

LA GACETA MALVINENSE

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



AÑO 12 – Nº 48 – Septiembre 2013

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

Asociación Civil sin fines de lucro.
Pers. Jurídica Nº 805/2002
Tel. / Fax: (011) 4373-5440
aveguema82@yahoo.com.ar

30 DE MAYO DE 1982

¡ATAQUE AL PORTAAVIONES BRITÁNICO HMS «INVINCIBLE»!



UNA DE LAS OPERACIONES MÁS EXTRAORDINARIAS DE LA GUERRA...

SUMARIO



Ejército Pag. 3



Fuerza Aérea Pag. 15



Armada Pag. 23



Civiles Pag. 6



Crónica Pag. 18



Interfuerzas Pag. 28



Historia Pag. 12



Gendarmería Pag. 22



Asamblea Pag. 32

EDITORIAL

Una vez más en contacto con ustedes Veteranos, en este cuarto numero de nuestra Gaceta Malvinense» en el presente año.

Desde la Asamblea Anual celebrada en el mes de julio, hemos seguido trabajando en procura de cumplir con lo indicado estatutariamente. Así, miembros de AVEGUEMA, pertenecientes a la Comisión Directiva, a la Administración y Veteranos voluntarios han concurrido a reuniones de otras organizaciones de Veteranos de Malvinas, ceremonias en colegios y participado en exposiciones sobre la guerra de 1982.

La Asociacion Veteranos de Guerra de Malvinas, participó del tradicional acto del Jardin de Infantes 901, de la localidad de Capilla del Señor al cumplir el mismo su 50º aniversario, participando también, del acto realizado por el Centro de ex combatientes de Malvinas de la Localidad de Navarro, provincia de Buenos Aires.

De esta manera AVEGUEMA se acerca a otros núcleos de Veteranos para compartir nuestra problemática y encarar soluciones en conjunto, así como contribuimos a difundir la causa de Malvinas al estar presentes en actos académicos, conmemorativos, etc. de instituciones varias.

Estamos abiertos a estrechar vínculos con otras organizaciones de Veteranos, nos mueve el hacer más fuerte los reclamos por la mejor memoria de quienes ofrendaron sus vidas en una causa justa y el apoyo a quienes hoy necesitan del sostén del Estado por las secuelas de la guerra.

En este número de AVEGUEMA presentamos una iniciativa tendiente a difundir a nuestra querida «GACETA MALVINENSE» en otros ámbitos, más allá de nuestros socios activos y adherentes. A partir del primer número del año próximo será posible para cualquier interesado suscribirse anualmente para ser receptor de la revista. Las indicaciones se encuentran en esta edición y solicitamos la difusión de la misma entre aquellas personas o instituciones conocidas por ustedes Veteranos, que compartan con AVEGUEMA el valor de la causa de Malvinas.

Otro aspecto que queremos destacar entre nuestros socios es la conveniencia de sumar a otros camaradas como miembros activos de nuestra organización. La «unión hace a la fuerza» y cuanto mayor sea el número de nuestros asociados, más alto se escuchará nuestra voz en aquellos momentos en que sea necesario hacerla oír. Hemos encontrado que muchos Veteranos no son socios simplemente porque desconocen la forma de integrarse a AVEGUEMA...les pedimos entonces a ustedes, que ya son miembros plenos, que difundan a la organización entre los camaradas de sus lugares de trabajo o de sus lugares de existencia.

Estimados Veteranos de Malvinas, continuemos propalando la causa de las mismas entre nuestros conciudadanos, ese es el puesto de combate que hoy nos toca ocupar, ser embajadores de esa gesta, que es, sin duda alguna, un objetivo común de todos los Argentinos.

Hasta nuestro próximo encuentro...

Sergio Fernández
General de Brigada VGM (R)
Presidente de AVEGUEMA

Propietario:
Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas

Personería Jurídica N° 805/2002

La Gaceta Malvinense
Titulo 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 GRANDOLI

Editor
Asociación de Veteranos de Guerra de Malvinas
Uruguay 654, Piso 4º Of. 403 (1015) -
Capital Federal
Tel. & Fax: (011) 4373-5440

Correo Electronico
aveguema82@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.

Si no es Socio Igualmente Puede Recibir La Gaceta Malvinense

La Gaceta Malvinense también puede ser recibida por personas que no sean socias de AVEGUEMA.

Formando parte de las acciones tendientes a difundir la temática de Malvinas en nuestra sociedad, AVEGUEMA abre la distribución de su órgano de expresión a toda persona que quiera acceder a sus artículos, que intentan reflejar lo vivido por los actores directos del conflicto... Sus Veteranos de Guerra.

Para entender a sus Veteranos y conocer lo actuado nada mejor que leer sus relatos. La «Gaceta Malvinense» tiene una tirada de cinco ejemplares anuales que se distribuyen oportunamente por correo a los domicilios de los suscriptores.

Señor Veterano, difunda entre sus familiares, amigos e Instituciones de su conocimiento esta nueva posibilidad de hacer conocer lo vivido en Malvinas.

La suscripción es anual y su valor se establecerá en el mes de Octubre del año anterior, para su oportuno conocimiento.

Para el año 2014 se ha establecido un costo de suscripción anual de \$90, que tendrá que ser abonado antes del 20 de Diciembre mediante depósito en la cuenta N° 00740180778289 del Banco Nación Argentina.

A efectos de identificar al suscriptor, el mismo, luego de hacer efectivo el depósito arriba mencionado, deberá hacer llegar vía mail/correo una nota a AVEGUEMA, solicitando la remisión de la revista y copia del depósito efectuado, indicando su domicilio postal.

Mail de AVEGUEMA: aveguema82@yahoo.com.ar
Dirección de AVEGUEMA: Uruguay 654, 4to piso, Oficina 403
Teléfonos AVEGUEMA: 011-4373-5440 / 6079-6627 (Lunes a Viernes de 0830 a 1645)



Teniente Primero (PM) Roberto Estévez

Héroes de Malvinas

24 de febrero de 1957

Nace en Posadas uno de los máximos héroes de la Infantería Argentina. Uno de los héroes de Malvinas que todos debemos conocer: Roberto Néstor Estévez en la Ciudad de Posadas, Misiones. Egresó del Colegio Militar de la Nación el día 12 de Octubre del año 1978

Teniente 1ro (Post Mortem) ROBERTO NÉSTOR ESTÉVEZ - Regimiento de Infantería Mecanizado 25: Condecorado por:

«Dirigir un contraataque durante la noche, en una zona ocupada por fuerzas enemigas superiores, para permitir el repliegue de efectivos propios comprometidos. Pese a resultar herido seriamente, continuar en la acción, ocupar el objetivo asignado y mantenerlo en situación desventajosa, rechazando sucesivos ataques, oportunidad en la cual ofrenda su vida»

Por tal motivo otórguesele la medalla Cruz La Nación Argentina al Heroico Valor en Combate según la Ley 22.607 (1982)



Nuestros héroes del 25 de infantería a bordo del almirante Irizar en una misa rumbo a Malvinas: para los buenos observadores de pie se encuentra el Teniente Estévez

Bronce Para el Teniente Estévez



Teniente 1ro (PM) Roberto Néstor Estévez
Regimiento de Infantería Mecanizado 25

Después de casi tres años una persona humildemente se cargó «La Patria al hombro»: Germán Stoessel con ayuda de varias personas fue recolectando bronce y no precisamente para guardárselo en sus bolsillos, sino que además de su propio bolsillo y con colaboraciones realizó tamaño homenaje. Este homenaje para el Teniente Estévez se descubrirá en la Plaza de

Armas del RI Mec. 25, Sarmiento, Chubut.

Desempeño en la Guerra de Malvinas

Participó como Teniente, en el desembarco del 2 de abril de 1982 con el Regimiento de Infantería Mecanizado 25, siendo trasladado a las Islas Malvinas por el buque ARA Almirante Irizar. Como jefe de la Primera Sección de la Compañía C del Regimiento de Infantería Mecanizado 25, formada por tres secciones con nombres claves de Gato, Bote (nombre de la sección a cargo de Estévez) y Romeo, desembarca en Puerto Argentino el mediodía del 2 de abril. A bordo del buque «Isla de los Estados», la sección es enviada el 4 de abril a Puerto Darwin.



Parado tercero, de izquierda a derecha, Teniente Estévez, caído en los combates de Darwin y Pradera del Ganso el 28 de mayo de 1982.



En la madrugada del 28 de mayo, el Teniente Coronel Ítalo Ángel Piaggi, jefe del Regimiento de Infantería 12, le ordenó a Estévez que su sección debía marchar hacia la primera línea de combate, debido a que los británicos, que habían desembarcado en San Carlos el 1 de mayo, avanzaban hacia Darwin y ya se habían producido enfrentamientos con efectivos del Regimiento.

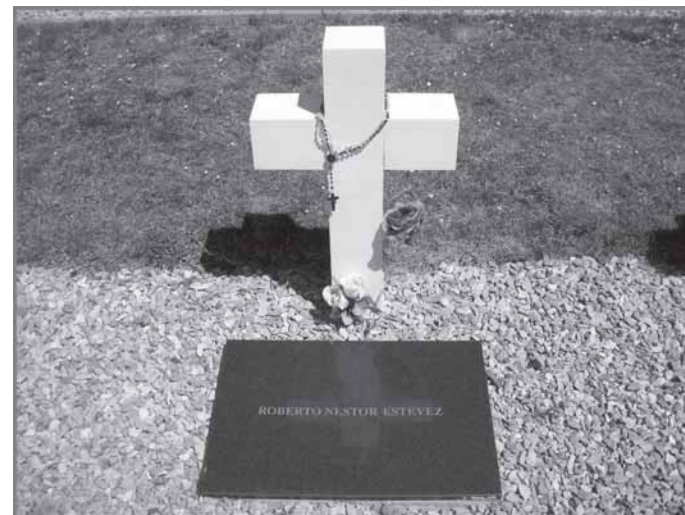
Con las primeras luces de ese día la Sección

de Estévez arriba a proximidades de la colina Darwin y del actual cementerio argentino, que ya era zona de combate. Al hacerlo, se contacta con tropas del Regimiento de Infantería 12 que estaban como exploración del dispositivo argentino y efectivos a cargo del Subteniente Peluffo, que venía de combatir. En ese momento y antes de que Estévez pudiera completar su despliegue se entra en contacto con las tropas paracaidistas (Regimiento PARA 2) y comienza el combate.

Durante la Batalla de Pradera del Ganso, donde la disparidad de fuerzas era abrumadora a favor de los británicos, Estévez libró combate contra la Compañía «A» del 2do. Batallón de Paracaidistas británicos, la cual tenía unos ciento cincuenta efectivos muy bien armados y con apoyo naval. En el combate, que se prolongó durante unas tres horas y media, la sección por sus propios medios contuvo el avance enemigo hasta que sus integrantes fueron cayendo muertos o heridos.

Durante el combate, Estévez recorría las posiciones, gritando órdenes, bajo el fuego británico. Al salir de un pozo recibió dos balazos uno en el brazo y otro en la pierna izquierda. Tambaleándose, llegó al pozo contiguo. Estévez, quien sin preocuparse de sus propias heridas le preguntó a un soldado conscripto herido y ensangrentado, llamado Sergio Daniel Rodríguez, si se encontraba en buen estado, tomó un fusil FAL y comenzó a disparar; luego, por radio estuvo dando nuevas órdenes. Eran cinco soldados en el pozo en ese momento. Estévez, nuevamente sin importarle sus heridas, tomó el casco de un soldado argentino muerto y se lo colocó en la cabeza al soldado Rodríguez para protegerlo. En ese momento recibió un nuevo balazo en el pómulo derecho, y aunque se trató de auxiliarlo, tras decir unas palabras que no pudieron ser entendidas, falleció. Posteriormente, debido a que Estévez estaba cargado de granadas, su cuerpo fue sacado fuera del pozo. Su cadáver recibió numerosos balazos más.

Su tumba, al igual que la de varios soldados argentinos, se encuentra en el cementerio de Darwin en las Islas Malvinas.



La tumba de un Soldado cuyo ejemplo quiera Dios que nos ilumine por siempre, el Teniente de Infantería Don Roberto Estévez

El 3 de Oro Entró en Combate

Tcnl (R) VGM Víctor Hugo Rodríguez *



El Contraataque del 3 de Oro.

13 de Junio de 1982, 22:00 hs, cerro Tumbledown mirando al valle del arroyo de Moody Brook, a la izquierda el Monte Longdon; enfrente el Regimiento 7 de Infantería de La Plata estaba recibiendo fuego intensivo desde hacía dos días, el 11 y el 12 de Junio, era un infierno, estábamos unos cien metros en altura más arriba que ellos y allá, a 5 Kms de distancia, día y noche el enemigo inglés no dejaba un centímetro sin castigar con fuego naval, artillería y morteros; estaba claro que preparaba el ataque sobre las alturas del Regimiento, de vez en cuando nos atendían a nosotros como para avisarnos que se vendrían luego hacia el Tumbledown.

Debajo del Longdon el capitán Soloaga, héroe en la guerra que supo trasladar sus valores sanmartinianos a la paz, «se aferraba como una ostra» a las rocas; ellos ya estaban en combate resistiendo el cañoneo infernal al que eran sometidos día y noche; veíamos como espectadores privilegiados y azorados su resistencia, algunas patrullas se desprendían... Pero para sacar sus muertos y depositarlos en una ambulancia abandonada y empantanada en el medio del Valle y volvían al combate! El solo verlos marchar nuevamente a esa ducha de artillería, conmovía.

Eran las 22 hs del 13 de junio, me llama el Capitán Zunino, jefe de la Compañía A Tacuarí del 3 de Oro, un capitano, de aquellos para tenerlo de jefe en la guerra; nos convoca al Tte. Dobrovecic Jefe del grupo apoyo, al Tte. Mones Ruiz jefe de la 2da sección de tiradores, al Subte. Aristegui jefe de 3ra sección y al suscripto.

«Debemos ir a apoyar al Regimiento 7 que está siendo atacado en aquella altura».

No conocíamos el terreno sino por las vistas, nunca habíamos hecho un reconocimiento, ya que nuestro arribo era del día anterior, no estaba previsto nuestro empleo en esa dirección, nos estábamos preparando para sostener nuestra posición contra el ataque que sería al otro día, sobre nuestras posiciones que no eran otras que unas pocas piedras bajas, ya que las palas Tempex que llevamos se rompieron antes de cumplir una semana; eran de aluminio roscado y la presión de la greda las hacía polvo, no teníamos con qué hacer pozos.

Equipo.... manta y paño de carpa terciado, solo tres cargadores.

Infrarrojo... uno solo, el del Capitán.

Radios, ninguna, sin pilas, sin comunicación con el jefe de compañía ni entre nosotros; en Malvinas la infantería de la 1ª guerra, presente.

Sí, porque sólo teníamos tres cargadores, entonces ordené llevar munición dentro de medias que uníamos y nos las poníamos sobre el cuello...

Hablamos con Aristegui, era un cadete de 4to año «comisionado subteniente» para Malvinas, de la misma edad que sus soldados, no obstante siempre un ejemplo.

«Aristegui, formemos en cadena Ud. a la derecha yo a la izquierda, salgamos cuanto antes del valle, vamos a atravesarlo a paso firme para llegar a las alturas cuanto antes».

El campo de combate era un infierno, todo rugía, todo era incandescente, el Longdon, el valle, Wirelles Ridge donde estaba el RI 7, Puerto Argentino, el Williams, las trazantes, los lanzacohetes, toda la guerra a pleno, el asalto final a full. Hacha y tiza de

los dos lados.

Cruzamos el arroyo donde nos mojamos hasta la cintura, nevaba, hacía frío, no me acuerdo, la adrenalina a mil calentaba nuestros cuerpos.

De pronto observamos desde el valle, que donde debía estar el Regimiento 7 esperándonos, había ingleses allá arriba que estaban tirando con fuego de fusil y de cohetes sobre los ex cuarteles de los Royal Marines; nada entendíamos, sin comunicaciones solo podíamos resolver sin esperar órdenes de nadie.

«Aristegui, arriba está el enemigo tratemos de sorprenderlo, no siga derecho para no chocar, gire a su derecha y ganémosle la altura» luego de esa conversación de combate el joven oficial camina cinco metros y me gritan... «¡el subteniente cayó herido en el cuello!». Corrí hasta el lugar y luego de tocar su cuello ensangrentado escucho que uno de sus hombres le dice... golpeándolo en la mejilla con su palma

tierra malvinera. Y tenían solo 18 años y hambre y frío y sin comunicaciones, pensar que la prensa amarilla los llamó «chicos de la guerra»; que saben los giles...

Los británicos del 2do Batallón de paracaidistas dijeron posteriormente que actuaron apoyados por dos naves de guerra, dos baterías de artillería, dieciséis morteros de 81 milímetros y 4 tanques livianos que dispararon más de 6000 proyectiles en 48 horas sobre el Regimiento 7 y después de ése choque sobre nosotros.

La sección mía no alcanza a girar a la derecha y el extremo izquierdo choca contra el enemigo que se sorprende y comienza a replegarse quedando esa porción del cerro en nuestro poder; estábamos mezclados con ellos y por lo tanto el fuego de artillería y naval británico mermó.

Allí cayó Villegas... un sargento conductor motorista, el mejor jefe de grupo que tenía; quedó seriamente herido por tiro de fusil en el estómago, al caer intentó continuar el combate o al menos tomar su fusil y un preciso disparo le pegó en la mano que se dirigía a su arma en el suelo, un francotirador con mira telescópica nocturna lo vigilaba desde menos de 30 metros.

Villegas queda a merced del enemigo del otro lado de unas rocas grandes, sus soldados lo quieren ayudar pero no pueden, el combate es intenso, «el Gorila» pide que le peguen un tiro porque se ve gravemente herido. Pero faltaba un criollo de ley, el soldado Esteban Tries de 20 años se desnuda el torso, sin armamento y con las manos levantadas se muestra ante los ingleses y con señas informa que

buscará a su jefe, qué coraje, que ganas de morir por su jefe, qué entereza moral, cuanto amor...

Hoy Villegas trabaja en mi empresa, dos veces cruzó la cordillera con sus hijos con nuestra Asociación Cultural Sanmartiniana, Cuna de la Bandera de Rosario, www.crucecelosandes.com.ar

A Tries lo llevé dos veces a cruzar los Andes en mula porque el solo hecho de verlo me hace feliz y disfruto de su leal amistad, aparte brinda exposiciones de los combates durante la marcha.

Los ingleses se quedaron en las más cortas distancias ya que las grandes rocas y piedras del cerro permitían esconderse y combatir. Les vimos las espaldas, se replegaron creyendo que era un contraataque importante.

Pero qué hacíamos combatiendo con Ingleses si la orden había sido avanzar para apoyar al 7.

Es que el Jefe del Regimiento 7 informó que se replegaba dos horas antes y a mí ni a Aristegui nadie nos pudo avisar, no solo porque no teníamos radios sino porque nos mandaron cuatro estafetas y ninguno nos pudo localizar en el campo de combate.

La orden que dio el General Jofré, Comandante de la Xma Brigada, fue de abortar el apoyo al RI 7, nosotros jamás nos enteramos, por eso nos metimos dentro de las fracciones del 2do Batallón de Paracaidistas británicos.

Nuestra compañía pudo recuperar la sección apoyo y la 2da sección, pero la velocidad de marcha por llegar a las alturas no permitió que nos encontraran.

Por eso cuando subimos combatiendo estaba-



Despedida de los soldados veteranos de guerra rindiendo honores a nuestra gloriosa bandera, en primera fila de camisa blanca el Soldado VGM Daniel Patanelli.

de la mano... «Vos te portaste muy bien con nosotros pendejo, nosotros te vamos a sacar de acá» y rápidamente se lo llevaron para abajo.

Hoy es un ejemplar oficial malvinero, el «Nono» Aristegui, que supo ganarse el respeto de sus soldados con solo 19 años, el disparo le atravesó el cuello detrás de la columna vertebral.

El enemigo nos detecta y nos ilumina con bengalas aéreas, todavía estábamos en el valle, con cuarenta hombres de Aristegui y cuarenta míos; advirtiéndome que harían fuego de eficacia mandé el asalto sobre sus posiciones que estaban unos cien metros arriba del cerro, en la alturas de Wirelles Ridge.

Segundos después caía sobre el lugar donde estábamos antes una barrera de fuego de artillería de aquellas...

No me entraba en la cabeza que mis hombres iban a contraatacar en el medio de esas bombas que conocimos esa misma noche, explotaban cincuenta metros arriba de nuestras cabezas y caían las esquirlas con una ducha encendida para destruir todo lo que tocaban.

¡Al asalto!.... ordené; no había opción para llegar arriba y apoyar al RI 7, que alegría, que emoción ver mis soldados y los de Aristegui con todos los suboficiales a la carrera que llegaban arriba, era increíble verlos al «Cata» Carballo mi estafeta veloz, al «Mono» Paz mi radiooperador sin radio, Aumasane, Izaguirre, «Bombón Díaz», Juan Fernández hoy dirigente de la Federación, todos soldados porteños impulsados por el amor a la Patria pechando desde el valle la pulseada con los ingleses por ése pedazo de

mos solos, sin apoyo de artillería ni de morteros, ni de nadie, es más solamente nuestro Capitán sabía que allí estábamos.

Los ingleses continúan describiendo ese combate de la siguiente manera. «Estábamos en una zona descampada y sin apoyo, parecía como si diez pelotones de fusileros nos estuvieran tirando. Varios conscriptos del Teniente Primero Rodríguez sin ser vistos tomaron posiciones en las rocas donde la compañía «D» perteneciente al Mayor británico Neame había estado anteriormente. Le preguntamos al Mayor, a fin de volver y retomar nuestra posición. Efectuó unos tumbos fuera de la posición sin importarle los proyectiles que caía a su alrededor. (Hugh Mc Manners, «The Scars of the War», pág 186).

«Aún al amanecer la compañía D permanecía bajo presión.»

Continuamos nuestro avance «tratando de encontrar al R I 7» y el enemigo nos iluminaba con sus bengalas y ordenaba fuego de artillería y naval, no nos hizo daño ya que sus proyectiles caían 50 metros a la derecha pero en distancia, exactos. Las piedras permitían una cobertura importante.

El 7 debe estar por aquí me decía yo mismo y nuestros hombres continuaban el avance, combatiendo y cayendo; así le toca al Juanjo, el Sargento Vallejos, que no pertenecía a mi sección, se me presentó en la salida del otro lado del valle y me dijo... «Perdí mi sección me voy con Ud., tengo mi grupo completo» fue gravemente herido en una pierna, combatió cómo un héroe en el medio de la neblina y la primera nevada del año, lo rescata en un acto heroico su compañero y amigo el Sargento Domínguez, otro soldado del 3 de Oro.

Mi estafeta el Cata Carballo, un soldado de solo 18 años que le saqué al Sargento Villegas, no sin reproches del «Gorila», por ser el más hábil y rápido, fue el encargado de sacarme una esquirla muy chica que se me incrustó en la mandíbula durante el fuego de artillería inglés. Me dieron Cata, le gritaba mientras pretendía saber qué tenía que me quemaba, al día de hoy todavía debo soportar sus cargadas por mi susto hasta ver que solo fue la esquirla más chica de toda la guerra, la que me pegó en el rostro, hoy es mi orgullo y mi suerte.

El combate continuaba en el mayor de los desórdenes en todas direcciones, con cohetes asediaban a nuestro Grupo de Artillería 4 de Córdoba disparando desde el otro lado de la ría muy cerca nuestro; al frente el enemigo avanzaba con toda la unidad, a la izquierda y al intentar recuperar dos grupos míos recibo fuego de un grupo de tiradores ingleses; ya no cabían dudas, el R I 7 no estaba, encontramos sus morteros 81 milímetros sin afustes.

Estábamos prácticamente rodeados, por derecha, por izquierda y por el frente, solo manteníamos bajo control nuestras espaldas.

De pronto escuchamos el sonido de nuestros cañones de artillería y al segundo el estallido de las municiones cerca nuestro, no sabían que estábamos allí, solo nuestro capitán Zunino, quien ordenó el alto el fuego, hacíamos señales con linternas que jamás

podrían ver; los artilleros bajaron los cañones y hacían tiro directo sobre Wirelles Ridge, pensar que dirigía el fuego mi vecino en Báez el Capitán «Turco» Perandone.

Yo no quería que el amanecer nos sorprendiera arriba porque el repliegue sería imposible, ya que no había cubiertas contra las vistas. Llamé a los jefes de grupo y ordené preparar fuego en todas las direcciones a fin de desaferrarnos del enemigo, luego bajamos hacia el río a gran velocidad amparados por la neblina y el incipiente amanecer.

En el puente de Moody Brook me junté con el Capitán Zunino, quien me impuso de la real situación, cuando nosotros subíamos él recibía la orden de repliegue todas las secciones.

Así combatió en Malvinas la Compañía «A» «Tacuarí» del Regimiento 3 de Infantería «General Manuel Belgrano», como dijo el General Don José de San Martín: «en pelota como nuestros paisanos los indios» pero con todo el espíritu de los infantes del glorioso 3 de Oro que comandó el entonces Teniente Coronel David Comini.

Testigos de la fiera de nuestros soldados, los integrantes del 2do Batallón de Paracaidistas Británicos.

El autor se desempeñó en Malvinas como Tte. 1ro, Jefe de la 1ra Sección de la Compañía «A» del RIMec 3 «Gral. Belgrano», bautizado el «3 de Oro» durante la guerra de la Triple Alianza por la pechera amarilla que conformaba su chaqueta azul.

Fuente: www.aveguema.org.ar

RIMec. 3 «General Belgrano»

Tiene la edad de la patria y nació con su signo igualitario, transfundiendo en su seno los recios soldados de Arribeños con las indomables compañías de indios naturales.

Anduvo por todos los caminos del país recién amanecido: desde los viejos muros de Montevideo caídos a su empuje hasta las rutas yermas de los altiplanos norteros. Las selvas paraguayas y brasileñas guardan aun en su misterio milenario el grito de independencia de los adalides criollos.

Se desangró en las luchas interiores; se desgastó en los pantanos guaraníes; se desgastó en los dramáticos embates contra las tolderías. Pero surgió siempre, aureolado de gloria, consustanciado con el nombre del mástil supremo de Argentina: Manuel Belgrano.

Causas que motivaron su creación

Al estallido de la Revolución de Mayo, la Primera Junta de gobierno con el objeto de apoyar en el interior del Virreinato su constitución y asegurar el imperio de su autoridad, decidió organizar cuatro unidades militares para concurrir aquellos centros cuya adhesión a la causa de mayo requiriese el auxilio de la fuerza como así mismo para romper toda posible resistencia y volcar a su favor el equilibrio que la dis-

tancia, la carencia de noticias exactas o la vacilación propia que los cruciales momentos pudieran generar en la voluntad de las provincias.

Antecedentes históricos

Creado por decreto de la Primera Junta, el 29 de mayo de 1810 es, a la par que sus hermanos los regimientos 1, 2 y 4 de infantería, uno de los más antiguos cuerpos militares de la Argentina. Tuvo por Jefes primeros al Coronel D. Domingo French y al Teniente Coronel D. Juan B. Bustos. Formó parte de la expedición auxiliadora de las provincias del Alto Perú que partió de Buenos Aires a fines de julio de 1810, al mando del Coronel D. Francisco Antonio González Balcarce. Iban, en la formación inicial de la Patria, 3 oficiales y 107 soldados. Impuso la autoridad del gobierno central en las luctuosas jornadas de Córdoba, que culminaron con el fusilamiento de Liniers. Cruzó la legendaria quebrada de Humahuaca y acampó en Yavi, presto a lanzarse sobre las trincheras realistas de Cochabamba. Su bautismo de fuego, pues, está ligado a los primeros resonantes triunfos de mayo.

En otro teatro de operaciones, la Banda Oriental bajo la dirección de los coroneles Antonio Luis Berutti, Antonio Ramírez y José Javier Aparicio, aporta la decisión de sus jefes y el coraje de sus cuadros. Así, en 1812, integra el cerco de Montevideo, último reducto español del Río de la Plata, al comando general hispano Gaspar Vigodet, hasta la rendición final del baluarte. Actuó en las cuchillas uruguayanas durante las campañas de Artigas, y libre de las luchas del frente oriental torna al campo de sus primeras luchas: el altiplano. Allí, bajo la jefatura de los tenientes coroneles Aparicio e Ibarrola y el Mayor Inarra, sostuvieron las huestes de Rondeau después del drama de Sipe-Sipe. Humahuaca, Jujuy, Tucumán son sus guarniciones y concurre hacia Buenos Aires llamado por las tremendas disensiones internas que desgarran al naciente país por esas horas.

Recordamos a modo de homenaje y reconocimiento a quienes se destacaron en y por actos de heroísmo en Malvinas:

- ✕ Sarg Conductor Motorista Hugo Domínguez
- ✕ S/C 62 Andrés Álvarez
- ✕ S/C 62 Gabriel Spir
- ✕ S/C 62 Ricardo Ramón Barrios
- ✕ S/C 63 Leonardo Cejas

Cerramos este artículo con un reconocimiento especial para quienes quedaron como mudos centinelas en la Turba Malvinense por haber caído en acción de guerra:

- † S/C 60 José Reyes Lobos
- † S/C 61 Julio Rubén Cao
- † S/C 62 Andrés Aníbal Folch
- † S/C 62 Julio César Segura
- † S/C 62 Jorge Oscar Soria



Soldados del RI 3 en Malvinas

El 31 Aniversario de Malvinas Estrena Veteranas

El pasado 14 de marzo, 31 años después de su acción silenciosa y plena de valor, el Ministerio de Defensa entregó la resolución junto con un diploma a 16 instrumentistas y enfermeras que viajaron al sur del país entre fines de mayo y principios de junio de 1982, honor al que en calidad de ex combatiente femenina había accedido Juana Azurduy.

Los nombres de Susana Mazza, Silvia Barrera, María Marta Lemme, Norma Navarro, María Cecilia Ricchieri y María Angélica Sendes, más los de Mariana Soneira, Marta Giménez, Graciela Gerónimo, Doris West, Olga Cáceres, Marcia Marchesotti, María Liliana Colino, Maureen Dolan, Silvia Storey y Cristina Cormack, se inscribieron así en la historia.

A las seis primeras les dieron las Medallas al Valor, guardan diplomas y condecoraciones, vivencias todas estas que compartieron por haber conformedo en junio de 1982, el grupo de seis voluntarias para el Hospital Militar Malvinas, de Puerto Argentino.

Aquel día, van a hacer 31 años, las seis de la mañana, las seis mujeres vestidas con uniforme de combate, camuflado verde, se subieron a un avión de línea en el aeroparque Jorge Newbery en Buenos Aires para ir a Río Gallegos. Luego serían trasladadas hasta el puerto marítimo de «Punta Quilla» en un helicóptero Bell 212 del Ejército, y desde allí, en otro helicóptero sanitario SH-3 «Sea King», de la Armada, hasta el Buque Hospital ARA «Almirante Irizar» que navegaba en alta mar.



El Almirante Irizar como buque hospital durante la guerra de Malvinas

Las tropas argentinas habían desembarcado en las Islas Malvinas el 2 de abril de 1982 y encendieron el furor patriótico que duró dos meses. Interminables hileras de voluntarios que se mostraron dispuestos a colaborar y también se abrió paso la solidaridad.

Para revivir aquellos momentos hasta hace poco borrados de la memoria castrense, se entrevistó a Silvia Barrera, por entonces estaba próxima a cumplir 23 años y formaba parte de ese grupo.

«Trabajaba desde hacía un año en el Hospital Militar de Buenos Aires, donde veinte chicas nos ofrecimos como voluntarias desde un primer momento. En mayo, y poco después del primer ataque inglés, preparamos los insumos para la emergencia. Seguíamos en Capital mientras la situación en las islas se agravaba. Un día nos comunicaron que partiríamos hacia el sur, y sólo quedamos cinco. Yo era joven, mis preocupaciones pasaban por pintarme, ir a bailar y cumplir con mi trabajo, pero por esa decisión de viajar terminé mi relación con mi novio de entonces».

— ¿Se ofreció aun conociendo los riesgos?

—Mi papá era militar retirado, y en ese ámbito era natural. Soy de una generación que tiene incorporado en la cabeza que las Malvinas son argentinas, un patriotismo más afianzado que el de la juventud actual. Cuando se tiene un sueño y ese momento llega hay que participar. Yo soy instrumentista civil y entonces no había personal femenino en las Fuerzas Armadas, era un acontecimiento histórico y no quería quedar afuera.

Barrera se quedó a bordo del buque como todos los demás, a sólo 500 metros de la costa malvinense. El cuadro de situación había empeorado, y la orden fue terminante: había que quedarse en el puesto

porque al haber tropas en retirada, serían más útiles arriba que en tierra. Desde la cubierta, vivió los combates aéreos sobre su cabeza y el fuego cruzado de tierra, porque el barco estaba fondeado en una bahía.



Silvia Barrera

Los proyectiles trazaban el cielo como fuegos artificiales y una de esas noches, Barrera tomó un visor nocturno. Y también tomó conciencia. «Lo asimilamos porque fuimos conscientes de que teníamos que trabajar, preparar las salas y el instrumental. Con los años me encontré con artilleros que me dijeron que tenían miedo de tirar por estar el buque entre medio de ellos y de los ingleses; y además, porque sabían de las mujeres a bordo».

El Irizar albergó a casi un millar de heridos de todo tipo. Tras los combates fuertes, muchos de ellos provenían directamente del campo de batalla para evitar toda demora. Las instrumentistas hacían su trabajo y también, de camilleras y enfermeras. Silvia Barrera asistió a diez heridos graves en el quirófano y un soldado murió por contusiones en el cerebro. La tarea era doblemente difícil porque el Irizar rolaba hasta los 45 grados por efecto de las olas, y en esas condiciones debían operar con precisión. «Cuando operábamos, apenas escuchábamos lo que pasaba afuera. Una noche, los ingleses pasaban con lanchas ligeras parapetándose en el buque, y fueron descubiertos. Se encendieron todas las luces, comenzó el tiroteo y no hicieron pie en tierra.»

— ¿Cómo era el ambiente a bordo?

—De mucha actividad. En todos esos días en los que estuve a bordo no dormí, y eso les ocurrió, en general, a todas las chicas. No recuerdo cómo aguantábamos, pero nunca fui al camarote más que para bañarme. Hoy me cuesta todavía, duermo tres o cuatro horas por día. Hice cursos de estrés postraumático y jamás soñé con aquello. También me quedaron problemas en la cintura, posturales, por la tensión y el alerta.



Cinco de las instrumentistas del Almirante Irizar

La vuelta de Barrera no fue fácil: «Primero la rendición, que fue un momento tremendo. Llorábamos por la sorpresa, creíamos que íbamos a continuar peleando. Después llegar acá y ver que nadie le daba importancia a nada: nos habían escondido y hasta en el hospital ni sabían que habíamos viajado.

Cuando nos reincorporamos éramos las profesionales más rápidas del quirófano, y eso significó un peligro para las demás colegas, así que nos fueron buscando para sacarnos del medio. Con el tiempo, pasé a ceremonial y protocolo, donde hoy soy feliz. Yo creo que es muy del argentino desconocer la experiencia y no aprender de los golpes. Durante los primeros diez años ni hablamos del tema Malvinas».

La flota de la Marina Mercante dio su apoyo en el teatro de operaciones del Atlántico Sur. Seis mujeres colaboraron en las acciones de guerra, pero sólo una aceptó dar su testimonio. A Mariana Soneira la guerra la encontró embarcada en el buque Bahía San Blas. «Estuve a bordo desde enero y hasta agosto de 1982 como radiotelegrafista. Creo que no me daba cuenta de la gravedad de la situación hasta muy avanzado el conflicto», explica desde Ushuaia, donde hoy vive. Soneira tenía tan sólo 19 años y estaba a punto de recibirse. «Hoy sigo sosteniendo que el reclamo argentino es justo, pero la recuperación debe ser por la vía diplomática, que es siempre un camino mejor que el de la guerra».

La que pisó el suelo malvinense

Liliana Colino es la única mujer de la Fuerza Aérea que pisó suelo malvinense. Tenía 26 años, se había recibido de enfermera y de veterinaria, y obtuvo el grado de cabo principal. Siendo encargada de la división enfermería, fue tentada por un superior, y como vivía para su trabajo, dijo que sí. Contaba en su haber con cientos de horas de vuelo en aviones sanitarios y de terapia intensiva.



Hércules en Malvinas

«El director del Hospital Aeronáutico me preguntó y yo respondí encantada, a tal punto que tenía armados los botiquines de emergencia. Al otro día viajé a Chubut desde Buenos Aires, y fue el único vuelo tranquilo que abordé». La misión de Colino era la de salvataje y enfermería a bordo de los cargueros Hércules, que volaban bajo y a oscuras. El viento y las olas del Mar Argentino sacudían el fuselaje a la ida, colmado de pertrechos y contenedores, y a la vuelta con heridos a bordo. Cuando tocaba la pista de Malvinas no podía detenerse porque, por su peso, costaba hacerlo rodar en una situación de escape. Abría la compuerta trasera y rodando iba dejando la carga. Muchas veces, las ambulancias subían la rampa en movimiento para descargar a los combatientes adentro del avión. Durante uno de los viajes, el capitán decidió despegar debido a un alerta, y Colino casi quedó en tierra. Dos compañeros hicieron una cadena humana y lograron subirla de regreso. La vuelta, a veces con la escolta de naves enemigas, se realizaba en silencio para no ser detectados. «Hubo un alerta roja en Comodoro, estábamos embarcando en la pista y yo, flaquita con un botiquín enorme, tuve que salir corriendo al refugio».

— ¿Qué fue lo más bravo que vio?

—Estaba acostumbrada a ver cosas feas en el hospital. Antes de Malvinas hubo un accidente con un avión que venía de Bolivia y se quemaron seis tripulantes, y fue terrible. Por todo lo demás uno se acostumbra, el personal herido en la guerra viajaba sin quejarse, con las piernas rotas, pidiendo ser curados para volver a pelear. De noche en Malvinas y mientras cargábamos, se veían luces blancas y rojas que pasaban y desaparecían de repente, y se escuchaban bombazos. Los cuerpos de los heridos iban acostados en el piso porque el movimiento continuo no nos dejaba acomodarlos en camillas.

— ¿Me puede contar cómo fue la vuelta?

—Nos trajeron el último día de mayo a Buenos Aires y de ahí, a Córdoba para el curso de alférez, donde nos enteramos de la rendición; no podíamos entender. En 1986 y después de pedir infructuosamente mi ascenso a teniente durante cuatro años, pedí la baja.

—Hasta hace poco se ignoraba sobre la participación de mujeres en el conflicto. ¿Qué cree que pasó?

—Me parece que las mujeres no hicimos la suficiente fuerza para hacernos ver y, en mi caso, conocí a las demás veteranas el día que nos reconocieron. Ese día me sentí bien nada más que por haber ido. Mis hijos están orgullosos de mi participación y preguntan todo el tiempo. Norma Etel Navarro es muy reservada. Se embarcó junto con Silvia Barrera en el Irizar y a más de treinta años de los hechos se está animando a hablar del asunto. «Durante años hablé poco y nada. El año pasado me permití participar más porque el tema Malvinas me interesa mucho para que se sepa que hubo una guerra y que hay que darle la importancia que tiene, es vital. Me daba dolor recordar, me hacía daño hablar».

— ¿Qué la llevó a ofrecerse como voluntaria?

—Por el hecho de trabajar en un hospital militar vivía las cosas de manera diferente. Se venía ges-

tando en mí el hecho de ir, mi país estaba en guerra y no podía quedarme quieta ante eso. Lo único que no quería era sufrir alguna amputación. Como a todas, la rendición y el regreso le parecieron horribles, algo muy negativo. «Recuerdo que hicimos una escala y vi por la televisión los disturbios en Buenos Aires, y me cayó mal. Después y con el tiempo, tuve mi propia etapa de 'desmalvinización'. Me alejé de todo porque me causaba mucho dolor, lloraba. No vi morir a nadie pero las muertes igual me marcaron. Me acuerdo de los soldados heridos, sucios de turba, esas miradas no me las olvido más, miradas de dolor que no puedo explicar bien. No me olvido más de la noche del 13 de junio. Salí a cubierta y era como ver en una pantalla lo que ocurría, sentí que había gente muriendo en medio de esos bombardeos, la artillería propia y enemiga, las islas iluminadas. Quisiera volver a Malvinas para cerrar las heridas que tengo».



A bordo

Para Liliana Colino, el reclamo por la soberanía es una bandera que no debe abandonarse, y tiene una crítica para hacer. «Estuve en las islas, vi esa tierra, y sentí el intenso frío y la humedad, y no sé cuántos argentinos se animarían a vivir allá. Si las recuperáramos, creo que muy pocos se mudarían».

VGM Silvia Barrera: Tras su regreso, Silvia Barrera conoció a su actual esposo y tuvo cuatro hijos, todos toman de manera diferente el tema. «Yo digo que la desmalvinización se nota en ellos. Casi nadie sabe que hubo mujeres en Malvinas. De todas maneras, el reconocimiento es justo y debe existir, es

un paso adelante».

Desde que volvió de las islas, Barrera tuvo un solo episodio traumático. Fue durante un show de Roger Waters, cuando acompañó a su hija. «Me dejó helada el momento en que lanzan el avión, el sonido del motor, las bombas». Como Navarro, Barrera volvería hoy mismo, a pesar de la oposición de uno de sus hijos.

Las Veteranas de Guerra son

- 1- Oficial Comisario, Marta Beatriz Jiménez – Transporte ARA «Canal de Beagle».
- 2- Oficial Comisario, Graciela Gerónimo – Transporte ARA «Bahía San Blas».
- 3- Cadete Esc. Nac. de Náutica, Mariana Soneira - Transporte ARA «Bahía San Blas».
- 4- Oficial de Radio, Estela Carrión – B/M ELMA «Lago Tráful».
- 5- Cadete Esc. Nac. de Náutica, Noemí Marchesotti – B/M ELMA «Río Cincel».
- 6- Cadete Esc. Nac. de Náutica, Olga Graciela Cáceres – B/M ELMA «Río Cincel».
- 7- Enfermera, Doris West – B/M ELMA «Formosa».
- 8- Enfermera, Perla Aguirre – B/M ELMA «Río de la Plata».
- 9- Enfermera, Olga Elvira Grasso – B/M ELMA «Almirante Stewart».
- 10- Enfermera, Nelly De Vera – B/M ELMA «Almirante Stewart».
- 11- Enfermera, Savid Molina – B/M ELMA «Tierra del Fuego II».
- 12- Instrumentista Quirúrgica, Susana Maza, Rompehielos ARA «Alte. Irizar».
- 13- Instrumentista Quirúrgica, Silvia Barrera, Rompehielos ARA «Alte Irizar».
- 14- Instrumentista Quirúrgica, María Marta Lemme, Rompehielos ARA «Alte Irizar».
- 15- Instrumentista Quirúrgica, Norma Navarro, Rompehielos ARA «Alte Irizar».
- 16- Instrumentista Quirúrgica, María Cecilia Ricchieri Rompehielos ARA «Alte Irizar».
- 17- Instrumentista Quirúrgica, María Angélica Sendes, Rompehielos ARA «Alte Irizar».

El Puente Aéreo a Malvinas

La Odisea De Los Civiles En La Guerra

Gonzalo Sánchez (Diario Clarín)

Cómo trasladaron las tropas a las islas. Entre el 11 y el 29 de abril de 1982, se enviaron 6.500 efectivos a Malvinas en aviones Boeing 737 de Aerolíneas, únicas naves de gran porte capaces de aterrizar en Puerto Argentino. Hablan los pilotos.

Había un momento en el que las nubes se corrían y el avión comenzaba a descender en medio de esa geografía de confín, destemplada, monótona. Entonces, dentro del fuselaje, donde el aire era espeso y donde el olor del miedo y de la transpiración de los soldados se volvía insoportable, comenzaba a escucharse un rumor de asombro. A través de las ventanillas, empezaba a configurarse el contorno de las islas Malvinas y esa imagen de manual educativo ahora se volvía palpable para los pasajeros. Dejaba de ser el recuerdo de un dibujo sobre un mapa de escuela y se materializaba en colores: la terrosidad de la estepa, el verde opaco de la turba, los cayos, las bahías, los accidentes costeros inclasificables, y una pista de aterrizaje, brillante por su propia humedad, pero también gris y breve, como una calle muerta, al fondo del fondo.



Boeing 737

Dentro del avión se callaban todos, apretujados los cuerpos uno encima del otro, en un espacio desprovisto de toda comodidad, y algún sargento pegaba el grito, un alarido de euforia: «¡Viva la Patria, carajoooo!». Y los colimbas devolvían un «¡Viva!» atolondrado y temeroso. El sonido impactaba en el interior de la cabina del 737 de Aerolíneas Argentinas, donde no había tiempo para emociones. A esa altura, los pilotos se preparaban para una maniobra de máxima tensión: el aterrizaje de la nave en una plataforma minúscula de sólo 1.250 metros de largo. Luego venía la sacudida del contacto con el suelo, la desaceleración bestial, el comienzo de otra historia.

Los comandantes civiles que condujeron ese y otros vuelos similares están sentados ahora en el living de una casa de la zona norte, repasando los hechos frente a Clarín. El tiempo hizo su oficio: no hay huellas de juventud en las caras de Eduardo Blau, Osvaldo Cánepa, César Gatti y Alberto Paracampo, pero el relato se revitaliza a medida que lo recrean e insisten con una idea que no los suelta: sienten como si los vuelos hubieran sucedido ayer. Es otro caso de colaboración civil, que apuntala, 30 años después, una historia ahora más conocida: la de la participación de Aerolíneas Argentinas durante el conflicto con los ingleses.

De movida, las operaciones se desdoblaron. Casi en simultáneo con la recuperación de las islas, el Gobierno pidió los aviones de la compañía para diferentes misiones. Los 707 (como contó Clarín en febrero) fueron enviados a Libia e Israel a buscar armas en operaciones de carácter confidencial y a los 737 les quedó una faena más pesada: el puente aéreo a las islas, es decir, el traslado de las tropas desde el continente hasta el corazón del territorio en disputa.

Vale aclarar: los hechos suceden en una época previa a las hostilidades, atravesada por cierto espíritu de victoria. Un tiempo donde los hombres operan movilizados por una cierta pulsión patriótica y sin cuestionarse demasiado nada, ajenos a los planes de una dictadura que, justamente, carece de planes. «Yo me veo en la cabina —explica Eduardo Blau— tomando mate en pleno vuelo con uno de los jefes militares y recuerdo la charla. El tipo me decía que no estábamos trasladando tropas para ir a la guerra. Ellos pensaban que los ingleses no iban a venir».

Los comandantes que llevaron adelante la tarea integraban la flota 737 de Aerolíneas en 1982. Eran los pilotos de los destinos de cabotaje de la compañía. Promediaban los «treintaypico» y sólo querían volar un día para hacerlo de nuevo al día siguiente. Aviadores comerciales en la plenitud de su carrera: no les importaba nada más que estar en el aire. A tal punto, que se anticiparon al pedido del Gobierno. Cuando el Estado los convocó para la misión, ellos ya tenían el asunto estudiado.

Sentían que tenían que hacer algo: «¿Algo como qué?», se preguntaron el mismo 2 de abril, en una pizzería del centro, horas después de que la Plaza de Mayo se colmara de fervores imposi-

bles. Horacio Reinoso, uno de ellos, era el único que conocía la pista, y fue al punto: «Para detener un avión de gran porte en Puerto Argentino —les dijo— hay que pararse encima de los frenos. No es joda. Sólo pueden aterrizar dos tipos de aviones: los F-28 y los 737, es decir, nosotros». Pocos días después, la misión se formalizó. El ingeniero Juan Carlos Pellegrini, presidente de la compañía, despachó dos naves a Río Gallegos y fue llamando a los pilotos de a uno: todos aceptaron participar.

Blau repasa: «Cuando llegó el llamado, teníamos todo estudiado, pero quedaban cosas para resolver sobre la marcha. Sabíamos el largo y ancho de pista, pero no sabíamos nada de obstáculos ni tampoco si tenía zona de frenado o franjas con buen soporte para aterrizar un 737. Revisamos en la documentación de Boeing qué experiencias existían en operaciones de campo corto con ese avión y encontramos sólo una de poco tiempo en las Islas Feroes del Mar del Norte, pero con motores de mayor potencia. De todos modos, nos sentíamos preparados; queríamos hacerlo».

Llegó el momento: las operaciones. En un escenario de urgencia y nudos de viento asesino, los comandantes de la Chanchita —sobrenombre del 737— hicieron 89 vuelos sobre 92 previstos.

15 minutos porque atrás aterrizaba otro vuelo».

Durante la ida, los pilotos prepararon la maniobra. Tenían que descargar en tiempo récord a 110 soldados y sus equipos. El plan era así: después de aterrizar, debían dejar el 737 en la cabecera opuesta, con el lado derecho pegado al límite de la pista, o sea, al pasto. El motor izquierdo quedaría funcionando. Blau bajaría por la puerta delantera izquierda y con un grupo de soldados siguiéndolo daría la vuelta hasta el lado derecho, donde después de abrir las dos bodegas, comenzarían a tirar al pasto todo lo que traía la nave. Una parada en boxes de Fórmula 1. Así fue: «Después de vaciar ambas bodegas en el pasto, cerré las puertas, volví a correr por atrás del avión, subí por la escalera y cerré la última puerta. Simultáneamente, el Tuiti arrancaba el motor derecho. Hicimos un giro de 180 grados y despegamos para el otro lado. Tiempo total en la pista: nueve minutos y medio».

En total, transportaron 6.500 soldados y 270 toneladas de carga, sobre todo quebracho para las cocinas económicas de las tiendas de campaña. Entre el 11 y el 29 de abril, fueron los responsables de que las islas se llenaran de conscriptos argentinos. Un vuelo típico entre Río Gallegos y

Puerto Argentino tenía las siguientes características. Peso de despegue: 49 toneladas. Combustible para ida y vuelta: 10 toneladas. Peso de aterrizaje: 45,7 toneladas. Lo del peso se estimaba a ciegas. «Nosotros cargábamos 200 soldados por vuelo. El peso promedio de un pasajero es de 80 kilos, pero esta vez había que calcularlo con fusil y petate. No sabíamos. Una noche llamé a un soldado y le pedí que se calzara todo encima. Lo llevamos hasta una balanza y lo hicimos parar ahí: 130 kilos», explica Cánepa.

Así, entre imprevistos de diferente grado, y operando como vuelos de guerra sin seguro de vida ni protocolos básicos de seguridad, los integrantes de la flota 737 llevaron adelante la operación en el corazón del TOAS, en tiempos todavía previos a la batalla, cuando todavía no se vislumbraba el drama de ninguna derrota.

Hoy superan los 60 años y cobran pensión como ex combatientes. Se jubilaron como pilotos de Aerolíneas a mediados de 2000 y están ahí sentados, esta mañana, encadenando un recuerdo con otro y otro más. «Cuatro vuelos por día en 20 días, ni una goma pinchada», se jacta Cánepa. «Una operación impecable, poniendo el hombro», agrega Gatti. Terminan de repasar otra historia de participación civil, que se destee a 30 años de una guerra que todavía nos cuesta explicar.

NOTA DE AVEGUEMA: A partir del 1º de mayo se continuó abasteciendo a las islas por medios aéreos, con aviones militares tripulados por la Fuerza Aérea y la Armada. Estos vuelos se realizaron hasta el mismo día final de la guerra. «La Gaceta Malvinense» ha incorporado artículos de estas heroicas acciones en varios de sus números.



Cuarteto. Los ex pilotos de Aerolíneas que volaron a Malvinas con conscriptos: César Gatti, Eduardo Blau, Osvaldo Cánepa y Alberto Paracampo

«La mayor dificultad —continúa Gatti— era la de aproximar, aterrizar y frenar casi 46 toneladas que tocaban a unos 135 nudos (240 km/h), con un microclima que no ayudaba a la operación. Normalmente la pista estaba mojada, pero a esa edad todas las complicaciones nos fascinaban».

Otras veces el problema era la falta de tiempo. La siguiente anécdota lo explica perfectamente. «Ya habíamos hecho varios vuelos a Puerto Argentino y andábamos dormitando en un par de viejos asientos de avión en lo que era algo así como la central de operaciones. Entra una tripulación de Hércules para recibir las órdenes de prevuelo de un superior de Fuerza Aérea y, de aburridos, escuchamos la conversación», recuerda Blau.

«Cuando les dan los datos del viento, los pilotos advierten que los nudos excedían lo máximo, lo que me hizo levantar la mano desde nuestro rincón, pese a los insistentes esfuerzos del Tuiti, mi compañero, por evitarlo. Les dije: 'Nosotros podemos ir'. Los del Hércules nos fulminaron con la mirada, pero aceptaron que lo hiciéramos y luego nos explicaron que una de las directivas era que debíamos descargar en pista y tardar menos de

Sociedad Militar "Seguro de Vida"

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

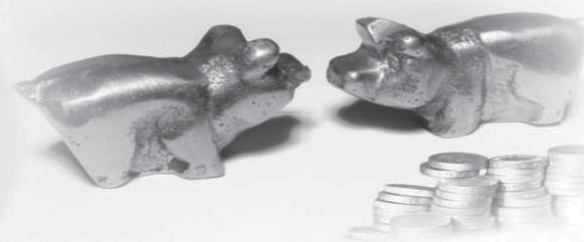


Ayudas Económicas

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

Ahorro Mutuo

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



Tarjetas de Crédito y Débito

SMSV MasterCard®, SMSV Visa y Banelco.

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.



www.smsv.com.ar
smsv@smsv.com.ar
Consulte nuestra página web y contáctese



TEL.: 4664-3938 Cel: 1532827795
credigesto@gmail.com

DESCUENTOS ESPECIALES A SOCIOS DE «AVEGUEMA»

SERVICIO DE GESTORÍA: DESCUENTOS

50% en HONORARIOS 100% en VIÁTICOS

Transferencia, Patentamiento, Alta, Baja,
Informes, Denuncias de Ventas etc.

PRÉSTAMOS PERSONALES MÍNIMOS REQUISITOS

On line desde cualquier punto del país

- * SIN GASTOS DE OTORGAMIENTO
- * SIN CUOTA SOCIAL
- * SIN PEDIDO DE VERAZ



PROPUESTA COMERCIAL BANCO MACRO PARA LA ASOCIACION VETERANOS DE GUERRA DE MALVINAS



**PARA MAYOR INFORMACION INGRESAR EN
NUESTRA PÁGINA WEB: WWW.AVEGUEMA.ORG.AR**

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

Atendido por Veteranos las 24 hs. Los 365 días del año
teléfono gratuito: 0-800-9998348

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

Pago cuotas sociales en otra sede

Se solicita que los Señores Socios que efectúan depósitos de su cuota social en delegaciones de la MU-PIM 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 Oto. 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 aveguema82@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 Cuatíá (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.-

Beneficios para Veteranos de Guerra de Malvinas con Problemas de Incapacidad Física o Psicofísica

Los beneficios para los «VGM» Combatientes; ex Soldados Conscriptos, Civiles, Oficiales y Suboficiales (retirados o de baja de las Fuerzas Armadas (Ejército, Armada y Fuerza Aérea) y de Seguridad (Gendarmería y Prefectura), que tengan problemas de salud física o psiquiátrica relacionados con su participación en la Guerra de MALVINAS, a todos ellos les corresponde una serie de Beneficios establecidos en Leyes vigentes.

Para que puedan recibir dichos Beneficios deben ser evaluados por una Junta Superior de Reconocimientos Médicos en el ámbito Administrativo de cada Fuerza Armada o por el Cuerpo Médico Forense en el ámbito Jurídico.

Tres de los principales Beneficios son:

LEY Nº 22.674

Subsidio a las personas con inutilización o disminución psicofísica por su intervención en el Conflicto con el Reino Unido. Conforme al porcentaje de incapacidad y relación causal con la Guerra de Malvinas que determine el informe de la Junta Superior de Reconocimientos Médicos, con carácter retroactivo al 2 de abril del año 1982 en virtud de lo establecido en el artículo 5º de dicha Ley 22.674. (Avalado por diferentes fallos judiciales).

LEY Nº 24.310 - ARTICULO 1º

Otorgase una pensión graciable vitalicia cuyo monto mensual será equivalente al haber mensual y suplementos generales correspondientes al grado más bajo de la jerarquía de suboficial (Cabo) con dos años de servicios militares en el grado, a los ciudadanos argentinos que sufrieron incapacidades con motivo de las acciones bélicas en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur.- (INCAPACIDAD Y NEXO CAUSAL RECONOCIDO POR LA JUNTA SUPERIOR DE RECONOCIMIENTOS MÉDICOS).

LEY Nº 19.101 – ARTICULO 76

Beneficio variable por inutilización producida por actos del servicio para ex Soldados Conscriptos y militares retirados;

Artículo 76, Inciso 3º, apartado C); **INDEMNIZACIÓN PARA EX SOLDADOS CONSCRIPTOS** con disminución menor al 66% relacionada con los actos del servicio, que no podrá exceder a la suma de treinta y cinco haberes mensuales del grado de Cabo. (Pero conforme a Fallos Judiciales dicha indemnización debe ser retroactiva a la fecha de la baja del servicio militar obligatorio en 1982).

Artículo 76, Inciso 2º, apartado A); Haber de Retiro para militares (**Oficiales y Suboficiales**) con disminución menor al 66% relacionada con los actos del servicio les corresponderá el haber mensual y suplementos generales máximos del grado inme-

diato superior con una reducción de acuerdo a la escala establecida en dicho artículo, relacionada con el porcentaje de incapacidad asignado.

% de incapacidad	% del haber de Retiro
60 a 65%	90%
50 a 59%	75%
40 a 49%	60%
30 a 39%	45%
20 a 29%	30%
10 a 19%	20%
1 a 9%	10%

Artículo 76, Inciso 2º, apartado B); Haber de Retiro para militares (**Oficiales y Suboficiales**) con disminución igual o mayor al 66% relacionada con los actos del servicio les corresponderá el haber mensual y suplementos generales máximos del grado inmediato superior y se les agregará un quince por ciento.

Como la situación de cada VGM es particular, ya que hay Veteranos sanos sin incapacidad, Veteranos con incapacidad no relacionada con la Guerra de Malvinas, Veteranos con incapacidad «0» (cero), Veteranos con diagnóstico de «simulación», Veteranos enfermos que nunca se hicieron evaluar por la Junta Superior de Reconocimientos Médicos, Veteranos que iniciaron los trámites pero los abandonaron, Veteranos que cobraron algún beneficio pero les falta otro, Veteranos que cobran algún beneficio pero no cobraron los retroactivos ni las indemnizaciones, Veteranos enfermos graves pero que les han dado un bajo porcentaje de incapacidad, Veteranos que no le otorgan Junta Médica por haber agotado instancias, Veteranos enfermos que desconocen sus derechos y beneficios, Veteranos que no saben cual es el procedimiento administrativo o judicial a seguir o Veteranos que niegan u ocultan su enfermedad física y/o psiquiátrica. Veteranos que les corresponden diferentes beneficios conforme al porcentaje de incapacidad, conforme si son Baja Obligatoria por enfermedad, Baja Obligatoria por otras causas, Baja Voluntaria, Retirado con haber de retiro, Retirado sin haber de retiro, Civiles o ex Soldados Conscriptos.

Por lo expresado, se debe analizar la situación PARTICULAR de cada VETERANO DE GUERRA DE MALVINAS con incapacidad ya que NO son todas iguales.-

A lo mencionado se deben agregar los beneficios de cada Provincia o Municipio para los VETERANOS DE GUERRA DE MALVINAS con incapacidad física o psiquiátrica. Como ejemplo de ello la Provincia de Buenos Aires que paga un porcentaje extra en la Pensión a los VETERANOS con incapacidad del 66% o más, producida por la Guerra de MALVINAS. -

Se debe analizar cada caso particular, evaluando los hechos, derechos, resoluciones administrativas, diagnósticos médicos, enfermedades, informes médicos-jurídicos y circunstancias concretas de cada VETERANO DE GUERRA DE MALVINAS para arribar a un procedimiento administrativo o judicial conducente.-

Novedades para los VGM

El Centro de Salud de las FFAA «Veteranos de Malvinas» - Córdoba, en su trabajo por el bienestar de los Combatientes en Malvinas, ha obtenido nuevos beneficios para la atención médica de aquellos Veteranos que padezcan «Pie de Trincheras» o problemas físicos derivados como consecuencia de este problema.

El Hospital Militar Regional Córdoba ha puesto al servicio del Veterano de Guerra un Equipo Médico Multidisciplinario que consta de cinco Especialistas:

- TRAUMATOLOGÍA
- CIRUGÍA PLÁSTICA Y MICRO-CIRUGÍA
- CIRUGÍA VASCULAR
- DIABETOLOGÍA
- MEDICINA CLÍNICA

Si bien el Centro de Salud se encuentra en Córdoba, anexo a las Instalaciones del «Hospital Militar Regional Córdoba», se hace solidariamente extensivo para todos los Veteranos que se encuentren en cualquier punto del País.

A continuación se informan los números telefónicos a los que se debe solicitar turnos:

- HOSPITAL MILITAR REGIONAL CÓRDOBA: CENTRAL DE TURNOS - OPERADOR/A 0351 – 4333223 / 0351 - 4333230
- CENTRO DE SALUD DE LAS FFAA «VETERANOS DE MALVINAS» CÓRDOBA: CONSULTAS, INQUIETUDES y/o TURNOS: TCNEL VGM MARGARIAN SUBOF MY VGM SAN MARTIN CENTRAL DE TURNOS: 0351 - 4333223 0351 - 4333230 INTERNO: 209

Centro de Salud para Veteranos de Malvinas en Curuzú Cuatíá

«El gobierno nacional reconoce en el soldado correntino el mismo valor que tuvieron próceres como San Martín y Belgrano». Expresiones hechas al inaugurarse el Centro de Salud para Veteranos de la Guerra de Malvinas, en la ciudad correntina de Curuzú Cuatíá.

«Estamos orgullosos de los correntinos que pusieron en alto la bandera argentina en el Atlántico Sur», y se enfatizó que «nuestros veteranos combatieron con fe y lealtad por la patria».

«Este Centro de Salud es un elemento más para no perder de vista la misión de la causa de Malvinas y significa levantar un poco más la voz de reclamo sobre nuestro territorio nacional», aseguró el titular de la cartera de Defensa al inaugurar el Centro de Salud para Veteranos de la Guerra de Malvinas, en la ciudad correntina de Curuzú Cuatíá.

El establecimiento sanitario funcionará en forma interrelacionada con los que ya operan en la ciudad de Buenos Aires y en la provincia de Córdoba, con el objetivo de coordinar la asistencia a los veteranos y sus familias. Entre otras aplicaciones, cuentan con una historia clínica digitalizada que funciona en red y posibilita la totalidad de la información de cada paciente.

Se destacó «la decisión del gobierno de dar una mejor calidad de vida y acompañar a aquellos que han sufrido el stress del combate por haber expuesto su vida en función de la patria».

El centro prestará servicios de psiquiatría, psicoterapia individual, grupal y de familia, terapia ocupacional, y musicoterapia. Además contará con programas especiales en adicciones, violencia intrafamiliar, nutrición y trastornos alimentarios.

En representación de las fuerzas estuvieron presentes el jefe del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas y los jefes del Ejército, de la Armada y de la Fuerza Aérea.

Operación Mikado

La Operación Mikado fue el nombre en código por el que el Reino Unido designó durante la Guerra de las Malvinas en 1982 al frustrado plan de ataque comando a la Base Aeronaval Almirante Hermes Quijada(53°46'25.203 S 67°45'21.003 O) en Río Grande (Tierra del Fuego), Argentina.

Mikado es un término que en idioma japonés significa la puerta y que se usaba antiguamente para denominar al emperador de Japón.



La operación Mikado

Debido a la amenaza que representaba para la flota británica la combinación de los aviones de la Armada Argentina Dassault-Breguet Super Étendard con los misiles AM-39 Exocet, los cuales formaban la 2° Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque que se hallaban operando desde Río Grande, fueron hechos planes para utilizar tropas del Escuadrón «B» del Special Air Service (SAS) en una operación para destruirlos.

El 4 de mayo de 1982 dos de estos aviones habían destruido al destructor británico HMS Sheffield (D80) utilizando los dos primeros Exocet en el ataque, permaneciendo otros tres misiles más en poder de la Armada Argentina ya que Francia había sólo entregado cinco antes de la guerra. Otros 9 aviones y 25 misiles fueron entregados a la Argentina luego del conflicto, pues el Reino Unido presionó para que Francia no cumpliera con los plazos de entrega durante el mismo.

Desde el ataque al Sheffield, (el primero de su tipo en la historia aeronaval mundial) ubicar y eliminar esos misiles se convirtió en una prioridad tan alta para el Almirantazgo Británico que justificaba cualquier clase de sacrificio. Se pensó en infiltrar un grupo desde Chile para dar una alerta temprana cada vez que los Super Étendard despegaran de Río Grande, pero los aviones Harrier británicos no podrían alcanzar a los aviones argentinos antes de que lanzaran su misil Exocet debido a la distancia en que lo hacían de su blanco.



Descartada la infiltración, se pensó en un plan para atacar la base, cuya intención era destruir a los misiles y a los aviones que los transportaban y matar a los pilotos en sus cuarteles y luego refugiarse en Chile; esgrimiendo como excusa un desperfecto técnico, se dirigirían a la base aérea de Punta Arenas.

Dos planes fueron elaborados y experimentaron un ensayo preliminar en las montañas de Escocia: el aterrizaje de comandos SAS en dos aviones C-130 Hércules directamente sobre la pista de Río

Grande; y la infiltración de SAS en botes inflables transportados hasta pocas millas de la costa en un submarino. Los dos planes generaron un considerable rechazo por algunos miembros del SAS que los consideraban una misión suicida.

Irónicamente, el área de Río Grande estaba defendida por 4 batallones completos del Comando de la Infantería de Marina, algunos de cuyos oficiales habían sido entrenados en el Reino Unido por el Special Boat Service (SBS) en años anteriores.

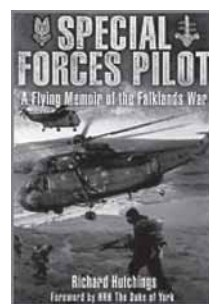
El primer plan recibió la mayor consideración, como los dos aviones serían detectados por los radares argentinos a unas 30 millas del objetivo, para reducir la efectividad de la defensa antiaérea se planeó ejecutar la operación de noche. Una vez cumplidos los objetivos de la misión, si los aviones sobrevivían, se escaparían en ellos, de lo contrario, los comandos estaban entrenados para subsistir en un terreno helado mientras escapaban hacia Chile.

Después de la guerra, los comandantes de la Armada Argentina admitieron que ellos esperaban que se produjera algún golpe de mano empleando comandos del SAS, pero nunca esperaron que un Hércules aterrizara directamente sobre la base.

El jefe del SAS, general Peter de la Biliere, decidió enviar un helicóptero para reconocer el objetivo, la ubicación de los aviones y del combustible. El grupo luego debería guiar el ataque del Hércules que transportaban el resto de los SAS.

A las 00:15 hs del 18 de mayo el teniente Hutchings —asignado al HMS Hermes— despegó del HMS «Invincible» con su helicóptero Sea King ZA-290 y un grupo de soldados de élite del SAS, quienes iban armados y con equipos de comunicación satelital.

El teniente Hutchings describió todo lo vivido en un libro muy interesante llamado «Special Forces Pilot».



El piloto inglés lo llamaba «el viaje sin regreso» ya que no volverían al buque desde donde habían zarpado; con éxito o sin él, la aeronave no tenía combustible para regresar, por lo que el destino final era siempre algún lugar en Chile.

Su misión era insertarlos en las proximidades de la base de Río Grande, en una estancia cercana al aeropuerto, al norte del mismo, donde estaban los Super Étendards con sus Exocets, para observar sus movimientos y preparar la llegada de dos transportes con los comandos que destruirían esa base esencial para la Argentina. Después serían evacuados o huirían hacia Chile, donde el gobierno de Augusto Pinochet había garantizado, en el mayor secreto, apoyo para ser evacuados.

Ya días antes había llegado a Chile el capitán británico identificado después como Andrew H. bajo la cobertura diplomática de asistente del agregado militar, para realizar un reconocimiento preliminar de las rutas, la frontera y planear cómo se abastecerían. Sus movimientos no fueron restringidos en ningún momento. Ronald Reagan había advertido a Margaret Thatcher que una operación así en territorio continental argentino podía involucrar en la guerra a otros países del TIAR, como Perú y Venezuela, pero el gobierno británico optó por ignorar esa consideración y las objeciones de sus propias unidades de comandos.

El vuelo desde el «Hermes» hasta la Isla transcurrió sin mayores novedades, el autor relata en el

libro arriba mencionado, que especiales condiciones de baja visibilidad esa noche ocasionada por una cerrada niebla hizo que la aproximación en tierra fuera muy dificultosa y tal como los comandos temían, los instrumentos del helicóptero indicaron que habían sido detectados por radares argentinos cuando se encontraban a unos 20 kilómetros del objetivo, el oficial a cargo de los SAS ordenó abortar la misión y el teniente Hutchings decidió dirigirse directamente a Chile.

Sin combustible, tomó tierra en la playa de Agua Fresca, ya en territorio chileno. Luego de dejar las tropas comando británicas en proximidades de la frontera, el helicóptero fue abandonado y destruido por sus ocupantes, quienes se entregaron a las autoridades chilenas luego de que hubiese transcurrido el tiempo necesario para borrar todo rastro de la acción en tierra y posteriormente retornaron al Reino Unido en un vuelo regular de Santiago de Chile a Londres. El Ministerio de Defensa británico oficialmente declaró que el helicóptero debió hacer un aterrizaje de emergencia debido al mal clima.



El humo producido al quemar Richard Hutchings el helicóptero alertó a los carabineros y a la prensa chilena y al amanecer del 18 de mayo fueron descubiertos los restos del helicóptero británico abandonado y destruido por sus ocupantes cerca de Punta Arenas, Chile, lo que atrajo considerablemente la atención internacional en ese momento. Desde el lado argentino se argumentó que ese helicóptero procedía de Chile.

Aunque los comandos oficialmente se entregaron a las autoridades chilenas, en ningún momento se los trató como a prisioneros. El general chileno Fernando Matthei confirmó en una entrevista concedida al Centro de Investigación y documentación de la Universidad Finis Terrae en 1999 que durante toda la guerra existió una constante cooperación al más alto nivel con el Reino Unido. Poco antes, Margaret Thatcher también lo haría público para defender a Pinochet durante su detención en el Reino Unido.

«Nuestros radares observaron que el helicóptero se desplazaba desde el territorio chileno hacia la Argentina. Cruzó la frontera, luego quedó suspendido en el aire por unos minutos y desapareció del radar, clara señal de que había descendido. Volvió a aparecer a los 5 minutos en las cercanías de la planta de combustible y a 5 kilómetros de la estancia de Sara Braun, al sur de Río Grande y casi sobre el mar.»

(Declaraciones del vicealmirante Horacio Zaratigui en 1983).

El helicóptero británico fue detectado por 3 radares argentinos en la isla Grande de Tierra del Fuego. El primero en detectarlo fue el radar del destructor ARA Bouchard, fondeado en la bahía Esperanza, de donde se dio aviso al destructor ARA Piedrabuena ubicado más al norte, que también lo detectó. El tercer radar fue el de la propia base aeronaval Hermes Quijada, ubicada en el aeropuerto de Río Grande. Se informó que el helicóptero se desplazaba a 90 nudos de velocidad y rumbo 090 con dirección al este. Durante el día, seis helicópteros argentinos e infantes de marina buscaron rastros del helicóptero intruso sin poder hallarlos. Como precaución, la base aeronaval

fue minada y una compañía de infantes de marina se apostó en ella.



El helicóptero de apoyo, otro Sea King con matrícula ZA-292, retornó al HMS Invincible. Los miembros del Escuadrón «B» del SAS se hallaban en la isla Ascensión cuando se descubrió que la Argentina contaba con mejores radares de lo previsto.

La Operación Mikado fue cancelada definitivamente unos días después.

El Almirantazgo prosiguió con sus planes de reconquista bajo la amenaza de los Exocet.

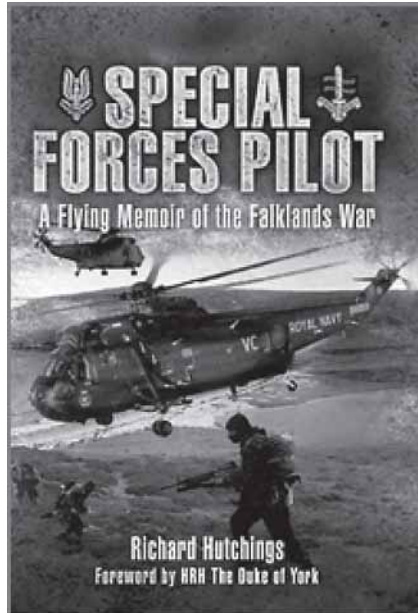
Luego de que los misiles de los Super Etendard hundieran el Atlantic Conveyor con valiosos elementos a bordo, una nueva misión fue planeada, esta vez se utilizaría un submarino Onyx para infiltrar 24 comandos SAS en Tierra del Fuego mediante botes inflables Gemini.

Un ensayo se realizó en aguas del estrecho de San Carlos en las islas Malvinas.

El fin de la guerra evitó que la operación se realizara.



Richard Hutchings hoy y En 1982



Portada del libro de Richards Hutchings

Richard Hutchings, sirvió durante la Guerra de Malvinas en el Escuadrón Aeronaval 846, volando helicópteros Sea King y esperó durante veinticinco

años para contar su participación en la guerra.

La delicada naturaleza de su participación en las operaciones de los británicos hizo que tuviera que esperar ese prolongado lapso y permite tener una observación privilegiada del detalle de las operaciones que se desarrollaron por parte de los británicos en el conflicto.

El rol de Dick Hutchings fue el de pilotear los helicópteros de su Escuadrón para infiltrar Fuerzas Especiales dentro del territorio ocupado por las tropas argentinas en ambas islas con el objeto de recoger información del terreno y del dispositivo que los argentinos tenían desplegado. Además de ello, en muchas oportunidades, las misiones incluían el desarrollar operaciones ofensivas, como ocurrió con el exitoso raid sobre la isla Pebble, que sirvió para destruir importante número de aeronaves argentinas.

Sin lugar a dudas, la más importante acción en la que tomó parte fue en el fallido intento de destrucción de los aviones Super Etendard que operaban desde el aeropuerto de la ciudad de Río Grande, Tierra del Fuego. La operación Mikado, como fue su nombre código, ha sido poco conocida posteriormente. El autor da una información privilegiada como piloto del helicóptero que intentó la infiltración del primer grupo del SAS y nos informa del porqué las cosas no salieron como estaban planeadas.

El describe las circunstancias que llevaron a abortar la misión, el escape a Chile y la destrucción del helicóptero en ese país. También describe la protección que las autoridades chilenas de ese tiempo les brindaron, el regreso a Inglaterra y su testimonio ante el Servicio de Inteligencia británico (MI6)

Primer Vuelo Argentino a las Malvinas

La llegada del Albatros a las islas



Rescate: un operativo de emergencia en febrero de 1971 aceleró la primera incursión aérea al archipiélago que se realizó casi cinco meses después.

El 15 de febrero de 1971, el rescate de un guardafaros gravemente enfermo por parte de un hidroavión argentino, aceleró la preparación del primer vuelo oficial argentino a las islas Malvinas que tendría lugar el 3 de julio del mismo año.

Luego del rescate del guardafaros Mc Connan y mientras las negociaciones entre Gran Bretaña y la Argentina se trasladaban a Buenos Aires, se preparó el que sería el primer vuelo oficial argentino a las islas Malvinas.

Al respecto señaló el comodoro Antonio Alberto Bruno que por esa época era un joven primer teniente y se desempeñó como copiloto de la misión: «Recuerdo que estábamos en el escuadrón con asiento en Tandil cuando recibimos el requerimiento de la Cancillería y empezamos a preparar el vuelo. Al no existir una pista de aterrizaje en las islas, el único modo de acceder era mediante aviones anfibios. Serían los HU 16 B Albatros que teníamos en dotación en el escuadrón».

El 2 de julio de 1971 partió de la base de

Tandil el avión HU 16 B Albatros matrícula BS-02 debiendo pernoctar en Río Gallegos antes de intentar el vuelo a las islas Malvinas.

Su tripulación estaba compuesta por el mayor Carlos Ernesto Quaglini (piloto de la nave) el mencionado teniente Bruno (copiloto) el teniente Raúl Tamagnone (navegador) el suboficial mayor Abel Jesús Poletto (mecánico) y el suboficial mayor Julio Jorge Martín (radio operador).

A ellos se sumaban Carlos Louge (por la Cancillería) el comodoro Ernesto Arillo (del Comando de la Fuerza Aérea) y los tres representantes de los malvinenses que habían participado de las negociaciones realizadas en la Argentina. El 3 de julio antes del mediodía el Albatros se aproximaba a las islas. Había buen tiempo. Como rememora el comodoro Bruno: «Fue un día maravilloso. Había una hermosa simbiosis entre los retazos blancos de los cirrus (nubes altas) y el celeste del mar y del cielo que nos hicieron recordar a la Bandera Argentina».

Realizaron luego un descenso sin problemas gracias a la carta elaborada por Quaglini durante el rescate del guardafaros.

El recibimiento hacia los argentinos fue bueno. El mayor Quaglini recuerda que: «Todo el muelle estaba lleno de autos y chicos con sus bicicletas que se habían reunido allí para vernos llegar. Parecía que todo el pueblo se había volcado al muelle».

Bruno por su parte señala que:

«Welcome fue la primera palabra de cortesía que escuchamos en el muelle. Nos recibieron gente del gobierno de las islas y muchos pobladores bien arropados (el día era muy frío) y cargados quizá con los mismos interrogantes que teníamos nosotros».

Tres horas permanecieron los argentinos en Puerto Stanley donde fueron invitados a tomar café con salchichas por la señora de Ashley Jones una de los negociadores malvinenses que habían llevado con ellos.

Hablando sobre las Malvinas en aquellos tiempos Bruno aclara: «El único vínculo que tenían con el mundo era la travesía de seis meses del barco Darwin de la Falkland Island Company. Las estadísticas indicaban un alto número de automóviles por habitante y sólo 4 km de calles asfaltadas. El índice de divorcios era el más alto del mundo».

La misión había sido un éxito completo. Más



vuelos de hidroaviones seguirían. En su tercer vuelo a las islas el mayor Quaglini recuerda que: «El jefe de la guarnición de una fuerza inglesa de treinta hombres (tenía el rango de capitán de fragata nuestro) en medio de un intercambio de copas en el bar de la guarnición señaló con su dedo el extremo de la bahía y en un pulcro inglés pronunció una frase categórica y premonitoria: «Ustedes nos van a invadir».

«Como yo no dominaba a la perfección el inglés lo miré a Bruno y le pregunté: «Entendí bien lo que dijo o estoy borracho». Había entendido bien. Después el militar inglés incluso señaló: «No les va a quedar más remedio que invadir. Inglaterra con todo lo que les hizo los está llevando a un callejón sin salida». Los vuelos y el intercambio con las Malvinas continuarían por años aunque las negociaciones por la soberanía de las islas se estancaron a partir de 1977. Luego en 1982 llegó la guerra.

Para esa fecha el comodoro Bruno volvió a las Malvinas pero no en una misión de paz o para tomar café con salchichas. Lo hizo al comando de un Hércules C-130 que debía volar a ras del agua para evitar los disparos de la flota inglesa. Claro está que por entonces las islas se veían de una manera muy distinta.

El rescate de un Guardafaros en apuro

Desde julio de 1970 se realizaban negociaciones bilaterales entre la Argentina y Gran Bretaña sobre las Malvinas. ¿Qué se discutía? Básicamente cómo aproximar las islas y sus pobladores a nuestro país.

Es aquí donde la diplomacia se mezcla con la casualidad y el altruismo. El 15 de febrero de 1971 el avión HU 16 B matrícula BS-03 (sólo los hidroaviones podían llegar a las islas que carecían de una pista de aterrizaje) comandado por el mayor Carlos Alberto Quaglini voló hasta Puerto Stanley para rescatar a un guardafaros muy enfermo.

Recordaba el mayor (R) Quaglini: «Yo comandé el primer vuelo que tuvo carácter oficial a las Malvinas. Volé en misión de rescate de un guardafaros que se apellidaba Mc Connan que padecía una cirrosis terminal. Viajamos con los médicos para atenderlo y los malvinenses nos habían pedido que estuviéramos en el lugar a las 10 de la mañana. Eso era lo único que sabíamos.» «El estado de salud de Mc Connan era tan grave que sólo recobró el conocimiento una vez que le hicieron ocho transfusiones.

Los médicos tuvieron que decidir si podía hacer el viaje en avión y así lo decidieron. Era de origen presumo escocés y curiosamente había nacido en la Argentina. Estimo que en San Julián. Tengo presente que cuando desembarcamos en Comodoro Rivadavia me indignó ver en un diario con títulos catástrofe en primera plana: «Gauchos argentinos rescatan al león inglés». Se trataba de un hombre enfermo con una cirrosis y una úlcera perforada que él mismo se la atribuía al hecho de haberse tomado una botella de ginebra por día durante los 15 años de servicio. Por el tono amarillento y opaco de su piel (casi incoloro como el de la masilla) y siguiendo su propia argumentación debió haber tomado una botella de ginebra pero en los tres turnos: mañana tarde y noche.» «Mc Connan -concluye Quaglini- al llegar a la Argentina fue trasladado en un avión más veloz a Buenos Aires. Lo atendieron en el hospital Rivadavia. Al principio tuvo un asombroso mejoramiento pero luego se agravó y falleció a

los pocos días. Se lo enterró en nuestro país creo que en Llavallol.»

Primeros servicios regulares de LADE a Malvinas con aviones Albatros



Las operaciones de transporte aéreo de LADE en las Islas Malvinas comenzaron el 15 de febrero de 1971, el Grumman Albatros, con la matrícula BS-03, perteneciente al Escuadrón Búsqueda y Salvamento amerizó por primera vez en la bahía frente a Port Stanley en las Islas Malvinas y realizó una evacuación sanitaria hasta Comodoro Rivadavia. El 3 de julio de ese mismo año efectuó el primer vuelo con pasajeros hasta las islas. En agosto se realizaron dos vuelos más, efectuando en el primero una nueva evacuación sanitaria y realizando el 20 de agosto el primer vuelo oficial de correo.

El 1° de julio de 1971 se firmó la Declaración Conjunta de Buenos Aires por la cual nuestro país se comprometía a establecer comunicaciones marítimas y aéreas regulares entre las Islas Malvinas y el continente.

El 12 de enero de 1972, el anfíbio BS-02 inició los vuelos regulares de LADE desde Comodoro Rivadavia hasta las Islas Malvinas con frecuencias quincenales. Se hicieron un total de 30 vuelos con estos hidroaviones, que amerizaban frente a Port Stanley, habilitados para transportar 6/8 pasajeros, los que insumieron 203 horas, realizándose el último vuelo el 15 de noviembre de 1972, finalizando de esta manera una tarea realmente valedera como precursora del servicio aéreo de transporte de pasajeros y carga hacia y desde las Islas Malvinas. Ese día continuó la operación el biturbohélice Fokker F-27,

matrícula T-43, del Escuadrón IV de la I Brigada Aérea de El Palomar, en la pista de chapas de aluminio de sólo 730 metros de largo, construida por el Grupo I de Construcciones de la Fuerza Aérea en la zona de Cabo San Felipe (Hookers Point) a 5 kilómetros de Puerto Argentino. Desde ese día hasta del año 1978, los Fokker F-27 volaron 2.709 horas desde Comodoro Rivadavia, en el servicio aéreo regular LD 200/201 que terminó por asegurar el enlace aéreo con las islas.

El 17 de mayo de 1978, la era del jet llegó a las islas, ya que se realizó el primer vuelo con un birreactor Fokker F-28, matriculado TC-52, del Escuadrón II de la I Brigada Aérea, cumpliendo el servicio LD 350/351. La operación de los reactores, siempre desde Comodoro Rivadavia, que volaron en total 639 horas hasta el 31 de marzo de 1982, se desarrolló en la pista de capa asfáltica construida por los británicos en la península de Freycinet.

Desde el 15 de febrero de 1971 al 31 de marzo de 1982, se hicieron 1.515 vuelos de Líneas Aéreas del Estado (LADE), que transportaron 21.597 pasajeros y 465.763 kilogramos de carga; esa cantidad de servicios insumió 3.553 horas de vuelo.

Oscar Clemente Bazzani

Extraído del blog [Http://linea-ala.blogspot.com](http://linea-ala.blogspot.com) espacio creado por Fernando Jara y Gonzalo Carballo para difundir aquellas historias no tan conocidas de nuestra aviación regional y nacional.



El autor de esta nota posando junto al BS-02, gemelo del BS-03, en el Museo Nacional Aeronáutico.

NUEVA DIRECCIÓN ELECTRÓNICA

Por razones técnicas nos hemos visto en la necesidad de cambiar nuestra dirección: aveguema@yahoo.com.ar por «aveguema82@yahoo.com.ar»

Rastros del C-404

La batalla aérea de San Carlos, ese es el título que la Fuerza Aérea Argentina le asigna a las acciones que se realizaron entre el 21 y el 27 de mayo, en el Estrecho de San Carlos. En ambas márgenes y con una extensión de no más de 20 kilómetros. Los británicos la llaman la batalla aérea del «Callejón de las bombas». El día 21 de mayo se sucedieron cuatro oleadas de ataques aéreos a la fuerza de desembarco y cabeza de playa de las fuerzas británicas; con un total de 53 salidas, de las cuales 45 aviones, llegaron al objetivo.



Restos del avión Dagger matrícula C 404 que fuera piloteado por el oficial de la Fuerza Aérea Argentina, Brigadier (R) VGM Gustavo Alberto Piuma Justo, y derribado por aviones Harrier de la Real Fuerza Aérea Británica durante la guerra de Malvinas, el día 21 de Mayo de 1982.

Durante la tercera oleada, al norte de la Gran Malvina, la escuadrilla de Dagger (Laucha) formada por el Capitán Donadille (C-403), el Mayor Piuma (C-404) y el Primer Teniente Senn (C-407); fue interceptada por una patrulla aérea de combate británica.



La PAC británica estaba integrada por el Lt. Cdr. Ward, (jefe del Escuadrón 801 del portaaviones Invincible) y su numeral - quien lo acompañaba en la patrulla de combate- el Lt. Thomas.



El piloto del C-403, luego de un cruce con un Harrier y la descarga de ráfagas de disparos -volando a una altura de entre 30 y cuarenta metros-, recibe el impacto de un misil. Fuera de control su avión, logra eyectarse antes de que se estrellara; marchó 25 kilómetros hasta Puerto Howard. Similar destino tuvo el piloto del C-407, recibe un impacto en la cola de su aeronave y mientras comienza a incendiarse, logra eyectarse.

En cambio el C-404, piloteado por el Mayor Piuma, en sus maniobras de combate voló en vertical, luego de alertarlo, ve eyectarse a Senn y no logra comunicarse con Donadille. Desciende bruscamente y ataca a un Harrier que volaba a muy baja altura.

Luego de suspender los disparos es alcanzado por un misil que impacta de lleno y lo hace incontrolable...al sentir que se quema logra eyectarse con éxito.

Al tocar tierra sobre una altura de unos treinta metros, ve los restos de su avión en proximidades de un arroyo a poca distancia. Con posterioridad logra alcanzar un refugio en proximidades del lugar. Luego es rescatado por propia tropa...

Fue un combate desigual, entre aviones armados solo con cañones y los aviones británicos, armados con misiles Sidewinder americanos. Todos lograron eyectarse y regresar al continente con vida.



Fuente:
«La batalla Aérea de nuestras islas Malvinas». Autor. Pío Matassi. Edit. Halcón del Cielo
<http://www.fuerzaaerea.mil.ar/> Sección «Operaciones Aéreas», Conflicto de Malvinas.

Despedimos a dos Jefes de Regimiento en Malvinas

Teniente Coronel VGM (RE) Ítalo Ángel Piaggi

31 de Julio de 2013



Nacido en San Fernando (Buenos Aires), Argentina, el 17 de marzo 1935 fue comandante de la guarnición del Ejército Argentino en la localidad de Pradera del Ganso durante abril y mayo de 1982. Las fuerzas del Ejército en ese lugar estuvieron agrupadas como Fuerza de Tareas Mercedes y consistieron en el Regimiento de Infantería 12 (RI 12), bajo el mando directo del entonces Teniente Coronel Piaggi y dos compañías agregadas, una perteneciente al Regimiento de Infantería 25 (RI 25) y otra al Regimiento 8 (RI 8).

El Teniente Coronel Piaggi era un oficial egresado del Colegio Militar de la Nación y pertenecía al arma de Infantería. Poseía además el diploma de Oficial de Estado Mayor (OEM) otorgado por la Escuela Superior de Guerra (Argentina).

Escribió dos libros donde relata las acciones en las que participó su Unidad en Malvinas: «Ganso Verde» publicado en 1986 y «El combate de Goose Green» en 1996.

Falleció en la ciudad de Buenos Aires el 31 de julio del corriente año.

Palabras del Sr Teniente Coronel Piaggi a sus efectivos el 29 de mayo de 1982 al proceder a rendir la plaza de Pradera del Ganso

A las 13.00 horas de aquel memorable 29 de mayo, los 150 efectivos de la Fuerza Aérea y tropas del Ejército formaron junto a las instalaciones de la base para entonar el Himno Nacional y escuchar las palabras del jefe del RI12:

«La Fuerza de Tareas Mercedes ha combatido en defensa de la soberanía territorial de la nación. Sus hombres han cumplido esa misión, más allá de lo que pudieron, con los medios que las circunstancias y las contingencias que la guerra posibilitó poner a su disposición. Ha sido batida por la superioridad de la fuerza y medios de un enemigo profesional, entrenado y equipado para combatir en cualquier teatro de operaciones de la Tierra. La derrota de las armas no puede ni debe significar la quiebra moral del soldado ni del espíritu de cuerpo que anima al conjunto, como tampoco de la sagrada vigencia de la justicia de nuestra causa; ella perdurará en el tiempo, cualquiera fuere el resultado final de la guerra. Si la situación operacional lo hubiese exigido, aún imposibilitada de continuar la lucha, la Fuerza de Tareas habría seguido combatiendo hasta verter la sangre de su último hombre. Pongo a Dios por testigo. Retengo para mí, sin delegarla ni compartirla con comando alguno, la responsabilidad última de haber resuelto el cese del fuego y la rendición de la guarnición, cualesquiera fuesen las consecuencias. No asumiré jamás la resultante de las condiciones inverosímiles del poder de combate con que se debió enfrentar al enemigo en el cumplimiento de la misión. Felicito a todos y a cada uno por el espíritu de sacrificio, abnegación, valor y sentido del deber manifestados en todo el curso de la campaña y en combate que, aún en caliente, no disipado el humo de la batalla, permaneciendo aún los cuerpos de nuestros muertos y los del enemigo en el campo, han merecido el reconocimiento de los mandos británicos. Un abrazo. Dios os guarde.

Coronel VGM (RE) Omar Giménez

24 de Mayo de 2013

El Coronel Giménez nació en San Cristóbal, ciudad en la que hizo estudios primarios y secundarios.

Luego inició la carrera militar, egresando en 1958 del Colegio Militar de la Nación con el grado de Subteniente de Infantería. Pasó por todos los roles de combate, egresó de la Escuela Superior de Guerra como Oficial de Estado Mayor y una vez retirado, fue secretario de Seguridad de la provincia.

Fue el jefe del Regimiento N° 7 «Coronel Conde» en la guerra de las Islas Malvinas



Uno de los combates más encarnizados en la Guerra de Malvinas tuvo lugar en los alrededores del Monte Longdon. El tercer Batallón de Paracaidistas fue la unidad británica a la que se le asignó dicho ataque. En aquella jornada de la gesta de Malvinas se llenaron páginas de gloria, varios libros británicos han relatado la violencia de los combates acaecidos. Uno de los grandes protagonistas por la parte argentina fue el Regimiento de Infantería Mecanizada 7 «Coronel Conde». Durante toda la noche del 12 al 13 de junio sus trincheras fueron acerbadas por las baterías enemigas. El Regimiento 7 fue el más castigado en aquellas jornadas: perdió 36 hombres en el campo de batalla. Los heridos fueron 152.



1 de mayo de 1982 - El Capitán Mario Cafaratti re-abasteciendo su Skyhawk. (Archivo Histórico del Museo Nacional de Malvinas)



Monumento a Malvinas – Alta Gracia, Córdoba

Los Boeing 737 de Aerolíneas Argentinas en Malvinas



Tras la recuperación de las Islas Malvinas durante el 2 de abril de 1982, quedó en claro la necesidad de abastecer tanto a las Islas como a las bases desparramadas a lo largo de sur argentino tanto con personal como con equipo. La rápida reacción británica resultó ser una sorpresa para los argentinos y esto obligó a reestructurar el puente aéreo hacia el teatro de operaciones, obviamente unos cuantos equipos cobraron prioridad y debían ser enviados con urgencia, esto implicaba la necesidad de un mayor número de aeronaves para cumplir con la demanda de transporte. Los equipos serían virtualmente trasladados por los C-130 del grupo 1 de Transporte Aéreo que resultaban ser los aviones ideales para estas tareas. El transporte de tropas quedó relegado finalmente a aviones de tipo comercial, fue así que a partir del 7 de abril, por requerimiento de la Fuerza Aérea Argentina dos B-737/200 – LV-JTD y LV-LEB – fueron destacados para incorporarse a la fuerza de transporte de personal y carga para realizar un puente aéreo entre Río Gallegos o Comodoro Rivadavia a las Islas Malvinas en abril de 1982.

Ambas aeronaves transportaron, durante el conflicto bélico, 6.500 efectivos y 270 toneladas de carga. Realizaron 89 vuelos sobre 92 previstos (un 98% de efectividad) y operaban en Puerto Argentino sobre una pista de solo 1.250 metros, con un clima general-

mente adverso. Los dos B-737/200, denominados durante la operación como «Petrel» cumplieron con el puente aéreo de mayor magnitud en la historia de nuestra aviación comercial.

Comandos en Malvinas



De izquierda a derecha: Capitán Ricardo Frecha, Teniente Juan Emilger, Teniente Marcelo Anadon, Capitán médico Pablo Llanos y Teniente 1° Alejandro Brizuela.

El 6 de Junio de 1982 se realiza otra acción de los Comandos. En esta ocasión se planea una emboscada a las patrullas de paracaidistas ingleses que realizaban reconocimientos y atacaban a las patrullas argentinas. Por ello, la 2da sección de Comandos de la Compañía 601 junto a elementos del Escuadrón Alacrán de la Gendarmería Nacional se dirigió hacia el puente sobre el Río Murrell, donde actuaban los británicos. En horas de la noche, mientras ocupaban las posiciones, fueron sorprendidos por un pelotón de paracaidistas que los vieron acercarse a través de visores nocturnos. A pesar de sufrir un herido, nuestros Comandos reaccionan bajo el ataque inglés, y ponen en fuga a los británicos, capturando importantes equipos. En la imagen se ven dos trofeos capturados: una pequeña bandera británica, y en el centro el Teniente Marcelo Anadon con una boina del Regimiento de Paracaidistas N°3 inglés.

Ataque a la Fragata Plymouth



Tripulante del HMS Plymouth se asoma a través del agujero que dejara una bomba BRP de 250 kg arrojada por aviones Mirage argentinos.

La Operación

La fragata HMS Plymouth soportó el ataque de seis M-V Dagger argentinos salidos de Río Grande, que la golpearon con cuatro bombas de 1000 libras. El barco sufrió severos daños, y cinco marineros fueron heridos. Aunque todas las bombas fallaron, el ataque causó la explosión de al menos una carga de profundidad sobre su cubierta. El barco se hallaba en el estrecho de San Carlos, frente a Puerto Darwin, bombardeando el área del monte Rosalía en la isla Gran Malvinas.



La HMS Plymouth antes del ataque argentino

Los M-V Dagger armados cada uno con dos bombas retardadas por paracaídas se dirigieron a atacar objetivos navales formados en dos secciones: Perro: al mando del Capitán Carlos Alberto Rohde, los Primeros Tenientes José Gabari y Jorge Óscar Ratti y la segunda sección, indicativo Gato, al mando del Capitán Amílcar Cimatti, secundado por el Capitán Carlos Napoleón Martínez y el Teniente Carlos Antonietti.

Ataque al Portaaviones Invencible



Ataque al Portaaviones Invencible - 30 de mayo de 1982, Río Grande, Tierra del Fuego, los Tenientes Ureta e Isaac, todavía con los trajes anti exposición acaban de aterrizar y el reencuentro con sus camaradas de vela emociones encontradas luego de la misión mas arriesgada de toda la guerra de Malvinas en la cual ellos regresaron pero cayeron derribados en combate Vázquez y Castillo.



Esquema del ataque al portaaviones Invencible

Fuentes: Documentos en Internet, fuentes propias

1. LAS RUTAS PREVISTAS

De Río Grande (Super Etendard / A- 4C Skyhawk) y de Río Gallegos (Hércules KC-130), convergían a los 55° 50' S / 58° O, donde se haría el reabastecimiento.

2. LA MISIÓN

A las 11:25 hs despegaron desde Río Gallegos los Hércules KC-130 y se dirigieron al punto de reabastecimiento en 55° 30' S / 58° O. A las 12:30 hs despegaron de Río Grande dos Super Etendard («Ala») y cuatro A- 4C Skyhawk («Zonda»). La operación estaba condicionada por una serie de requisitos que debían cumplirse inexorablemente. Todos se cumplieron a la perfección.

3. ACCIONES

- Una vez disparado el Exocet, los cuatro A- 4C Skyhawk (Ureta e Isaac a la derecha y Castillo y Vázquez a la izquierda), siguieron la estela del misil. Lo primero que vieron fue una columna de humo en el horizonte. El impacto del Exocet señalaba el blanco, pero había alertado al sistema defensivo del portaaviones y su escolta.

- Cuando ya tenían nítidamente al HMS Invincible en las miras, un misil (posiblemente un Sea Dart) impactó al jefe de escuadrilla, 1er Teniente Vázquez, que se partió en dos y se estrelló en el mar.

- Cinco segundos antes del lanzar las bombas, la artillería impactó en el 1er Teniente Castillo, cuyo avión explotó. Al parecer, su motor cayó sobre la cubierta y resbaló hasta el hueco del ascensor de aviones, por donde entró e incendió su interior.

- Los dos A- 4C restantes alcanzaron el objetivo, al que vieron despidiendo humo. Los pilotos argentinos lanzaron las bombas sobre la cubierta. Ureta que pasó primero, cree haber impactado en la superestructura. Indemnes, se alejaron con rumbos distintos, haciendo maniobras evasivas. Al serenarse, echaron un último vistazo al buque y lo vieron cubierto de humo espeso y negro.

-Se perdieron de vista entre ellos pero siguieron rasante en rumbo 230° / 240°, hacia el punto en que deberían reunirse con los reabastecedores. Primero se avistaron entre ellos y luego, en el punto exacto, se encontraron con los dos Hércules KC-130.

Ureta e Isaac se reabastecieron y se dirigieron a la BAM Río Grande. La operación había durado casi cuatro horas. Finalizaba así la operación aérea más imaginativa y audaz que se haya realizado en este conflicto.



Avión Naval Super Etendard con Misil Antibuque Exocet AM-39

El misil Exocet, de fabricación francesa, era una de las armas más formidables del arsenal no nuclear. Así llamado por el nombre del pez volador Exocoetus, que se desliza rozando la superficie de las olas. El AM-39, demostró cuán mortífero podría ser la mañana del martes 4 de Mayo de 1982 al hundir al Destructor «Sheffield» una de las naves de guerra más modernas del arsenal Británico

Funcionamiento

El misil es lanzado cuando se tienen datos del objetivo: orientación y distancia del blanco. Los sensores del aparato lanzador (en este caso, el mismo avión) lo proveen de estos datos. Luego de dos segundos de aceleración del booster-cohete Cóndor, el otro motor cohete Hélios se dispara por 150 segundos mientras el misil vuela a baja altitud. Durante esta trayectoria de crucero, el misil vuela guiado por un sistema inercial: según los datos establecidos en el lanzamiento.

gundos de aceleración del booster-cohete Cóndor, el otro motor cohete Hélios se dispara por 150 segundos mientras el misil vuela a baja altitud. Durante esta trayectoria de crucero, el misil vuela guiado por un sistema inercial: según los datos establecidos en el lanzamiento.

Las Acciones del Submarino ARA «San Luis»



El ARA San Luis, bajo el comando del Capitán de Fragata Fernando Azcueta, zarpó de la BNMP el 11 de abril de 1982, para efectuar pruebas de mar previas a su despliegue, las que finalizó a los dos días. A su regreso, recibe la orden de «desgastar a la fuerza incursora expedicionaria británica en el área focal Malvinas/Georgias a fin de contribuir a mantener y consolidar la conquista de Malvinas».



Tripulantes del ARA «San Luis» durante las operaciones en 1982

Realiza una campaña de 40 días, durante la cual llevó a cabo tres ataques a la fuerza del enemigo, no obstante haber operado con solo tres de sus cuatro motores diesel y haber tenido la computadora del sistema de armas fuera de servicio, manteniendo así su capacidad de lanzamiento de torpedos limitada a las condiciones de emergencia. Luego de algunos contactos hidrofónicos con buques de superficie que no posibilitaron su respuesta y de sufrir un ataque del enemigo sin consecuencias, el 1 de mayo lanzó un torpedo SST-4 sobre un blanco a distancia (clasificado como destructor/fragata) sin poder apreciar su efecto, siendo a continuación, hostigado por 22 horas por una fuerza de buques y helicópteros británicos, por lo que debe asentarse en el lecho del mar, para evitar sufrir consecuencias por el ataque. El 8 de mayo efectuó un nuevo ataque sobre un blanco apreciado como

submarino, con fuerte explosión en el azimut del lanzamiento, sin poder dilucidar los efectos.

Finalmente el 10 de mayo efectúa un tercer ataque con dos SST-4 sobre un blanco, también clasificado como destructor/fragata, sin tampoco apreciar sus efectos, pero sin sufrir un posterior contraataque. El 11 de mayo recibió la orden de regreso a su base de operaciones, que cumplió sin novedad. El 19 de mayo ingresó a la Base Naval de Puerto Belgrano, luego de 39 días de patrulla y 864 horas de inmersión (equivalentes a 36 días).

El Trabajo del Monsumen



Este buque de 30 m de eslora de origen noruego pertenecía a la Falkland Islands Company y desarrollaba una velocidad de 7 nudos. Fue requisado y puesto bajo el mando del teniente de navío Jorge A. Gopceovich Canevari. Sus plumas y su capacidad de transporte lo hicieron muy útil para las tareas logísticas, desarrolladas en condiciones muy adversas.

A partir del 14 de abril cumplió 19 misiones de alerta temprana y transportes diversos, muchos de ellos vitales para los habitantes de las islas, pues se realizaban principalmente para la provisión de alimentos.

El 1º de mayo, mientras se hallaba en cercanías de la punta Celebroñas, fue sobrevolado por un Harrier enemigo que no lo llegó a atacar, presuntamente por entender que se trataba de un buque tripulado por isleños.

Al día siguiente se embarcó el mayor Jorge A. Monge, para buscar los cañones del GADA 101 que estaban a bordo del Río Carcarañá. Como medida de seguridad se instalaron dos ametralladoras MAG, una a proa y otra a popa, más por efecto moral que por su eventual eficacia ante un ataque naval o aéreo.

Luego de continuas alertas de ataques aéreos y tormentas, el 3 de mayo se procedió al trasbordo de los 8 cañones y 16.000 proyectiles que por entonces se hallaban a bordo del ARA Isla de los Estados anclado en el estrecho de San Carlos. Esta importante operación se realizó de noche, con mucho viento y continuos ruidos.

Tripulación del Monsumen

TNCDNA	JORGE GOPCEVICH CANEVARI
TCCDNA	VÁZQUEZ OSCAR GUILLERMO
TCCDNA	LEHMAN HÉCTOR RODOLFO
SSMQ	CABANA LUCAS
SSMQ	MAMANI ADOLFO BLAS
CPEN	GRAMAJO RAÚL
CIEL	PEDRAZA JOSÉ ANTONIO
CIMA	RIVERO CARLOS JAVIER
CSMA	BRUNETTI CARLOS ALBERTO
CSMA	CALIZAYA ZERPA JESÚS
CC62	BAZÁN ROMUALDO IGNACIO
CC62	ÁVILA JOSÉ DULCILLO
SARG	INF EA MARCHETTI RUBÉN OSCAR
SC 62	EA GODOY ORLANDO RAMÓN

Centro de Veteranos de Guerra de la Ciudad de Navarro

Como todos los años, el centro de VGM de la ciudad de Navarro, provincia de Buenos Aires celebró un acto en conmemoración de la gesta de Malvinas. En esta oportunidad una delegación de AVEGUEMA se hizo presente y se intercambiaron recuerdos entre ambas organizaciones.



El acto contó con la concurrencia de un nutrido grupo de Veteranos provenientes de todas las Fuerzas, en particular destacamos la presencia del VGM Oscar Poltronieri (Condecoración al Heroico valor en Combate).



El presidente de AVEGUEMA, General de Brigada (R) VGM Sergio Fernández recibe de parte del presidente de los VGM de Navarro un recordatorio de la visita



Parte de la Delegación de AVEGUEMA



Actual Presidente de AVEGUEMA y el ex presidente de la institución Contraalmirante IM (R) VGM José María Maurizio durante el acto

Daniel Torre es actualmente el presidente del Centro de ex combatientes de Malvinas de Navarro, una institución con fuerte presencia en ese municipio, formada por 30 veteranos de guerra.

Torre encabeza a un numeroso y diverso grupo. «Algunos formaron parte del Regimiento n° 6, otros estuvieron en el desembarco el 2 de abril y uno de ellos es sobreviviente del General Belgrano», explica.

Su paso por Malvinas fue duro. Su compañía

fue una de las que fue al frente en Malvinas junto con el Regimiento n° 4 de Corrientes. «Estuvimos hasta el último día, 74 días en Malvinas», sostiene.

Torre hoy dedica su tiempo al centro que dirige, que cuenta con un gran apoyo de la comunidad local.

«La finalidad es volver a juntar a los veteranos, tratar sus problemáticas, participar con todas las ONG's que hay en Navarro. Gracias a Dios contamos con una sede que inauguramos en 2008 con la colaboración de la gente, donde podemos reunirnos, dar charlas a las instituciones y hacer algo en conjunto con la comunidad», explica y afirma: «Estamos muy agradecidos».



Contraalmirante (R) VGM Maurizio y el VGM Oscar Poltronieri



Centro de Veteranos de Navarro y su Presidente

Ex-Combatientes de Navarro

- Arturo Cáceres
- Luis. Carino
- Oscar. Castro
- Juan Carlos De Cruz
- Raúl. Díaz
- Gustavo. Ferreño
- Juan. Gutiérrez
- Fabián. Maguire
- Daniel. Navarro
- Oscar. Núñez
- Omar. Onetto
- Oscar. Onetto
- Juan. Parenti
- Andrés Parinetti
- Mario Peralta
- Horacio Pouysegú
- Gustavo Roldan
- Mario. Romero
- Abel. Saborido
- Jorge. Sánchez
- Jorge. Tolosa
- Mario. Tolosa
- Daniel Torres
- Julio Torres
- Pedro Traboni
- Jorge Vera
- Guillermo Zapata



Monumento en Homenaje a Ex-Combatientes de Malvinas del partido de Navarro

Museo de Veteranos de Malvinas en Villa Gesell

«En la guerra nadie gana»

El 18 de junio se realizó el acto inaugural del Museo y Archivo Histórico del Veterano de Guerra de Malvinas «Livio Cossiani», ubicado en el edificio del Aeropuerto local. Con la presencia protagónica del Centro de Veteranos de Guerra de Villa Gesell, la ceremonia incluyó testimonios y la proyección de un video, en un marco de gran emoción, humanidad y sereno patriotismo. Uno de los ex combatientes dijo la frase que da el título a esta nota.

El aspecto formal de la ceremonia fue el menos importante, ya que tuvo gran discreción y prevalecieron los testimonios, los recuerdos y las emociones genuinas. El locutor dio ante todo las gracias a Annie Louri y Graciela Bambini, que revisaron, junto a Carlos Rodríguez, el material a exponer, también destacó el apoyo de la Dirección de Tránsito, la Secretaría de Cultura y Educación, y el personal del aeroparque.

Se descubrieron placas en homenaje a los tres combatientes de Malvinas residentes en Villa Gesell al momento de producirse el conflicto bélico: Livio Cossiani, Juan Carlos Morales, y Daniel Pereyra.



El Intendente Rodríguez Erneta, junto a la Secretaria de Cultura Mabel Llompart, el Presidente del Centro de Veteranos local Claudio Lezcano y la sobrina del ex Combatiente Livio Cossiani, descubren la placa en la que figura el nombre de este último, con el que fue bautizado el Museo.

El primer discurso estuvo a cargo de uno de los veteranos, quien citó una frase del cura párroco, pronunciada recientemente, con motivo del aniversario de la muerte de Carlos Gesell. «La gratitud es la memoria del corazón», dijo, agregó: «quiero usar esa frase, como para decirles gracias en nombre de los veteranos de guerra de Villa Gesell por este espacio. Gracias al Sr. Intendente, que hizo posible que pudiéramos tener este espacio, gracias al director de aeroparque, por volcar toda su energía en esta gesta, y porque nos atiende, nos recibe y nos escucha. Y gracias a todos ustedes, por estar presentes aquí... Hoy estamos reunidos en un ámbito único y diferente; es el comienzo de un espacio que nosotros necesitábamos dentro de la sociedad y para la historia de nuestras vidas. Malvinas es el objetivo irrenunciable: la defensa de lo que nos pertenece; también es el recuerdo permanente de nuestros hermanos que regaron con su sangre el suelo malvinense, de las madres, padres, hermanos, hijos que perdieron algún ser amado. Este museo de Malvinas será lugar propicio para transmitir nuestra historia, que es la historia de cada uno de los argentinos».

El emotivo y reflexivo discurso finalizó: «Estamos muy ligados a estas islas desde el afecto, también nos asiste la razón, es la única causa nacional que tiene la Argentina, nadie puede arrogarse su paternidad, le pertenece al conjunto de la sociedad, y es aquí donde alzarán la bandera de Malvinas las futuras generaciones, también podrán reencontrarse con la historia viva de todos y cada uno de los que estuvimos allí. De poder sacar sus propias conclusiones para crecer como un pueblo soberano y con memoria, porque fueron, porque son y porque serán nuestras».

A continuación, se proyectó un video, realizado por Raúl Pujadas, quien trabaja para la Secretaría de Cultura y Educación. En uno de los testimonios, pudo

escucharse lo siguiente: «Estoy muy bien conmigo y con la vida, y con este grupo; pensamos distinto, pero tenemos muy buena relación, y lo bueno de esta Agrupación de Veteranos es que no nos sentimos solos, porque hay alguien que vivió y sintió como uno. El mensaje es que lo importante es la vida, en la guerra nadie gana, lo que nosotros vamos a defender es la vida, y es lo que vamos a hacer todos los días».



Ex combatientes geselinos junto a funcionarios municipales, familiares y amigos.

Otro de los combatientes dijo: «las futuras generaciones deben tomar las banderas para que algún día las Malvinas sean nuestras... en memoria de los que dejaron la vida allá, unos convencidos, otros no tan convencidos. Algunos fueron por defender la patria hasta morir, otros fueron porque los mandaron, igual murieron los dos, el que quiso y el que no quiso ir, a esas vidas hay que respetarlas y no olvidarlas, hay mucha sangre derramada en la isla como para olvidarla o dejarla pasar».

A continuación la vecina Norma Will leyó dos cartas que le envió un soldado durante la contienda, y de inmediato el músico local Sergio Splinder ofreció su homenaje interpretando los temas «Reina Madre» y «Sólo le pido a Dios».

Finalmente el Intendente le hizo entrega de un subsidio al Centro de Veteranos, para que puedan viajar a participar del desfile del 20 de junio, por la avenida Libertador de Buenos Aires. En tal sentido, el presidente de la Agrupación, Claudio Lezcano, agradeció el aporte al Intendente, y dijo que se trataba del primer desfile convocado por todas las asociaciones de veteranos de guerra de Malvinas del país. «Es un desfile de reconocimiento a los veteranos de guerra, sin partidismos ni religiones, el que no tuvimos el 14 de junio de 1982 cuando volvimos. Es importante para nosotros ir y participar de ese desfile representando a la ciudad de Villa Gesell».



El Intendente de Villa Gesell, Jorge Rodríguez Erneta, junto al actual Presidente de la Asociación de Ex Combatientes de Villa Gesell, Claudio Lezcano, y el VGM Jorge Enrique Rodríguez, a cargo del flamante Museo.

El Intendente Rodríguez Erneta tomó la palabra para decir que «cuando Mabel (Llompart, Secretaria de Cultura y Educación) planteó la posibilidad de hacer un museo, en honor a todos ustedes, a la gesta a los que quedaron en Malvinas, a los que se quitaron la vida aquí en tierra una vez que llegaron – cifra que ha superado a los que murieron allá – a sus familiares, y a sus seres queridos, me pareció importante». Erneta se refirió al aeroparque como espacio elegido, y a los diversos cambios que tuvo en los últimos años: «la torre, el estacionamiento, la pista, la construcción de un nuevo edificio que tenemos planteado, todo esto se está realizando y por eso el viejo edificio tiene que quedar como patrimonio, y pensamos homenajear en forma permanente a nuestros veteranos, y que esto se constituya en museo para representar la gesta de Malvinas».

Finalmente, se dirigió a los veteranos: «Queremos reconocer toda la tarea que han hecho, y queremos que se sientan como en su casa, y este subsidio aporte es mínimo, es para que puedan viajar y participar en un desfile nacional que por primera vez se plantea como un reconocimiento».



Vista parcial del interior del museo



**Recordatorios
de Malvinas
Adquieralos en
nuestra sede**

de 08.30 a 16.00

Uruguay 654
CABA

Piso 4° Of. 403
Tel: 4373-5440



Homenaje al Ex Combatiente Segundino Riquelme

La Municipalidad de Bella Vista a través de la Dirección de Cultura, en conjunto con la Escuela N° 412 de Lomas, que lleva el nombre de «Soldado de Malvinas Segundino Antonio Riquelme» desde el año 2011, realizó un acto a 31 años de su fallecimiento en Pradera del Ganso, en el conflicto de la Guerra de Malvinas.



Este homenaje que nace a partir del año del Bicentenario, ayer contó con la presencia de familiares, miembros del Centro de Ex combatientes de Malvinas de Bella Vista, alumnos y funcionarios que colocaron una ofrenda floral como homenaje en el monolito de la plaza central de la ciudad como primera parte de los actos, para luego continuar en el establecimiento educativo con el acto central.

El acto presidido por las banderas de ceremonia, tuvo sus palabras de apertura a cargo de su Directora Hilda Saragoza, quien mencionó la cronología del trabajo de imposición del nombre de «Soldado de Malvinas Segundino Antonio Riquelme», logro conseguido el 30 de abril del 2011, y que hoy forma parte de los conceptos de identidad y de honor para los alumnos y para toda la comunidad de Lomas.

Luego hubo palabras del ex docente Abel Miño, quien fuera maestro de grado de Segundino Riquelme, que dejó semblanzas emotivas para los familiares presentes y para los cientos de alumnos que escucharon una parte de su historia poco conocida del soldado caído en Malvinas.

Este homenaje cargado de emotividad fue acompañado por testimonios de Eduardo Alcorta, Presidente del Centro de Ex combatientes de Malvinas, quienes se convirtieron en Padrinos de la Institución

Educativa a partir de la imposición del nombre.

Las actividades realizadas contaron además, con poesías de los alumnos, entrega de reconocimientos a los familiares de Segundino Riquelme, como a familiares del fallecido profesor de danzas Alejandro Fernández quien había diseñado el distintivo escolar.

La jornada cerró con una merienda y una proyección de película, de esta manera se espera recordar el 23 de mayo como una fecha de suma importancia en la lucha por la soberanía y el honor.

Nota de AVEGUEMA

El soldado Clase 1963 Segundino Riquelme formó parte de la dotación del RI12, la lista de los caídos en combate de esa Unidad es la siguiente:

- † Cabo 1º (I) RÍOS José Luis
- † Cabo (I) GÓMEZ Raúl Adrián
- † Cabo 1ro I MARCIAL Edmundo Federico
- † Cabo EC (Cond Mot) MIÑO Luis
- † S/C 62 ALEGRE Celso
- † S/C 62 AVALOS Ofelio Víctor
- † S/C 62 DÍAZ Carlos Agustín
- † S/C 62 DWORAK Vladimiro
- † S/C 62 ENCINA José Alberto
- † S/C 62 FERNÁNDEZ Carmelo
- † S/C 62 FERRAU José Ramón
- † S/C 62 FRÍAS Carlos Alberto
- † S/C 62 GARCÍA Ramón
- † S/C 62 LUQUE Daniel Omar
- † S/C 62 MACIEL Irineo Osvaldo
- † S/C 62 MENDOZA Irineo
- † S/C 62 MONZÓN Juan Carlos
- † S/C 62 MOSCHEN Alberto José
- † S/C 62 PEGORARO Néstor Oscar Avelino
- † S/C 62 RAMÍREZ Rubén Norberto
- † S/C 62 PERALTA Juan Anselmo
- † S/C 62 ROMERO Julio
- † S/C 62 RUIZ DÍAZ Gabino

- † S/C 62 SÁNCHEZ Roque Evaristo
- † S/C 63 AVALOS Omar Alberto
- † S/C 63 BARRIOS Rafael
- † S/C 63 BLANCO Ramón Cirilo
- † S/C 63 GÓMEZ Rubén Horacio
- † S/C 63 LUGO Fernando Jesús
- † S/C 63 NÚÑEZ Guillermo
- † S/C 63 OSGUSS Carlos Omar
- † S/C 63 PÉREZ Vicente Ramón
- † S/C 63 RIQUELME Segundino Antonio
- † S/C 63 RODRÍGUEZ Víctor
- † S/C 63 SEGOVIA Higinio

Regreso a Mercedes (Corrientes)



19 de Junio de 1982: Llega desde Campo de Mayo el RI 12 y forma con uniformes y armamento nuevo en la Plaza de Armas de su Cuartel en Mercedes. Nuevamente todo el pueblo está allí. Faltan su Bandera de Guerra (incinerada para que no caiga en poder del enemigo), SETENTA Y CINCO de sus heridos (de un total de 92) y Treinta y Cinco caídos que quedaron en sus posiciones para siempre.

El «12 de Línea» siempre presente en las peleas más fieras desde 1815.

¡GLORIA ETERNA A SUS HÉROES!

Sarg. Ay. Mateo Antonio Sbert

El día 3 de junio se conmemoró en el Instituto Geográfico Nacional (IGN), el trigésimo primer aniversario del fallecimiento del Sarg. Ay «Post Mortem» MATEO ANTONIO SBERT, en el combate de Top Malo House en las Islas Malvinas. Mateo Antonio Sbert nació el 7 de mayo de 1949 en la localidad de San Pedro (Bs. As.) e ingresó en la Escuela de Suboficiales «Sargento Cabral» en 1967. Ascendió al grado de Cabo del arma de Ingenieros en 1968. En 1974 ascendió al grado de Sargento y en 1977 fue destinado al ex-Instituto Geográfico Militar donde realizó el Curso de Técnico del Servicio Geográfico. Ese mismo año ascendió al grado de Sargento Primero y, al año siguiente, egresó como Técnico del Servicio Geográfico. Por su desempeño fue condecorado por el Poder Ejecutivo Nacional con el más alto honor: «La Nación Argentina al Heroico Valor en Combate» En 1982 integró el contingente argentino del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS) que se trasladó a las Islas Malvinas.

Fue uno de los integrantes de la patrulla de Fuerzas especiales del Ejército destacadas en la profundidad de Malvinas con la misión de detección de las actividades británicas, luego del desembarco del 21 de mayo en San Carlos.

Durante el desarrollo de esa misión, se produjo un enfrentamiento en el lugar llamado Top Malo House (un puesto de estancia en Malvinas) entre las Fuerzas Especiales Argentinas y Fuerzas Especiales Británicas.

En ese enfrentamiento, en la madrugada del 31

de mayo cayó en combate mientras cubría con su fuego el repliegue de sus camaradas.



La tumba del VGM Sargento Sbert se encuentra ubicada en el cementerio Argentino de Malvinas, en Darwin.

Por su desempeño fue condecorado por el Poder Ejecutivo Nacional con el más alto honor: «La Nación Argentina al Heroico Valor en Combate»

Durante el acto se realizó el descubrimiento del mapa en relieve de las Islas Malvinas en el cual se destacó el punto donde el Sarg. Ay Post Mortem TSG Mateo Antonio Sbert ofrendó su vida. Pronunciaron



palabras alusivas a la conmemoración el Tcnl. (R) «VGM» José Arnobio Vercesi y el Subdirector del IGN, Cnl. Julio César Benedetti. Participaron de la conmemoración como invitados especiales, autoridades de organismos con sede en el Instituto Geográfico y próximos a nuestras instalaciones; así como Veteranos de Guerra de Malvinas. Se destaca la presencia del Tcnl (R) «VGM» Vercesi y del Cnl. (R) «VGM» Gatti quienes, integrando la Compañía de Comandos 602, combatieron junto al Sarg. Ay Post Mortem TSG Mateo Antonio Sbert.



Los restos de la casa de TOP Malo House en 2002

Está en Mendoza la Imagen de la Virgen que Viaja por Todo el País

La imagen, acompañada por la Comisión de Familiares de Caídos y por Veteranos de Guerra de Luján y Ushuaia, llegó a la provincia. Viajará a las Islas y se instalará en la capital de las Islas Malvinas.



Como parte de su peregrinación por todas las provincias de Argentina, la Virgen de Luján llegó a Mendoza previo a continuar su recorrido que tiene como destino final Ushuaia, la capital de las Islas Malvinas. La imagen es una réplica de la escultura que se encuentra custodiando el cementerio de Darwin donde descansan los soldados argentinos que cayeron en combate en 1982. En la provincia, fue recibida en la Casa de Gobierno por Romina Ronda, subsecretaria de Gobierno.

La Virgen, que partió desde La Quiaca, Jujuy, en mayo y recientemente estuvo en San Juan, estará en la provincia hasta el sábado y mañana formará parte de una procesión. «La idea es afianzar el concepto de soberanía con la Virgen entronizada en un lugar tan emblemático como la capital de las Islas Malvinas, frente al mar y en sector continental», explicó Santiago Domínguez, presidente de la Agrupación Veteranos de Malvinas de Mendoza.

Para la visita, se preparó también un cronograma de actividades programadas para este viernes. Las mismas se iniciaran con un almuerzo con autoridades gubernamentales, ex combatientes y familiares de caídos. A las 18 comenzará en el Arzobispado de la provincia, en calles Ca-

tamarca y San Juan, una procesión con la imagen que concluirá en la parroquia Santiago Apóstol, ubicada en la Peatonal donde se brindará una misa en su honor a las 19.30.

«Esta es una iniciativa de vecinos de la ciudad de Ushuaia, que se acercaron a los Veteranos de Guerra para obtener una réplica de la imagen de la Virgen de Luján que se encuentra entronizada en el cementerio de Darwin y que fue llevada por los familiares de los caídos en el 2009 y que forma parte del monumento que abraza el lugar donde descansan los héroes argentinos», comentó Carlos Bonetti, de la Fundación Malvinas de Tierra del Fuego.



La donación de la imagen que está recorriendo el país fue realizada a través de los Veteranos de Guerra de Luján y el Arzobispado de Luján de Buenos Aires. El peregrinaje acompañado por Veteranos de Guerra de Luján, de Ushuaia y la Comisión de Familiares de Caídos comenzó en La Quiaca, el pasado 18 de mayo y continuó por el Litoral y ahora es el turno de la región de Cuyo. Luego, se la llevará al cementerio de Darwin a rendir homenaje, visitará la base

Marambio y Esperanza y, finalmente, quedará en la ciudad sureña.

En principio, se estimaba que el peregrinaje terminase el 20 de noviembre de este año pero, los plazos se extendieron y terminaría en el transcurso del año próximo.

«Para mi esta peregrinación y la visita de la Virgen a Mendoza es tener el recuerdo de mi hermano latente, la gente suele olvidarse de estos chicos. Yo lo acompaño para tenerlo conmigo, era un chico muy alegre, tenía 21 años aquel 2 de mayo cuando el Crucero Belgrano fue hundido», comentó Edith Alfaro, hermana de Miguel Alberto.

Virgen dañada en Malvinas

Que la imagen de la Virgen de Luján descansara en el cementerio de Darwin no fue una tarea fácil. Luego de que la Comisión de Familiares de Caídos en Malvinas sorteara una serie de obstáculos, finalmente, la escultura pudo instalarse en el lugar en el año 2009.

«En principio, los isleños no querían que se construyera el monumento, luego lo aceptaron pero con dimensiones más pequeñas para que no se pudiera ver desde ningún otro punto de las islas. Finalmente, se opusieron a la llegada de la Virgen porque, en su manto, lleva los colores de la bandera argentina», señaló Bonetti.

El ex combatiente agregó que, a principios de este año, la imagen que descansa junto a los caídos en combate fue vapuleada por los residentes del lugar. «Con un bate de basural golpearon hasta romper el vidrio que resguarda la Virgen dejándola expuesta a las inclemencias del tiempo y ahora se está trabajando para reemplazar el existente», agregó Bonetti.

Federación Santafesina de Veteranos de Malvinas

Estimados camaradas veteranos de Malvinas, enviamos este parte con las novedades producidas en las últimas semanas, verán rica y variada información, producto del trabajo mancomunado, organizado y en sintonía con nuestro habitual modo de trabajo.



Reunión de la Federación Santafesina de VGM

A) Se realizó una reunión con el gobernador Dr. Antonio Bonfatti, se trataron temas importantes que redundaran en una serie de medidas gubernamentales que brindaran cobijo a nuestra familia cuando ya no estemos físicamente. El Señor Gobernador tomó nota de lo conversado y se comprometió a trabajar para llegar a una concreción de lo planteado.

B) Se adjunta foto del congreso provincial que hicimos luego de la reunión con el goberna-

dor donde debatimos diversas cuestiones. Es de resaltar una vez más la amplia convocatoria lograda. Camaradas de las regiones más lejanas estuvieron presentes dando, como siempre, espíritu malvinero al encuentro y respaldo a quienes tenemos la tarea de dirigir.

C) Se donó al centro de VGM de San Lorenzo una computadora e impresora, producto del plan de ayuda que desde hace tiempo implementamos en nuestra Federación Santafesina. Se prosigue con las ayudas especiales a los centros más pequeños.

D) Se llevan a cabo tareas de colaboración ante Vivienda de la Provincia, para que quienes no la posean logren su escritura de la vivienda FONAVI. Los Veteranos que tengan este problema entren en contacto con nuestra Federación, personalmente o por mail y se encarará la concreción de la escritura. Varios casos se han resuelto favorablemente.

E) En breve nos reuniremos con el Ministro de Defensa para seguir conversando sobre carpetas médicas y anexo 40.

F) Es un orgullo hacer saber, aunque la mayoría ya esté al tanto por las noticias, que nues-

tros camaradas de Rosario, ante el tremendo evento de la explosión en pleno centro de su ciudad, estuvieron desde el primer momento trabajando en solidaridad con los accidentados y colaborando con el operativo rescate.

¡Felicitaciones camaradas de Rosario por mantener vivo el sentido de amor al prójimo y por habernos representado heroicamente!



Donación de una Computadora al Centro de VGM de San Lorenzo.



Participación de Gendarmería Nacional Argentina en la Guerra de Malvinas



La Gendarmería Nacional Argentina, destacó en las Islas Malvinas efectivos provenientes de diferentes Unidades del interior del país, los cuales al arribar a las islas, fueron incorporados a la compañía de Comandos 601 del Ejército Argentino. Por iniciativa de sus integrantes se autobautizaron con el nombre de Escuadrón «Alacrán», poseían una capacitación especial para llevar a cabo operaciones de tipo comando, siendo esa su misión en el teatro de operaciones.

Fuente: Página Web de la Institución y notas propias de AVEGUEMA

El Escuadrón «Alacrán» participo en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, juntamente con los Comandos del Ejército ya que eran una fuerza de «Elite». Recibieron la responsabilidad de un sector de defensa específico, en el cual se hallaba el Regimiento de Infantería 25.



El 26 de mayo fecha en la cual la contienda se encontraba próxima a su instancia más dura, el entonces Comandante José Ricardo SPADARO, fue llamado por el Subdirector Nacional de Gendarmería, Comandante General Antonio BECICH, comunicándole lo que hacía más de un mes querían oír los integrantes de la Fuerza.

A las 18:00 horas del 27 de mayo, un día después de que fuera impartida la orden, los gendarmes de distintas unidades, con la capacitación de Fuerzas Especiales, se reunieron en la localidad chubutense de Comodoro Rivadavia.



Inmediatamente un grupo consiguió una bandera y con cinta adhesiva negra escribieron GENDARMERÍA NACIONAL »ESCUADRÓN ALACRÁN».

El 28 de mayo, partieron a bordo de un avión Hércules C 130 de la Fuerza Aérea Argentina, 40 gendarmes, serían los únicos en poder pasar a las islas. Por razones de seguridad el piloto que trasladaba al resto de los integrantes de la Unidad decidió retornar al continente, tras intentar llegar a las islas en dos oportunidades.

El Hércules tocó la pista malvinense, luego de un vuelo rasante sobre el mar. Una vez descendidos, fueron recibidos por un oficial del Ejército perteneciente al Centro de Operaciones Logísticas. Ignorando que los gendarmes pasarían a Malvinas, dispuso como alojamiento transitorio un galpón en la zona portuaria, proporcionándoles los medios de transporte necesario.

Al día siguiente el Cte. Spadaro fue presentado ante el General Mario Benjamín Menéndez, Gobernador de las Islas. En esa oportunidad el Jefe del Escuadrón Alacrán le informó sobre la organización y las capacidades del Escuadrón que comandaba.

Se dispuso entonces que operarían en conjun-

to con las Fuerzas de Comandos del Ejército.

Bautismo de Fuego

El 29 de mayo se efectuó la primera reunión de coordinación con los Comandos del Ejército. Se estableció que se realizaría una operación en conjunto, es decir que participarían gendarmes y comandos. El transporte lo realizarían helicópteros del Ejército.

La operación comenzó el 29 de mayo con la inserción de patrullas de las Compañías de Comandos 601 y 602, que entraron en combate a poco de desembarcar en la zona de Mte Kent y Bluff Cove Peak. Al día siguiente, 30 de mayo, se lanza la inserción de los efectivos del Esc Alacrán.

El 30 de mayo, por la mañana, después de sobrepasar las últimas posiciones argentinas, el aparato se aproximaba a su objetivo, cuando fue alcanzado por un misil disparado por un avión Sea Harrier enemigo, impactando a la altura de la cola del helicóptero.

El piloto logró evitar que se estrellara la nave. En tierra comenzó a incendiarse y a explotar debido a la gran cantidad de munición que transportaba. El Sargento Ayudante Ramón Gumersindo Acosta logra rescatar al Subalferez Oscar Rodolfo Aranda tirando de su mano, que era lo único visible en medio del denso humo.



El Segundo Comandante Jorge Enrique San Emeterio y el Sargento Primero Miguel Víctor Pepe sacaron de entre las llamas al Sargento Justo Rufino Guerrero, que tenía heridas de gravedad en sus dos piernas, una de ellas prácticamente seccionada. Pedía a gritos ser dejado allí, temiendo por la vida de sus camaradas. Fue rescatado apenas segundos antes de que el helicóptero explotara.



En el derribo e incendio de la aeronave murieron el Primer Alférez Ricardo Julio Sánchez, el Subalferez Guillermo Nasif, los Cabos Primeros Marciano Verón y Víctor Samuel Guerrero, el Cabo Carlos Misael Pereyra y el Gendarme Juan Carlos Treppo.

Los sobrevivientes se replegaron a Puerto Argentino. El herido y tres integrantes fueron rescatados después de esperar una tensa hora. El humo po-

dría delatarlos y ser emboscados, un helicóptero Bell del Batallón de Aviación de Ejército 601 acudió a rescatarlos.

Un pesado silencio acompañó la última mirada al helicóptero abatido, lágrimas en los rostros y el saludo final a los compañeros caídos. La Patria los llamo y ellos respondieron, 6 gendarmes fallecidos en la primera misión.

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, ocupando 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.

Sobre el final de la guerra, Alacrán fue destinado a defender una posición cercana a Puerto Argentino. Luego de resistir varios ataques de los ingleses, el comandante Spadaro entendió que había que abandonar algunas posiciones ya que había riesgo de que sean alcanzadas por fuego de artillería. «A la mañana siguiente, después del bombardeo nocturno había quedado en pie solo la chimenea. Hasta el día de hoy, bendigo mi acertada premonición», expresó posteriormente Spadaro.

Fin de la Batalla

El día 14 de junio con las noticias del cese de fuego, se iniciaron los repliegues hacia Puerto Argentino, preparados para resistir, si fuese necesario, hasta el final. En ese momento acudió a despedirse el padre Astolfo (capellán de Gendarmería), partía rumbo al continente con un grupo de heridos.



En conocimiento de las horas críticas que se vivían, el Comandante Spadaro cerró el Libro de Guerra de la Unidad, encomendándole al sacerdote lo hiciese llegar a la Dirección Nacional de Gendarmería.

Finalizados los combates dos días después, el grueso del Escuadrón Alacrán fue embarcado en el buque Canberra, zarpando rumbo al continente.

La bandera de guerra del Escuadrón, volvió escondida entre las ropas del Subalferez Aranda.

El día 14 de julio, un mes después de producida la rendición, el buque Saint Edmund entraba a Puerto Madryn, trayendo de regreso al Jefe y al Segundo Jefe del Escuadrón, los Comandantes Spadaro y Díaz junto a otros oficiales y suboficiales de las Fuerzas Armadas.

«AL CERRAR ESTE EPILOGO DE UN GRUPO DE GENDARMES, SEPAN NUESTROS CAMARADAS QUE, EN CUANTO A NOSOTROS, HICIMOS LO QUE SE PUDO, LLEGAMOS TARDE, DIOS DIRÁ EN DEFINITIVO» ¡VIVA LA PATRIA! ¡GLORIA A LOS CAÍDOS! (Ultimo párrafo del «Libro de Guerra» escrito por el Comandante Spadaro

La Noche del Banzai

Breve Crónica de un frustrado ataque a la Flota Británica

CL VGM (RE) Rafael L. Sgüeglia

Luego de la recuperación de las islas Malvinas, el día 2 de abril de 1982, y de las Georgias del Sur el día siguiente, la Armada Argentina implementó una serie de medidas para optimizar sus capacidades operativas, conforme se materializaba la escalada del Conflicto con el Reino Unido de Gran Bretaña. En tal sentido la Flota de Mar buscó mejorar su capacidad de Exploración a partir de los Medios Aéreos embarcados, principalmente, en su portaviones A.R.A. 25 de Mayo...



Para lograr los objetivos mencionados aprovechó la capacidad de las aeronaves S2E Tracker, a las cuales se les instaló un receptor de frecuencias radioeléctricas (MAE-Medidas de Apoyo Electrónico), con capacidad de detectar los radares de los buques enemigos, sin llegar al umbral de detección de ellos, es decir sin ser detectados. El inteligente uso de los radares, y las MAE de esas aeronaves, conforme la situación táctica lo permitiera, procurando no ser detectados, le daba a ese avión, diseñado para la guerra antisubmarina la capacidad de explorar además la superficie del mar. Esto significaba detectar blancos e identificarlos, en la medida de lo posible, fundamentalmente a partir de la información radioeléctrica que se obtuviese de los mismos.

Había una posibilidad más que era la de guiar aviones de ataque, es decir a partir de la detección de blancos realizar el guiado de aeronaves que batirían los mismos. Esto lo realizarían aeronaves A4Q embarcadas. Esta capacidad había sido desarrollada por la Aviación Naval, a partir de la década de los setenta por parte de los aviones Neptune con aviones A4Q, con un procedimiento que se fue perfeccionando con adiestramiento intensivo.

La idea general era detectar blancos navales, procurar la mayor información de los mismos, informar los contactos al portaviones, mantener exploración en contacto sobre ellos, y lanzar una o dos divisiones de A4 que serían guiadas en la etapa final de su ataque por el avión Tracker que mantendría contacto con el enemigo.

Esto podría ser realizado por más de un avión de exploración, la autonomía de quién establecía el primer contacto podría obligar su regreso, y entonces se mandaría a un segundo avión a un punto dato previamente determinado, donde por anteriores detecciones o información de Inteligencia, se supiera que existían Unidades enemigas, y entonces guiar el ataque.

Cabe aclarar que el Tracker no poseía armamento que le permitiera enfrentar a los Harrier ingleses, no tenía capacidad anti superficie que significara amenaza para una Unidad de superficie británica que poseyera capacidad antiaérea, es decir su capacidad de autodefensa era nula. Sólo tenía dos capacidades que le permitían realizar la tarea, detectar Unidades de superficie y saber si era detectado. El uso de esas dos capacidades, con tácticas debidamente estudiadas y practicadas, le otorgaba alguna probabilidad de evitar ser derribado.

A mitad del mes de abril de 1982, la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina, que era donde orgánicamente estaban estos aviones, comenzó a adiestrar-

se en el guiado de aviones ataque A4Q. Para lo cual aprovechó al máximo las capacidades instaladas de sus sistemas de navegación y guerra electrónica, amén de perfeccionar la táctica que le permitiera con éxito realizar el guiado de esos aviones sobre blancos navales.

El riesgo de la tarea era alto, las posibilidades de regreso de una misión de estas no eran muchas, por lo que había que realizar una prolija planificación de emisiones electrónicas propias, incluyendo las mínimas comunicaciones necesarias, materializar perfiles de vuelo que dificultaran la detección por parte de los británicos y le aseguraran la detección de blancos modificando principalmente las alturas de vuelo, materializar navegaciones que significaran emitir de diferentes posiciones geográficas una vez que comenzara la exploración en contacto, a ello se sumaba un control estricto y restrictivo del consumo de combustible, que por ejemplo se traducía en el no uso de la calefacción pese al frío reinante, atento que estas misiones se realizaban al límite de la autonomía etc.

Como se desprende de todo esto, que no es más que un breve resumen, podemos decir que era una misión plena de dificultades y exigencias, al límite de las capacidades de los aviones empeñados, con un alto riesgo, con un resultado incierto para el avión explorador, con un éxito relativo para los aviones de ataque, por ejemplo, si durante su navegación al punto dato era derribado el Tracker explorador, amén de la posibilidad cierta de derribo siempre probable sea para el explorador como para los aviones de ataque.



Portaviones ARA «25 de Mayo» con sus A4-Q a bordo

El 25 de abril los ingleses recuperan las islas Georgias del Sur, a partir de ese momento comenzó una tensa calma en las islas Malvinas en espera de la presencia del enemigo en ellas. Por entonces la Flota de Mar argentina procuraba interdictar los movimientos de la Flota británica. Para lo cual había desplegado dos Grupos de Tareas, uno al norte de Malvinas, y otro al Sudeste de las mismas.

El primero de ellos se centraba en el portaviones ARA 25 de Mayo, desde el cual los aviones Tracker realizaban misiones de Exploración para detectar el enemigo, sobre el cual en los últimos días de abril se autorizó abrir fuego. El 29 de abril con el portaviones a unas 150/200 Millas Náuticas al Norte del Estrecho San Carlos comenzaron vuelos de exploración a máxima distancia que al día siguiente, 30 de abril, por la noche, dieron como resultado que se obtuvieron contactos MAE de frecuencia de radares ingleses al N-NE de Puerto Argentino.

En las primeras horas del 1 de mayo se mate-

rializa el ataque de un avión británico Vulcan al aeropuerto de esa localidad, a ello se sumó horas más tarde bombardeo naval inglés, la vigilia en Malvinas había terminado. Ese día a primera hora se había realizado un vuelo de exploración desde el portaviones sin llegar a tener contactos radar. Un segundo vuelo a 1513 horas obtiene contacto radar con seis buques medianos y uno grande, era un Grupo de Tareas de la Flota británica. Ambos Grupos estaban a 150/200 millas de distancia. Uno, el argentino, sabía donde estaba el enemigo, no así el británico. La ventaja táctica estaba de nuestro lado. Sin embargo la falta de capacidad de ataque y operación nocturna de los A4Q, impidió que se materializaran acciones ofensivas de inmediato.

En este punto se continuaron las tareas de exploración desde el portaviones a fin de mantener la posición de la Flota inglesa, para que a primeras horas del día 2 de mayo se materializara un ataque con seis aviones A4Q con cuatro bombas MK82 cada uno. La última posición del enemigo se obtuvo a 2300 del 1 de mayo por medio de un vuelo de exploración de un Tracker.



Avión Tracker operando desde el portaaviones

El Comandante británico sabía que había sido detectado, pero no tenía la certeza de la posición de la Fuerza naval argentina. Su problema era ubicarnos, para ello ordenó vuelos de exploración con sus aviones Harrier. Uno de ellos interceptó al avión Tracker mencionado en el párrafo anterior, avión que pudo eludir a su perseguidor volando nocturno a ras del agua. Pero ese Harrier obtuvo la posición, cuanto menos bastante aproximada, de la Flota argentina.

Esto se tradujo en que en la misma se cubrieran puestos de combate y se autorizara al destructor Santísima Trinidad a lanzar sus misiles sobre el avión inglés, que nunca entró en el alcance de los mismos.

En la noche de marras por lo menos tres veces se tocó «combate» en el Grupo de Batalla argentino, cada vez que secciones de acciones Harrier se acercaran al Grupo de Batalla argentino, que hizo que pocos durmieran, esto permitió la Comandante británico conocer la posición de los buques argentinos, como asimismo apreciar cabalmente su capacidad de combate.

El Comandante del H.M.S. Invencible luego del Conflicto refirió que: «Los Tracker, a lo largo de los 45 días de combate, fueron un serio dolor de cabeza, porque sabiendo que me habían detectado, en diez y siete oportunidades envié a mis Harrier para derribarlos, sin poder concretar nunca este objetivo».

La situación táctica obligaba a mantener la posición del enemigo británico, así fue como a 0528 del 2 de mayo se destacó un avión Tracker a confirmar su presencia, para que luego en pocas horas más despegara un segundo avión con la tarea de ir al punto dato que obtuviera o confirmara el primero, y mantener exploración en contacto con el enemigo para guiar el ataque de seis aviones A4Q.

El pre vuelo de la misión lo realizó el Personal del Departamento Operaciones del buque, en el mismo estaban presentes los tripulantes del avión explo-

rador y los Oficiales de la Tercera Escuadrilla Aeronaval de Ataque, con quienes se determinaron todos los detalles de la operación a realizar. Un hecho demoró la ejecución de la tarea, la falta de viento, cosa poco común en esas latitudes.

Para explicarlo en pocas palabras hay Tablas que determinan la cantidad y el tipo de bombas que se necesitan para batir un blanco, ellas determinaban que en esa situación táctica el número era cuatro. El viento real, casi nulo, permitía que con el buque a máxima velocidad, alcanzara una velocidad relativa que sólo se traduciría en una carga de una bomba por avión. Así las cosas con el pre vuelo realizado se decidió esperar más viento real para lanzar el ataque.



Operando en el ARA «25 de mayo»

Si analizamos la capacidad aérea y contra aérea británica de los seis aviones A4Q que hubiesen despegado, cuatro tenían posibilidad de llegar al blanco y lanzar sus bombas y dos podrían haber regresado a al buque. De dieciséis bombas lanzadas, el 25

%, cuatro, hubiese alcanzado un buque, que si hubiese sido un portaviones hubiese significado su neutralización. Salir con una bomba por avión no hubiese causado daño significativo alguno al enemigo, con pérdida de vidas y de la mitad de la capacidad aérea de ataque e interceptación embarcada propia.

No empeñar esos aviones en ese momento, a partir de un análisis de las probabilidades de éxito en esa misión, permitiría mantener la capacidad de ataque e interceptación de la Flota que se traduciría en un futuro además en la pérdida de dos buques de combate británicos, los H.M.S. ARDENT y ANTELOPE, este último también atacado por aviones de la Fuerza Aérea Argentina, con una pérdida británica de 6700 toneladas, amén de averías a por lo menos dos Fragatas enemigas más.

El avión Tracker que había sido lanzado a 0528 no obtuvo contacto con la Flota inglesa, la misma había tomado un arrumbamiento E en alejamiento del Grupo de batalla argentino, no obstante durante esa mañana aviones Harrier se aproximaron al mismo en repetidas oportunidades para conocer su posición, con el consabido toque de combate en nuestras Unidades.

Cabe recordar que existía la posibilidad cierta de un ataque aéreo sobre el Grupo naval propio, lo que obligaba a tener una sección de A4Q sobre cubierta a cinco minutos de aviso como Interceptores. De hecho el tiempo de catapultaje se cumplió en cada alarma de combate y, en al menos una o dos oportunidades, se lanzó una segunda Sección que estaba de reserva.

En una pausa de combate, el Comandante del Portaviones conversa con el copiloto del avión explorador guiador y le da su apreciación táctica: la capa-

cidad antiaérea de ambas Flotas era la misma, la capacidad misilística anti superficie también, se suponía que los Harrier embarcados era un número similar a los A4Q y que estos podrían enfrentarlos con éxito, cuando habló de la amenaza submarina dijo algo así como mejor no pensarlo.

Empeñar seis A4Q en una misión a ataque, significaba además que la capacidad de interceptación con esos aviones desde el portaviones quedaba reducida a cero. La sección, dos aviones, que quedaría abordó preveía mantener un avión como de reserva para el ataque y el segundo como tanquero, para reabastecer los aviones atacantes en su regreso al portaviones en caso de ser necesario.

El demorado vuelo de exploración despegó a 1435 horas, se realizó a exploración máxima distancia, obtuvo contactos radar y MAE sobre el enemigo, aterrizó a 1900 horas, su tripulación vio que en el personal del buque rostros con distinta expresión que a la mañana, el crucero ARA General Belgrano había sido hundido, la amenaza submarina se había materializado. Seguirían días y noches interrumpidos por cubrir puestos de combate.

Si el 2 de mayo de 1982 se hubiese materializado el ataque a la Flota inglesa, quizás se recordaría como el día de la Aviación Naval, pero no fue así. Sin embargo dos días más tarde una sección de aviones Super Etendart, guiados por un avión Neptune, hundieron el destructor británico H.M.S. Sheffield sin duda una clara muestra de nuestra voluntad de presentar batalla. Y así ese día que significó el Bautismo de Fuego de la Aviación Naval luego fue instituido como día de la «Aviación Naval Argentina».

La noche del 1 al 2 de mayo quedó en el imaginario de sus protagonistas como la llamada «Noche del Banzai».

Homenaje al «Honor de Ser Soldados»

3 de Abril - Bautismo de Fuego - Corbeta A.R.A. «Guerrico»

Este año, al conmemorarse el 31 Aniversario del Bautismo de Fuego de la Corbeta ARA «Guerrico», hecho producido el 3 de Abril de 1982 en la recuperación de las Islas Georgias, tuvo una connotación muy especial, la presencia de un Royal Marine, veterano de guerra, protagonista del lado británico de los hechos de aquel día.



Corbeta ARA «Guerrico»

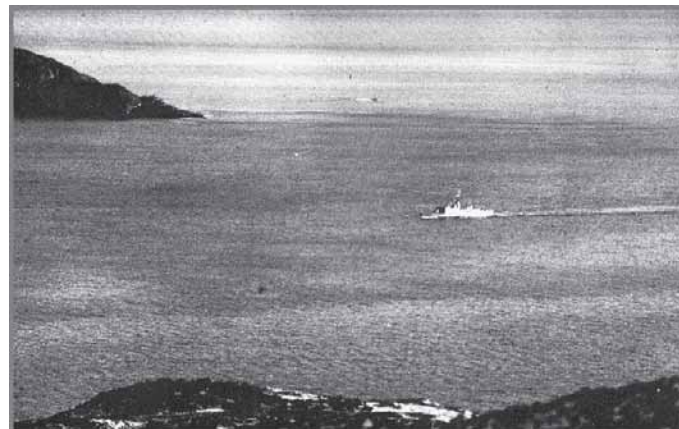
El ex comando de los «Royal Marines», Michael Pool, de él se trata, casado hoy con una argentina, Andrea Maroño quien, a su pedido, se puso en contacto con la oficina de Veteranos de Guerra del Comando del Área Naval Atlántica. El encargado de la misma, suboficial mayor VGM, Luis Antúnez, al enterarse que el inglés había sido parte de la sección que atacó y derribó el helicóptero Puma del Ejército Argentino, en el que se helitransportaban Infantes de Marina del BIM 1, a cargo del entonces Teniente de Navío Guillermo Luna, se puso en contacto con quien en esos días era el cabo Segundo de Infantería Marina, Alejandro Víctor Ibáñez, uno de los cuatro heridos argentinos, al ser derribado el helicóptero y que hoy vive en Mar del Plata, para preguntarle si aceptaba recibir y conocer al viejo adversario. Recordemos que en esa acción fallecen los dos primeros soldados conscriptos del conflicto, cumplían con su servicio militar en el BIM 1, Mario Almonacid y Jorge Néstor Águila.

la.

El Veterano de Guerra, Alejandro Víctor Ibáñez (Víctor, como lo llaman todos sus camaradas) aceptó recibirlo. «No guardo odio ni rencor, pero necesito que algunas heridas cicatricen y creo que ésta es una gran oportunidad», nos confió.

Notificado el Comandante del Área Naval Atlántica, Comodoro de Marina VGM, Dalmiro Orlando Diego Miguel, de la intención del comando británico de participar de la ceremonia de Bautismo de Fuego de la Corbeta ARA «Guerrico», autorizó su presencia y solicitó que se lo tratara con el mismo respeto que a los veteranos de guerra argentinos.

La corbeta «Guerrico», al comando del entonces capitán de fragata Carlos Alfonso, realizó un avance sobre la Caleta Capitán Vago (Bahía Cumberland) y abrió fuego para proteger el helidesembarco de nuestros Infantes de Marina que lo hacían desde la cubierta del Buque Polar ARA «Bahía Paraíso», atrayendo sobre el buque, el fuego enemigo.



El personal de la Estación Científica se alejó de la zona del combate y pudo sacar algunas fotos inéditas... Aquí la Guerrico entrando a dar apoyo a los Infantes donde recibiría nutrido fuego Británico y diera su vida el Salteño Guanica... otro héroe olvidado de la Patria.

Para decepción del comandante naval argentino, las armas de 20mm se atascaron después de su primer tiro, y con las de 40mm solo pudo disparar seis andanadas. El cañón de 100mm quedó inutilizado después del primer disparo. Completamente expuesto, el barco no tenía otra opción que la de alejarse y viró dentro de la caleta abriendo fuego con sus armas ubicadas en su otra banda. Los británicos dirigieron sus disparos sobre el barco. La corbeta fue golpeada por el fuego de armas ligeras y por un cañón sin retroceso Carl Gustav de 84mm. Según Mills, jefe de los Royal Marines, sus hombres abrieron fuego desde una distancia de 550m. El ataque mató al Cabo Primero de Mar Patricio Guanica e hirió a otros cinco marineros, dañando cables de electricidad, un cañón de 40mm, un lanzador de misiles Exocet y el montaje del cañón de 100mm. Cuando la corbeta pasó nuevamente frente a la posición enemiga para alejarse, volvió a recibir intenso fuego. Fuentes argentinas reconocen que más de 300 proyectiles impactaron en la corbeta.



Los protagonistas de esta historia, de izquierda a derecha el Cabo Segundo de IM Víctor Ibáñez, el Royal Marine Michael Pool y otro VGM de la dotación de la Guerrico

A las 09.30hs del miércoles 3 de Mayo, ambos veteranos de guerra, Alejandro Víctor Ibáñez y Michel Pool, fueron recibidos a bordo de la Corbeta «Guerrico» por su actual comandante, Capitán de Fragata, Raúl Ángel Braguette, junto a su Plana Mayor.



El helicóptero PUMA una vez en tierra es inspeccionado

Dadas las malas condiciones climáticas, la ceremonia se desarrolló en la camareta de suboficiales de la corbeta. Allí fue recibido por cinco Veteranos de Guerra que integraban la dotación aquel 3 de Abril de 1982, el suboficial Mayor, Edgardo Héctor Acosta y los suboficiales, Mario Luques, Roberto Tous, Juan Carlos Costa y Edgardo Aníbal Cuchiarelli. Todos se estrecharon en un fuerte y sincero abrazo.

Leída la efeméride naval que los convocaba, el capellán naval, Teniente de Navío, Jorge Rotela, finalizada la invocación religiosa, se refirió a la importancia de éste encuentro entre viejos adversarios, resaltando precisamente los valores humanos que lo hicieron posible. «Esto refleja claramente el honor de ser soldado, por encima del combate, de las heridas físicas, las diferencias que parecen insalvables, privilegian los valores del hombre, sin odio, sin rencores. Condición que han logrado a través de una firme educación en la ética y en la disciplina profesional, que los ha llevado a resaltar la verdadera condición de hijos de Dios, intentando juntos, sanar las heridas del alma», expresó.

Conmovió a los presentes, el fuerte abrazo con el que Michael Pool, estrechó al Padre Rotela y las lágrimas que surcaron sus mejillas.

Finalizada la ceremonia, los presentes compartieron un desayuno en la cámara de oficiales de la corbeta «Guerrico».

En la Escuela de Submarinos y Buceo

Aprovechando la presencia en la Base Naval de estos veteranos de guerra, se dispuso que brindaran una charla al curso de suboficiales primeros, Plana Mayor y cursantes de la Escuela de Submarinos y Buceo.

El jefe de estudios de la misma, Capitán de Fragata Eduardo Cella Irigoyen, recibió entonces a los veteranos de guerra. Víctor Ibáñez, Michael Pool, Edgardo Acosta y Carlos Ibáñez, hermano de Víctor y también infante de marina que perteneció al BIM 3, destacado en Isla Borbón. La Sra. Andrea Maroño ofició de traductora.

Inicio la charla el Royal Marine, Michael Pool. «Para mí es un honor el estar hoy en ésta Base Naval y haber estado a bordo de la Corbeta ARA «Guerrico», haber conocido a estos grandes hombres, mis viejos adversarios que me recibieron con tanta generosidad», comenzó diciendo.

«Yo fui parte de un contingente de 22 Royal Marines que en Febrero de 1982 llegamos a esta Base Naval de Mar del Plata, dando apoyo a una regata oceánica internacional, a bordo del rompehielos HMS «Endurance». Aquel 3 de Abril de 1982, formaba parte de una sección de tiradores que derribó al helicóptero Puma en el que se encontraba Víctor Ibáñez, aquí presente, a mi lado. En éstos 31 años, la imagen del fuselaje del helicóptero recibiendo fuego, el saber lo confinado del espacio en la cabina, me mortificaban, sabiendo que había habido dos bajas y cuatro heri-

dos, vimos el fuerte impacto del helicóptero en tierra cuando aterrizó de emergencia. Me perseguía el recuerdo de éstos hombres, que como yo, cumplían con su deber, no sé... quería conocerlos, saber de ellos... el destino quiso que hoy me encontrara con uno de ellos, precisamente quien resultó con mayores heridas, producto de nuestros disparos. Que me recibiera con un abrazo, significó mucho, creo que ambos queremos cerrar heridas en nuestro corazón.»

Continuó contando, «fui testigo de la explosión del proyectil de 84mm sobre la cubierta principal de la Corbeta «Guerrico», vi que se producían bajas, fue una acción valerosa que permitió completar el desembarco argentino. Como consecuencia de ello, tuvimos que rendir nuestra posición y los 22 Royal Marines, fuimos prisioneros, paradójicamente, hoy me entero, que herido y todo como estaba, Víctor fue uno de los que nos escoltaron hasta el buque «Bahía Paraíso». Concluyó diciendo: «Creo que éste encuentro nos ha hecho mucho bien a todos, las heridas que uno lleva en el alma, después de una guerra, son más difíciles de sanar que aquellas, que se reciben en el cuerpo. El que me hayan permitido rendir mi personal homenaje a los caídos de ese día (Almonacid, Águila y Guanica) conociendo y compartiendo esos hechos con los protagonistas argentinos, es algo que mucho debo agradecer.»

A su tiempo, el entonces cabo segundo, infante de marina, Víctor Ibáñez refirió: «Yo era parte de la dotación que intentaba el desembarco a bordo del helicóptero Puma que fue atacado por la fracción de Michael Pool. Era parte de la segunda oleada de 15 infantes de marina que debíamos reforzar la posición del Teniente Luna, que había desembarcado en el primer vuelo, en Grytviken. Cuando empezamos a recibir fuego sobre el helicóptero, veo como caen Almonacid y Águila, «mis soldados», inmediatamente recibo cuatro impactos de munición, dos en el casco, uno me hiere en la cabeza, otro en el hombro y un cuarto, que todavía no me explico cómo, recorrió todo el frente de mi tórax, rozándome apenas, quemándome, pero sin herirme gravemente. Varios impactos rompen los caños del sistema hidráulico de mandos del Puma y realizamos un violento descenso con un fuerte impacto en tierra por la emergencia.»

Continúa diciendo Ibáñez: «Obviamente si me preguntan que hubiera hecho en ese momento, si lo encontraba a Michael, no dudo en contestarles, que mi intención hubiera sido abatirlo también. Habían

muerto dos mis soldados.» Pero continúa, «Fui rescatado del helicóptero y trasladado al «Bahía Paraíso» para que me atendieran de las heridas sufridas. Una vez repuesto, logré escaparme de enfermería y reintegrarme al combate. Fue así como contó Michael, que fui uno de los infantes de marina que los escoltamos prisioneros.»

Para finalizar, Víctor Ibáñez dijo: «Han pasado 31 años de aquel día, no olvido a mis soldados caídos, los recordaré mientras viva, pero hoy, al conocer la versión de ese día desde la «otra trinchera» me hizo mucho bien, el hecho de saber que ellos cargan como soldados el mismo peso en sus mochilas, de los tristes recuerdos de esa guerra, es algo que conmueve y enaltece a la condición humana. Que él haya pedido unirse a nosotros en el recuerdo a nuestros caídos, es algo que como militar y veterano de guerra, reconforta. Creo que entre ayer y hoy, ambos logramos algo muy positivo. Michael también nos acompañó en la ceremonia en la que recordamos al capitán Giachino.»



Los Infantes de Marina subiendo al PUMA para el desembarco

El suboficial mayor Acosta, relató la acción desde la corbeta ARA «Guerrico» y ponderó la decisión del entonces comandante del buque, capitán de Fragata Carlos Alfonso, al tomar la decisión de ingresar en la pequeña caleta para atraer el fuego británico y proteger así al personal de Infantería de Marina que realizaba el helidesembarco.

El encuentro finalizó con un almuerzo a bordo de la corbeta ARA «Guerrico» al que asistió el capitán de navío, Guillermo José Repetto, en representación del comandante del Área Naval Atlántica, Comodoro, Dalmiro Miguel.

MEDALLAS CONMEMORATIVAS

TREINTA ANIVERSARIO DEL 2 DE ABRIL DE 1982

EN VENTA EN NUESTRA SEDE

URUGUAY 654 - 4° Piso Of. 403 - CABA

(011) 4373-5440



¡Ataque al Invencible!

Crónica de una operación negada por las Fuerzas Británicas

Extraído del sitio www.fullaventura.com

Autor: Rolando Méndez

Una guerra no se libra solamente en el campo de batalla. Esto no es un descubrimiento de mi autoría, y para quienes se preparan y estudian este mal llamado «arte», tal vez lo antedicho parezca una pavada, por lo obvio. Desde hace ya mucho tiempo, se tiene cabal importancia de todo lo que rodea a un fusilero, un marino o un piloto. A todos ellos hay que proveerlos de ropa, alimento, medicamentos y, por supuesto, los medios de combate necesarios para que el combatiente de línea pueda cumplir con su tarea.



Cualquiera sea la fuerza a la que pertenezca, la logística de un solo soldado es compleja, y esta se magnifica cuando los que se mueven en un teatro de operaciones son unidades de envergadura.

Si bien nunca dejó de ser trascendente, más acá en el tiempo, la información comenzó a ser cada vez más importante, hasta llegar al día de hoy, en donde se pueden lograr muchas victorias sin siquiera disparar un tiro, solamente haciendo uso de un buen sistema de obtención de información, aunado a un aceitado sistema para interpretarla y manipularla.

La información también sirve a propósitos que no necesariamente tienen que ver con una acción bélica determinada, sino que puede usarse como medio para mantener a la opinión pública como aliado de los intereses de quienes los dirigen, como así también para manipular su moral, además de la moral de las tropas que pelean.

No existe mejor método para hacer creer al pueblo de un país lo que se desea que crean, que manejar a la prensa de ese país, ya sea a través de la censura directa o bien con la omisión de entregar la verdad de lo que paso en un determinado acontecimiento bélico.

No es mi intención entrar en el análisis profundo del sistema de manejo de la información del gobierno británico durante la guerra de nuestras Malvinas. Primero tendría bastante para estudiar sobre el sistema que utilizó quien fuera nuestro gobierno en el mismo conflicto.

Pero hay una acción aeronaval que ocurrió durante esa guerra que involucró a muchos combatientes, que dieron todo lo que tenían para dar de sí, incluyendo a algunos que dieron su vida. Y por lo tanto, ellos merecen que los que continuamos en esta tierra al menos conozcamos, y no olvidemos lo que hicieron. Menos que eso, lo considero una falta de respeto.

La acción a la que me refiero es la que protagoniza nuestra Armada y la Fuerza Aérea Argentina en forma conjunta, el día 30 de mayo de 1982, cuando se atacó al HMS Invencible.

La situación a fines de mayo

Para esta fecha de fin de mayo, la batalla aeronaval que se desarrolló a partir del 21 del mismo mes entre las fuerzas de tareas británica y nuestra aviación de combate, les había demostrado a los ingleses que los argentinos podíamos comer muchos porotos (según lo que ellos creían), pero no nos chupábamos el dedo. Los buques hundidos o averiados que defendían la pequeña localidad de San Carlos, el lugar elegido por los europeos para establecer su cabecera de playa, claramente lo atestiguaban.

Lo que los británicos imaginaban como una relativamente fácil obtención de la superioridad aérea sobre el cielo de las islas, se dio por tierra contra las tácticas y coraje de nuestros pilotos.

Pero el hecho de que los ingleses no fueran los dueños del cielo de Malvinas, no significaba que la aviación argentina lo fuera. Existía una especie de equilibrio aéreo, en que cada fuerza podía operar sobre el archipiélago, mas no prevalecer sobre la otra.

El grueso de la ofensiva aérea propia estaba orientado al ataque sobre superficie, con aviones que despegaban desde sus bases configurados para una misión de bombardeo, mientras que los británicos utilizaban a su aviación como medio de defensa, configurando a sus aparatos para la caza de los incursores.

Proteger a la aviación de ataque (cobertura aérea) significaba que las fuerzas propias debían enviar junto a sus bombarderos, interceptores configurados para el combate aéreo y la caza de sus similares enemigos. Esto era muy poco práctico, ya que las características técnicas de nuestros interceptores (Mirage III y Dagger), lo ponían en inaceptable desventaja frente a los Harriers ingleses. Pero el principal problema que se les presentaba a los cazas argentinos era la poca autonomía de vuelo de que disponían para brindar alguna protección a los bombarderos, ya que rápidamente debían emprender el regreso o resignarse a no volver por falta de combustible.

Los británicos tampoco las tenían fáciles. Hasta ese momento, no poseían bases terrestres desde donde lanzar a su aviación. Disponían de dos pequeños portaaviones: el HMS Hermes e Invencible, de 28.000 y 19.500 toneladas respectivamente. Además, habían recibido un duro golpe el 25 de Mayo cuando el porta contenedores Atlantic Conveyor, que servía de plataforma improvisada de lanzamiento de los Harriers había sido destruido por el ataque de dos Super Etendard de la aviación naval.

Hundir o poner fuera de combate a los portaaviones, prácticamente significaba para la aviación argentina la supremacía aérea, y con los cielos libres de enemigos, los británicos deberían replantearse toda su ofensiva hasta el punto de hacerla casi impracticable. Esta idea era también compartida por el jefe de la fuerza de tareas británica, J.S. Woodward, quien a partir de las primeras incursiones aéreas argentinas, ubicó a sus dos buques principales bien hacia el este de las Malvinas, en posiciones en donde la autonomía de vuelo de nuestras fuerzas aéreas no les permitiera llegar.

El Halcón y su Garrote

Los aviadores navales de la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, quienes disponían de los recién recibidos AMD-BA Super Etendard y los muy escasos AM39 Exocet, adoptaron casi como exclusivo el poder neutralizar a los portaaviones.

El 4 y el 25 de mayo habían despegado secciones de esta escuadrilla en busca de su blanco, y si bien en esas salidas no batieron a ninguna de sus prioridades, el hundimiento del destructor Sheffield y del antes mencionado porta contenedores había probado a ambos bandos que el sistema de armas de la segunda escuadrilla y la capacidad de sus pilotos eran letales.

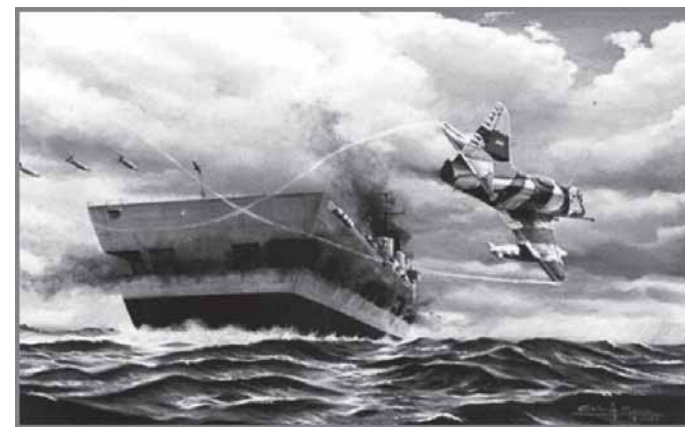
El sistema de salidas de los diez pilotos de la unidad se resolvió de la siguiente manera: Se establecieron parejas, similares a las secciones de la Fuerza Aérea. Cada pareja haría una salida operacional, y sea cual fuese el resultado de la misión, debería esperar hasta que todas las parejas cumplieran al menos una misión para poder volver a salir. Como la cantidad de misiles era tan escasa, y se desconocía si se conseguirían mas, quien salía en misión, sabía que sería muy poco probable que lo volviera a hacer.

Los pilotos afrontaban esto como un problema. Este no se debía al enemigo, ni a la falta de experiencia en su nuevo sistema de armas. Tal vez parezca frívolo, pero el principal problema era que en las dos exitosas misiones anteriores se habían lanzado cuatro Exocet y solo disponían de uno más para una misión final. Como existían más pilotos que aviones (y obviamente más pilotos que misiles), muchos integrantes de la escuadrilla intuían que no podrían volar en una misión. Y ahí radicaba la cuestión; la incertidumbre al desconocer si podrían volar en misión de combate y probar su capacidad y temple.

Con la exitosa salida del 25 de mayo, la unidad había realizado cuatro misiones de ataque. Esto significaba que al menos todas las parejas volarían en una misión. Para este último misil, se esperaba que solo fuera utilizado en un ataque a un portaaviones.

Como llegar hasta donde no se puede llegar

Era conocido por todos en el continente que los portaaviones enemigos operaban bien al este de Puerto Argentino, y solo se acercaban al archipiélago esporádicamente. Pero más allá de estos datos incompletos no se disponía de medios adecuados para determinar la posición exacta de los blancos en tiempo real. Los SP-2H Neptune habían sido radiados de servicio, simplemente porque habían agotado su vida útil y no daban más.



Pintura del ataque al Invencible. Fue atacado y seriamente averiado. Dos Super Etendard hicieron impacto con el último Exocet argentino y estos dos Skyhawk A 4C sobrevivientes, lo impactaron con 3 ó 4 bombas de 250 Kg. Sucedió el 30 de mayo de 1982, a las 14:24 horas. Cuadro de Carlos García.

Se intentó suplir esta falencia con los S2E Tracker, que son aviones que no están diseñados para cumplir con misiones de reconocimiento de largo alcance. Inclusive se utilizó a los Hércules, pero luego del derribo de una de estas máquinas durante el transcurso de una de estas misiones, también se descartó. En muchos casos se utilizó la recolección de información que podía obtenerse a través de las tropas en las islas, pero ningún portaaviones enemigo se acercaría lo suficiente a tierra para que este sistema funcione.

En Buenos Aires, la Fuerza Aérea tenía desde hace un tiempo trabajando a científicos, técnicos en comunicaciones, expertos en electrónica y profesionales de otras ramas afines, en lo que luego se llamo Centro de Operaciones Electrónicas. Esta unidad tenía como función la recolección de información, mediante la escucha y la recepción de transmisiones de cualquier tipo que cruzasen el aire, sean estas del enemigo, o de cualquier país neutral. Para estas escuchas se valía de material propio y no propio, simplemente interceptando la emisión de mensajes o datos durante su viaje.

Con el tiempo, se notó que la mejor fuente de información provenía de un conjunto de satélites de origen soviético, que orbitaban a baja altura. Desde antes del conflicto se tenía conocimiento de que ciertos satélites de este origen recolectaban información sobre el archipiélago y el océano que lo rodeaba, pero a partir del desembarco argentino, nuevos aparatos fueron puestos en órbita por los soviéticos, con evidentes intenciones de tener información actualizada sobre el desarrollo de los acontecimientos.

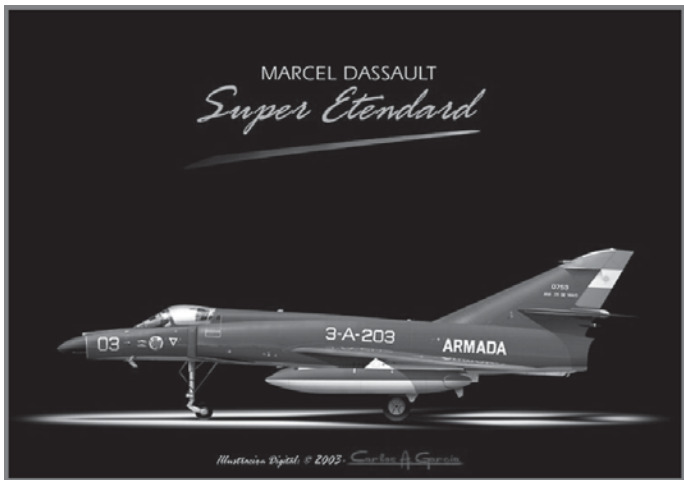
Las transmisiones de estos satélites, para llegar a destino, debían recorrer varias repetidoras terrestres, y es en esas repetidoras donde el Centro de Operaciones Electrónicas recogía la información, sin permiso pero sin oposición de nadie. Estos datos eran excelente información con que contar, pero adolecían de un problema: No eran en tiempo real, ya que solo se podía obtener lo que los satélites emitían, que bien podía o no ser la información que se necesitaba.

Hacia fines de mayo, la información obtenida por estos medios indicaba que en los últimos tres días se había detectado al grupo de batalla, cuya nave principal era el Invencible, describiendo una derrota prácticamente idéntica.

tica, con el portaaviones girando en sentido horario en una posición de aproximadamente las 100 millas náuticas al este de Puerto Argentino.

Con esta información se tenía lo básico como para planificar un ataque sobre el punto estimado de posición del buque aunque, como prácticamente siempre sucedió a lo largo del enfrentamiento, la detección del lugar exacto a batir estaba a cargo de los pilotos en plena misión de bombardeo.

Cuando el Comando de Aviación Naval recibe esta información, inmediatamente se comienza a trabajar en la planificación de una misión en la que intervendrían los Super Etendard y el último Exocet que le quedaba.



Marcel Dassault Super Etendard. Carlos A. García

Las tácticas serían las mismas que ya habían sido utilizadas en misiones anteriores con excelentes resultados. Vuelo en altura hasta un punto en que se descendía al rasante para evitar el radar, al llegar al punto estimado de lanzamiento se elevaba levemente el nivel de vuelo y se emitía radar para determinar la posición del blanco.

Una vez adquirido este, se ingresaban los datos en la electrónica del misil, se lanzaba el mismo y se retornaba a base para escuchar los resultados. La ejecución de las mismas estaría a cargo de la sección formada por el Capitán de Corbeta Alejandro Francisco, quien sería el que portara el misil, y sería acompañado por el Teniente de Navío Luis Collavino, como apoyo de radar.

La idea general de los marinos consistía en entrar sobre el buque desde un rumbo inesperado para el enemigo. Ya que los ataques aéreos se recibían siempre desde el oeste, se decidió entrar por el sur, pero esto exigía una navegación prolongada y sobretodo varios reabastecimientos en vuelo.

Precisamente este último punto determinaba que la Fuerza Aérea debía participar en la operación, poniendo a disposición de los marinos uno de sus reabastecedores Hércules KC 130. Con la operación planificada hasta el detalle, el 29 de mayo a media mañana despegó desde Río Gallegos el reabastecedor que esperaba a los dos aviones de la Armada, en algún punto al sur de las islas. Con la sección de Super Etendard lista para volar desde Río Grande, surge un imprevisto.



En su base, el KC-130HITC-69, uno de los reabastecedores utilizados por la FAA durante la guerra, operando desplegados principalmente desde Río Gallegos.

Este «imprevisto» tenía forma de A4 Skyhawk, concretamente eran 5 aparatos que la Fuerza Aérea quería agregar a la misión de los marinos. El revuelo que causó entre el personal de la Escuadrilla Naval la llegada de los Halcones y el imprevisto cambio de planes provocó entre los marinos cierto malestar y rechazo.

Los planes de la FAA

La Fuerza Aérea había obtenido la información de la posición estimada del portaaviones, conocía los planes de la Aviación Naval porque esta le había requerido el disponer de un avión tanque, y decidió que las probabilidades de éxito de esta misión serían mucho mayores si además

de agregar al cisterna incluía en la misión a bombarderos.

Dentro de los sistemas de armas que poseía, quedaron descartados aquellos que no tenían la capacidad de reabastecerse en vuelo, por lo tanto la elección se limitó a los dos tipos de A4 disponibles, recayendo en el sistema A4C del Grupo 4 de Caza la asignación de la misión. Esto se debía a una mayor capacidad de almacenamiento de oxígeno que esta versión del Halcón del Cielo poseía en comparación con su hermano del Grupo 5.

Dos jefes de escuadrilla se ofrecieron para cumplir la misión: El Primer Teniente Daniel Vázquez y el Primer Teniente Ernesto Rubén Ureta. Estos tuvieron la libertad de elegir a quienes los acompañarían en la misión, recayendo la elección en el Primer Teniente Castillo, el Teniente Paredi, y el Alférez Isaac. No se tenía decidido aún quien de estos tres pilotos no despegaría en la misión ya que se previó mantenerlo de reserva en caso de que uno de los restantes no pudiera continuar.

Desde su asiento en la base San Julián, estos cinco pilotos vuelan hacia Río Grande, donde comenzaría la misión.

La Fuerza Aérea tenía una carta definitiva que jugar para ser incluida dentro de la misión. Simplemente la misma no podría realizarse sin reabastecimiento en vuelo y los únicos cisternas disponibles pertenecían a ella. El 29 de mayo, con el cisterna volando en posición de espera para recibir a Francisco y Collavino, quienes estaban a punto de despegar, la llegada a Río Grande de los aparatos de la Fuerza Aérea complicó todos los planes.

Los marinos no aceptaban la inclusión de cuatro nuevos aparatos, sobre todo porque no se previó el empleo de ellos en la planificación previa. Había que rediseñar los planes de vuelo y esto llevaría su tiempo. Como el KC 130 no podía permanecer a la espera indefinidamente, se le ordena el retorno a base y la misión es pospuesta para el día siguiente.

La nueva planificación

En esencia, la navegación de esta misión sería la misma que la anterior, pero previendo el aumento de aviones, se utilizaron dos cisternas en lugar de uno.

Los dos Hércules despegarían desde Río Gallegos. Uno de ellos se dirigiría en rasante hacia el norte, viraría hacia mar adentro unos 100 kilómetros y luego hacia el sur bordeando la costa, hasta que llegando al Pasaje de Drake, pondría rumbo sudeste, hacia un punto al sur de las Malvinas en donde esperaría a los bombarderos. El otro cisterna despegaría y se dirigiría hacia el oeste, casi hasta llegar a la cordillera, para después poner rumbo sur y de ahí sudeste, hasta encontrarse en posición con su compañero.

Tiempo después los aviones de combate despegarían desde Río Grande y tomarían un rumbo sudeste, hacia las coordenadas en donde se encontrarían con los Hércules. Los ocho aviones se mantendrían unidos siguiendo un curso nordeste, en los cuales se sucederían dos reabastecimientos de todos los cazas, hasta que, llegados a una determinada posición y con la carga de combustible completa, los bombarderos dejarían atrás a los tanques para iniciar el recorrido final de ataque en rasante hasta el blanco.

Mientras tanto, los cisternas continuarían orbitando en una posición al sur de las islas a la espera de los que regresaran.

La Ejecución

De los cinco pilotos de la Fuerza Aérea que fueron enviados hacia Río Grande, es probable que el jefe de la escuadrilla y el de sección solo supieran el objetivo a batir. El resto de ellos solo tenía una idea vaga de lo que iban a hacer. Se enteraron de ello recién en la reunión prevuelo del 29 de mayo. Pasado el mediodía los pilotos son informados de que la misión estaba cancelada, lo cual los relaja y les hace volver el apetito. Sin embargo el hambre les duro poco, porque durante el almuerzo toman conocimiento que la misión no estaba cancelada sino solo pospuesta.

El comienzo del nuevo día reunió a todos los pilotos que participarían de la misión para la nueva planificación. Había ciertas condiciones que debían cumplirse para continuar o abortar la misión: Si fallaban dos Skyhawk, si falla-



ban los Super Etendard, o si fallaba un Hércules, la misión abortaba. Lo mismo ocurriría de hallarse piquetes de radar enemigos. Y obviamente, de no hallar el blanco en la posición estimada.

En la fase final de ataque, los Super Etendard se harían cargo de la navegación, y al disparar el misil retornarían a la base. Los A4 seguirían la estela del misil hasta encontrarse con el blanco y descargar sus bombas, incrementando el poder destructivo del Exocet. A diferencia de la mayoría de las misiones en que los aviones de la Fuerza Aérea eran armados con una sola bomba, en esta misión los A4 portaban 3 bombas de 500 libras cada uno, retardadas por paracaídas.

Los cisternas con el indicativo Ranquel despegaron desde Río Gallegos a las 11 hs. 25 min. Como se previó, el Vicecomodoro Litrenta al mando del Ranquel 1 y el Vicecomodoro Noe en el Ranquel 2 hicieron su navegación por separado para encontrarse sobre el área de reabastecimiento en tiempo y forma.

A las 12 hs. 43 min despegaron los Super Etendard con el indicativo Ala y cinco minutos después lo hicieron 4 Skyhawk con el indicativo Zonda, quedando el Teniente Paredi en tierra. Poco después de despegar y con el rumbo tomado, el Zonda 4, Alférez Isaac le informa al jefe de escuadrilla que su horizonte artificial no funcionaba, y recibe la orden de volver a base. Ya en camino de regreso, el jefe del escuadrón le indica al Zonda 4 que no abandone la misión, y a partir de este momento, Isaac realiza una navegación solitaria para reunirse con el resto de los aviones que se dirigían a reabastecer.

La pericia y la experiencia de los días anteriores hacen que los 8 aviones se encuentren en el momento y el lugar acordado para cumplir con el llenado de tanques. Cada avión de ataque realiza dos reabastecimientos sin ningún tipo de inconveniente, mientras mantienen un rumbo nordeste por casi 200 kilómetros.

Estando bien al sur de la posición estimada del blanco, los seis aviones de combate se separan de los Ranquel, e inician una picada hacia las olas, para el recorrido final de bombardeo.

Volando a unos diez metros de las olas, al llegar a unas treinta millas del punto probable donde se encuentra el blanco, los Ala se elevan unos cien metros por sobre el mar y emiten radar para detectar la posición exacta del blanco. Sin suerte, vuelven a descender y continúan el rumbo por un pequeño lapso de tiempo mas, siempre con los Zonda siguiéndolos.

A la segunda emisión de radar, los marinos detectan a su blanco, ingresan las coordenadas a la electrónica del misil y, a una distancia de aproximadamente 24 millas (unos 38 kilómetros), lanzan el último Exocet que poseían. Al completar la maniobra, los dos Super Etendard, con un violento giro hacia la izquierda inician el retorno a Río Grande, mientras que los Zonda aceleran al máximo sus A4 para seguir la estela que deja el misil.

La velocidad de crucero del AM 39 Exocet es de aproximadamente una vez y media la velocidad del sonido. Como los Skyhawk con su turbina a máximo poder solo pueden alcanzar una velocidad de unos 900 kilómetros por hora, pronto pierden de vista al misil.

Entre los 15 y los 13 kilómetros antes del blanco, los pilotos comienzan a percibir delante de él la humareda que produce sobre el blanco el impacto del misil. Es en este punto en donde el Skyhawk del Primer Teniente Vázquez es derribado, supuestamente por un misil Sea Dart. El plano del C 301 se desprendió y estallaron sus tanques de combustible. Para el Jefe de Escuadrilla no hubo posibilidades de eyección.

Los tres Zonda restantes continuaron con el rumbo y altitud. Muy cerca del blanco, a un poco más de tres kilómetros, otro Sea Dart alcanza al avión del Primer Teniente Castillo.

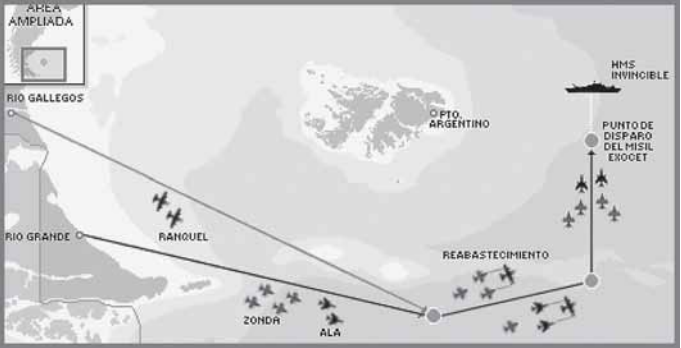
El Primer Teniente Ureta le entra al buque desde estribor, mientras que el Alférez Isaac lo hace casi desde popa. Ambos arrojan sus bombas, pegan y comienzan a huir cada uno por su lado no sin dejar de efectuar maniobras evasivas, a la mayor velocidad posible y siempre en rasante.

Los dos Halcones estaban muy lejos de su base, y con no mucho combustible para desperdiciar. Necesitaban unirse a los reabastecedores. La reunión estaba prevista en una posición al sur de las Malvinas, a unos 80 kilómetros de distancia. Reabastecer en esa situación, en donde la maniobra exige un cierto tiempo de vuelo estable, y con el enemigo en alerta por haber sido recién atacado, no es para nada tranquilizador.

Tiempo antes, los tripulantes de los cisternas habían visto pasar a los Ala que volvían luego de haber lanzado el misil. Estos, con un alabeo, declinaron el ofrecimiento de reabastecer y se dirigieron directamente a Río Grande.

Instantes después, la tripulación del Ranquel 1 avista dos puntos que se acercan desde el nordeste. La incertidumbre de desconocer si son aviones amigos o enemigos pronto pasa, al identificarlos como los Zonda que regresan. Comienzan a reabastecer, pero como el Vicecomodoro Litrenta desconocía que el resto de la escuadrilla no regresaría aun mantenía un rumbo de espera. Finalmente preguntó por radio a los Halcones sobre la suerte corrida por el resto de la escuadrilla y al conocerla, puso rumbo hacia la base.

Todos aterrizaron en Río Grande, con emergencia de combustible, luego de la misión de ataque más larga de toda la guerra, y después de 2800 kilómetros recorridos.



Hasta aquí llegamos. Los hechos aquí narrados, corresponden a los que fueron contados por fuentes argentinas. Pero para contar lo que sigue, le sugiero que relea rápidamente lo que digo sobre la información en la introducción de esta nota.

La información

La versión británica no niega la existencia de esta misión, pero niega rotundamente que el buque alcanzado haya sido el HMS Invencible.

Algunas fuentes inglesas, afirman que los buques atacados el 30 de mayo por los Ala y los Zonda fueron la fragata HMS Avenger y el destructor HMS Exeter, mientras que otras indican que el buque atacado se trataba de los restos del porta contenedores Atlantic Conveyor, quien fuera destruido en el anterior ataque de la Aviación Naval del 25 de Mayo.

Al comienzo de este relato, mencionaba la importancia para las fuerzas armadas y el gobierno de contar con información, y la necesidad imperiosa en tiempos de guerra de manejar adecuadamente a la misma. Los británicos ya habían cometido un error el 4 de mayo, al informar que el HMS Sheffield había sido hundido por el impacto de un Exocet naval.



En ese momento, ni siquiera los franceses, que habían diseñado y construido el misil, sabían si el arma sería efectiva. Además, los argentinos no teníamos medios para conocer sobre que navío se había disparado, como así tampoco los resultados de tal ataque. Nos enteramos de que el sistema de armas funcionaba y cuál era el blanco abatido de boca de los propios ingleses.

Con el correr del conflicto, la BBC continuó informando sobre los acontecimientos de la guerra, en muchos casos exagerando las pérdidas argentinas y minimizando las británicas. Esto puede ser no muy ético pero es entendible, y sirve para mantener alta la moral de las tropas, y para que la opinión pública no tienda a dejar de prestar apoyo a las decisiones gubernamentales.

Pero informar que la segunda nave en importancia del Grupo de Tareas estaba inutilizada, después de haber sufrido tantas pérdidas anteriores, no solo sería un duro golpe para las ambiciones de reconquista inglesas, sino que además constituiría información vital desde el punto de vista táctico para nuestra aviación.

Por otro lado, la percepción de los británicos al encarar este conflicto era la de una especie de paseo por los mares del sur en donde, con solo tirar unos tiros, provocarían que la defensa se desmoronara. No contaron con la aviación de combate nacional. A medida que el conflicto se prolongaba y las pérdidas de navíos se acentuaba, el pueblo inglés comenzó a comprender que el picnic de la Task Force al sur estaba lleno de moscardones a reacción que le destruían los barcos de guerra más modernos del mundo.

Existen muchas versiones argentinas extraoficiales de este ataque, pero más interesante es que existe una versión oficial del mismo, respaldada por nuestra Fuerza Aérea, institución que depende y forma parte del Estado Argentino. Sin embargo no existe una versión oficial británica del mismo. El gobierno de su majestad ha cajoneado todo lo que tenga que ver con esta acción, amparándola en el secreto de estado, que de acuerdo a sus leyes, solo podrá ver la luz dentro de ochenta años.

Al ser esto así, me surge una pregunta que no tiene nada que ver con análisis militares, sino solo con el sentido común: ¿Qué necesidad tiene el gobierno inglés de ocultar información acerca de un ataque a su portaaviones que no tuvo éxito?

Quisiera analizar desde el punto de vista de la táctica, algunos datos que brindan las versiones británicas de este ataque.

Versión británica (1)

Lo que en realidad atacaron los ALA y los ZONDA fueron los restos del Atlantic Conveyor: este porta contenedores fue atacado el 25 de mayo. Se incendió y quedo a la deriva. La posición al momento del ataque era aproximadamente de unos 75 kilómetros al nordeste de Puerto Argentino. Cuando se lanzó el ataque al Invencible, las coordenadas aproximadas adonde se dirigieron los aviadores era un punto que distaba unos 160 kilómetros al este de Puerto Argentino.

La pregunta es: ¿Puede un buque a la deriva y a punto de hundirse recorrer casi 100 kilómetros? Suponiendo que si pudiera: ¿Para qué llevarlo a la protección del grupo de batalla si no tenía ninguna utilidad?

Versión británica (2)

Lo que en realidad atacaron los ALA y los ZONDA fueron la Avenger y el Exeter: mi experiencia en barcos se reduce a haber viajado un par de veces por el delta del Tigre, y a haber visto desde el muelle a algunas corbetas en el puerto de Buenos Aires. Sin embargo, puedo reconocer cuando un barco es un portaaviones o no. Con más razón, los pilotos que llegaron y batieron al blanco, que estudiaron la silueta del mismo, que durante días anteriores han aprendido a discernir destructores y fragatas en sus incursiones por San Carlos, no dudan en afirmar que atacaron al Invencible.

Por otro lado, y más allá de que la silueta de un portaaviones se diferencia claramente de la silueta de un destructor o fragata, es bueno tener presente que el Invencible posee una eslora de 206 metros, con-

tra los 125 del Exeter y los 117 del Avenger. Confundir semejantes diferencias de largo y fisonomía, aún en el estado de presión en que se encontraban nuestros pilotos me parece absurdo.

Pero hay un dato más a tener en cuenta. Algo que menciona el Vicecomodoro Litrenta, al mando del Ranquel 1, el reabastecedor que esperaba el regreso de los Halcones durante la misión: El afirma que, al momento del ataque, recibe un mensaje del radar Malvinas informando que todos los aviones enemigos se elevan a una altura de 12000 metros.

Esto se hace para volar en una atmósfera menos densa y por ende ahorrar combustible. Si tenemos en cuenta que en toda la guerra, los interceptores ingleses salían al encuentro de los bombarderos enemigos, volando a la misma altitud que ellos, deduzco que la única razón por la que en ese momento todos estos cazas necesitaban tomar altura para ahorrar combustible es que se habían quedado sin pista en donde aterrizar y debían mantenerse en el aire hasta que se les guiara a una.

Conclusiones

La primera conclusión que tengo de todo este relato es que el 30 de mayo de 1982 a media tarde, el HMS Invencible fue atacado por una fuerza conjunta de nuestra Aviación Naval y Fuerza Aérea. Que fue averiado, y que esas averías dejaron en forma parcial a los cielos de Malvinas de cobertura aérea británica, y que posibilitaron exitosos ataques futuros sobre objetivos navales y terrestres.

La segunda conclusión es que los 22 hombres que participaron de la misión, ya sean en los bombarderos o en los reabastecedores, me hacen sentir orgulloso de haber nacido en el mismo suelo que ellos. Porque más allá de que ellos solo cumplieron con su trabajo, demuestran que con preparación, constancia y vocación se pueden conseguir resultados. Hasta donde podríamos llegar nosotros hoy en día, si adoptáramos estos valores y los aplicáramos para solucionar los problemas que tenemos como Nación.

Como final, quisiera que todos recordemos, que para que esta misión tuviera éxito el Capitán (post mortem) José Daniel Vázquez, y el Capitán (post mortem) Omar Jesús Castillo entregaron todo lo que tenían para dar como seres humanos: sus vidas. No nos olvidemos de ellos, ni del resto de los que cayeron en este conflicto, no importa la fuerza a la que pertenecieron.

Referencias y bibliografía

Si bien el Atlantic Conveyor nunca fue diseñado para oficiar de portaaviones, los Harriers podían despegar desde él a causa de su particular sistema de despegue vertical, el cual le permitía levantar vuelo sin la necesidad de una pista convencional.

Durante toda la guerra, solo se pudo disponer de cinco misiles en esta versión. Al comenzar el conflicto, la Armada contaba con cinco Super Etendard, pero debido al embargo francés, una de estas máquinas se utilizó como repuesto de las restantes cuatro.

El SP-2H Neptune es un viejo avión diseñado para el patrullaje y reconocimiento aéreo.

El S2E Tracker es un avión cuya tarea primaria es la lucha antisubmarina.



S-2E Tracker de la Aviación Naval Argentina

La versión inglesa que menciona a las naves Avenger y Exeter como las naves atacadas es:- Malvinas: La Guerra Aérea, escrita por Arms & Armour Press, Mientras que la versión de que el Atlantic Conveyor haya sido nuevamente alcanzado, corresponde a The Falklands War, escrito por Paul Edy y Magnus Linklater en colaboración de un equipo de investigación del Sunday Times de Londres.

Halcones sobre Malvinas. PMR Carballo, pagina 159.



La Prefectura en la Guerra

La Prefectura Naval Argentina conmemoró una vez más su actuación en el conflicto bélico de las Islas Malvinas y el combate aeronaval protagonizado por el guardacostas GC-83 Río Iguazú contra aviones Sea Harrier ingleses, el 22 de mayo de 1982.



La ceremonia de homenaje se realizó en el muelle del Servicio de Buques Guardacostas de la institución, y fue presidida por el Prefecto Nacional Naval, prefecto general Luis Alberto Heiler, acompañado por el Subprefecto Nacional Naval, prefecto general Gerardo Horacio Crespo.



También estuvieron presentes los ex combatientes

de Prefectura, la plana mayor de la institución y la totalidad de las tripulaciones de los guardacostas que se encuentran amarrados en este Servicio.

Durante el acto, el veterano de guerra retirado prefecto mayor Luis Berta, pronunció un emocionante discurso. Luego se arrojaron ofrendas florales a las aguas y la Banda de Música de la institución dedicó un minuto de silencio.

Al finalizar, los prefectos generales Heiler y Crespo, acompañados por la plana mayor, subieron a bordo de un guardacostas y saludaron a los veteranos de guerra reunidos en la popa del barco.

Combate aeronaval

El 22 de mayo el 1982, el guardacostas GC - 83 Río Iguazú zarpó con destino a Puerto Darwin en una misión de transporte de piezas de artillería.



Cuadro que recrea la acción de combate

Luego de más de tres horas de navegación, el guardacostas fue atacado por dos aviones SEA HARRIER.

El entonces cabo segundo José Raúl Ibáñez, maquinista, ascendió a cubierta y observó que su compañero el cabo Julio Omar Benítez yacía muerto al pie de una de las dos ametralladoras. Además, el primer oficial, Gabino González, el contramaestre suboficial Juan Baccaro y el timonel, cabo segundo Carlos Bengochea, estaban gravemente heridos.

La otra ametralladora había quedado inutilizada y no había ningún tripulante para reemplazar a Benítez. De pronto, se produjo un segundo vuelo de los atacantes. Ibáñez apuntó la ametralladora contra el Sea Harrier y disparó incansablemente. Lo imposible se produjo y el avión fue derribado por el guardacostas.

José Raúl Ibáñez recibió la más alta condecoración: «La Nación Argentina al heroico valor en combate». Y la bandera del guardacostas «Río Iguazú» fue condecorada con la medalla «Honor al valor en combate».



Veteranos de la Prefectura

Historias de Malvinas II

El presente artículo ha sido extractado del blog de Internet «historiasdemalvinas.blogspot.com.ar», la dirección de AVEGUEMA agradece a su autora, la periodista Marisa Bisceglia. Las historias han sido complementadas por AVEGUEMA con recopilaciones de otras fuentes.

Las Fotos de Malvinas

Con los ojos llenos de lágrimas y el viento, ese inseparable y «molesto» compañero que lo habrá vuelto a abrazar, el subteniente Marcelo Llambías, aquel cadete de cuarto año del Colegio Militar de la Nación (Promoción 113), que cargó apresurado su equipo completo para movilizarse a la guerra con el Regimiento de Infantería 4, se reencontró con su cámara Kodak «con la que había logrado retratar varios momentos de la guerra».

Después de 29 años, el soldado británico Nick Taylor, quien tenía el precioso tesoro que debió dejar Llambías durante la guerra, se encontró con él cara a cara, en el monte Dos Hermanas donde lucharon, y le dijo «esto es tuyo» para luego fundirse en un abrazo donde prevaleció el honor de soldados.

Para Llambías, todo comenzó cuando un amigo, le avisó que habían aparecido fotos suyas en un libro sobre la guerra del Atlántico Sur llamado «Pictures from far away».

«Después le llegó mi dirección a Taylor, que es quien encontró mis fotos y quería devolvérmelas, lo invité a la reunión que los veteranos del Regimiento 4 hacemos todos los años en Monte Caseros, para que allí se produjera el



Los protagonistas de esta historia de vida en su reencuentro en el monte «Dos Hermanas», Islas Malvinas

encuentro». Sin embargo, Taylor decidió entregárselas en el mismo cerro malvinero en las Islas Malvinas.



Fotos recuperadas en la máquina fotográfica de Llambías y que había quedado en Malvinas

La Trompeta que se Perdió en la Guerra



El veterano escocés Tony Banks, que integró el Regimiento de Paracaidistas 2 en la guerra de Malvinas devolvió al ex cabo músico Omar René Tabarez, del regimiento mecanizado 25, de Sarmiento, provincia de Chubut, la trompeta que le confiscó hace 28 años, cuando éste era prisionero de guerra.

El lugar elegido por Banks fue en la casa de Tabarez, en la localidad de Paso del Rey, Entre Ríos. Llovía. Hacía frío y por momentos una intensa neblina quería arrebatar a ese día, el protagonismo que tuvo años atrás, en unas Islas muy lejanas. La figura del hombre sin rostro que Omar buscó después de la guerra llegó con una tímida sonrisa y dos palabras que no necesitaron traducción: «Esto es tuyo». Minutos después, intacta y coqueta con un lazo verde que rodeaba su cuerpo, volvió a estar en las manos del veterano entrerriano.

Aplausos y lágrimas acompañaron el abrazo de esos dos SOLDADOS, «que nunca se olvidaron». El instrumento descansó por quince años en un pequeño museo de Escocia, pero al fallecer el encargado, Tony decidió tenerla en su oficina, junto a una pequeña libreta que contenía las partituras. Cada día se preguntaba: «¿Dónde estará tu dueño». Ese día llegó, cuando el periodista irlandés Jeff Farrell, le anunció: «Ya lo encontré».

En lo personal, esta es una de las historias de Malvinas, donde me tocó también ser protagonista. Fue el 2 de abril, en el acto que realizó el soldado del Regimiento 6, Alberto Puglieli, en San Andrés de Giles. Al finalizar el mismo Omar, me dijo: «Estoy muy feliz por haber venido, ahora sólo me falta que alguien me devuelva mi trompeta». A la semana siguiente, me llamó muy emocionado para decirme que «alguien» se la devolvería, que lo acompañara para recuperar a su inolvidable «compañera». La que se escuchó sonar, en el izamiento de la bandera argentina el 2 de abril de 1982. La que acompañó hasta su descanso eterno, al teniente Alejandro Dachary y a sus hombres, cuando cayeron abatidos, el 1º de mayo de 1982.

Marisa Bisceglia
Periodista

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.fmdeleste.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 Saellce

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: malvinascorazonde mipatria@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: fnttotal1909@hotmail.com

Señal en vivo: www.agenciaturuzu.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; Anibal 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.ltr.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.tienponoticias.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

Programa: Malvinas... Historias de Héroes

Emite los días: Jueves 18:00 a 19:00

Emisora: FM Cielo 93,5 de Guatraché, La Pampa

Conduce: María Teresa Stebner y Norma Noemí Dietrich

Señal en vivo: www.deguatraché.com.ar/medio/fmcielo/

VETERANOS DE MALVINAS

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

ALERGIA E INMUNOLOGÍA

CARDIOLOGÍA

CIRUGÍA GENERAL

CLÍNICA MÉDICA

DERMATOLOGÍA Y MICOLOGÍA

ECOCARDIOGRAMAS DOPPLER

ECOGRAFÍAS

ENDOCRINOLOGÍA

ENFERMERÍA

ERGOMETRÍAS

FLEBOLOGÍA

FONO-AUDIOLOGÍA

GASTROENTEROLOGÍA

GINECOLOGÍA

GINECOLOGÍA Y OBSTETRICIA

GRUPOS DE ENCUENTRO

GRUPO ANTITABACO

HOLTER 24 HS.

KINESIOLOGÍA

LABORATORIO

MARCAPASOS Y DESFIBRILADOR

MEDICINA ESTÉTICA Y MESOTERAPIA

MÉDICO DE FAMILIA - CLÍNICO - DIBA

MÉDICO DE FAMILIA - GINECOLOGÍA - DIBA

NEUMONOLOGÍA

NEUROLOGÍA

NUTRICIÓN

ODONTOLOGÍA

OFTALMOLOGÍA

OTORRINOLARINGOLOGÍA

PEDIATRÍA

PODOLOGÍA

PRESUROMETRÍAS

PROCTOLOGÍA - CIRUGÍA GENERAL

PSICOLOGÍA

PSIQUIATRÍA

PSICOPEDAGOGÍA

RADIOLOGÍA

TRAUMATOLOGÍA

UROLOGÍA

Centro Médico Círculo Oficiales de Mar

Sarmiento 1867 - 3er. Piso

(1044) - Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Turnos: 0810-3333-266

e-mail: consultorios-sc@circuloofmar.org.ar



Nuevo Programa Sobre Malvinas

Guatraché, La Pampa, 24 de julio de 2013

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

De mi mayor consideración:

Me dirijo a usted para contarle que soy Docente Malvinera de la localidad de Guatraché, La Pampa. Trabajo en la Escuela N°60 «Felipe Garro», y hace seis años que me dedico a enseñar a nuestros «peques» y a la comunidad toda, con la ayuda permanente de varios VGM pampeanos, de Punta Alta, Mar del Plata, Neuquén, Rawson, entre otros, La Gesta de Malvinas. Qué mejor que NUESTROS VGM que nos cuenten sus vivencias y les transmitan a nuestros alumnos y a la comunidad el AMOR A NUESTRA PATRIA.

Desde que comenzamos con el VGM José Luis Lazarte, que perteneció a la Artillería Aerotransportada N° 4, un programa de radio llamado «MALVINAS... HISTORIAS DE HÉROES», para mantener viva la gesta de Malvinas, empecé a leer La Gaceta Malvinense y me nutro día a día de toda la información excelente que la misma me brinda. Estas revistas me las presta mi camarada, como así nos llamamos, José Luis, para poder desarrollar los diferentes temas que elegimos para los días jueves de 18:00 a 19:00 hs, que es cuando nuestro programa sale al aire y también se lo puede escuchar por Internet.

La verdad que nunca imaginamos que este pequeño aporte que hacemos para MALVINIZAR UNIDOS, tomara tanta trascendencia, ya somos escuchados por todo el país, recibiendo mensajes muy gratificantes que nos obliga a mejorar día a día nuestra entrega y dedicación.

Hace unos días llamé por teléfono al N° (011) 4373-5440 porque me quiero hacer socia de esta Editorial, quisiera saber cómo puedo hacer para mandar el importe que corresponda para recibir en mi hogar estas Gacetas que enriquecerán mi labor MALVINERA!!

El 20 de noviembre del año pasado Inauguramos en nuestra escuela, «UN LUGAR PARA NUESTRAS ISLAS MALVINAS», proyecto que llevé a cabo con mis «peques» de 2° A, dónde contaron la historia de un sobreviviente del Crucero ARA General Belgrano, de Jacinto Arauz, La Pampa, el VGM Silvio Baridón.

También trato de que las localidades vecinas se sumen a esta MALVINIZACIÓN, y el 19 de noviembre del año pasado, un día antes de la inauguración comentada anteriormente, el grupo de la última tripulación del Crucero ARA General Belgrano, de Punta Alta, dio una charla y trajo mucho material, para la Escuela N° 135 de Colonia Santa Teresa, un pequeño pueblo de 500 habitantes que se sumó a esta hermosa PATRIADA. Ellos esto lo habían realizado en nuestra localidad entre los días 8 y 9 de marzo, con alumnos de escuelas primarias, secundarias y charlas con adultos.

Y así llegamos al 10 de junio de este año, en que la Escuela N° 135 de Colonia Santa Teresa me invita a la inauguración de un monumento por La Gesta de Malvinas, «PARA AQUELLOS QUE LAS DEFENDIERON». Fue tan grande la sorpresa que se llevó dicha comunidad porque convoqué entre VGM, familiares y malvineros, más de 85 personas. Los alojamos en el Albergue

Municipal de nuestra localidad, Guatraché, el día 9 de junio. A la noche compartimos un exquisito asado, charlas, reencuentros desde 31 años, una docente de Punta Alta, se encuentra con viudas, compadres y Veteranos de la Armada, a quienes ella dio clases en el año 1978 en el curso para ascender a cabos principales y ese grupo fue a custodiar a nuestras Islas Malvinas en el glorioso Crucero ARA General Belgrano y el 10 de junio acompañamos a la comunidad de Colonia Santa Teresa a inaugurar el hermoso y sentido Monumento.

Además tuvimos la presencia de la Banda del Regimiento 6 de Infantería Mecanizada, residente en Toay, esto fue gestionado por los VGM de la Asociación Amesgaray, de General Pico, que trabajan permanentemente conmigo en las escuelas.

Viajé a Capital para ver Desfilas a todos NUESTROS VETERANOS DE GUERRA DE MALVINAS y regresé ese mismo día, el 20 de junio.

Como broche final del mes de junio, entre los días 27



y 28, mediante el programa de radio: «MALVINAS... HISTORIAS DE HÉROES», organizamos la visita de la Muestra del Museo Itinerante de la Infantería de Marina, de Punta Alta, cuya coordinadora, la Sra. Patricia Noriega, y seis integrantes de la Marina nos brindaron una muestra excelente y charlas sobre la Operación Rosario, con muestras de imágenes que nos dejaron a todos sorprendidos!! EXCELENTE!!

Espero no haberlo cansado con este pequeño resumen de lo que estoy realizando y ahora, ayudada por el VGM José Luis Lazarte, se me hace más fácil esta tarea de MALVINIZAR UNIDOS!!

Le envío mi N° de celular: 02923 15 690553, por si desea comunicarse conmigo y tal vez, podría salir en un programa de radio, previamente organizado, nos haría muy feliz poder contar con su testimonio de La Gaceta Malvinense, que tantos conocimientos nos aporta, entre otras revistas y libros que tenemos.

Cuando hablé por teléfono me atendió un Sargento, de apellido Sini, me dijo que le mandara los datos del programa de radio, así podemos salir en la próxima edición de La Gaceta Malvinense.

Nos sentiremos muy felices, si esto llegara a ser posible. De todos modos le comento que escucho los programas que salen al aire y están en La Gaceta Malvinense.

Con Susana Saelices y Daniel Tosolini, del programa «MALVINAS, ES HORA DE VOLVER A CASA», mantengamos contacto permanente y nos han enviado mucho material, ya sea música, que sea para MALVINIZAR, porque hay temas que no ayudan a esta tarea y hasta entrevistas, programas completos realizados por Susana para que podamos obtener material.

Tuve el HONOR de conocerlos el 20 de junio y abrazarnos muy fuerte.

Mientras escribo esta carta se me caen lagrimones, ya que llevo muy dentro de mi alma y mi corazón esta Causa y quiera Dios que nos siga «uniendo a todos los argentinos», cada día se suman más ciudadanos comunes como yo, para trabajar y REVALORIZAR LA GESTA DE MALVINAS.

17 de agosto de 2013

Retomo la nota, luego de casi un mes...

Quiero contarles que Nuestro VGM, José Luis Lazarte, tiene que dejar de hacer algunos programas porque entró en un estado de angustia y llora mucho ya sea en el programa como cuando lo preparamos. Entonces, la familia le pide que se aleje por un tiempo y que luego regrese.

Lo voy a seguir haciendo con la colaboración de mi amiga y comadre, también docente, Norma Noemí Dietrich.

Programa: MALVINAS... HISTORIAS DE HÉROES.

Emite los días: jueves de 18:00 a 19:00 hs.

Emisora: FM Cielo 93.5

Conducen: María Teresa Stebner y Norma Noemí Dietrich.

Señal en vivo: <http://www.deguatrache.com.ar/medio/fm-cielo/>

Teléfonos: 02923 15 506082 -

02923 15 690553

Bueno, no lo molesto más, le mando abrazos gigantes desde Guatraché, La Pampa, quedándome en la espera de una pronta respuesta.

Lo saludo a usted y a todo el equipo de esta EXCELENTE revista!!

María Teresa Stebner.

Nuestro reconocimiento a todos los Veteranos de Guerra



***Por haber luchado el buen combate
Con lo que tenían, con amor a la Patria***