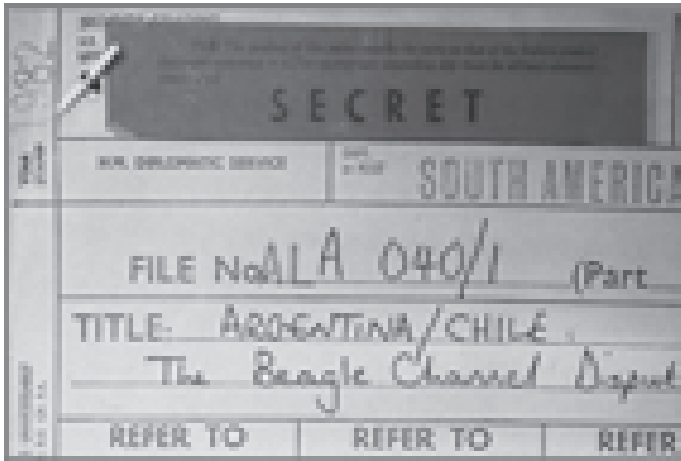
Entre el material más curioso figura un torrente de correspondencia sobre el impacto de la guerra en la organización de la Copa Mundial de Fútbol de 1982 y una propuesta realizada a Thatcher por Frederick Forsyth, el famoso autor de novelas de espionaje, para escribir una historia del conflicto que ignoraría la versión argentina de los hechos.

Nuevas revelaciones de la relación entre Chile e Inglaterra, el Beagle y las Malvinas

Documentos secretos que acaban de ser desclasificados dan cuenta del intercambio entre

un diplomático chileno y otro británico en marzo de 1982

Un diplomático chileno que sabía mucho y uno británico que quería saber tuvieron un revelador intercambio poco antes de que comenzara la guerra por las Malvinas en 1982.



Documentos secretos de la diplomacia británica. Foto: BBC Mundo

BBC Mundo tuvo acceso a documentos secretos de la diplomacia británica, desclasificados recientemente, que revelan detalles de su conversación.

Ocurrió a principios de marzo de 1982. La ofensiva diplomática argentina por las Malvinas no aflojaba y el olor de pólvora estaba en el ambiente.

En la embajada de Chile en la Argentina un teléfono suena. Es de la representación británica. El objetivo es reunir información.

Cuatro años antes, Chile y la Argentina casi se habían enfrascado en una guerra por la soberanía de las islas Picton, Nueva y Lennox, ubicadas en el canal Beagle, la unión más austral de los océanos Atlántico y Pacífico.

David Joy, entonces consejero de la embajada británica, quiere saber lo que su par chileno, Raúl Schmidt, podía contarle sobre aquella experiencia, que pudiera arrojar luces sobre una posible guerra.

Información de primera mano

Según consta en el archivo secreto «Argentina/Chile: la disputa por el canal Beagle», perteneciente al Ministerio de Relaciones Exteriores británico, Joy estaba interesado «particularmente en escuchar sus comentarios sobre el origen común de los problemas actuales de soberanía de Argentina con ambos gobiernos, el británico y el chileno».

Schmidt había sido jefe de gabinete del ministro de Relaciones Exteriores de Pinochet hasta 1978, el almirante Patricio Carvajal. Contaba, entonces, con información privilegiada y de primera mano sobre el tema.

Lo que escuchó de Schmidt lo envió de inmediato a sus superiores, según consta en un memorándum restringido que remitió a Colin Bright, encargado de la sección Sudamericana del ministerio del Exterior británico.

Pero no sería hasta un mes después que al gobierno del Reino Unido le encajarían las piezas del rompecabezas.

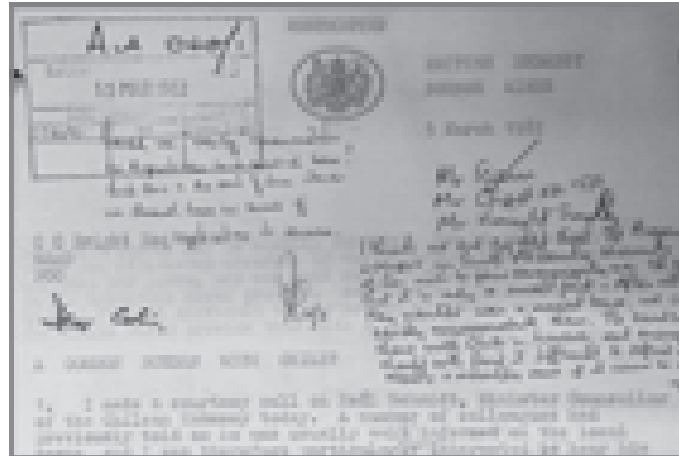
La tesis Schmidt

«La tesis de Schmidt se basa esencialmente en la necesidad de la Armada argentina de tener un puerto estratégico más al sur de su actual puerto seguro más austral, Puerto Belgrano (en

el sur de la provincia de Buenos Aires). La opción obvia, Ushuaia, no es satisfactoria desde este punto de vista, dado que se encuentra bajo constante vigilancia chilena», explica el informe de la diplomacia británica al cual BBC Mundo tuvo acceso.

«Por lo tanto, los argentinos están, según Schmidt, desesperados por conseguir algún otro puerto seguro en el sur, necesidad que puede verse satisfecha accediendo a las islas del sur del Beagle o a las Falklands. En este contexto, él cree que las disputas por la soberanía están vinculadas», continúa el informe.

El 15 de marzo el informe fue recibido y distribuido entre los altos cargos del Ministerio de Relaciones Exteriores británico.



La tesis Schmidt. Foto: BBC Mundo

Entonces viene la anotación a mano, que sugiere que dos semanas antes de estallar la guerra y con las relaciones entre Buenos Aires y Londres ya cortadas, los británicos estaban dispuestos a negociar un asentamiento naval argentino en las islas.

«Creo que todos estamos de acuerdo en que el interés argentino en la seguridad del Atlántico Sur es parte de su interés por ganar soberanía de las islas. Después de todo, si todo lo que quieren fuese una base naval, podríamos acomodarlos fácilmente».

«¿Podríamos acomodar fácilmente una base naval argentina? Porque de ser así, deberíamos tener esta idea en mente si reanudamos las negociaciones», completa otro comentario manuscrito sobre el mismo documento.

Una teoría «con mucho sentido»

Según Joy, la conversación con Schmidt era la primera en sugerir que ambos conflictos territoriales por islas del sur estaban interconectados.

«Tiene mucho sentido», le asegura a BBC Mundo Francisco Panizza, experto en política latinoamericana de la Escuela de Gobierno de la London School of Economics.

Según el profesor, siempre ha habido muchas teorías, pero un vacío histórico para determinar por qué el gobierno de facto del general Leopoldo Galtieri eligió ese momento para invadir las islas británicas.

¿Anticipo o crónica anunciada?

Más allá de la conversación diplomática, los documentos desclasificados revelan que el gobierno británico siguió con interés el conflicto entre Argentina y Chile por las tres islas estratégicas durante un buen tiempo.

Según consta en el archivo secreto, en 1982 Argentina llevaba cuatro años de «intenso lobby»

internacional para lograr revertir la mediación papal de 1978, que corroboraba la decisión de la Corte Internacional británica de adjudicarle la soberanía de las islas a Chile.

«Aún no está claro cómo los argentinos seguirán manejando la disputa de, dada su falta de apoyo internacional»

Sin embargo, Argentina cometió un error estratégico, desde el punto de vista de la diplomacia internacional, que terminó por sepultar cualquier posibilidad de apoyo, según evalúan los papeles del gobierno británico.

La derogación a principios de año del tratado que 10 años antes había firmado con Chile para someter sus conflictos territoriales a arbitraje internacional no fue bien recibido por la comunidad diplomática.

Tras dos intervenciones internacionales desfavorables, una casi guerra y años de lobby, parecía poco productivo para Argentina mantener los esfuerzos.

«Aún no está claro cómo los argentinos seguirán manejando la disputa, dada su falta de apoyo internacional», aseguraba un informe confidencial realizado por el Ministerio de Relaciones Exteriores para 10 Downing Street, sede del gobierno británico.



Desembarco británico en las Malvinas. Foto: BBC Mundo

El documento fue redactado el 29 de abril de 1982, sólo tres días antes de que la marina británica hundiera el General Belgrano, buque insignia de la marina argentina, hecho que determinó el curso de la guerra, favorable para los ingleses.

LA NACIÓN publicó varios artículos sobre las revelaciones del archivo inglés. Unos 3500 documentos acaban de ser desclasificados, entre los que se incluyen inéditos testimonios de la ex primera ministra británica Margaret Thatcher, documentos de su oficina privada en Downing Street, del «gabinete de guerra», comunicaciones del Foreign Office, del Ministerio de Defensa, del Almirantazgo y todo el material que resultó en el Reporte Frank (Frank's Report), el equivalente británico del Informe Rattenbach que se elaboró en la Argentina sobre la actuación militar en la guerra.

El hundimiento del Belgrano, un ataque decidido en un almuerzo

Los documentos desclasificados revelan cómo decidió Margaret Thatcher una de las operaciones más polémicas de la guerra

Los archivos que acaban de ser desclasificados en Londres revelan la confusión imperante entre los funcionarios británicos en torno a cómo y cuando se tomó la decisión política de autorizar el hundimiento del crucero General Belgrano, que se encontraba fuera de la zona total

de exclusión.

Un paso fatídico que parece haber sido adoptado sobre la base de una decisión tomada días antes por el «gabinete de guerra» presidido por la primera ministra Margaret Thatcher, de atacar a «cualquier buque, submarino y nave auxiliar de la armada argentina» que se juzgara un peligro para la Task Force (Fuerza de Operaciones) «no importa dónde se hallara».



El dramático momento en que el Crucero General Belgrano se hunde en el Atlántico después de ser torpedeado.

La ampliación de las llamadas Reglas de Enfrentamiento (Rules of Engagement) no fue motivada por el crucero Belgrano sino por el portaaviones 25 de Mayo, que había sido identificado como un eslabón crucial en la ofensiva argentina.

La decisión de aplicar las nuevas reglas al Belgrano parece haber sido tomada por Thatcher y un pequeño grupo de funcionarios y políticos - cuyo número exacto e identidad precisa aún se desconoce- reunidos el 2 de mayo, a la hora del almuerzo, en Chequers, la residencia de fin de semana de la primera ministra del gobierno británico.

Un expediente del Foreign Office titulado «El hundimiento del crucero argentino General Belgrano» (FCO 7/4572) comienza con un telegrama del titular de la cartera diplomática, Francis

Pym, al jefe de la delegación británica ante la ONU en Nueva York, transmitiéndole la noticia del ataque realizado por el submarino HMS Conqueror el 2 de mayo. Pym defendió la acción bajo la premisa de que estaba «de acuerdo con las Reglas de Enfrentamiento acordadas el 2 de mayo», el mismo día del ataque.

El dossier también incluye notas de una discusión que tuvo lugar durante una cena del Eurogrupo ministerial de la OTAN en Bruselas el 5 de mayo durante la cual Kevin Tebbit, secretario británico del Eurogrupo, comentó que la decisión política había sido «tomada por un grupo del gabinete de ministros, presidido por la primera ministra, de atacar al General Belgrano, que se estaba acercando a la Task Force».



HMS Conqueror

Pero John Weston, jefe del Departamento de Defensa del Foreign Office, cuestionó esa versión. «No he logrado encontrar ningún registro en las minutas del gabinete de guerra para tal decisión», advirtió en una nota a sus superiores.

«El hundimiento del Belgrano -reveló el funcionario- siguió a una decisión tomada por los ministros durante el fin de semana, en cuanto a que las Reglas de Enfrentamiento debían ser flexibilizadas de tal manera de permitirles a nuestros submarinos de propulsión nuclear atacar buques de guerra argentinos, estuvieran o no

dentro de la zona total de exclusión, pero sin hacer referencia al crucero argentino.»

«El Belgrano no había entrado en la zona total de exclusión y estaba moviéndose en dirección sudoeste cuando el ataque tuvo lugar», subrayó el alto funcionario del Foreign Office, según los documentos ahora desclasificados.

El almuerzo decisivo

De acuerdo con la versión oficial británica, redactada por el historiador sir Lawrence Freedman (The Official History of the Falklands Campaign), la luz verde para hundir el Belgrano no fue dada durante una reunión regular del gabinete de guerra, sino por «algunos miembros de ese grupo más otros políticos y funcionarios presentes durante un almuerzo presidido por Thatcher en Chequers».

Esa versión coincide con la suministrada por Thatcher y por el entonces ministro de Defensa, John Nott, en sendas autobiografías.

Las minutas de la reunión regular del gabinete de guerra del 2 de mayo no hacen alusión al Belgrano, pero en ellas Thatcher figura haciendo mención al cambio de las reglas «tal como se había decidido en el caso del portaaviones 25 de Mayo» (expediente CAB 148/211).

El tema fue también aludido en una nota de Downing Street al ministro de Defensa, que da cuenta de un «comité ad hoc en Chequers a las 12.45, del 2 de mayo», que «acordó que las fuerzas británicas deberían de inmediato ser autorizadas a atacar la nave argentina», sobre la misma base que «en el caso del portaaviones argentino».

Otros documentos que podrían confirmar ese orden cronológico en la toma de decisiones, como el libro de a bordo del HMS Conqueror, no han sido desclasificados.

Argentina Condecoró a la Fuerza Aérea Peruana

La Fuerza Aérea Argentina condecoró con la Medalla al Mérito a la Bandera de Guerra de la Fuerza Aérea Peruana en reconocimiento al alto grado de cooperación y hermandad demostrado durante el Conflicto por Malvinas, en 1982.

La ceremonia se realizó el 22 de noviembre de 2012 en la plaza de armas de la base aérea Las Palmas, y la distinción fue entregada por el embajador argentino en Perú, Darío Ales-



sandro, y el jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, brigadier general Normando Costantino. Recibieron la condecoración el ministro de Defensa, Pedro Cateriano, y el comandante general de la Fuerza Aérea Peruana (FAP), general del aire Pedro Seabra Pinedo.

Según señala un comunicado de prensa de la Embajada de nuestro país en Perú, la distinción se debe al «alto grado de cooperación y hermandad puestos de manifiesto durante 1982, en la gesta del Atlántico sur, y por la constante integración y fortalecimiento de la amistad entre las Fuerzas Aéreas» de ambos países.

La nota señala que la Medalla al Mérito se instituyó «para reconocer a aquellas personas y/o instituciones que en el ejercicio de sus funciones hayan brindado servicios o realizado una labor de acercamiento que excedan significativamente lo esperable según los deberes normales del cargo o de las reglas básicas de cortesía internacional».

El comunicado agrega que «la

Fuerza Aérea del Perú brindó una incondicional cooperación en la llamada Gesta de Malvinas, mediante el aporte de medios que fueron recibidos oportunamente, a pesar de las barreras de la distancia y de los tiempos hostiles».

Cabe señalar que además de municiones y repuestos entregados por el Perú a nuestro país durante el conflicto del Atlántico Sur, se aceleró en esos días la entrega de unos diez Mirage VP cuya venta se había iniciado en 1981. Los cazabombarderos - que previamente habían sido adquiridos por Perú a Francia entre 1968 y

1974- llegaron a la Argentina piloteados por oficiales de la FAP a principios de junio de 1982 y no alcanzaron a entrar en acción. Pocos años después del conflicto, los Mirage VP fueron equipados con nueva aviónica y red denominados Mirage V Mara.

El comunicado de la Embajada Argentina concluye que este reconocimiento reafirma «los lazos fraternales que han sabido cultivar nuestros próceres, sustentados en un pasado común y en una identidad de costumbres y tradiciones que este jueves tenemos el ineludible compromiso de incrementar».



Momento en que se condecora a la enseña patria del Perú

Nuevo Enfoque Sobre la Guerra de Malvinas

En «Malvinas. La guerra de los neutrales», el periodista Matías Joaquín Morales encara el conflicto analizando la actuación de varios países que, durante la guerra se declararon «neutrales»

Editorial: «Continente»

I.S.B.N: 9789507543791

Clasificación: Derecho y Ciencias Sociales

«Historia» Temas Bélicos

Publicación: 03/09/2012

Idioma: Español

Sinopsis

La guerra de Malvinas no fue únicamente un conflicto bilateral, sino que muchos Estados violaron su condición de neutralidad para desviar el destino de los acontecimientos. Apartándose del derecho internacional, los terceros países favorecieron a uno u otro bando, en un juego de alianzas y traiciones en el que participaron activamente en el fuego cruzado de argentinos y británicos. Entre los móviles que impulsarían a algunos «neutrales» a movilizarse en una guerra ajena, se podrían mencionar intereses inmediatos, viejas alianzas y el idealismo integracionista latinoamericano. Chile, Estados Unidos y Francia enarbolaban la bandera del histórico colonialista contra el sueño de la Patria Grande, encarnado en Perú. Este libro narra la influencia que ha tenido parte de la comunidad internacional, tanto en el curso del conflicto armado como en el enfrentamiento político más actual.

Del sitio «www.mdzol.com» Noviembre 2012

En Malvinas. La guerra de los neutrales. Historia de las alianzas que cambiaron el curso del combate, el periodista Matías Joaquín Morales encara el conflicto del archipiélago situado en el Océano Atlántico desde una perspectiva que se corre de la tensión entre Argentina e Inglaterra y pone el foco en los estados que violaron su condición de neutralidad para desviar el destino de los acontecimientos.

El libro, a cargo de Ediciones Continente, le dedica un capítulo a Chile, otro a Perú, otro a Francia, otro a Estados Unidos y otro, también, que sitúa el conflicto bélico iniciado el 2 de abril de 1982 en el marco de la guerra fría.

«El conflicto sobre la soberanía de las islas Malvinas fue analizado por gran cantidad de analistas e investigadores en libros y artículos periodísticos. Si se quería aportar algo nuevo al tema, había que abordarlo desde otro punto de vista», explica Morales.

- ¿Cómo surgió la idea de armar el libro en base al rol de los países neutrales en el conflicto de Malvinas?

- La activa participación de algunos Estados que actuaron bajo el velo de la neutralidad merecía un análisis sujeto al derecho internacional. Cualquier análisis sobre la guerra que omita la importancia de la ayuda recibida por Gran Bretaña sería sesgado e incompleto. Si uno no ilumina con la debida relevancia el rol que el lobby francés, la inteligencia de guerra estadounidense y las conspiraciones chilenas tuvieron en favor de los intereses británicos, pareciera que el conflicto estuvo al margen de los sucesos que ocupaban a la comunidad internacional.

- ¿Cuánto tiempo te llevó la investigación y cuáles fueron los puntos más complejos?

- La investigación llevó casi tres años, en los que estuve apoyado por especialistas en derecho internacional y geopolítica. La mayor parte del tiempo se dedicó al aspecto histórico del conflicto. La segunda parte del libro, en donde se tratan sucesos actuales, la información se obtenía en mayor medida de agencias de noticias de diferentes partes del mundo. Lo más difícil, en un conflicto que sigue vigente, es encontrar datos fidedignos e imparciales. No se trata de publicar opiniones personales, sino de que las consideraciones finales estén justificadas por información objetiva. Para analizar la neutralidad que los diferentes actores declararon hay primero que remitirse al concepto que el derecho internacional tiene sobre la neutralidad.

- ¿Cómo influenciaron esas alianzas y traicio-

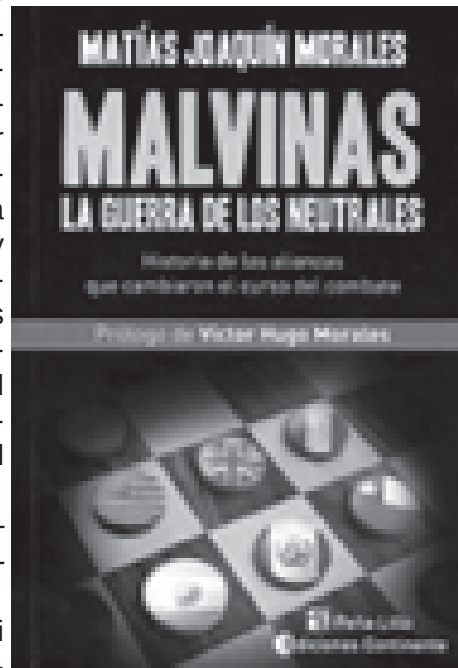
nes en el desarrollo de la guerra?

- En el momento del conflicto armado, Gran Bretaña se encontraba muy disminuida militarmente. Las limitaciones que habían provocado los recortes en el presupuesto hacían muy difícil una aventura al otro lado del hemisferio, y eran poco relevantes los datos que la inteligencia inglesa podría haber obtenido por sí misma. Sin embargo, las deficiencias en el aparato inglés pasaron a segundo plano desde que Estados Unidos comenzó a proporcionar información obtenida a través de tres satélites independientes, vuelos espía, unidades subsatelitales e instalaciones ubicadas en Chile y Buenos Aires. Estados Unidos proporcionó armamento que desempeñó un rol protagónico en la guerra, como los misiles SideWinder. Chile dio también información sobre el movimiento de las tropas argentinas. Francia, por su parte, suspendió el envío a la Argentina de misiles comprados con anterioridad y no proporcionó información para el uso del material ya enviado.

- ¿La guerra de Malvinas tiene relación con la Guerra Fría?

- El conflicto no formó parte de la confrontación ideológica que caracterizaba a la guerra fría, y estuvo protagonizado por dos estados que pertenecían al mismo bloque. Sin embargo, el marco en el que se desarrolló la guerra fue determinante tanto para su comienzo como para su resolución. La instauración del gobierno militar argentino fue una consecuencia de la lucha ideológica que caracterizó a la época y el rol desempeñado por Gran Bretaña como aliado de Estados Unidos fue mucho más importante a partir de la guerra fría. A su vez, las alianzas que obtuvo la Argentina se forjaron dentro del Movimiento de los No Alineados, producto de la pugna entre los bloques.

Fuente: Juan Rapacioli / Télam



Sociedad Militar "Seguro de Vida"

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

Ayudas Económicas
 Personales en Pesos.
 Prendarias en Pesos.
 Hipotecarias en Pesos.
 Anticipos de Haber p/personal en Actividad.

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

Tarjetas de Crédito y Débito
 SMSV MasterCard, SMSV Visa y Banefico.

Contáctenos.

CASA CENTRAL:
 Av. Córdoba 1674 Ciudad Autónoma de Bs. As.
 Teléfono: (011) 4129-4000 - Fax central: 4129-4400
 Horario de atención: Lunes a Viernes de 07:45 a 13:00hs.
 en Casa Central, Filiales y Delegaciones.

URL: www.smsv.com.ar
 Email: smsv@smsv.com.ar
 Consulte nuestra página web y condiciones

Gendarmes en Malvinas

La Gendarmería Nacional tuvo siete Gendarmes muertos en combate

Con mucha emoción y sentimientos encontrados evocamos y honramos a esos bravos y valientes Gendarmes cuya participación será imborrable entre sus camaradas. Los Gendarmes (Centinelas de la Patria), son los herederos del General don Martín Miguel de Güemes en la custodia de las fronteras de la Nación, protagonizaron en Malvinas, episodios de guerra que no pasaron desapercibidos por el valor demostrado.

Hubo siete Gendarmes muertos en combate, la mayor proporción de bajas en relación al número de integrantes de una unidad, que por imperio del bloqueo británico, debió operar durante la guerra como una unidad disminuida al no haber podido completarse su dotación.

Gendarmes especialmente seleccionados integraron, casi a último momento, un Escuadrón de Comandos de Gendarmería Nacional, que debió operar junto a las compañías de comandos 601 y 602 del Ejército Argentino. Cuarenta hombres que tuvieron la fortuna de ser designados fueron a Malvinas con el sentimiento de que representaban a otros miles de Gendarmes que quedaron en el continente, los cuales, sin lugar a dudas, hubieran dado la vida por estar en Malvinas.

Los Gendarmes llegaron a las islas a bordo de un Hércules, el 28 de mayo de 1982, casi a medianoche. Llegaron en los peores momentos, tras cuatro días de vuelo, con las luces del avión totalmente apagadas y el coraje casi inaudito de los pilotos de la Fuerza Aérea Argentina, volando a ras del agua para no ser detectados, ante el alerta roja vigente en la Isla.

Los Gendarmes al mando del Comandante de Gendarmería, Don José Ricardo Spadaro, fueron asignados a las compañías de comandos 601 y 602 del Ejército Argentino, al lado de cuyos integrantes combatieron durante la guerra. Tenían la misión de intervenir en operaciones de comando, formar parte de las avanzadas de combate de la infantería, organizar emboscadas e infiltraciones detrás de las líneas enemigas; participar en tareas de exploración y en la defensa del último baluarte: Puerto Argentino.

Constituyeron una unidad especial, con capacidades para operaciones de comandos, bautizada con el nombre de «Escuadrón Alacrán», desde su creación y hasta el final del conflicto cumplieron misiones de combate importantes, pero la primera de ellas estuvo signada por el infortunio: El helicóptero que los transportaba a su primera misión fue abatido por el fuego enemigo y cayó a tierra muriendo seis de sus hombres.

El Sargento Ayudante Víctor Pepe, quien estuvo allí recuerda el luctuoso episodio, la primera misión fue asignada al otro día de su llegada, es decir el 29 de mayo. Tenían que ocupar junto con otras patrullas unas alturas que estaban más allá de las primeras líneas Argentinas.



El Suboficial Mayor Pepe de Gendarmería Nacional, héroe de Malvinas, junto al cantor Adalberto Zanardi.

Como la operación era helitransportada fueron embarcados a primera hora en un helicóptero Puma.

Iban al Monte Kent tras un objetivo muy preciso y peligroso: sobrepasar las líneas inglesas y luego atacarlas por atrás. Encararon la situación con gran entusiasmo y hasta con gran ansiedad.

El día 30 a las 8 de la mañana se inició el traslado, llevando gran cantidad de explosivos, artefactos preparados especialmente para batir al enemigo en su retaguardia. Después de haber arrancado y de haber dejado atrás las líneas Argentinas y aproximándose al lugar indicado, un misil inglés impactó en la cola del helicóptero. De todos modos el avezado piloto pudo retardar la caída, pero finalmente se desplomó. Entre el fuego y el humo, aturridos por el impacto, sus integrantes trataron de ganar el exterior debido al gran peligro de los explosivos transportados allí. Sin contemplar razones, ganando el valor sobre el miedo, los Oficiales y Suboficiales ilesos arriesgaron sus vidas para salvar la de sus camaradas que habían quedado aprisionados dentro del helicóptero. Esta acción valerosa permitió rescatar con vida al subalférez Aranda y al Sargento Guerrero, no obstante este último, con fracturas en ambas piernas, pedía en voz alta que se lo abandonaran ante la inminencia de la explosión del aparato en llamas, de repente, el gran artefacto hizo explosión en mil pedazos llevándose la vida de seis Gendarmes, inolvidables para la Institución y la Patria.

Los sobrevivientes se replegaron a Puerto Argentino. El herido junto con el resto de integrantes de la patrulla fue rescatado después de esperar una tensa hora. El humo podría delatarlos y ser emboscados, entre los cerros apareció un helicóptero Bell del Batallón de Aviación de Ejército 601 para rescatarlos. La última mirada al helicóptero abatido, lágrimas en los rostros y el saludo final a los compañeros caídos.

De regreso en Puerto Argentino, el mismo día se recibió la orden de alistarse para una nueva tarea. La misma consistía en brindar seguridad a un grupo de ingenieros de la Infantería de Marina, ocupar posiciones en las cercanías del cerro Dos Hermanas, por espacio de 24 horas. La misión se realizó en forma satisfactoria tras lo cual se regresó a Puerto Argentino en horas de la noche.

En la primera misión perdieron la vida los siguiente Gendarmes:

Primer Alférez	Julio Ricardo Sánchez
Sub Alférez	Guillermo Nasif
Cabo Primero	Víctor Samuel Guerrero
Cabo Primero	Marciano Verón
Cabo	Carlos Misael Pereyra
Gendarme	Juan Carlos Treppo

Condecoraciones Recibidas

«LA NACIÓN ARGENTINA AL VALOR EN COMBATE»

El 10 de junio, en cercanías del Monte Kent los hombres del Escuadrón Alacrán de Gendarmería Nacional fueron emboscados, resultando herido el Gendarme Pablo Parada y herido de muerte por el fuego enemigo el Sargento Ayudante Ramón Gumersindo Acosta. Otro valiente caía en Malvinas, con la tranquilidad del deber cumplido, los Montes Kent y Dos Hermanas lo vieron pasar por última vez



- Sargento Ayudante Ramón Gumercindo Acosta por:

«Al ser abatido el helicóptero en que era transportado como integrante de una patrulla de exploración, rescatar de la aeronave en llamas a personal herido y atrapado, con riesgo inminente de perder su vida por la explosión del material bélico que se transportaba, hecho que se consumó a poco de concluido dicho salvataje. Posteriormente continuar en el cumplimiento de la misión asignada, combatiendo con valor ante un enemigo superior, oportunidad en la cual ofrenda su vida».



Sargento Ayudante Ramón G. Acosta

CONDECORACIÓN «LA NACIÓN ARGENTINA AL MUERTO EN COMBATE»

- Primer Alférez	Julio Ricardo Sánchez.
- Sub Alférez	Guillermo Nasif
- Sargento Ayudante	Ramón Gumersindo Acosta
- Cabo Primero	Marciano Verón
- Cabo Primero	Víctor Samuel Guerrero
- Cabo Carlos	Misael Pereyra
- Gendarme	Juan Carlos Treppo

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 a 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>
y: 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; Bs. As.
Conduce: Claudio Domínguez
Teléfonos: 011-4226-7573 * 15-5709-6544
Mail: destinomalvinas@yahoo.com.ar
Señal en vivo: <http://www.fmdeldeste.8k.com> y las 24 hs en el WINAMP: <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; Bs. As.
Conduce: Jorge Eduardo Choque
Teléfonos: 0237-485-0590 * 15-6049-3783
Mail: elangeldelamemoria@hotmail.com
Señal en vivo: <http://www.radioenaccion.com.ar/>
elangeldelamemoria@yahoo.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; Bs. As.
Conducen: Gerardo Furne y Prof. Miguel Menéndez
Teléfonos: 011-4234-1755
Mail: fmpatagonia@yahoo.com.ar
Lugar: Calle 5ta Av. N° 1132 La Unión; Ezeiza

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: La Voz del Cóndor Malvinense
Emite los días: Martes 14:00 a 17:00
Emisora: Radio Ciudad AM 1320 Lanús; Bs. As.
Conduce: H. Ricciardelli, Vicecomodoro (R) (VGM)
Teléfonos: 4225-3823 * 4225-1081 * 4225-2654
Mail: movcondor@yahoo.com.ar
Señal en vivo: <http://www.radiociudad.com.ar>
 Nuestro sitio de internet: www.movcondor.com.ar

Programa: Malvinas desde Adentro
Emite los días: Viernes 22:30 a 00:00
Emisora: Radio FM 94.1; San Luis
Conducen: Andrés Ponce (VGM) y Roque Juárez (VGM)
Teléfonos: 02657-436470
Mail: malvinasdesdeadentro@hotmail.com
Señal en vivo: <http://www.fmestacionderadio.com.ar>
IMPORTANTE: Emite los días Viernes 22,30 (hora de San Luis, una hora menos que el resto del país)

Programa: Malvinas Hoy
Emite los días: Domingo 21:00 a 23:00
Emis: Radio Argentina FM 106,5 M. del Plata; Bs. As.
Conducen: Daniel Correa y Graciela Franco
Teléfonos: 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; Bs. As.
Conduce: Pascual Distéfano
Teléfonos: 02323-427774 * 02323-422639
Mail: malvinashoyrc@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
Conduc. Manuel R. Carabajal y Elizabeth Merigliano
Teléfonos: 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; Bs. As.
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 Bs. As.
Conduce: Miguel Aldeco

Teléfonos: 15-6440-7031
Mail: malvinasunsentimientoargentino@hotmail.com
<http://www.radiomipais1170.com.ar/reproduct.htm>

Programa: Malvinas, Ayer, Hoy y Siempre
Emite los días: Sábado 15:00 a 16:00
Emisora: FM Nativa FM 93,5 Santa Teresita; Bs. As.
Conducen: Santiago Torres y Miguel Gómez
Teléfonos: 02246-521541
Mail: yacarepora1@yahoo.com.ar
Señal en vivo: <http://www.nativa935.com.ar>

Programa: Malvinas, Clamor de Gloria
Emite los días: Lunes 16:00
Emis.: LV 19 Radio Malargüe AM790 Malargüe; Mza.
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, Corazón de mi Patria
Emite los días: Lunes 20:00 a 21:00
Emisora: Radio Tradición AM 1580 San Martín prov. de Bs. As.
Conducen: Manuel Villegas y Esteban Juan Tries
Teléfonos: 4754-8784 4713-2517
 Facebook: Malvinas... Corazón de mi Patria
Mail: malvinascorazondemipatria@gmail.com
Señal en vivo: <http://www.amtradicion.com.ar>

Programa: Malvinas, su historia
Emite los días: Jueves 18:00 a 19:30
Emisora: FM Soldados FM 87.5
Conduc.: Esteban Juan Tries; José Ramón Negretti
Mail: malvinassuhistoria@gmail.com
Web: www.malvinassuhistoria.com.ar
Señal en vivo: <http://www.ejercito.mil.ar> se repite los domingos de 21 a 22...30 hs por la AM 990 Formosa

Programa: Mas Allá del Sur
Emite los días: Sábado 23:30 a 00:00
Emisora: Radio Nacional AM 870 C. A. de Bs. As.
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 Cuatiá; Ctes.
Conduce: Rubén José Sereno VGM
Teléfonos: 03774-423191 * 03774-425829
Mail: fmtotal1909@hotmail.com
Señal en vivo: www.agenciacuruzu.com.ar
Lugar: Gobernador Gómez N° 518 - CP 3460 (Ctes.)

Programa: Misión Malvinas
Emite los días: Domingo 10:00 a 12:00
Emisora: FM del Sol FM 97,9 Río Gde.; T. del Fuego
Conducen: Carlos Pereira; Aníbal Espósito y Andrés Sánchez
Teléfonos: 02964-43-3300 * 02964-43-3617
Mail: misionmalvinas@yahoo.com.ar

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

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

Programa: Esperanza Argentina
Emite los días: Sábado 10:00 a 12:00
Emisora: Radio Baradero FM 103,5
Conduce: Marisa Mercado
Teléfonos: (03329) 915512469
www.tiemponoticias.com.ar

Programa: Aquí Malvinas, en Malvinas
Emite los días: Jueves 18:00 a 20:00 y Domingo 12:00 a 14:00
Emisora: FM 107.1
Conduce: Juan Carlos Leone
Señal en vivo: www.universalmix.com.ar

VETERANOS DE MALVINAS

El Circulo 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
QUIRURGÍA GENERAL	MÉDICO DE FAMILIA - CLÍNICO - DIBA
CLÍNICA MÉDICA	MÉDICO DE FAMILIA - GINECOLOGÍA - DIBA
DERMATOLOGÍA Y MICROLOGÍA	NEUMONOLOGÍA
ECOCARDIOGRAMAS Y DOPPLER	NEUROROLOGÍA
ECOGRAFÍAS	NUTRICIÓN
ENDOCRINOLOGÍA	ODONTOLOGÍA
ENFERMERÍA	OPHTALMOLOGÍA
ERGOMETRÍAS	OTORRINOLARINGOLOGÍA
FLUOROLOGÍA	PEDIATRÍA
FONO-AUDILOGÍA	POBLOGÍA
GASTROENTEROLOGÍA	PSIQUIATRÍA
GINECOLOGÍA	PSICOPEDAGOGÍA
GINECOLOGÍA Y OBSTETRICIA	RADIOLOGÍA
GRUPOS DE ENCUENTRO	TRAUMATOLOGÍA
GRUPO ANTITABACO	UROLOGÍA
HOLTER 24 HS.	
KINESIOLOGÍA	
LABORATORIO	

Centro Médico Circulo Oficiales de Mar
 Sarmiento 1867 - 3er. Piso
 (1044) - Ciudad Autónoma de Buenos Aires
 Turnos: 0810-3333-266
 e-mail: consultorios-sc@circuloofmar.org.ar



HORARIO DE ATENCIÓN
 Lunes a Viernes
 08:00 a 14:00

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 FF.AA. y de Seguridad en el país
- Para adquisición de materiales de estudio
- Mediación: Centro de Resolución de Conflictos por Medios Alternativos
- Gestoría Militar
- Albores 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) 4371-3466/3444 4374-3779
 • Fax: 4373-5766 - E-mail: info@mupim.org
 Filiales, Delegaciones y Representaciones Especiales en todo el territorio nacional.

La historia de los «Tres hermanos de Malvinas»

El valor y la entrega de los soldados oranenses (Oran, Salta) dejaron huella en la historia argentina. Los hermanos Juan, Anastacio y Mario; Vilca Condorí participaron de la guerra con Gran Bretaña por la soberanía de las Islas Malvinas. A casi tres décadas del conflicto bélico de 1982, Juan y Anastacio reviven los 74 días de combate y relatan la única historia argentina de tres hermanos que participaron en la guerra. Lo hacen en nombre de Mario, quien no regresó de aquella misión en alta mar, y de la madre cuya vida se apagó sólo dos meses después de recibir la noticia.

Los tres hermanos nacieron en el corazón de la comunidad kolla de Los Naranjos, a 30 kilómetros de la ciudad de Orán. Y como sucede en muchas familias humildes, los chicos decidieron ingresar a la marina como una forma de mejorar la situación económica de un hogar que crió a 12 hermanos.



«Nos tocó estudiar en una escuela muy, pero muy pobre; mi papá se dedicaba a la carpintería y talabartería, también salía a trabajar al ingenio Tabacal, y hacía trabajos temporarios. Pasó muchas penurias, porque no siempre era bien pagado. Por eso nosotros crecimos trabajando, casi sin poder ser niños», relató Juan.

En su corta infancia, Juan albergaba el sueño de «conocer el mundo». Y la Armada le permitió no solo ayudar a su familia económicamente sino también a cumplir ese deseo.

Tres de los hijos de Miguel Ángel Vilca e Yreña Elena Condorí murieron pequeños, por problemas de salud como el paludismo y «esas enfermedades del norte», contó Juan. Un cuarto falleció joven, en un accidente en el monte.



Crucero ARA «General Belgrano»

El primero en enrolarse en la marina fue Juan Bautista. Lo siguieron Anastacio y Mario, que lo hizo a los 15 años. Doce meses más tarde fue destinado al Ara General Belgrano, al igual que Juan Bautista. Anastacio, que era enfermero, fue embarcado el 9 de abril de 1982 en la Bahía Paraíso. Allí tuvo que realizar durísimas tareas de rescate. «La última etapa de la batalla, en Puerto Argentino, era un infierno», recordó. Fue parte del intercambio de heridos con los ingleses. Hasta el cese de las hostilidades terminó como prisionero de guerra.

En cambio, sus hermanos ya estaban en alta mar cuando comenzó la guerra. Juan llevaba casi una década como marino y el Mario cumplía su primer año embarcado.

«La misión era atacar la flota inglesa próxima al Puerto Argentino, pero fue imposible por problemas climáticos, había mucha neblina, y no podíamos contar con apoyo de la fuerza aérea. Entonces se suspendió y nos mandaron de nuevo a la zona de exclusión», contó Juan Bautista embarcado en el Crucero Belgrano. Comandado por Héctor Bonzo, el Belgrano navegaba escoltado por el Piedra Buena y el Bouchard, que no detectaron el submarino nuclear que acechaba a la distancia hacía horas. «El crucero no tenía equipo para detectarlo. Cuando llegó la orden de ataque, el Belgrano estaba fuera de la zona

de exclusión». Luego de los dos impactos de torpedo y el dramático hundimiento por el que murieron 323 marinos, más de 700 combatientes fueron rescatados muchas horas después por el Piedra Buena, el Bouchard, el Gurruchaga y el Bahía Paraíso, donde estaba embarcado Anastacio.

El año pasado, Juan Bautista y Anastacio decidieron dar a conocer la historia de «Los tres hermanos de Malvinas», los tres hermanos kollas, de la comunidad de Los Naranjos, que marcharon juntos a la guerra.

«Es el único caso en nuestro país donde tres hermanos consanguíneos participaron activamente en combate. Un orgullo y un acto heroico que merece ser reconocido, ya que no hay registro de otra situación similar», aseguró Juan.

Anastacio y Juan Bautista se reencontraron en Río Grande al finalizar el conflicto. Recién allí pudieron confirmar definitivamente la pérdida del hermano menor.



Anastacio pidió la baja en 1984. Se recibió de abogado, se especializó en Derecho Tributario y obtuvo una beca para hacer un Máster en Derecho Administrativo. Tiene cuatro hijos. Juan Bautista continuó en la marina, en Puerto Belgrano, hasta hace dos años, cuando se retiró y regresó a su pago. Actualmente participa de la Asociación de Veteranos de Guerra de su pueblo y trabaja en la fundación que lleva el nombre de su hermano Mario. Uno de sus hijos siguió sus pasos en la marina. Gran parte de la familia, sus hermanos y los hijos que tuvo su padre luego de enviudar, viven en Salta y en Los Naranjos.

Desde hace un tiempo recorren el país con una gran foto de Mario, el hermano caído, y tienen una fundación con su nombre para ayudar a escuelitas ru-

rales sin recursos, como la que los cobijó cuando eran niños.

El 2 de abril de este año, los Vilca Condorí participaron por primera vez de un acto oficial, en Río Gallegos.

