



## FELICES FIESTAS 2013 – 2014



## AVEGUEMA

### SUMARIO



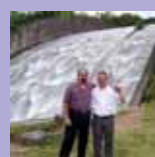
Crónica ..... Pag. 3



Ejército..... Pag. 14



Armada ..... Pag. 24



Historia ..... Pag. 11



M. Mercante ..... Pag. 16



Ctros. VGM ..... Pag. 31



AVEGUEMA ..... Pag. 12



Fuerza Aérea..... Pag. 18



Interfuerzas ..... Pag. 34

## EDITORIAL

Nuevamente estamos arribando al final de otro año con este medio de difusión de las vivencias de Malvinas que es La Gaceta Malvinense.

El origen de nuestra revista se remonta a esas páginas mimeografiadas que recibíamos en 1982, bajo el nombre de «La Gaceta Argentina» mientras se velaban las armas en las posiciones de combate.

Para muchos, esa era la única forma de estar enterados de las novedades que entonces acaecían. Dirigida por el Capellán Castrense Fray Sebastián Santore y el Capitán del EA Fernando Orlando Rodríguez Mayo, oficial de prensa de la Gobernación de las Islas Malvinas recuperadas, las hojas mimeografiadas que la componían se distribuían entre los efectivos argentinos.

Hoy, a treinta y un años de aquellos días, AVEGUEMA pretende mantener alto el espíritu como entonces y edita «La Gaceta Malvinense» como idea de continuidad de la gesta.

Ya son casi cincuenta los números que hemos difundido, todos ellos contando, en forma directa, las vivencias de los verdaderos protagonistas de la gesta: Los Veteranos de la Guerra de Malvinas.

En este 2013 fueron varios los aspectos positivos que debemos destacar: Entre ellos, el principal, a nuestro juicio, fue la organización y ejecución del desfile en reconocimiento a los Veteranos que se realizó en la Ciudad de Buenos Aires el 20 de junio.

Como no podía ser de otra manera fue una idea de los propios veteranos que fue aceptada y se multiplicó exponencialmente mediante las redes sociales, ese fenómeno de las comunicaciones actuales, que no reconoce otro motor que la aceptación de la gente.

También debemos destacar el logro de la sanción de leyes en varias provincias argentinas con distintos beneficios para los Veteranos de Malvinas.

Creemos que el criterio de universalidad en el reconocimiento y en la asignación de pensiones, como lo manifiesta la respectiva Ley Nacional y las de la mayoría de las jurisdicciones, debería extenderse a aquellas que, inexplicablemente, aún sostienen divisiones entre los Veteranos de Guerra.

El justo reconocimiento a aquellos que arriesgaron o dieron sus vidas por la patria no es sólo un acto de valoración y recompensa por lo realizado ayer... Es una lección de estímulo en un mensaje claro a las generaciones futuras de que sus conciudadanos y la Patria toda aprecian y agradecen a quienes se esfuerzan y sacrifican por ella.

Poco a poco, el tiempo, que transcurre inexorablemente, nos está devolviendo una perspectiva mucho más racional y justa de todo lo acontecido. En todo el ámbito de nuestra geografía los Veteranos dejan de ser considerados «Los chicos de la guerra», para ser reconocidos como los maduros protagonistas de una contienda bélica, que mostró todas las virtudes y defectos del común del hombre argentino, pero que, como verdaderos valientes, supieron afrontar al formidable enemigo ocasional, y por su actuación, se ganaron su respeto y aún su admiración.

Estimados camaradas, que en estas próximas fiestas de Navidad y Año Nuevo puedan disfrutar con sus familias y seres queridos de la paz y felicidad que estas fechas evocan.

A los seiscientos cuarenta y nueve héroes nuestros recuerdos en homenaje por su heroicidad, y a sus familias un fuerte y fraternal abrazo.

Hasta el próximo año.

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

**Propietario:**  
**Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas**

Personería Jurídica Nº 805/2002

**La Gaceta Malvinense**  
Título y marca Nº 1954.110 (INPI)  
Prop. Intel. Nº 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](http://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 Nº 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](mailto: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)

# Presentación en el Comité de Descolonización de la ONU



*El VGM Alejandro J. Betts Goss, Malvinense, Nacido en Puerto Argentino, Islas Malvinas, fue una vez más peticionante en el Comité de Descolonización de la Organización de las Naciones Unidas. Su ponencia durante la asamblea, favorable al diálogo entre las partes, se reproduce a continuación y en archivo adjunto.*

Señor Presidente:

Es un placer poder dirigir la palabra hoy en esta sala en día tan especial en nuestro calendario nacional, el 20 de junio, día en que celebramos un nuevo aniversario de la creación de nuestro pabellón nacional, la celeste y blanco.

Señor Presidente, señoras y señores Delegados,

Agradezco a este Comité - a través de su digno intermedio señor Presidente - por haberme autorizado a hacer uso de la palabra hoy en esta dilatada controversia de la Cuestión Malvinas, pendiente a una solución negociada, pacífica y acorde al derecho, largamente requerida por este Foro Internacional, como así también, en el orden Regional y Birregional Sudamericana. Tengo un interés muy particular en este caso dado que soy un isleño auténtico de la cuarta generación nacida en ese territorio insular argentino donde fui residente permanente por más de treinta años y donde nacieron mis dos hijos mayores. Mis conocimientos sobre esta Cuestión, los adquirí a través de la investigación privada y consultado documentación de fuentes inobjectables de origen, francesa, española y, inclusive, británica que mostró la insostenibilidad jurídica del supuesto título inglesa a Malvinas, documentación que no está disponible en el territorio, atento que el Reino Unido siempre ha adoptado una férrea política de no permitir la circulación en Malvinas de bibliografía que difiere de la clásica versión tergiversada de los hechos historiográficos que abonan la teoría de un título jurídico incuestionable británico a las Islas.

Estimadas y Estimados Representantes y Delegados:

Hoy la política británica para las islas bajo su ocupación ilegítima se basa en priorizar los «deseos» de los que allí residen, en cuanto a la determinación del estatus jurídico y político del mencionado territorio. Sin embargo, en el orden jurídico, esos «deseos» no constituyen de por sí un fundamento de soberanía cuando se trata de habitantes de un territorio sujeto a un pleito de soberanía entre dos Estados. Motivo por el cual, ni las Naciones Unidas ni la Argentina han reconocido los isleños de Malvinas como un pueblo diferente, o con una personalidad jurídica propia que les separa del Reino Unido. El resultado anticipado de la ilegítima consulta popular realizado en Malvinas en el pasado mes de marzo pone de relieve que ellos mismos han expresado abierta e enfáticamente que son parte indivisible del pueblo británico en igualdad de condiciones con cualquier vecino de Londres, Birmingham, Falmouth o Berwick Upon Tweed de Inglaterra. Los 1517 nacionales británicos en las Islas que participaron en ese ejercicio artificioso del Gobierno del Reino Unido, han pronunciado con absoluta claridad de que no son víctimas de una subyugación y explotación o de una dominación extranjera y que, por lo tanto, no reúnan las características necesarias para beneficiarse del derecho de autodeterminación.

En la colonia británica de las islas Malvinas la interpretación de la figura de la autodeterminación es simplemente una reacción utilizada por años de perspicaz divulgación política en el territorio, elaborada e altamente intensificada en los últimos años por el promotor de esa política: el Reino Unido. Con este paternalismo por parte de la Potencia Administradora, los isleños fueron impulsados unidireccionalmente a sufragar en una consulta popular que, fuera de la abs-

tención, ni siquiera ofrecía alguna alternativa a la respuesta afirmativa o negativa a la consigna de la votación: continuar indefinidamente bajo la tutela del Reino Unido en el otro extremo del Globo. Evidentemente este ejercicio ordenado no cumplía con las condiciones expresadas tan despreocupadamente en declaraciones oficiales de que el resultado de esa farsa fuera el reflejo fiel de «un pueblo libre para elegir y decidir su propio futuro sin la intromisión del Reino Unido o la República Argentina».

Con relación a ello, no es un dato menor ni debe pasar desapercibido que uno de los observadores designados para el desarrollo del evento, justamente el británico, un Profesor Emérito de Política Global de la Universidad de Londres, convocado especialmente a Puerto Argentino para presenciar este acto, tuvo la ingrata sorpresa de la anulación de sus credenciales horas antes del comienzo de la votación. El Profesor, creyendo que estaba en una sociedad democrática que permite la diversidad de pensamientos, cometió el imperdonable error de expresarse francamente a los medios de prensa sobre los nulos efectos jurídicos que conllevaría el resultado de la consulta a realizarse, que, por otra parte, no era un ejercicio de autodeterminación. Declaraciones lapidarias ante un régimen neo-colonial que ni siquiera permite la existencia de partidos políticos por temor a que la pluralidad ideológica pueda producir fisuras en su férrea doctrina filo-británica. Presiones que yo mismo sufrí por haberme investigado en forma independiente sobre la verdadera historia del suelo en el que nací, o como cualquier otra persona que se atreva a expresarse públicamente contra conductas irregulares de miembros del régimen colonial malvinense.

Los observadores que concurrieron a este acto detrás del cual estuvo el Reino Unido, lo hicieron en calidad de particulares, carente de cualquier representatividad gubernamental de su país de origen. Sencillamente, Señoras y Señores, la ilegítima «votación» tiene una sola finalidad: permitir que el gobierno británico use la cortina de humo de la autodeterminación de 3 mil ciudadanos ingleses de un enclave colonial a más de 8 mil millas de distancia de la metrópoli gobernante, en el extremo opuesto el Atlántico Sur.

Raya en la irracionalidad de que sean esos privilegiados ciudadanos británicos quienes arbitran la política de relaciones exteriores de una nación de 60 millones de ciudadanos, cual es el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, y afecten, así, la integridad territorial de la Argentina, que involucra a otros 40 millones de personas.

Esta táctica es exclusivamente dilatoria y diseñada con el único propósito de distraer la atención de la comunidad internacional respecto de los verdaderos fundamentos de la disputa.

Está fuera de toda discusión que los habitantes del archipiélago son británicos pero, las Islas no lo son. Esos británicos gozan indiscutiblemente de derechos civiles y políticos. Sin embargo, no tienen el derecho de imponer el criterio de impedir que se aborde el tema central de la controversia entre la República Argentina y el Reino Unido: quién detenta la legítima soberanía sobre los territorios bajo disputa. La Argentina reclama el diálogo con el Reino Unido; un diálogo que no busca cuestionar la identidad de los isleños, o su derecho de posesión de bienes, actividades económicas, lengua, o actual estilo de vida. Muy por el contrario, la Argentina busca el diálogo; el diálogo responsable, respetuoso y respetable, con debates francos, de buena fe, con argumentos constructivos que van al punto central de la Cuestión y

que no se diluye en aspectos secundarios.

Año tras año, los británicos han expresado ante este Comité que Malvinas no es una Colonia, sino un territorio Británico con alto grado de autonomía. Al respecto, quiero pasar analizar brevemente la situación demográfica y el estilo de la administración impuesto por la Potencia Administradora, sistema que conozco muy bien después de casi cuatro décadas de residencia en el territorio.

Hoy Malvinas tienen una población de 2854 habitantes civiles, de los cuales el 45% (1300) son colonos isleños. Hace treinta años hubo casi 1500 isleños nativos ocupando el archipiélago.

2121 personas (el 74% de la población civil) viven en Puerto Argentino. La Gran Malvinas tiene tan sólo 120 pobladores en 4300kms2 de superficie; una persona por cada 36kms2.

Otras estadísticas de relevancia son: 420 habitantes (el 15% de la población civil) son colonos británicos de la isla de Santa Elena, otros 161 son chilenos. Un 35% de la población tiene menos de 10 años de residencia en el territorio. Y el 11% (301 personas) son mayores a los 65 años de edad.

## Conclusión

El 55% del grupo humano que hoy ocupa Malvinas son colonos nuevos que constituye una mayoría flotante de la demografía isleña. Esta permanente renovación de colonos es la única manera de mantener una población civil cuantitativamente aceptable en el territorio. El número de colonos isleños está en declive, y casi la totalidad del segmento mayor a los 65 años son isleños nativos. Actualmente la ley británica le otorga esa ciudadanía a todos los residentes de los, por ellos denominados, «territorios británicos de ultramar», cual es el caso de las islas Malvinas, según su visión.

En cuanto al verdadero grado de «autonomía» en Malvinas, la situación reinante es como sigue: La colonia británica no está administrada por isleños nacidos en el territorio, sino por un Gobernador en representación de la Corona, designado por Londres. El Gobernador cuenta con la asistencia de un gabinete de funcionarios británicos procedentes del Reino Unido. Estos funcionarios detentan los siguientes cargos ilegítimamente: «Jefe de Gabinete», el «Fiscal General de la Corona» y el «Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas Británicas de la Guarnición del Atlántico Sur», de la base militar de Monte Agradable y, el «Director del Departamento de Recursos Naturales Explotables».

Me ocurre que aquí debo aprovechar para agregar otro comentario Señor Presidente, hemos escuchado a los peticionarios de Puerto Argentino hablando su «legitimidad» como tal, habiéndose sido «elegidos» por los isleños. Hoy tenemos el privilegio de la presencia en la Sala de la legítima Gobernadora de Malvinas, la señora Fabiana Ríos, quien igual a los legisladores que la acompañan, sí son elegidos legítimamente en elecciones abiertas y plurales en una verdadera acción democrática. De no haberse producido la ilegítima invasión británica en las Islas el 3 de enero de 1833, ellos serían hoy los legítimos representantes de Malvinas, y no las dos personas que acaban de hablar invocando esa representatividad.

Dicho ello, vuelvo a mi discurso formal señoras y señores, la ilegítima Asamblea Legislativa consta de 13 miembros. Actualmente preside este «cuerpo» un residente nacido en la metrópolis, designado en forma indirecta, es decir, por los propios y «pretendi-



## Más Datos Sobre el Final del «Belgrano»

*Ex tripulantes del submarino «Conqueror» contaron los detalles a dos capitanes argentinos durante la fallida búsqueda de los restos del barco.*

*Lucas Guagnini, periodista*

Fueron 13 días de expedición. Para el equipo de búsqueda, el tiempo se dividía entre un trabajo frenético en las horas de mar no demasiado tormentoso y el intento de dormir durante las tormentas con olas de hasta 12 metros.



*Crucero ARA General Belgrano*

Pero los cuatro ex combatientes —dos británicos y dos argentinos— que participaban de la expedición tenían otros ritmos y sentimientos en el «Seacor Lengua», el barco rentado por la National Geographic para buscar al crucero «Belgrano» a 4.200 metros de profundidad. Si bien la exploración terminó el sábado sin éxito, para los oficiales argentinos, tripulantes del Belgrano, Pedro Galazi y Carlos Castro Madero hubo novedades en altamar. Hablando con los dos ex tripulantes del submarino nuclear «Conqueror», el sonarista Kevin Nicholls y el torpedista Martin Brown, los argentinos se enteraron de detalles inéditos del ataque, ocurrido el 2 de mayo de 1982, que dejó 323 muertos:



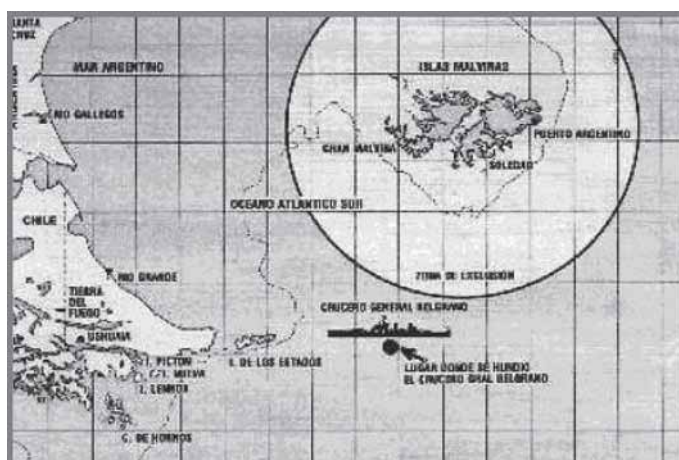
*Submarino HMS Conqueror*

El «Conqueror», tal como se sabía, detectó al «Belgrano» el 30 de abril de 1982, dos días antes de hundirlo. Pero no se conocía el momento exacto. Fue cuando se reabastecía de combustible en altamar del petrolero ARA Puerto Rosales. Primero un satélite detectó al Rosales, que por tener motores diesel era más fácil de captar. Luego el sonarista Nicholls identificó el objetivo en su pantalla del submarino a unos 50 kilómetros. Se acercaron y en el momento en que subieron lo suficiente como para espiar con su periscopio, vieron, además del «Belgrano» y el «Rosales», al destructor «Piedra Buena». Entonces informaron a Londres y se dedicaron a seguir al «Belgrano» por dos días. Esta novedad reafirma que la orden de atacar fue meditada y de alto contenido político, ya que militarmente hubiese sido mucho más dañino atacar a los tres buques juntos al descubrirlos.

Los tres torpedos que lanzó, de los cuales dos dieron en el blanco, eran modelo 1943, con ojivas explosivas de 378 kilos. Eran de «corrida directa» (no buscadores ni teledirigidos) y fueron disparados a unos 1.250 metros del «Belgrano».

Luego de hundir el «Belgrano», el «Conqueror» hizo lo que cualquier submarino después de un ataque: huyó a máxima velocidad. Pero recibió una contraorden de Londres que le indicaba volver al lugar, confirmar el hundimiento y atacar a cualquier otro barco argentino que detectara. Treinta horas después,

el submarino asomó su periscopio nuevamente. Vio balsas con sobrevivientes y a un destructor argentino, probablemente el «Boucher» o el «Piedra Buena», realizando el salvataje. A pesar de las órdenes de atacar, el capitán del «Conqueror» decidió retirarse.



*Zona de Exclusión establecida unilateralmente por los británicos*

Junto al «Conqueror» se desplegaron otros dos submarinos nucleares, el «Churchill» y el «Splendid», y uno más diesel.



*Fotografía tomada por náufragos*

El «Churchill» tenía por objetivo hundir al portaaviones argentino «25 de Mayo», pero nunca lo encontró. Al «Conqueror», luego del ataque al «Belgrano», le encomendaron lo mismo, pero tampoco lo

ubicó.

Luego de fracasar con el portaaviones, el «Conqueror» siguió a otro barco argentino de guerra, el «Hércules». Pero el buque entró en un golfo y salió por aguas poco profundas por lo que no lo pudo atacar.

En una conferencia de prensa realizada por National Geographic, Galazi, segundo Comandante del Belgrano, destacó la intensidad del encuentro con los británicos. «Cuando vieron el cubo de homenaje a los 323 héroes clavaron la vista en los nombres y se les humedecieron los ojos». Y él se sacó una duda que lo aquejaba desde 1982: por qué habían izado la bandera pirata al regresar a puerto. Los británicos el explicaron que no fue por haber hundido al «Belgrano», sino porque en su flota a los submarinistas les dicen piratas y todos los submarinos que ingresan a puerto izan esa bandera como tradición.

Galazi describió como el momento más emotivo del viaje un pequeño homenaje que hicieron el 12 de marzo en el que arrojaron flores al mar. «Nos abrazamos sin distingo de nacionalidad y lloramos».



*Una balsa del Belgrano es recuperada por un buque de la Armada*

## Tigre Conmemoró el Día de la Máxima Resistencia

*El Municipio de Tigre organizó, como todos los años, el acto conmemorativo a quienes combatieron en Malvinas. El encuentro se desarrolló el viernes 14 de junio en Paseo Victorica y Tedín.*

Con el apoyo del Municipio de Tigre, la Comisión Permanente de Homenaje a la Gesta del Atlántico Sur, el Escuadrón Fénix y la Unión de Excombatientes de las Islas Malvinas de la República Argentina realizaron un acto conmemorativo en el Día de la Máxima Resistencia a 31 años del conflicto.

Durante el acto, se lanzaron al Río Luján 649 rosas con los nombres de los caídos en defensa de nuestra soberanía territorial, así como otras 650 por los soldados que fallecieron posteriormente al enfrentamiento del Atlántico Sur.

Estuvieron presentes autoridades municipales junto a vecinos.

*El Escuadrón Fénix reunido en el día de la máxima resistencia. Como es tradición. El 14 de junio se realiza esta ceremonia de homenaje.- (Foto: Asociación Escuadrón Fénix)*



# Algunas Reflexiones Sobre la Relación Salud - Sociedad del VGM



**Dr. Enrique Stein, médico psiquiatra, psicólogo social. Presidente del Capítulo de Psicotraumatología de la Asociación de Psiquiatras Argentinos (APSA), Director de Docencia e Investigación del Centro de Salud de las FFAA Veteranos de Malvinas en la CABA. Miembro de la Sección Psiquiatría Militar de la Asociación Mundial de Psiquiatría (WPA). Consultor OPS/OMS.**

Si hay un tema del proceso salud-enfermedad que excede largamente las consideraciones exclusivamente médicas es el de la salud de los Veteranos de Guerra, en particular de la salud mental.

Son muchos los profesionales y técnicos que han trabajado y lo siguen haciendo en estos años desde la finalización misma de la Guerra de Malvinas. Muchas son sus experiencias y valiosos sus aportes en medio de un fuerte abandono estatal para asegurar salud y mejores condiciones de vida para los VGM.

Toda guerra supone en si una complejidad multicausal.

Cuando hablamos del proceso de salud-enfermedad de los combatientes (tanto soldados, suboficiales y oficiales), no es detalle menor analizar desde que objetivos cada uno de ellos sintió su inclusión en un evento de riesgo como una guerra. El análisis de la subjetividad de cada participante es fundamental. Subjetividad que también supone valores de conciencia social, ponderación de la soberanía nacional y sus símbolos (aprendida desde la infancia en el proceso educativo y ámbito familiar) y consideración de las circunstancias del devenir político social al momento del desenlace del episodio bélico.



**Llegada a Malvinas para la defensa de las islas**

La desatención durante muchos años y en parte aún la actual, de muchas necesidades básicas de los VGM, sigue siendo parte del efecto desmalvinizador como una de sus facetas relevantes.

La remalvinización, en el sentido histórico de la gesta, podría ser parte de una contribución para evitar o aliviar en parte, que sigamos leyendo en la crónica cotidiana la subsistencia de trastornos físicos y mentales en VGM y sus familias

Para quien escribe, la guerra de Malvinas fue una guerra patriótica en tanto se intentó la recuperación de un territorio argentino en manos de los colonialistas ingleses.

A mi entender, cuando se habla sobre todo lo dramático que tuvo el accionar en el mismo campo de batalla, hay que poner de relieve también los valores que los combatientes ponían al servicio de una causa justa. Y su recordatorio actual por y para esos mismos combatientes (dentro o fuera del encuadre médico) es a mí entender una necesidad no solo política sino altamente terapéutica, en términos de salud.

Cuando se habla de la salud mental de los VGM se tiende a focalizar exclusivamente en el TEPT (trastorno de estrés postraumático) como una referencia a las consecuencias de lo vivido en el

campo de batalla.

En los encuentros sociales y en muchos tratamientos psicoterapéuticos, esta ponderación y recuerdo de algo muy valorado es omitido conscientemente o no, de modo que en los hechos en la reconstrucción histórico-personal queda solo de relieve el dolor, el sufrimiento, la indefensión, etc. No se duda en absoluto que ellos existieron y nadie supone que se puede hablar ligeramente de ello.

Pero a medida que hemos ido haciendo nuestra experiencia en el tratamiento de los VGM, la constelación clínica del TEPT reconoce tanta o más importancia en la determinación del cuadro psicósomático, lo que ocurrió en el segundo escenario de la guerra, tras la derrota militar: el de la vuelta al territorio encontrándose con decisiones de política gubernamental, acompañada por sectores civiles desmalvinizadores, de silenciar, desconocer, ocultar, ignorar, a los VGM. Es decir, eliminar toda posibilidad de reconocimiento y con ello quitar todo sostén social/grupal al ex combatiente, afectando de ese modo y de manera directa, sus posibilidades de plena recuperación de las situaciones traumáticas vividas.

Hay que reconocer que la contención de muchos familiares de VGM pudieron paliar el daño desmalvinizador.

Está probado científicamente que la atención rápida (atención en la crisis aguda) tras un evento disruptivo evita la cronificación del posible trauma, y por eso no siempre se desarrolla una enfermedad.

Tanto peso determinante en la situación psicoemocional tiene este sostén social, que aun en veteranos de guerra de potencias imperiales, caso cada vez mayor en EEUU, a medida que pasa el tiempo y no ven respondidos sus reclamos de pensiones, atención de su salud etc., se dan fenómenos de violencia indiscriminada, suicidios, destrucción familiar, etc.

La experiencia demuestra que los síntomas traumáticos de posguerra son menores cuando son atendidos de inmediato.

Los ingleses, que tienen más de un centenar de suicidios de Veteranos de Malvinas (datos extraoficiales), han concluido que en parte ello se debió a que al considerarse triunfadores de una guerra no les cabría las posibilidades de tener TEPT, sin embargo muchos de ellos lo tienen. En mayor escala se encuentran los Veteranos de Irak y Afganistán, con tasas de más del 20% de TEPT y valores que superan el 35% de trastornos mentales.

Las analogías entre los traumas de distintas guerras pueden en algunos aspectos ser parecidas, pero la identificación del combatiente con los objetivos políticos y patrióticos de su sacrificio requiere consideración especial, porque en nuestro caso está arraigado en nuestra identidad desde niños por el aprendizaje cotidiano en el ámbito educativo, familiar y social. Desde muy niños sabemos que las Malvinas son argentinas.

Si nos moviéramos en la lógica de que toda guerra no es necesaria o es injusta en si misma, debería condenarse al Gral. San Martín por haber organizado el Ejército de los Andes ya que las batallas por la libertad de nuestra Patria condujeron también a la muerte y enfermedades a muchos argen-

tinios. Y las condiciones en que se trasladaban miles de soldados a través de los Andes en burros y los sufrimientos en esa gesta, quizás no fueron menores a los de otras guerras.

La mejoría o recuperación de la salud de los VGM, tiene un aporte fundamental en su permanente accionar de reclamo, en su organización en los Centros de Veteranos, y en su creciente conciencia de que sus reclamos forman parte de las necesidades no satisfechas de la mayoría de los argentinos. La participación social es un factor de salud (vemos como muchos sectores sociales, jubilados, reclamos por reparación ante inundaciones, accidentes, etc., se organizan para luchar por sus derechos), sin desconocer la especificidad de lo vivido en combate.

Es importante también señalar que no todos los VGM tienen la constelación sintomática del TEPT y que desarrollan sus vidas adaptados activamente al trabajo, al estudio, al sostenimiento del grupo familiar.

Las posibilidades de desarrollar el TEPT, reconoce también historias personales y familiares previas a la guerra, que eclosionan con el detonante de la guerra. La posibilidad de «pensar con otro u otros» en el acontecer previo, durante y la posguerra, favorecerán la recuperación psicoemocional del VGM

Los estudios epidemiológicos actuales sobre la situación de los VGM son más que evidentes para ponderar la grave situación que los aqueja. Lo mismo para sus grupos familiares. Máxime teniendo en cuenta que a sus edades actuales les aquejan otras patologías (diabetes, hipertensión, conflictos familiares, adicciones especialmente consumo de alcohol, etc.).

La realidad de los estudios hechos hasta la fecha es clara. Es una tarea inmediata ampliar la cobertura asistencial actual. Se observan algunas respuestas mayores en estos años relacionados con los 30 años de la Guerra, por ejemplo la creación de Centros de Salud a pesar de sus bajos presupuestos

Persistir en las múltiples facetas de la remalvinización puede ser una contribución a mejorar la salud de los ex combatientes, sus familias y los familiares de caídos en combate.

Recurrir sin prejuicios a los Centros de Salud ayudará a sostener los esfuerzos comunes por cerrar en parte la brecha que aun existe entre las necesidades actuales y las respuestas que el Estado y las instituciones deben a nuestros VGM.



**2 de abril de 1982, primer izamiento del pabellón nacional luego de 149 años de infructuosos reclamos**

# Teniente de Corbeta Aviador Naval Daniel Miguel



**Antes de que lo derribaran, el teniente de corbeta Daniel Miguel cumplió la misión que le habían encomendado: defender desde el aire a soldados argentinos que resistían en Puerto Darwin y Pradera del Ganso. «Allá voy» fueron sus últimas palabras.**

El teniente de fragata (post mórtem) Daniel Enrique Miguel nació en Punta Alta el 19 de noviembre de 1957. Comenzó sus estudios en la Escuela N° 99 (hoy Escuela N° 23), y pasó luego por el ex colegio Nacional y en ambos establecimientos dejó grabada en la memoria de sus compañeros y docentes su imagen bondadosa y siempre alegre.

En 1975 ingresó como cadete en la Escuela Naval Militar, donde sus compañeros pronto lo bautizaron «Coquito». Inquieto, locuaz, gracioso y feliz fueron características de aquel muchacho puntaltense que comenzaba a desplegar sus alas.

Aquellos que lo conocieron en la escuela recuerdan su gusto por la música y el yachting y su afable compañía en los días de descanso. Además, vieron cómo día a día se convertía en el hombre que en la guerra con Gran Bretaña por las islas Malvinas demostraría el valor que llevaba en su alma.



Comenzaba la década del 80 cuando a Daniel Miguel le dieron sus merecidas «alas», distintivo del aviador naval. Y mostrando sus dotes de piloto, ingresaba en 1981 a la Primera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque (EA41).

Su sueño se materializaba poco a poco. Con su esfuerzo había logrado lo que siempre había querido: convertirse en piloto de avión escribiendo en el cielo su historia, su vida y su pasión.

Tenía 24 años y comenzaba a bosquejar su futuro, preparando los detalles de su boda.

Pero un 25 de mayo de 1982 tuvo que poner rumbo

al sur con su avión Aermacchi. La Patria le pedía que protegiera la soberanía sobre las islas Malvinas.

El 28 de ese mes, cerca del mediodía, el comandante de la EA4, entonces capitán de corbeta Carlos Molteni, recibió la orden de efectuar una misión sobre Puerto Darwin para dar apoyo a las fuerzas argentinas que defendían esa posición. Daniel Miguel lo secundaría.

El teniente subió a su avión, rodó hacia la cabecera de la pista y esperó la orden de despegue. Las ruedas del «Macchi» se impacientaban por abandonar el suelo. Hasta que se escuchó la voz de Miguel:

**En el Aire.**

La meteorología empeoraba a medida que se acercaban al objetivo. Les ordenaron regresar porque la visibilidad era nula. Ya a las 15:30, todo estaba dispuesto para una nueva salida, pero otra vez el tiempo les jugó una mala pasada: un fuerte viento les impidió despegar. Sin moverse del lugar en donde estaban, esperaron las condiciones propicias, que llegaron una hora y media después.

Bien pegados al terreno, volando a muy baja altura, los dos Aermacchi se dirigieron hacia su objetivo: la posición de la Infantería británica en una hondonada frente a la escuela de Darwin.

«Sus últimas palabras quedaron grabadas para siempre en mis oídos», contó el suboficial auxiliar de la Fuerza Aérea, Norberto Bazaéz, que fue en ese momento director de tiro «ECO»:

—Allá voy—respondió el teniente Miguel cuando le asignaron el objetivo por radio.

Fueron apenas segundos en los que el valor del teniente Miguel lo llevó a cumplir con la que sería su última misión (a pesar de que hasta la naturaleza parecía gritarle el peligro que lo acechaba): defender a un grupo de soldados argentinos que resistían en Darwin y Pradera del Ganso.

Los dos aviones atravesaron un denso fuego antiaéreo y aunque el capitán Molteni logró evadirlo y regresar a Puerto Argentino, el MC-339 4-A-114 que piloteaba Miguel fue derribado.

Hoy, el teniente de fragata post mórtem Daniel Enrique Miguel descansa bajo el cielo del sur. Custodio de aquello por lo que ofrendó su vida, se convirtió en un héroe de Malvinas puntaltense.

En su homenaje, el Centro de Veteranos de Guerra y Familiares de Caídos en Malvinas de Punta Alta construyó en 2008 un monumento en su honor con un avión Aermacchi donado por la Armada.

Su padre, el suboficial mayor retirado Enrique Mi-

guel, también de la Aviación Naval, descubrió una placa en su honor y el capitán de navío Arturo Médici, compañero de promoción del piloto fallecido, leyó una alocución:

- «Daniel se quedó allá, en nuestras islas, como centinela de los intangibles por los cuales luchó y murió. Lo recordaremos siempre con enorme afecto y solemne respeto».

El año pasado, en la Escuela Secundaria N° 1 de su ciudad natal le impusieron su nombre a un aula.

- «No sabía que Daniel tenía esa valentía, hasta que llegó el momento» - dijo ese día su padre, dolido, emocionado y orgulloso.

Y en el Museo de la Aviación Naval, ubicado en la Base Aeronaval Comandante Espora, se exhibe el birrete que utilizó Miguel durante la campaña de Malvinas.



**Birrete que utilizó el TCAN Miguel en Malvinas**

Además del teniente Miguel, otros 4 puntaltenses cayeron en la guerra de Malvinas: el guardiamarina Juan José Aguirre, el cabo principal Roberto Olariaga y los cabos segundo Raúl Rodici y Raúl Oscar Vázquez.

Junto a Miguel hay otros 5 héroes de la Aviación Naval: el capitán de corbeta Carlos María Zubizarreta, el teniente de navío Marco Benítez, el teniente de fragata Gustavo Marcelo Márquez, el suboficial mayor Ramón Barrios y el suboficial segundo Roberto Lobo.

## Museo Temático de Malvinas en Santa Teresita

**El pasado lunes 5 de agosto se inauguró, en la localidad de Santa Teresita, Partido de La Costa, y para toda la región, el «Museo Temático de Malvinas».**

El acto estuvo encabezado por representantes de la Casa de Veteranos de Guerra y Familiares del Partido de La Costa quienes compartieron su alegría por la inauguración del nuevo edificio. El intendente del Partido de la Costa felicitó a la Casa de Veteranos, por haber logrado «su sueño» y por el arduo trabajo realizado para concretarlo: «Estoy muy contento y emocionado de poder ser parte de este día y de haber llegado con ustedes», remarcó la autoridad municipal. Este museo, dijo, será «una manera de darle reconocimiento y homenajear a nuestros veteranos, a nuestros caídos, y también a sus familiares»



El secretario de la Casa de Veteranos, Enrique Cerezo, destacó por su parte el agradecimiento para con vecinos, comerciantes, y para con el gobierno municipal, «y el intendente Juan Pablo de Jesús que compartió nuestro sueño y colaboró enormemente para que se hiciera realidad». «Malvinizar no es sólo recordar los capítulos heroicos de las acciones de los hombres, hoy es también hablar de la depredación de los recursos, riquezas naturales, minerales, y todo aquello que el gobierno inglés viene haciendo sobre nuestro territorio insular y plataforma submarina», sostuvo Cerezo, y agregó: «sirva este museo entonces, las charlas y talleres que se ofrecerán en él, para que los jóvenes de hoy, dirigentes del mañana, tengan en su mente memoria y agenda que las Malvinas y sus recursos son argentinos». El Museo Temático de Malvinas está ubicado en la planta alta de la Terminal de Ómnibus de Santa Teresita. El espacio, de unos 600 metros cuadrados, fue cedido en comodato por el intendente municipal, para uso de la Casa de Veteranos de Guerra. Todo el acondicionamiento del lugar se realizó con fondos de la institución, gracias al aporte de vecinos y comerciantes. Además, en 2011, Veteranos recibió, por intermedio de la gestión municipal, un subsidio de la provincia de Buenos Aires por un total de 160 mil pesos, en el marco del programa provincial

Recuperar. Las piezas que se exhiben en dicho museo fueron donadas muchas de ellas por veteranos de Malvinas y también material cedido por el Ejército, la Armada, y la Fuerza Aérea Argentina.

En representación del señor presidente de la Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas (AVEGUEMA), General de Brigada VGM (R) Dn. Sergio FERNÁNDEZ, concurrió el Marino Mercante VGM Dn. Crispín Amador SALMERI



# Primer Congreso de Salud Sobre Veteranos de Guerra de Malvinas

*La organización estuvo a cargo del Programa Permanente de Salud Integral para Ex Combatientes de Malvinas que desarrolla el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y se desarrolló los días 15 y 16 de octubre del corriente año. El programa fue creado en 2006, y se vino trabajando en silencio, con el criterio de ir mejorando cada año las prestaciones.*

## Los ejes de este 1° Congreso fueron:

- 1- ¿Cómo fue la atención del VGM en el transcurso del tiempo?
- 2- ¿De qué se enferma un VGM?
- 3- ¿Cuál es el futuro en salud y enfermedad del VGM?

Fue dirigido a profesionales de atención de la salud en diferentes niveles.

Este año, con este 1° Congreso, se planteó el objetivo de difundir la problemática de los Veteranos entre la comunidad de prestadores de salud, tanto en el ámbito de la oferta de la Ciudad de Buenos Aires como en general a todo aquel que estuviese relacionado con esta problemática.

El interés que despertó el Congreso actividad superó ampliamente las expectativas, hubo más de doscientos inscriptos de todas partes del país: Misiones, Entre Ríos, Río Negro, Santa Fe, Santa Cruz y Pcia. de Buenos Aires, como así también de distintas instituciones de las Fuerzas Armadas, de Seguridad y Organizaciones de Veteranos.

AVEGUEMA participó especialmente invitada por los organizadores y pudimos asistir a un conjunto de exposiciones de alto profesionalismo.

## El programa de ponencias desarrollado fue el siguiente:

**MARTES 15/10/2013**

08:00Hs: **Acreditación**

09 a 10hs. **Mesa «Malvinas, Causa de la Patria Grande»**

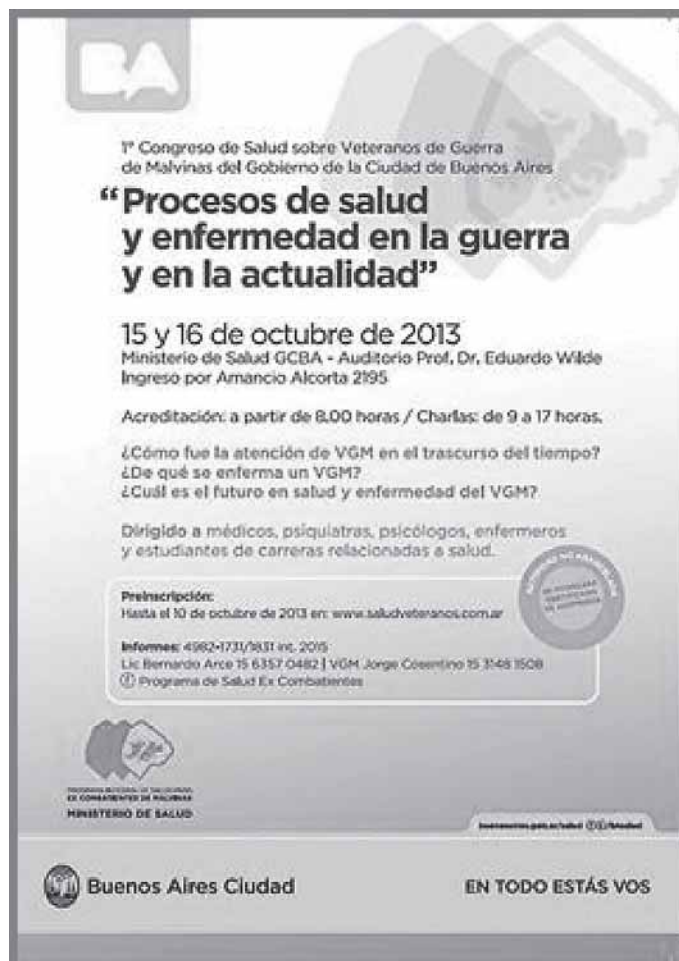
- Graciela Reybaud. Ministra de Salud del GCBA
- Víctor Villagra VGM. Coordinador del Programa de Salud para Ex Combatientes de Malvinas y su grupo Familiar en el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
- Banda de Música de la Policía Metropolitana y canción del VGM Fabio Santana

10 a 12 hs. **Mesa «Operativo Rosario - La recuperación»**

1. Enrique Ceballos. VGM. Médico Traumatólogo. Título: «La Atención Médica durante la Guerra por las Malvinas»
2. José Buroni. Médico Cirujano. Título: «La Atención Médica durante la Guerra por las Malvinas»
3. Carlos Gigliotti. Profesor de Historia. Especialización en Historia Militar. Asesor Pedagógico. Título: «Malvinas, los héroes aún esperan...»
4. Bernardo Arce. Psicólogo clínico, miembro del Programa de Salud para Ex Combatientes de Malvinas y su grupo Familiar. Título: «Encuestas a VGM y resultados»

12:15 a 13:15 hs. **Mesa «Crucero General Belgrano»**

1. Luis Giménez. Médico Psiquiatra, diplomado en gestión de Políticas Públicas. Jefe de Servicio de Salud Mental del Hospital Pirovano. Título: «Trauma, Historia y Subjetividad»
2. Silvia Barrera. VGM. Instrumentadora Quirúrgica. En la actualidad es Encargada de Ceremonial del Hospital Militar Central. Miembro Honorario de la Asociación Médica Argentina. Miembro de la Comisión Permanente de Homenaje a



la Gesta del Atlántico Sur

Título «Mujeres en la Guerra» y «Motivación en el Personal de Salud»

14:00 a 15:30 hs. **Mesa «Batalla de Monte Longdon y Monte Dos Hermanas»**

1. Alejandro Cordero. VGM. Odontólogo. Título: «Mi experiencia como Odontólogo en el Teatro de Operaciones Malvinas»
2. Miriam Alesandro. Psicóloga. Psicodramatista. Atención psicológica a Veteranos de Guerra de Malvinas y familiares en Centros de Ex Combatientes de San Fernando, Pacheco, Campana. Título: «La singularidad a través del cristal»
3. Vicente Torrens. VGM. Capellán de Ejército durante el conflicto bélico de 1982. Director del Proyecto Cátedra Libre Malvinas en la Universidad Nacional del Comahue. Presidente de la Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas de Gral. Roca (R.N.) Título: «La Espiritualidad en el Escenario Malvinas»

15:45 a 17:15 hs. **Mesa «Península Camber»**

1. Carlos Alberto Longo. VGM. Médico Cirujano. «Mi experiencia en el conflicto armado con Gran Bretaña»
2. Susana Maza. VGM. Instrumentadora Quirúrgica. Fue Instrumentadora del Servicio de Cirugía del Hospital Militar de Puerto Argentino - Islas Malvinas, durante el conflicto armado. Actualmente es Instrumentadora del Servicio de Cirugía Cardiovascular del Hospital Militar Central Título: «Malvinas Argentinas»

**MIÉRCOLES 16/10/2013**

09:00 a 1100 hs. **Mesa «Los Pilotos de la Fuerza Aérea»**

1. Fernando Espiniella. VGM. Médico Gastroenterólogo. Director del Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial. Director del Hospital Aeronáutico Central. Director de Control y Ges-

tión de la Dirección de Bienestar de Personal de la Fuerza Aérea Argentina. Director de Asistencia Sanitaria de la Dirección de Bienestar de Personal de la Fuerza Aérea Argentina.

Título: «La Organización de la Sanidad de la Fuerza Aérea Argentina en la Guerra de las Islas Malvinas»

2. Enrique Stein. Médico Psiquiatra. Psicólogo Social. Diplomado en Salud Pública (UBA). Prof. Titular Consulto de la Universidad Nacional del Comahue. Presidente del Capítulo de Psicopatología de la Asociación de Psiquiatras Argentinos (APSA). Director del Centro de Contención Psicosocial para Veteranos de Malvinas del Partido de Tres de Febrero (Pcia Bs As) Título: «Consideraciones sobre el Trastorno por Estrés Postraumático en Veteranos de Guerra. Enfoques en el Abordaje de los Trastornos de la Posguerra y las consecuencias de la Desmalvinización»
3. María Liliana Colino. VGM. Enfermera Profesional y Veterinaria. Durante el conflicto Atlántico Sur actuó en Evacuación Aeromédica desde las Islas Malvinas en Hércules c 130 y dentro del Territorio Continental en Merlin (terapia intensiva) Título: «Evacuaciones Aeromédicas durante la guerra de Malvinas»

11:15 a 12:45 hs. **Mesa «Buque Bahía Paraíso»**

1. Carlos Bertini. VGM. Médico Cirujano Plástico. Título: «Buque Hospital Bahía Paraíso» Vivencias durante la guerra del Atlántico Sur.
2. Rubén Cucchiara. VGM. Médico Oftalmólogo. Título: «Medicina en primera línea». La problemática y responsabilidad de un médico actuando en primera línea.
3. Horacio Quiros Tava. VGM. Médico Cirujano Pediátrico. Título: «La Salud en Puerto Yapeyú»

15:30 hs. **Mesa «Isla Borbón»**

1. Gustavo Revol. VGM. Médico Traumatólogo. Fue Integrante Del Hospital Militar Conjunto en Puerto Argentino 1982. Director Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial. Miembro de los Asesores Técnicos para las Misiones de Paz de Naciones Unidas en Medicina. Director Hospital Aeronáutico Central Título: «La Medicina en Combate»
2. Alejandra Ruiz López. Médico Psiquiatra. Título: «Aprovechando la Experiencia del pasado para un Mejor Futuro»
3. Graciela Bellati. Psicóloga. Miembro del Programa de Salud para Ex Combatientes de Malvinas y su grupo Familiar. Título: «Los Familiares de los Veteranos de Guerra de Malvinas»

15:45 a 17:00 hs. **Mesa «Batalla de Monte Tumbledown y Wireless Ridge»**

1. Lilia Marimon. Médico Psiquiatra. Título: «Después de Malvinas, la Otra Guerra»
2. Esteban Tries. VGM. Miembro del Programa de Salud para Ex Combatientes de Malvinas y su grupo Familiar. Actualmente conduce dos programas de radio, sobre la temática de Malvinas y veterano de guerra. Forma parte del evento «Malvinas, en las escuelas». Título: «Malvinas, en las Escuelas»

17:00 a 17:15 hs. **Mesa cierre**

1. Carlos Ruso. Sub Secretario de Atención Integral de la Salud del GCBA

# A un Año de la Muerte de Carlos Alberto Büsser

**Primer aniversario del fallecimiento del Comandante de la Fuerza de Desembarco para la recuperación de las islas Malvinas, Contraalmirante de IM VGM (RE) Carlos Alberto Büsser**

El pasado 29 de septiembre de 2013 se cumplió el primer aniversario del fallecimiento de quien se desempeñara como Comandante de la Fuerza de Desembarco que recuperó la soberanía argentina sobre las Islas Malvinas el 2 de abril de 1982.

El Contraalmirante IM VGM (Re) Carlos Alberto Büsser nació en la ciudad de Rosario el 10 de enero de 1928.

Ingresó a la Escuela Naval Militar en el año 1947 de donde egresó como Guardiamarina de Infantería de Marina en 1951.



*Discurso en el monumento a los caídos en Malvinas (Bs As)*

Desarrolló su carrera profesional en diversas Unidades de la Infantería de Marina, alcanzando el máximo puesto de esa Fuerza al ser designado Comandante de la Infantería de Marina en 1981.

Siendo Comandante de la IM, recibió en enero de 1982 la directiva de planificar el desembarco en las Islas Malvinas («Operación Rosario») y asumió como Comandante de su ejecución al ser designado Comandante del Grupo de Tareas 40.1. (Fuerza de Desembarco) dependiente de la Fuerza de Tareas 40 (Fuerza de Tareas Anfibia – a cargo del Contraalmirante Walter Allara).

El viernes 2 de abril de 1982, al mando de las fuerzas de la Infantería de Marina y otras fuerzas navales, desembarcó en Malvinas y logró la rendición del gobernador británico Rex Hunt. Durante las operaciones se cumplió el objetivo de no producir bajas

entre las tropas del Reino Unido, aunque sí falleció el capitán de corbeta argentino Pedro Giacchino y dos argentinos más fueron heridos.

Expresó acerca de la recuperación el Clte Büsser: «Creo que la decisión de recuperar las Malvinas y las Georgias fue correctamente adoptada por el gobierno nacional. Si, con posterioridad, cometimos errores de ejecución y se perdió el enfrentamiento militar, ello no le quita valor al mensaje que para siempre envió la Argentina al gobierno británico sobre nuestra determinación de recuperar las islas».

Posteriormente fue designado Jefe del Estado Mayor Conjunto de las FFAA en el año 1983, pasando a retiro luego de cumplir con esa función el 15 de diciembre de dicho año.



*El Contraalmirante Büsser en Puerto Argentino el 2 de abril de 1982*

**Reproducimos la arenga que el Contraalmirante Büsser pronunciara horas antes del desembarco. La fuerza, emotividad y caballerosidad de sus conceptos lo pintan de cuerpo entero...así era nuestro Comandante.**

**Arenga del Comandante de La Fuerza de Desembarco Pronunciada A Bordo del Buque de Desembarco ARA «Cabo San Antonio»**

Fue dirigida por el sistema de altoparlantes del buque y retransmitida por radio a todos los buques que integraban la Fuerza de Tareas Naval cuya misión era recuperar las islas Malvinas

*En navegación, 1º de abril de 1982 a las 18.30 horas.*

«Soy el Comandante de la Fuerza de Desembarco, integrada por los efectivos de la Infantería de Marina y del Ejército embarcados en este buque, de algunas fracciones a bordo del Destructor Santísima Trinidad y del rompehielos Almirante Irizar y de los Buzos Tácticos embarcados en el submarino Santa Fe.

Nuestra misión es desembarcar en las Islas Malvinas y desalojar las fuerzas militares y las autoridades británicas que se encuentran en ellas. Eso es lo que vamos a hacer.

El destino ha querido que seamos nosotros los encargados de reparar estos casi 150 años de usurpación.

En estas islas vamos a encontrar una población con la que debemos tener un trato especial. Son habitantes del territorio argentino y por lo tanto deben ser tratados como los son todos los que viven en la Argentina. Ustedes deberán respetar estrictamente la propiedad privada y la integridad de todas las personas.

No entrarán en ninguna propiedad privada si no es necesario por razones del combate.

Respetarán a las mujeres, a los ancianos, a los niños y a los hombres.

Serán duros con el enemigo, pero corteses, respetuosos y amables con la población de nuestro territorio, a los que debemos proteger. Si alguien incurre en violación, robo o pillaje le aplicaré en forma inmediata la pena máxima.

Y ahora, con la autorización del señor Comandante del Grupo de Transporte, quiero expresar que lo que haga la Fuerza de Desembarco será el resultado de la brillante tarea que los integrantes de ese Grupo ya han realizado. Gracias por traernos hasta acá y gracias por ponernos mañana en la playa.

No dudo que el coraje, el honor y la capacitación de todos ustedes nos darán la victoria.

Durante mucho tiempo hemos estado adiestrando nuestros músculos y preparando nuestras mentes y nuestros corazones para el momento supremo de enfrentar al enemigo. ¡Ese momento ha llegado!

Mañana serán ustedes los vencedores. Mañana mostraremos al mundo una fuerza argentina valerosa en la guerra y generosa en la victoria.

¡Que Dios los proteja! Ahora dirán conmigo: ¡VIVA LA PATRIA!

## Reunión de Camaradería

**Veteranos de la Armada de la orientación Operaciones**



El 7 de septiembre de este año se llevó a cabo en Villa Urquiza (C. A. B. A.) la séptima reunión de confraternidad de la camada 80 de Operaciones de la Armada Argentina. Esta camada es la promoción número 34 de la Escuela de Mecánica de la Armada

Esta promoción formó parte de la Operación Rosario formando parte de la dotación de las distintas unidades de la flota de mar y participo luego de toda la gesta de Malvinas en el teatro de Operaciones del Atlántico sur (T.O.A.S.) siendo sus puestos de guerra las Centrales de Informaciones y Combate (CIC) de los diferentes buques.

A la reunión asistieron Veteranos de la Guerra de Malvinas (de distintas provincias y localidades) jun-

to a sus familias.

Se revivieron los momentos que pasamos en nuestras vidas en la Armada Argentina, y se recuerda sobre todo la formación obtenida en la Institución, con la que fuimos a la guerra, ya profesionales de nuestra especialidad.

En la alocución del VGM Néstor Montenegro, se recordó al primer héroe nacional en caer abatido El Capitán de Corbeta de Infantería de Marina Pedro Edgardo Giacchino ( Capitán de Fragata Post-mortem, Cruz al heroico valor en combate), a nuestro camada y amigo, el Cabo Segundo de Operaciones Fernando Dorgambide, (fallecido el 2 de mayo en el Crucero ARA General Belgrano tras el hundimiento fuera de la zona de exclusión por el submarino Británico HMS Conqueror) y a todos los

**CSOP VGM (R) Néstor Fabián Montenegro. ARA «Santísima Trinidad»**

combatientes y civiles fallecidos en la gesta por Malvinas. También exhortó a todos los presentes y en especial a los jóvenes a seguir Malvinizando y contar la verdadera historia.

En sus palabras agradeció asimismo a los organizadores de este año: los VGM Walter Huberk, Claudio Panizzi y Norberto Godoy, como a sus esposas que también colaboraron (y mucho) para que la reunión pudiera efectuarse.

Los recuerdo que se distribuyeron este año fueron: un diploma, un video con fotos antiguas de nuestro paso por la Armada Argentina, de las reuniones anteriores y otros apreciados presentes.

El momento del brindis nos sorprendió con la marcha de la Armada, la cual cantamos con mucha emoción.



## Reconocimiento a Maratonista

Publicado el 25 sep 2013. En el sitio «elonce.com»



**Mirian Cao, quien participó de la Edición 2013 de la Maratón de las Islas, en la que rindió homenaje a los soldados argentinos que combatieron en 1982, fue reconocida por el Honorable Concejo Deliberante de Paraná el jueves 26 de septiembre.**

Mirian Cao, quien participó de la Edición 2013 de la Maratón de las Islas, en la que rindió homenaje a los soldados argentinos que combatieron en 1982 en la guerra de Malvinas, fue reconocida por el Concejo Deliberante de Paraná.

La joven, que tenía 9 años cuando su hermano fue a Malvinas, recordó ante Elonce TV cómo decidió participar del maratón: «Cuando me enteré que se organizaban maratones en Malvinas, empecé la gran tarea de golpear puertas para que me pudieran ayudar, porque son viajes muy caros».



Participar en la Maratón de las Islas «es una experiencia maravillosa, única, y a veces no alcanzan las palabras para explicar tantos sentimientos para pisar suelo argentino», explicó Cao. «Siendo herma-

na de un veterano de guerra, es una experiencia que cala muy hondo en el alma, el corazón y los huesos. Y marcó un antes y un después en mi vida», afirmó.



Cao finalizó quinta en la última edición de la Maratón de las Islas Malvinas, la carrera más austral del mundo y que tiene un recorrido de 42 kilómetros en un suelo que se convirtió en emblema del reclamo permanente por la soberanía argentina en las islas. Según confirmó en Paraná, volverá a participar de este evento deportivo el 23 de marzo de 2014. «El año que viene quiero volver y llegar haciendo podio, como hermana de un veterano», adelantó.

En la gesta de Malvinas, Marcelo Daniel Cao, hermano de Mirian, como parte del Regimiento de Patricios, estuvo en Puerto Argentino: «Partió a defender nuestro suelo y nuestra bandera, cuando yo solo tenía 9 años. Mi hermano es un héroe de Malvi-

nas y yo estoy orgullosa de él».

En Paraná Mirian Cao participó de diferentes actividades sobre Malvinas, la actividad deportiva y la prevención de la violencia de género. En el centro cultural Gloria Montoya, inauguró una muestra de fotos, que permanecerá expuesta.

En ese ámbito, el excombatiente Jorge Benítez, director del Centro de Veteranos de Malvinas, dijo que Cao fue recibida en la ciudad «con orgullo» como «una hija y una hermana malvinera».



Mirian en el cementerio de Darwin con una bandera argentina desplegada

Es madre de tres hijos, se inició como maratonista hace unos años, cuando se recuperó de un cáncer de útero. Ella misma explicó en varias oportunidades que esto fue lo que la motivó a correr. Así fue que tras un año de preparación, el 17 de marzo obtuvo el quinto puesto en la carrera del Alma en las Islas Malvinas, donde participaron 70 corredores.

## Visita de Autoridades del Museo «Jorge Néstor Águila»

**Este museo se encuentra en Paso Aguerre, provincia de Neuquén y lleva el nombre de uno de sus hijos que se cubrió de gloria defendiendo la soberanía nacional.**

El 11-9-2013 recorrieron el buque museo fragata ARA «Presidente Sarmiento» y el Museo Naval de la Nación en un marco de intercambio para la conservación de la historia de Malvinas en la localidad de Paso Aguerre.

El Museo «Jorge Néstor Águila», ubicado en la localidad de Paso Aguerre (Neuquén), fue el primero que se fundó en esa comunidad de 500 habitantes. Su nombre es un homenaje al conscripto caído en la Guerra de Malvinas oriundo de la localidad y quien perdió la vida en las operaciones de recuperación de Puerto Grytviken en Georgias del Sur, el 3 de abril de 1982, mientras era transportado por un helicóptero Puma que se dirigía a la zona de desembarco.

La directora del museo, Yolanda Mena, junto con la secretaria de la Comisión de Fomento de la localidad fueron recibidas en la ciudad de Buenos Aires por el presidente de la Asociación de Infantes de Marina de la Armada Argentina (AIMARA), contralmirante VGM (RE) Luis Carbajal, entidad que entre sus finalidades «guarda sagradamente la historia y la memoria de los hombres que dieron su vida por la Patria». La asociación colaboró con el museo con elementos representativos del

conflicto de Malvinas, uniformes y otros valores que atesoren las acciones llevadas a cabo.

Asimismo, el contralmirante Carbajal explicó que el conscripto Águila llegó a la Infantería de Marina en 1982 e integró el Batallón N°1 siendo él su comandante. En aquel momento de la recuperación de las Malvinas, el conscripto Águila integró una fracción de infantes de Marina que estaba embarcada en la corbeta ARA «Guerrico» y que tenía la misión

de recuperar Grytviken. De ahí se trasladó en helicóptero y en ese acto perdió la vida por fuego enemigo.

«El museo se inauguró hace un año y desde entonces nos ocupamos de contactarnos para nutrirnos de elementos, revistas, uniformes, información de Malvinas y construir la historia», dijo la directora Mena. Al momento cuentan con piezas y el uniforme del conscripto Águila cedido por su familia.



«Para la comunidad fue un suceso triste lo ocurrido con el conscripto, tanto para la familia como para nosotros que somos todos vecinos y nos conocemos; él siempre fue tan reconocido que la provincia de Neuquén y la Armada Argentina brindaron materiales para la construcción del mausoleo y en Neuquén se instituyó la conmemoración del acto de Malvinas en Paso Aguerre», contó.

La visita a los museos navales comprendió un recorrido por el Museo Naval de la Nación el domingo y el lunes al buque museo fragata ARA «Presidente Sarmiento» en el cual su director, capitán de navío (RS) Carlos Zavalla, los recibió y ofició de guía.

Al finalizar su paso por la «Sarmiento», el capitán Zavalla les entregó un libro del buque museo y una guía de museos.

# Una Proeza Silenciada

*Esta es una de las tantas historias de los oficiales y suboficiales de quienes se dice que no supieron combatir.*

De todos los suboficiales de Ejército que estuvieron en Malvinas, solo dos recibieron la máxima distinción a que puede aspirar un hombre de armas argentino: la Cruz al Heroico Valor en Combate.

Uno, el sargento primero Mateo Sbert, muerto en el combate de Top Malo House. El jefe de su sección, capitán José Vercesi, se ha encargado de que su historia se haya publicado en la revista «Soldados» y en general tuviera cierta divulgación. (Aunque, claro, muy por debajo de la que amerita realmente a nivel nacional).

El otro, sigue siendo un perfecto desconocido, aún para muchos estudiosos del tema Malvinas. Se trata del cabo Roberto Baruzzo del Regimiento 12 de Infantería de Mercedes. ¡Y vaya si su historia, de ribetes cinematográficos, vale la pena de ser contada!



*Cabo Roberto Baruzzo*

Tuve el honor de conocer a Baruzzo, oriundo del pueblo de Riachuelo, Corrientes, en el 2009, cuando el Centro de Ex-Combatientes de esa provincia me invitó a dar allí una charla. Descubrí a un hombre de rostro aniñado, sin ínfula alguna, de perfil muy bajo, puro y transparente hasta rayar en la ingenuidad.

Su unidad había sido ubicada primero en el Monte Kent, para después ser enviada a Darwin. Pero una sección compuesta mayormente de personal de cuadros, con Baruzzo incluido, se quedó en la zona, al mando del teniente primero Gorriti.

En los días previos al ataque contra Monte Longdon, los bombardeos ingleses sobre esa área se habían intensificado. El mismo Baruzzo fue herido en la mano por una esquirla. En una de las noches, el cabo oyó gritos desgarradores. A pesar del

cañoneo, salió de su pozo de zorro y encontró a un soldado con la pierna destrozada por el fuego naval enemigo. Sin titubear, dejó su fusil y cargó al herido hasta el puesto de enfermería, tratando de evitar que se desangrara. Lo peor aún estaba por venir.

En la noche del 10 al 11 de junio, estuve observando desde Puerto Argentino el espectáculo fantasmagórico que ofrecía la ofensiva británica. En medio de un estruendo ensordecedor, los montes aledaños eran cruzados por una miríada de proyectiles trazantes e intermitentemente iluminados por bengalas. Se me estremecía el alma de imaginar que allí, en esos momentos, estaban matando y muriendo muchos bravos soldados argentinos.

Allí, en medio del fragor, la sección de Baruzzo ya se había replegado hacia el Monte Harriet, sobre el cual los ingleses estaban realizando una acción envolvente. Varios grupos de soldados del 12 y del Regimiento 4 quedaron aislados. El teniente primero Jorge Echeverría, un oficial de Inteligencia de esta última unidad, los agrupa y encabeza la resistencia, Baruzzo se suma a ellos y ve a al oficial parapetado detrás de una roca, disparando su FAL.

Baruzzo despoja a uno de los caídos británicos de su visor nocturno. «Ahora la diferencia en recursos ya no será tan despareja», piensa. Con el visor va ubicando las cabezas de los ingleses que asoman detrás de las rocas, y tanto Baruzzo, como su jefe afinan la puntería. Los soldados de Su Majestad, por su parte, los rocían de plomo e insultos.

Las trazantes pegan a centímetros del cuerpo del oficial, hasta que finalmente este es herido en la pierna y cae en un claro, ya fuera de la protección de la roca. Cuando Baruzzo se le quiere acercar, un inglés surge de la oscuridad y le tira al cabo. Yerra el primer disparo, aunque la bala pega muy cerca, pero antes de que pueda efectuar el segundo, Echeverría, disparando desde el suelo, lo abate. Otro inglés le tira a Echeverría, pero Baruzzo lo mata de un certero disparo. Cerca de ellos, el conscripto Gorosito pelea como un león. Los adversarios están a apenas siete u ocho metros uno del otro y sólo pueden verse las siluetas en los breves momentos en que alguna bengala ilumina la zona.

Echeverría está sangrando profusamente: tiene tres balazos en la pierna. El joven cabo – de apenas 22 años – con el cordón de la chaquetilla del oficial, le hace un torniquete en el muslo. La pierna de Echeverría parece teñida de negro y también luce negra la nieve a su alrededor. El teniente primero dice empero que no siente nada, solo frío.

Baruzzo trata de moverlo. Echeverría se levanta y empiezan a caminar por un desfiladero, mientras a su alrededor siguen impactando las trazantes. De repente, de atrás de un peñasco, entre la neblina y las bengalas, surge la silueta de un inglés, quien dispara, y le da de lleno a Echeverría. Baruzzo contesta el fuego y el atacante se desploma muerto.

Esta vez Echeverría había sido herido en el hombro y el brazo: una sola bala le causó dos orificios de entrada y dos de salida. El teniente primero cae boca abajo y Baruzzo ve que le está brotando sangre por el cuello. ¡Se me está desangrando! se desespera el cabo.

Aún hoy, el suboficial no puede hablar de su jefe sin emocionarse: «El es uno de mis más grandes orgullos. Un hombre de un coraje impresionante. Allí, con cinco heridas de bala, estaba íntegro, tenía una tranquilidad increíble, una gran paz. Con total naturalidad, me ordenó que yo me retirara, que lo dejara morir allí, que salvara mi vida. Me eché a

llorar. ¿Cómo iba a hacer eso? ¡Yo no soy de abandonar! ¡Y encima a este hombre, que era mi ejemplo de valentía! Tenía conmigo intacta la petaquita de whisky que la superioridad nos había dado junto a un cigarrillo; es que yo no bebo ni fumo. Y le di de tomar. «Eso sí que está bueno», me comentó. En cierto momento, no me hablaba más, había perdido el conocimiento. La forma en que sangraba, era una guarangada. Lo cubrí, lo agarré de la chaquetilla y empecé a arrastrarlo».

Súbitamente, Baruzzo se vio rodeado por una sección de Royal Marines del Batallón 42. Sin amilanarse, desenvainó su cuchillo de combate, pero uno de los ingleses con el caño de su fusil le pegó un ligero golpe en la mano, como señalándole que ya todo había terminado. Baruzzo, cubierto de pies a cabeza con la sangre de Echeverría, dejó caer el arma, y el mismo soldado enemigo lo abrazó con fuerza, fraternalmente. «Eran unos señores», me comenta el cabo. Al amanecer, al ver que no tenía heridas graves, sus captores le ordenaron que, con otros argentinos, se dedicara a recoger heridos y muertos. «Yo personalmente junté 5 ó 6 cadáveres enemigos», me cuenta Baruzzo. «Pero en internet los ingleses dicen que en ese combate ¡sólo tuvieron una baja!»

Echeverría fue helitransportado por los británicos al buque hospital «Uganda», sobrevivió, recibió del Ejército Argentino la medalla al Valor en Combate y hoy vive con su mujer y dos hijas en Tucumán (la menor tenía dos añitos en el 82).

Baruzzo también tiene dos hijas, a las que bautizó Malvina Soledad y Mariana Noemí, y vive en su Corrientes natal. En su pago chico ha tenido un par de halagos que merecía: hay una calle con su nombre y hasta le fue erigido un busto en vida. Pero aún así, nadie repara en su existencia, ni conoce su proeza.

Poco después de la guerra, el 15 de noviembre del 82, Baruzzo recibió una carta del teniente primero, donde este le agradece su «resolución generosa y desinteresada, su sentido del deber hasta el final, cuando otros pensaron en su seguridad personal. Toda esa valentía de los «changos», son suficiente motivo para encontrar a Dios y agradecerle esos últimos momentos. Pero, así Él lo decidió, guardándose esta vida que Usted supo alentar con sus auxilios».

El oficial le cuenta que lo ha propuesto para la máxima condecoración al valor y le manifiesta su «alegría de haber encontrado un joven suboficial que definió el carácter y el temple de aquellos que forman Nuestro Glorioso Ejército, y de los cuales tanto necesitamos».

Personalmente, Baruzzo volvió a encontrarse con Echeverría recién 24 años después de aquella terrible noche, cuando ambos se habían salvado mutuamente sus vidas.

Ambos lloraron, el oficial le mostró sus heridas, dijo que el cabo había sido su ángel de la guardia, y le regaló una plaquetita, con la inscripción: «Estos últimos 24 años de mi vida testimonian tu valentía».

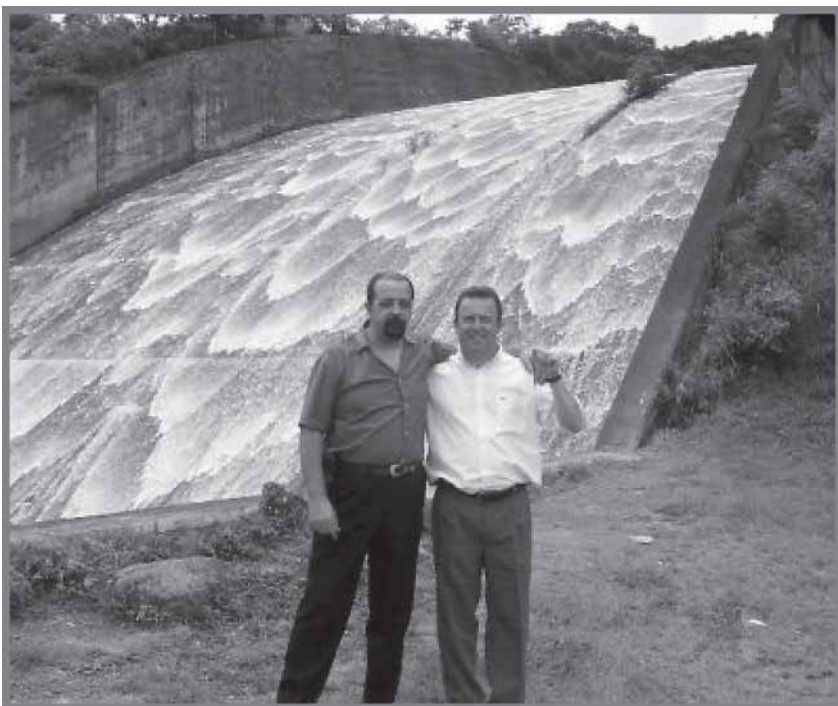
También le contó que en el buque-hospital los médicos británicos dejaron que le siguiera manando sangre un buen rato, para que así se lavara el fósforo de las balas trazantes.

«You have very good soldiers» («Usted tiene muy buenos soldados»), le espetaron los militares ingleses al ensangrentado teniente primero.

Un reconocimiento que la sociedad argentina, en pleno, aún le debe a Echeverría, a Baruzzo, a Gorosito, a Pintos y a tantos otros callados y acallados héroes de Malvinas.

*(Del libro Malvinas a Sangre y Fuego)*

<http://www.laprensapopular.com.ar/10565/una-proeza-silenciada-por-nicolaskasanzew>



*ECHEVERRÍA y BARUZZO. El reencuentro 24 años después.*

## 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.-**

# Noticias de AVEGUEMA

**En cumplimiento del mandato de nuestro Estatuto, AVEGUEMA participa de actos y ceremonias que divulgan la causa de Malvinas en nuestra ciudadanía**

## Jardín de Infantes N° 912

Imposición del nombre de «Veteranos de Guerra» al Jardín de Infantes 912, de la Localidad de General Rodríguez, Prov. de Buenos Aires, a cuyo acto AVEGUEMA fue especialmente invitada y en el cual el Secretario de la Institución, Capitán de Navío VGM (R) Ianuzzo, entregó un presente en nombre de la Asociación.



Portaestandarte y abanderado de AVEGUEMA



Entrega de presentes



Veteranos presentes



Veteranos de Guerra

## Jardín de Infantes N° 901

El 05 de septiembre, en la localidad de Capilla de Señor AVEGUEMA participó del desfile organizado la Municipalidad y el Jardín de Infantes 901 «Almirante IRÍZAR»



Delegación de AVEGUEMA



El secretario de AVEGUEMA, Capitán de Navío VGM (R) Ianuzzo entrega un recuerdo a la directora del Jardín



Alumnos del Jardín 901



Integrantes de la Comisión Directiva de AVEGUEMA

## Despedida al Almirante Maurizio

**El lunes 23 de septiembre, en las instalaciones de la Prefectura Naval Argentina, en el puerto de Buenos Aires, gentilmente prestadas para la ocasión, se despidió al Ex presidente de AVEGUEMA, Contraalmirante de Infantería de Marina VGM (R) José María Maurizio.**

Ese día la Comisión Directiva de AVEGUEMA realizó su sesión mensual y al término de la misma se despidió al Almirante Maurizio que presidió nuestra Institución desde el año 2009 al 2013.



El almirante Maurizio agradece en su despedida



Reunión de la Comisión de AVEGUEMA



El Almirante Maurizio agradece un presente a los representantes de la Prefectura Naval



Representantes de la Prefectura Naval Argentina

# Compañías de Ingenieros del Ejército en Malvinas

VGM Ariel Fueyo Ca Ing. Comb. 601 (Agradecimiento a Sergio D'Alesio)  
Fotos de AVEGUEMA de diversas fuentes

**Las acciones de combate en Malvinas, protagonizadas por las unidades de infantería del Ejército Argentino, llenan páginas de libros, revistas y publicaciones dedicadas a la Gesta, pero los elementos de infantería necesitan de unidades de apoyo para poder llevar a cabo su tarea; entre estas se encuentran las compañías de ingenieros. En Malvinas actuaron cuatros de estas compañías, Compañía de Ingenieros IX, Compañía de Ingenieros Mecanizada X, Compañía de Ingenieros III y Compañía de Ingenieros de Combate 601. Estas unidades llevaron adelante sus tareas específicas y combatieron lado a lado con las unidades de infantería.**

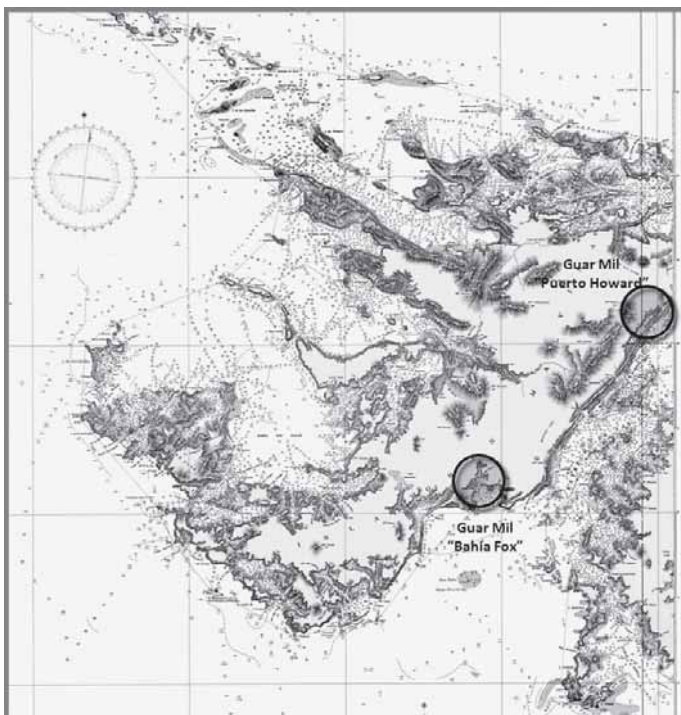
## Compañía de Ingenieros 9



La primer semana de 1982, el jefe de la recientemente creada Compañía de Ingenieros 9 (2 de enero de 1979) recibe en su asiento de paz en Sarmiento, Chubut, la orden de presentarse en Comodoro Rivadavia junto al jefe del RI 25 con quien compartían la Guarnición además del GA 9, para recibir la Orientación del Comandante del Vº Cuerpo de Ejército para el año militar. Al llegar son llamados aparte por el General Daher y es así que el Coronel Seineldín y el Mayor Migliorini se entrevistan con el general García y allí reciben la orden de preparar a sus unidades para ejecutar Operaciones Aerotransportadas y Anfíbias en el menor tiempo posible y con la máxima reserva. A la Compañía de Ingenieros 9 se le pide que se aprestara con los medios que disponía para poner en funciones la pista de aterrizaje de «Aeropiedra», una vieja pista aerocomercial abandonada. Se les alecciona para que ante cualquier consulta de los demás jefes de la Brigada sobre esa reunión no divulgaran lo tratado en ella.

De esta forma comenzaba a tomar forma la preparación para lo que sería su participación en la recuperación de las Islas Malvinas. El RI 25 debía participar en el desembarco en la capital colonial de las islas y la Ca C del mismo, al mando del Tte. 1ro Esteban, proceder a la recuperación de Darwin. La Ca Ing. 9 recuperaría Bahía Fox en la Gran Malvina.

Nuestros efectivos realizaron el cruce en los C-130 Hércules de la FAA y el resto del equipo fue embarcado en el buque de transporte «Isla de los Estados», además se debía preparar un grupo para un asalto helitransportado desde el rompehielos Almirante Irizar. El 4 de abril se recupera Darwin y el 5 Bahía Fox. Consolidado este último objetivo, atracó el «Isla de los Estados» y desembarcó el equipo y personal de la Compañía. Así entró en la historia reciente la Ca Ing. 9. En esta posición aprovechando material incautado en los galpones, se prepararon obstáculos para la defensa, además de campos minados y los pozos de zorro, que fueron acondicionados con plástico para evitar las filtraciones del terreno. Esto hizo que la Ca Ing. 9 fuera la única unidad que no tuvo casos de «pie de trinchera».



Ubicación geográfica de Bahía «Fox»



Vista de uno de los sectores de Bahía «Fox»

El 13 de abril llega nuevamente el transporte «Isla de los Estados» y desembarca personal del RI 8, los cuales se ubicaron en Bahía Fox Oeste, al otro lado de la posición de los Ingenieros, salvo una sección de apoyo que se quedó en Fox Este. Los primeros días de mayo arriban los buques «Isla de los Estados» (hundido el día 10 de mayo) y el «Bahía Buen Suceso», además de los transportes que se utilizaban entre Puerto Argentino y las guarniciones (Penélope, Monsunen y el Forrest) que traían a los sobrevivientes del «Isla de los Estados» y las balsas con sobrevivientes del «Río Carcarañá», los que se alojaron con la Ca Ing. 9 hasta el 5 de junio en que fueron evacuados por el ARA «Bahía Paraíso». Parte de estas tripulaciones ayudaron en el uso y mantenimiento de los transmisores de radio. A partir del 15 de mayo comenzaron los ataques aéreos por parte de helicópteros y Harriers, así como bombardeos navales.

Para atraer el fuego enemigo se armaron posiciones simuladas de artillería AA y de campaña con radares también simulados. Este engaño desvió el fuego enemigo y no hubo bajas propias.

La unidad regresó al continente el 22 de junio a bordo del buque Inglés HMS «Norland» con su bandera, que ahora ocupa un lugar de honor en el museo del Batallón de Ingenieros N° 9 en Río Mayo.



Miembros de la Ca Ing. 9 en una patrulla en Bahía «FOX»

## Cía. de Ingenieros Mecanizada 10

Creada el 16 de noviembre de 1964, recibe las noticias del 2 de abril en Ezeiza, Bs. As., donde se encontraban realizando el subperíodo básico de entrenamiento los soldados de la clase 1963. El 3 de abril sus jefes reciben, en una reunión en La Tablada, la orden de regresar a su asiento de paz y prepararse para movilizarse al litoral patagónico o a Malvinas. Para esto debían alistar material para la instalación de campos minados, explosivos y preparación de obstáculos. Además se indicaba que la tropa debía

ser de la clase 1962.

Esta orden se cumplió ya que esta unidad no llevó a Malvinas soldados recientemente incorporados.

Llegaron en la madrugada del 14 de abril en un BOEING 737 de Aerolíneas Argentinas. Ya en las islas, integraron una agrupación con la Compañía Ingenieros de Combate N° 601 y la Compañía de Ingenieros Anfíbios de la Infantería de Marina.

Dos secciones fueron agregadas al RI 7 en los montes Longdon y Wireless Ridge, donde se instalaron aproximadamente unas 12.000 minas y finalizada la tarea quedaron como reserva del Regimiento.

Al momento del combate por el monte Longdon, una sección de zapadores colaboró con un contraataque permitiendo que la infantería pudiera desaferrarse, cumpliendo con el dicho «si es necesario, combatir como infantería».

Las funciones en Puerto Argentino incluían desde construcción y mantenimiento de sectores de ducha para las tropas, a la recolección de basura o preparación de abrigos para artillería, polvorines, preparación de obstáculos y campos minados alrededor de la ciudad o el mantenimiento del servicio eléctrico. Se prepararon posiciones simuladas y se construyó un helipuerto. Una fracción de esta compañía prestó servicios en la Isla Borbón (Pebble Island) junto al BIM 3. Allí su tarea fue el minado de la pista y el muelle para su destrucción en caso de caer en manos enemigas, hecho que se realizó la noche del 15 de mayo ante la incursión realizada por 45 efectivos del SAS, esta sección estaba integrada por el Cabo Sánchez y diez hombres.

La Ca Ing. Mec. 10 sufrió dos bajas mortales, ambas en Puerto Argentino, los Soldados Clase 1962 Sergio Sinchicay y José Domingo Curima, que regaron con su sangre esa porción de tierra argentina.

El Soldado Sinchicay perdió la vida en una explosión producida durante un ataque aéreo cerca de Puerto Argentino y el Soldado Curima durante un ataque aéreo dirigido a las posiciones de la Compañía, en el que recibió un impacto de ametralladora de un avión.

Los oficiales, suboficiales y los 10 soldados destacados en Borbón regresaron el 14 de julio, el resto de la compañía regresó al continente junto a los primeros prisioneros.



Integrantes de la Ca Ing. 10 en tareas de minado defensivo

## Compañía de Ingenieros 3



Esta compañía tiene su asiento de paz en Monte Caseros, Corrientes, allí fue donde recibieron la noticia de su traslado al sur del país. De esta unidad

cruzaron a Malvinas dos secciones luego de una marcha por el sur del país pensando que ocuparían posiciones al sur de la provincia de Santa Cruz. Cuando se encontraban en camino son convocados a regresar a Comodoro Rivadavia donde debía esperar órdenes. Allí se les ordena preparar el equipo pesado necesario para cruzar a las islas por medios navales y las tropas cruzarían a través del puente aéreo.

El 24 de abril llegan al aeropuerto de Puerto Argentino y allí esperan el arribo del resto del RI 12 al que habían sido asignados.

La 2da sección fue embarcada con el RI 5 y partieron a Puerto Mitre (Puerto Howard). El RI 12 marcha a Darwin y a la 1ra sección se le ordena permanecer en PA y esperar para cruzar nuevamente al continente, ya que en Darwin se encontraban otros efectivos de Ingenieros. Mientras esperaban que los devolvieran al continente, reciben órdenes para alistarse a ser trasladados en helicóptero a Gran Malvinas. Al desembarcar, se encuentran en Puerto Mitre junto a la 2ª sección y son agregados también al RI 5.

Desde ese momento se dedicaron a 4 tareas básicas: Grupo Seguridad (un oficial, dos suboficiales y doce soldados, todos en forma rotativa), Grupo Construcción de obstáculos y minado (dos oficiales, cuatro suboficiales y veinte soldados): Este grupo construyó cuatro fajas de minas antitanques, realizó el minado de nueve Km de playa con minas antipersonales y siete km de frente defensivo delante de las posiciones de las Compañías, en las que utilizaron casi 9.500 minas, construyeron obstáculos subacuáticos con tambores de 200 litros rellenos de piedras, con minas antitanque para su detonación, organizaron para defensa de playa dos fogatas pedreras preparadas con caños de fibrocemento y minas AT junto a cinco libras de troy y rocas e hierros apuntando hacia la playa. Luego estaba conformado el Grupo Alambreadores (dos suboficiales y diez soldados). Al no llegar los elementos propios embarcados se utilizaron elementos incautados y se prepararon alambradas reforzando los campos minados además de trampas explosivas y finalmente el Grupo Rancho (contaba con tres pelotones que realizaban tareas de corte y acopio de turba, racionamiento y baños calientes para las secciones de Ingenieros y para el RI 5, además de un horno de barro artesanal que utilizaban para preparar pan.

El 21 de mayo, mientras realizaban tareas defensivas, se recibe un alerta roja pero no alcanzan a cubrirse cuando un avión británico Harrier dispara cohetes y su cañón sin causar bajas, pocos minutos después ingresa otro avión piloteado por el Teniente Jeff Glover a muy baja altura; a 300 metros realizan fuego reunido e impactan en el aparato que termina siendo derribado por el disparo de un Blowpipe de los Comandos del Ejército. El 27 de mayo en un combate entre Comandos propios y británicos es abatido el Capitán británico. Hamilton y se toma prisionero al Sargento de los Royal Marines Fonseca siendo custodiado por las tropas de ingenieros. Esta patrulla británica debía dirigir los disparos navales por la noche. Esta acción de las fuerzas navales enemigas no tuvo mayores efectos en estas posiciones argentinas.

Ambas secciones regresaron en el buque británico Canberra.

## Compañía de Ingenieros de Combate 601

En los primeros días de abril la Escuela de Ingenieros del Ejército Argentino recibió la orden de preparar una Compañía de Ingenieros para desplazar a Malvinas. Por este requerimiento se crea la Compañía de Ingenieros de Combate 601, que llevaría a las islas 220 efectivos y realizaría acciones en los alrededores de Puerto Argentino, participando en varias misiones sobresalientes como la voladura del puente en Fitz Roy, el apoyo en el montaje del ITB y las tareas de camuflaje de la pista del aeropuerto.

La formación de esta Compañía era mixta, ya que junto a los cuadros y soldados clase 1962 y 1963, se le habían agregados civiles de Vialidad Nacional y

de empresas como SADE y KION. Cabe destacar que entre los soldados hubo diecinueve de la clase 1962 que fueron voluntarios, el resto eran de la Clase 1963 que habían concluido su período básico. Antes de partir la subunidad completa realizó instrucción elemental sobre instalación de campos minados, espoliteado y armado de minas y técnicas de enmascaramiento. La travesía comenzó en El Palomar con un vuelo en un BOEING 707, sin asientos, que los depositó en Río Gallegos y luego el cruce a Malvinas en el Tango 01 presidencial al que se le había removido todo su interior, para llegar el 12 de abril alas Islas Malvinas.

Ya en las islas, el primer acantonamiento fue en cercanías del hipódromo en galpones tipo «Omega» y el puesto de comando en una casa prefabricada sin terminar. Los materiales fueron embarcados en los transportes «Formosa» y «Córdoba», pero este último no cruzó a Malvinas por una colisión en el puerto de salida. De esta forma la Compañía no contó con todos los medios transportes ni el material de ingenieros necesario. Los equipos que arribaron fueron, una grúa P&H, una topadora (VN), una cargadora frontal John Deere, 5 camiones volcadores Dodge (VN), 2 jeep Volkswagen y 2 Mercedes Unimog 416. En el material que no llegó a Puerto Argentino se encontraba equipo pesado y gran cantidad de minas AT y AP, por lo que tuvieron que ponerse prácticos en el uso y manipulación de las que proveyó la Infantería de Marina.

Recibieron además por avión 25.000 minas AP Expal P4B y 5.000 AT Expal C3, gracias a esto se pudieron preparar campos minados de mayor intensidad. Otra de las tareas fue la preparación de protección y fortificación para los cañones SOFMA 155 mm y su movimiento en los cambios de posición, además de las posiciones de Artillería de Campaña, elaboración de obstáculos explosivos, mantenimiento de la Usina y potabilización de agua.

Entre las misiones más significativas figura la voladura del puente en Fitz Roy que obligó a cambiar la zona de desembarco de los Guardias Galeses permitiendo que la FAA atacara en Bahía Agradable a los transportes Sir Tristan y Sir Galahad ocasionándoles grandes bajas. En la voladura del puente Fitz Roy, los efectivos de la Ca Ing. Comb. 601 se desplazaron hasta el puente en helicóptero. La primera sección que arribó al lugar estaba compuesta por los SC 1962 Eeman, Liciardi, Logullo, Deluca, Paglieta, Lipollis y dos Infantes de Marina, con raciones para una semana, al llegar armaron el primer dispositivo de demolición. A los 15 días de permanencia fueron reemplazados por la sección a cargo del Teniente Blanco, revisaron el minado del puente y descubrieron que las mechas estaban húmedas. Reubicaron las cargas colocando la mayor parte en la primera orilla y el resto distribuido en los primeros pilotes a esto agregaron un doble circuito de encendido (pirotécnico y eléctrico) conectados a una central de fuegos. El 2 de junio el Tte. Blanco dio la orden de «Fuego a las cargas» y 15 metros de los casi 100 del puente, desaparecieron. No fueron evacuados por vía aérea y debieron recorrer 34 km a pie hasta Puerto Argentino. Otras tareas desarrolladas fueron minado de accesos, desactivación de bombas y recolección de bombas racimo (Beluga).

Desde el 20 de abril los suboficiales Amico y Galeano y los soldados Fueyo y Manucci se hicieron cargo del PATA (Plant and Transport Authority) y de la reparación de todos los vehículos livianos y pesados. Esto incluyó el armado de la tractocohetera con lanzadores de los Pucará. El 30 de mayo pidieron la grúa P&H en el aeropuerto para descargar una rampa y unos armarios metálicos con urgencia, la grúa estaba fuera de servicio por rotura del motor de arranque, se revisaron varios lugares y se encontró un grupo eléctrico en el depósito de la Falkland Island Company que tenía un motor Cummings que era similar, entraron por una claraboya y lo extrajeron. Hubo que fresar y tapar los agujeros ya que no coincidían, pero se logró poner en funcionamiento la grúa y llevarla al aeropuerto. Lo que necesitaban cargar en vehículos resultó ser el ITB (Instalación lanzadora del misil Exo-

cet) que llegaba desarmado.

Con respecto al ITB la Ca Ing. Comb. 601 trabajó en el montaje y desmontaje de los lanzadores utilizando la grúa P&H, esto se hacía para poder ocultar el sistema de los ojos indiscretos de kelpers o infiltrados enemigos, además del traslado de los distintos componentes, desde donde se guardaban durante el día, al sitio elegido para el lanzamiento nocturno. El 12 de junio se realizó el lanzamiento que impactó en el Crucero HMS «Glamorgan» con un saldo de varias bajas y la puesta fuera de combate de la nave británica. El 13 vuelve a quedar fuera de servicio la grúa y ya no se pudo montar el último Exocet para disparar. El 14 de junio por la mañana la compañía sufre su única baja mortal, el SC Daniel Ugalde, muerto al ser alcanzado por un proyectil de mortero. Por orden del jefe de la Agrupación, quedaron en calidad de prisioneros de guerra 15 hombres del Ejército y 10 de la Infantería de Marina para colaborar en la demarcación de los campos minados. Realizando esta tarea, el cabo Catay pisó accidentalmente una mina y perdió un pie. El resto de la Ca Ing. Comb. 601 regresó al continente junto a las tropas en distintas tandas.



*Miembros de la Ca Ing. Comb. 601 (en ambas fotos)*



*Un tanque ligero británico FV101 Scorpion destruido por la acción de las minas argentinas. Guerra de Malvinas 1982*

## Minas antipersonales utilizadas en Malvinas.

Mina antipersonal argentina FMK1, plástica, de un diámetro de 8 cm. carga explosiva de unos 150 gr. detonada por una presión aproximada de 50 kg. El FMK-1 es un mínimo de metal, también se utiliza como iniciador de la mina antitanque FMK-3, Explosivo: Mezcla de RDX y TNT.



# Pesqueros Argentinos Durante la Guerra

*Hay muchos aspectos de la Guerra de Malvinas que aún hoy permanecen desconocidos para el gran público. La actuación de los pesqueros argentinos en el Atlántico Sur es uno de ellos. Los pesqueros constituyeron una de las fuentes más valiosas de obtención de información en las inmensidades del Atlántico. Muchos de ellos llevaron embarcados oficiales de la Armada Argentina, los que se aplicaban a satisfacer las necesidades de información que se tenían sobre las actividades navales británicas. En este artículo, extractado por AVEGUEMA del sitio web «conflictodemalvinas.blogspot.com.ar» se puede apreciar lo que estos héroes anónimos hicieron.*

Diez días después del desembarco argentino en las Islas Malvinas, Gran Bretaña, haciendo oídos sordos a las tratativas de paz iniciadas en la Organización de las Naciones Unidas (ONU) por los gobiernos de Perú y Estados Unidos, organizó y despachó, contra reloj, la fuerza naval de invasión más grande movilizada en el mundo, desde la Segunda Guerra Mundial.



Narwal

La Fuerza de Tareas Británica, encaminada para agredir a la República Argentina y al continente americano, contaba con la complicidad de gobiernos europeos como Francia y Suecia y americanos, como los Estados Unidos y Chile y en menor medida de Brasil y Uruguay, los que no pusieron en ejecución el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) en el seno de la Organización de Estados Americanos (OEA) y que le proporcionaría apoyo logístico, inteligencia operativa militar, comunicaciones satelitales, aeropuertos, puertos marítimos, islas atlánticas y sus instalaciones militares, barcos, aviones de combate y hasta armamentos de avanzada tecnología bélica.



Constanza

El 12 de Abril del 82, el Subsecretario de Pesca de la Nación se reunió en Buenos Aires con miembros de la Cámara de Armadores de buques de Pesca Congeladores, reunión que se repitió en la ciudad

de Mar del Plata con armadores de la zona y representantes del gremio pesquero.

El tema de la convocatoria fue coordinar la colaboración de los pesqueros argentinos ante la nueva invasión inglesa que se avecinaba. Entre los puntos tratados en las reuniones con los armadores, se explicitaron posibles tareas como las de búsqueda y rescate de pilotos de aviones y/o tripulantes de barcos argentinos caídos al mar, o la eventual tarea de transporte de carga y/o pasaje que pudiera llegar a requerírseles y la de proporcionar información operativa si, por medios de sus equipos, se detectaba lo que se definió como «cualquier objeto que se considere ajeno a las tareas pesqueras», lo que realmente sería una tarea de inteligencia militar, de vigilar una zona marítima para detectar e informar el movimiento de buques o aviones enemigos.

Así pues, barcos pesqueros y sus tripulaciones (entre los que se encontraban algunos de nacionalidad extranjera) se pusieron a disposición de la defensa de la patria, solitarios y distribuidos en las peligrosas aguas del Atlántico Sur y el Mar Argentino.

La participación de los pesqueros se organizó en varios grupos operativos con diferentes posiciones y derrotas en el Atlántico Sur o el Mar Argentino, uno de ellos, conformado por el «Narwal», el «Constanza» y el «Invierno», de la Pesquera Arpemar, y el «María Alejandra», de la Pesquera Argenbel, estaban relacionados directamente con el Comando Local de Control Operativo (COLCO) de la Armada Argentina, navegando Este-Noreste, en un área de Latitud 50°25' S y Longitud 53°35'W.



María Alejandra

Otro grupo, formado por los pesqueros «Usurbil», «María Luisa» y «Mar Azul», de la Pesquera del Atlántico, operaba como el grupo de tareas GT 17-3 y se desplazaban en una zona coincidente con la ruta estimada de la flota invasora del usurpador, en Latitud 33° Sur.

El 25 de Abril, el «Usurbil» estuvo en la zona asignada para el avistaje de la fuerza invasora. A la altura de la latitud de la República Oriental del Uruguay y en medio del Atlántico Sur, hacia fin de Abril, hizo los primeros contactos directos con un Buque Transporte inglés; y el 8 de Mayo, con una apreciable cantidad de unidades de combate, hecho que fue inmediatamente reportado a la Armada Argentina.



Usurbil

El día siguiente este pesquero factoría de 70 metros de eslora y una capacidad de carga de 800/900 toneladas de pescado con un registro neto de 450 toneladas, inició su regreso, entrando a puerto de Buenos Aires, en la dársena Norte, desde donde dos días después salió nuevamente al mar para otras tareas relacionadas con la actividad.

El 04 de Mayo, el «María Alejandra» acudió en ayuda del Aviso de la Armada, ARA «Alférez Sobral» quien fuera atacado por helicópteros navales británicos y muertos su Comandante Capitán de Corbeta Gómez Roca, su Jefe de Navegación Guardiamarina Olivieri, el Cabo Principal Alancay, los Cabos Segundos Medina, Tonina, del Monte, el Marinero 1º Dufrechú y el Conscripto D'Erico y heridos varios tripulantes, el 4 de Mayo al norte de Malvinas, aunque hizo contacto con él cuando este ya se hallaba navegando muy averiado, pero por sus propios medios en demanda de Puerto Deseado.

El «Constanza» con pésimas condiciones de mar, tuvo problemas de máquinas y el 3 de Mayo debió regresar al continente, no pudiendo, inclusive, ir en auxilio del Aviso ARA «Sobral». Para cubrir su puesto se dirigió a la zona de Malvinas el pesquero «Invierno», el que, finalmente el 9 de mayo, recibió directivas de regreso al puerto de Mar del Plata.

El «Mar Azul» fue el último en arribar al área y también el 9 de Mayo recibió la orden de regresar al continente. Anteriormente el «María Luisa», que estaba operando con el «Usurbil», lo había hecho el 30 de Abril.



Mar Azul

También el «Narwal» al mando del Capitán de Ultramar Dn. Néstor Fabiano, acompañado por el Capitán de Corbeta Juan Carlos González Llanos embarcado como oficial de inteligencia de la Armada

**Recordatorios  
de Malvinas  
Adquieralos en  
nuestra sede  
de 08.30 a 16.00**

Uruguay 654  
CABA

Piso 4º Of. 403  
Tel: 4373-5440



Argentina, cumplió con uno de los requerimientos que se habían fijado aquel 12 de abril, una tarea de rescate, cuando el ARA «Alférez Sobral» fue atacado por los británicos el 4 de Mayo al norte de Malvinas. El pesquero acudió en su ayuda, no llegando hasta su destino pues recibió la información de que el buque de la Armada navegaba rumbo al continente por sus propios medios.

El «Narwal», tuvo varios contactos con unidades enemigas, el 24 de Abril en forma reiterada por los sobrevuelos de helicópteros y aviones ingleses, el 29 de Abril descubrió el grueso de la Flota inglesa en operaciones de reabastecimiento en alta mar fuera de la zona de exclusión. Fue amenazado por la Fragata HMS «ALACRITY» pero igualmente prosiguió sigilosamente el rastreo de la flota enemiga en su ruta hacia el sur.

Sus informes de inteligencia fueron cruciales para efectuar el plan de ataque del Grupo de Tareas 79.1 conformado por el Portaaviones ARA «25 DE MAYO» y cuatro destructores de la armada al corazón de la Flota Invasora, los Portaviones HMS «Invencible» y HMS «Hermes». Luego el 1º de Mayo con el avistaje de un submarino y el sábado 8 con un submarino que emergió por su banda y lo interceptó, hecho que llevó al Almirante Woodward, Comandante de la Flota invasora a escribir en sus memorias: «Si vuelves a meter la pata, hombrecito horrible, ya has recibido tu último aviso, esté yo, autorizado o no, a disparar contra barcos pesqueros».

El 09 de Mayo, mientras se encontraba navegando en Latitud 52º 45' S y Longitud 58º 02' W, fue atacado utilizando bombas y cañones por dos Aviones Sea Harrier de la Real Armada Británica, piloteados por los Ingleses Teniente de Navío Morgan y Capitán de Corbeta Batt.

Dos horas después del primer ataque, la tripulación no podía mantener al pesquero a flote e iniciado el abandono del barco ordenado por el Capitán Fabiano, los tripulantes se embarcaron en las balsas salvavidas autoinflables, donde fueron nuevamente ametrallados por los aviones Sea Harriers Ingleses, produciendo la destrucción de las balsas y nuevas heridas a los marineros argentinos.



Este ataque a una tripulación civil desarmada, que solo intentaba rescatar a sus muertos y heridos y de no ahogarse en un mar congelado, fue absolutamente injustificado, desproporcionado y despiadado, se había atacado al indefenso, se habían dejado de lado todas las tradiciones de los hombres de mar, se habían desoído las recomendaciones de las Naciones Unidas y la Cruz Roja Internacional para el cuidado de los Heridos y los Prisioneros de Guerra en el Mar, el deshonor había invadido la contienda en nuestro Atlántico Sur, una vez más Inglaterra abusaba de la fuerza pisoteando acuerdos básicos del derecho internacional, el Almirante Ingles había dejado de ser Caballero del Mar, en ese momento decidió llevar adelante la vergonzosa operación que en sus memorias sintetizaría así: «Si vuelves a meter la pata, hombrecito horrible, ya has recibido tu último aviso, esté yo autorizado o no, a disparar contra barcos pesqueros».

Tiempo después, estando parte de su tripulación a bordo y parte en las balsas salvavidas restantes, el Narwal fue abordado y capturado por un grupo de Comandos llegados en un helicóptero Sea King, piloteado por el Capitán de Corbeta Pollok del Escuadrón Aeronaval 846 del Portaviones HMS «Hermes»,

desde donde, al día siguiente, en tradicional ceremonia de sepultura marinera, fue arrojado al mar el cadáver de Omar Rupp, Contramaestre del «Narwal», quien había perdido una pierna al ser alcanzado por una de las bombas durante el ataque de los Sea Harriers. Demasiado tarde para recuperar la tradición marinera y la caballerosidad perdida en el Mar Argentino con el vergonzoso y desproporcionado ataque al «Narwal».

El pesquero factoría, de 70 metros de eslora, 22 de manga y 1.400 toneladas de porte, prototipo construido en Bélgica, se hundió finalmente al día siguiente mientras era remolcado por los ingleses como botín de guerra. Entre los prisioneros, veinticinco en total, Omar Rupp falleció y doce resultaron heridos.

### Estos fueron los últimos momentos del heroico «Narwal»:

- 09.05: Aquí «Narwal». Somos atacados por aviones ingleses en la altitud 52º 45' Sur y longitud 58º 02' Oeste. Tenemos heridos graves.
- 09.12: «Narwal» averiado y a la deriva, hace agua y peligro de hundirse por fuerte tormenta. Lanzamos botes y balsas al agua con heridos. Estamos tratando de contener la entrada de agua.
- 11.00: «Narwal»: Falleció uno de los heridos. Otro avión inglés nos sobrevuela y ataca.
- 11.05: Han sido destruidas todas las balsas, resta un bote para los que quedamos. Requerimos ayuda urgente.
- 11.25: Quedan seis hombres en un bote a la deriva. No quedan elementos de salvamento. «Narwal» a punto de hundirse.

Este fue el último mensaje emitido por el pesquero de bandera argentina de propiedad de la Compañía Sudamericana de Pesca y Exportación, aquel 9 de Mayo de 1982.

De él hoy solo quedan sus tripulantes, varios de ellos con las cicatrices de sus heridas físicas, los familiares del Contramaestre caído en acción, y un diploma de la Armada Argentina que reza así:

**«El Comandante en Jefe de la Armada resuelve otorgar al Buque Pesquero «Narwal» la condecoración de Honor al Valor en Combate».**



*El Narwal y su capitán Néstor Leonardo Fabiano*

Posteriormente y en una operación que se denominó «Relámpago», se preparó otra de las alternativas que había previsto aquella reunión del 12 de Abril en Buenos Aires del subsecretario de Pesca con los representantes de la Cámara de Armadores de Buques Pesqueros Congeladores, la del transporte de carga y pasaje. Para ello se destinó al «María Alejandra» ya vuelto de su anterior misión y a otras tres

unidades pesqueras, tripuladas completamente por personal de la Armada Argentina, el «Margot», el «Santa Eugenia» y el «Capitán Cánepa». El cruce a las Islas Malvinas se llevaría a cabo desde su punto de concentración, la Isla de los Estados, el punto más oriental del Estrecho de Le Maire, los pesqueros estuvieron a la orden en diferentes fondeaderos de la isla, la carga a bordo y las tripulaciones listas, pero ese cruce no llegó a realizarse, las autoridades operativas de la armada consideraron que el riesgo de ser detectados y atacados era muy alto. Finalmente por el alto el fuego en las Malvinas, recibieron directivas de regresar a Puerto Deseado.

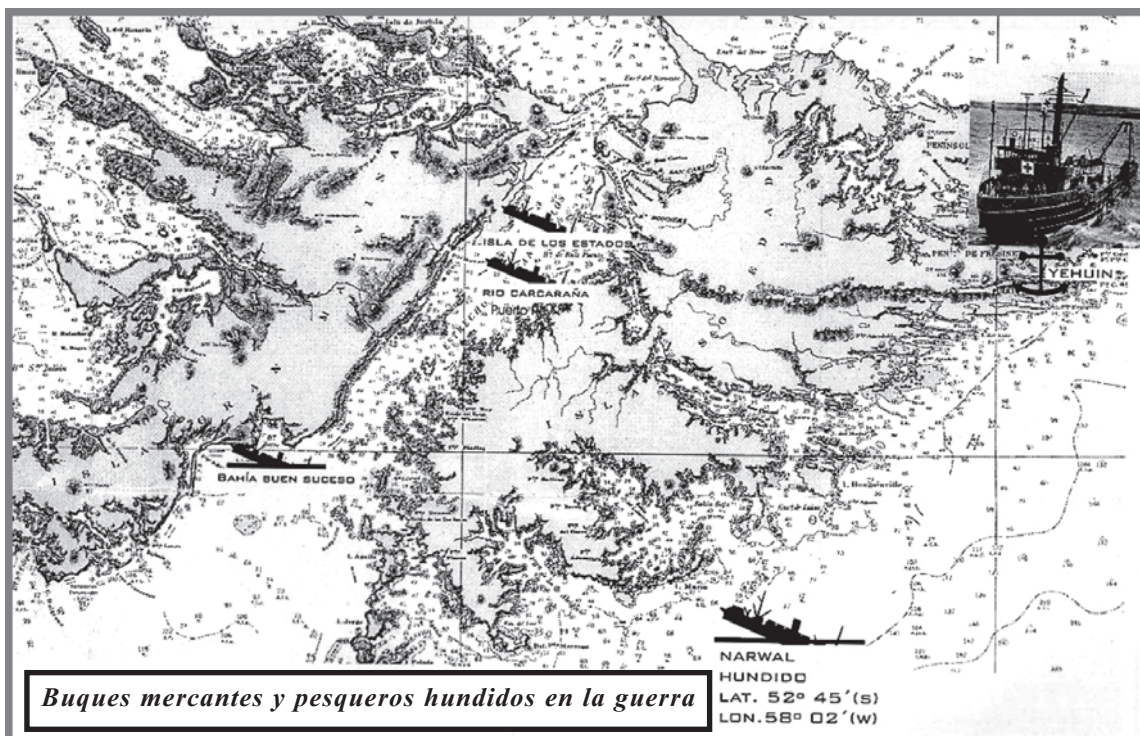
De este modo cerraron sus operaciones de guerra de los buques pesqueros argentinos en la Gesta del Atlántico Sur.

- Al contraalmirante Omar Rupp, del «Narwal», se le otorgó post-mortem, la condecoración: «La Nación Argentina al Muerto en Combate».
- Al 2do Maquinista Feliciano Miño y a los Marineros Gregorio Carballo, Luis Wenz, Julio C. Rodríguez, Luis Zaragoza y Justo García se les otorgó la condecoración: «La Nación Argentina al herido en combate».
- Al Capitán de Pesca Artemio Wagata, al 2do Maquinista Feliciano Miño, al Oficial de Radio Arturo A. Reinoso y al Enfermero Juan C. Gómez, se les otorgó la condecoración: «Al esfuerzo y abnegación».
- A todos los tripulantes la Armada Argentina los distinguió entregándoles el:
- «Botón Solapa y Diploma de Honor por los servicios prestados a la Patria»
- También, a todos los tripulantes el Congreso de la Nación (Ley N° 23.118) los distinguió entregándoles el diploma y la medalla, «Malvinas Argentinas» y «El Congreso de la Nación a los Combatientes»

La usurpación que a partir del 14 de junio de 1982 ha vuelto a detentar Gran Bretaña sobre los archipiélagos Malvinas, Georgias y Sándwich del Sur, implica el apoderamiento de aproximadamente 2 millones de Kilómetros cuadrados de la plataforma continental argentina, área equivalente a la de la República de México, y a más de las tres cuartas partes de la superficie emergida territorial argentina.

Los recursos pesqueros de su biomasa son enormes, por ello, la acción de los buques pesqueros durante la Gesta del Atlántico Sur, adquiere una trascendencia adicional, al relacionarla con el destino de grandeza de la Patria, del cual la explotación ictícola con sentido nacional es uno de los pilares económicos de su soberanía.

Los ingresos de la pesca que actualmente usufructúa el pirata inglés son una afrenta al sacrificio que realizaron estos pesqueros argentinos cuando, sin protección armada y totalmente solos en alta mar, incursionaron en medio de la gigantesca flota invasora.



# Defendiendo nuestra PATRIA

## Sistema M-5 «DAGGER»

Estas fotografías, que rinden homenaje fotográfico a todo el personal que operó el sistema de armas «M-5 Dagger» durante a guerra de Malvinas han sido extraídas del Blog de José Luis Martínez Eyheramendy, quien, durante el conflicto, se desempeñó como personal civil en el servicio de mantenimiento del sistema, desplegado en el sur argentino.



**Primer Teniente (PM) Julio Castillo, falleció el día 24 de Mayo de 1982, a bordo de un Mirage V Dagger (matrícula C-419) en misión de ataque a la flota inglesa, con el indicativo «Oro».**

Al norte de la Isla de Borbón, en la Gran Malvina, fueron interceptados por una PAC de Harriers ingleses armados con misiles Sidewinder, que provocaron el derribo de todos los integrantes de la escuadrilla, lamentablemente el Teniente Castillo no pudo eyectarse, falleciendo de forma inmediata.



**Aviones Dagger en pista para despliegue**

«Recibió las condecoraciones: Medalla «La Nación Argentina al Valor en Combate» y la Cruz de «La Nación Argentina al Heroico Valor en Combate» otorgada por el Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina por Ley 24.229 del 28 de julio de 1993, en reconocimiento a la actuación de los ciudadanos en la Guerra del Atlántico Sur por sus relevantes méritos, valor y

heroísmo en defensa de la Patria.

Fue declarado «Héroe Nacional» por el Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina por Ley 24.950 del 18 de marzo de 1998, a los efectos que estos Héroes perduren en la memoria y conciencia histórica de las generaciones venideras.

## Las Operaciones de la Fuerza Aérea

La Fuerza Aérea ejerció la plena responsabilidad del control del espacio aéreo y además desarrolló las siguientes operaciones:

- Ataques a objetivos navales
- Ataques a objetivos terrestres
- Transporte aéreo
- Reabastecimiento en vuelo a unidades de la Fuerza Aérea y de la Armada
- Exploración y reconocimiento
- Búsqueda y salvamento
- Guiado y control de los medios de la Fuerza Aérea, la Armada y el Ejército



**Un avión Dagger regresa de su misión sobre Malvinas**



A pesar de todas las desventajas que tenía Argentina (aviones viejos, despegues desde pistas en el continente, reabastecimiento aéreo de combustible con solo 2 aviones KC-130 Hércules, muy poco combustible), la aviación supo luchar. La Royal Navy subestimó las capacidades de la FAA y fue sorprendida por los aviadores argentinos, quienes volaban a ras del agua evitando ser detectados por los radares de los buques británicos y burlando los modernos sistemas antiaéreos. Esto le permitió a los pilotos acercarse lo suficiente como para efectuar los ataques.

Además, luego de bombardear a la flota, los aviones argentinos debían

volver rápidamente hacia sus bases en el continente antes de que se les agotara el combustible, y quedaban expuestos a ataques de las patrullas de aviones Harrier que salían a cazarlos con los misiles Sidewinder AIM9L, provistos por los EEUU. Fue por esta razón que Gran Bretaña logró derribar una gran cantidad de aeronaves argentinas.



**Base SAN JULIÁN - 1982**



**Solucionando problemas de combustible congelado en la Base SAN JULIÁN**



**Dagger rumbo a Malvinas volando con un Lear Jet**

Muchos más barcos británicos pudieron haberse hundido ya que fueron bastantes las bombas lanzadas desde los aviones argentinos que no explotaron al alcanzar el objetivo o atravesaron de lado a lado los cascos de los buques sin estallar. Según algunas versiones, el poder destructivo que poseen las bombas MK-17 hubiera podido provocar la destrucción de la nave impactada. El motivo del fallo en el mecanismo obedeció a la baja altura a la que los aviones argentinos debieron efectuar sus ataques para evitar la ac-

ción de los radares y de los misiles antiaéreos de enemigo, lo que impidió el correcto armado de las espoletas, junto al hecho de que la Fuerza Aérea carecía de paracaídas para lograr un impacto retardado de las bombas.



**Sala de pilotos**



**Refugios antiaéreos en SAN JULIÁN**



**Comentando una misión**



**Sala de pilotos**

En la guerra de Malvinas operaron dos escuadrones con aviones M-5 Dagger:

El Escuadrón II Dagger, durante la contienda, perdió 6 aeronaves, de las cuales 5 pilotos pudieron eyectarse y ser recuperados, falleciendo el Ten D. Carlos Castillo (24-05).

En el Escuadrón I Dagger, fueron destruidos 5 aviones, pudiéndose recuperar dos pilotos con vida, siendo sus caídos en combate, los Ten D José L Ardiles (01-05), Ten D Pedro I Bean (21-05), Ten D Héctor R Volponi (23-05), y el Ten D Juan D Bernhardt (29-05).

La VI Brigada Aérea, el 10 de Mayo, perdió otro de sus integrantes, el Cabo Héctor Varas, quien se encontraba en el buque de transporte Río Carcarañá que fue atacado por aviones ingleses Sea Harrier.



**El sistema de armas Dagger**



Pilotos de Dagger



El Dagger C-436 del Cap. «Dardo» Mir González sobrevolando al buque de asalto anfibio «Sir Berdivere» 24 de Mayo de 1982



Dagger C-432 listo para salir en misión a Malvinas

## Pucará en Malvinas

V. Cettolo - J. Mosquera - J. F. Núñez Padín.

**A comienzos de 1982, el grupo 3 de ataque de la Fuerza Aérea Argentina estaba conformado por dos escuadrones con un total de 34 aviones IA-58 (Pucara) operativos. El Grupo Aéreo 9, en Comodoro Rivadavia, estaba en proceso de formación y alistamiento del recientemente creado escuadrón IV de Ataque al que se le asignaron inicialmente 7 aviones. La participación del Pucará en la Guerra del Atlántico Sur comenzó el 1 de Abril, cuando el Comando de Operaciones Aéreas le ordenó al Grupo 3 de Ataque desplegar la escuadrilla Nahuel hacia las islas Malvinas el día siguiente. De acuerdo a lo ordenado, hacia las 14:35 Hrs. del 1º de Abril despegaron desde la B.A.M. Reconquista cuatro Pucará tripulados por el Cap. Vila Comandante y los Tenientes Furios, Giménez y Cimbaro.**

Luego de completar una escala técnica en la B.A.M. Tandil, se produce el arribo a la B.A.M. Río Gallegos a las 04:30 Hrs. del 2 de Abril. Este mismo día, fue asignada una tripulación de integrada por el Cap. Benítez, 1º Ten. Navarro y los Tenientes. Jukic y Calderón.

Avanzada la mañana del 2 de Abril, se dispuso el despegue hacia Puerto Argentino para las 14:00 Hrs. De acuerdo a lo previsto los aviones despegaron con rumbo a la B.A.M. Malvinas, con el apoyo del KC.130H Hércules TC-70 del grupo 1º de transporte. Las tripulaciones de vuelo quedaron conformadas por el Cap. Benítez / Cabo. Piaggi (A-532), Cap. Vila / Ten. Giménez (A-556), Ten. Jukic / Cabo. 1º Toloza (A-529) y Ten. Calderón / Cabo. Ramos(A-523). Tras el arribo a las 16:00 Hrs. de los cuatro aviones, quedó conformado el Escuadrón Aeromóvil Pucará Malvinas que fue la primera escuadrilla de aviones de combate que aterrizó en las Islas.

El 4 de Abril se cumplió la primera misión de reconocimiento ofensivo sobre la Isla Gran Malvinas. La misma tuvo una duración de 2:20 Hrs. Fue ejecutada con los Pucará Cap. Benítez / 1º Ten. Navarro (A-523) y Cap. Vila / Ten. Jukic

(A-556). Este vuelo y otros sucesivos, tenían por objetivo detectar tropas británicas que se hubieran replegado al interior de las islas así como la adaptación a las condiciones de vuelo en la zona. El 3 de Abril, a bordo del C.130H Hércules TC-68 habían arribado el resto de los pilotos y el personal de tierra.

Con vistas a reforzar el destacamento en Malvinas, arribaron a Comodoro Rivadavia hacia las 20:00 Hrs. del 8 de Abril una sección de ocho Pucará al mando del My. Navarro. Este grupo asignado a la Fuerza Aérea Sur, incluía al A-529 (My. Navarro), A-527 (Cap. Grunert), A-502 (Ten. Cruzado), A-506 (Ten. Brest), A-509 (Ten. Russo), A-513 (Ten. Alzogaray), A-517 (Ten. Núñez) y A-520 (Ten. Hernández). Dos días después, se inició la aplicación de camuflaje en aquellas aeronaves asignadas al Teatro de Operaciones Malvinas, trabajo efectuado por personal del grupo Aéreo 9 en Comodoro Rivadavia. Simultáneamente se verificaba el arribo a las Malvinas del Escuadrón Técnico a las órdenes del Cap. Robledo. También para la atención de novedades y reparaciones, se dispuso de personal de la Fábrica Militar de Aviones.

Desde un principio quedó claro que la pista de Puerto Argentino quedaría rápidamente congestionada y que por cierto sería el principal objetivo a atacar por las fuerzas enemigas. Por ello se encaró la búsqueda de campos de aterrizaje para uso de los Pucará. Se determinó que resultaban inapropiadas para su uso las pistas de Bahía Fox, Puerto San Carlos y del establecimiento San Carlos. No obstante el terreno anegadizo y ondulado, se determinó que el Campo de Puerto Darwin de 500 metros de longitud y recubierto de una esponjosa superficie de césped era la mejor opción. El terreno en la diagonal principal era tan malo, que se adoptó para uso un eje más corto de 450 metros, pero más seguro. La aspereza del terreno convertía cada despegue y aterrizaje en una pesadilla para los pilotos. De todas formas Puerto Darwin dio lugar a la Creación de la B.A.M. Cóndor el 15 de Abril, quedando al mando el Vicecomodoro Wilson Pedroso. El primer aterrizaje con Pucará se concretó el 24 de Abril, con el Mayor Navarro y el Capitán Vila en el Pucará A-529.

Como parte del programa de adiestramiento, el 20 de Abril una sección de Pucara (A-523 y 556) fue asignada a una fuerza de ataque, integrada además por Skyhawks, Mirages y Daggers. El objetivo era una formación naval encabezada por el Portaviones ARA 25 de Mayo, escoltado por el destructor ARA Santísima Trinidad y las Corbetas ARA Drummond, ARA

Guerrico y ARA Granville. Esta maniobra no llegó a completarse debido a que la flota se encontraba navegando a 120 millas del área designada. Por otra parte, desde la isla se realizaban prácticas de tiro y bombardeo y lanzamiento con cohetes sobre un islote frente a Darwin.

### Arribo de los Pucara a Malvinas



Aviones Pucará, apoyados y guiados por el Escuadrón FENIX vuelan a Malvinas a ras de las olas para evitar la detección e interceptación de los británicos

El cruce de los ocho aviones alistados en Comodoro Rivadavia, se realizó a partir del 26 de Abril con el apoyo de un Fokker F-27, con una escuadrilla de 6 Pucará (A-502, 506, 509, 520, 527, y 528), al día siguiente efectuaron el cruce las dos unidades restantes (A-517 y 528), en tanto que el despliegue del Escuadrón Aeromóvil desde Puerto Argentino hacia Darwin se realizó el 29 de Abril. Al día siguiente, quedó inoperativo el primer Pucara, tras el repliegue de la rueda de nariz del A-528, que rodaba en Puerto Argentino al mando del Capitán Vila.

Casi simultáneamente con el primer ataque aéreo contra la B.A.M. Malvinas, el Brigadier Castellanos le ordenó al mayor Navarro que se alistara para evacuar la B.A.M. Cóndor hacia la Isla Pebble. Hacia las 08:00 horas cuando se inicia el despliegue de la primera sección. El A-506 al mando del Capitán Grunert en plena carrera de despegue sufrió la rotura del amortiguador del tren de nariz lo que obligó a suspender las operaciones. Una vez despejada la pista y en momentos en que la segunda sección se ponía en marcha se produjo la incursión inglesa con tres Sea Harrier que lanzan bombas de 1000 libras y de fragmentación Beluga. El Pucara A-527 (Tigre 4) recibió un impacto directo de una



bomba Cluster, que provocó su destrucción total y la muerte del Teniente Jukic, 7 suboficiales y heridas en otros 14. El Pucará A-502, sufrió numerosos impactos de esquirlas y daños en la carlinga. La pérdida de aeronaves continuó, ya que el A-517 (Teniente Giménez) rompió el tren de aterrizaje. Por su parte el A-513 se trasladó hacia Puerto Argentino con averías en un motor que le imposibilitaron volar nuevamente. Al día siguiente se iniciaron los trabajos de reparación en aviones, además de recuperar el A-529 que había quedado con su rueda de nariz enterrada. En tanto el A-506 y el A-517 quedarían para siempre en Darwin como fuente de repuesto sirviendo además de señuelo. Esta táctica fue acertada, al atraer la atención de los atacantes del 4 de Mayo. Esto resultó fatal para el Lt. Taylor quien murió al ser derribado su Sea Harrier FRS. 1 XZ450.

LA B.A.M. Cóndor sería bombardeada posteriormente los días 8, 12, 17, 21, 25, 27 y 28 de Mayo en un intento de anular la amenaza que significaba los Pucará.

Por espacio de varios días las continuas lloviznas anegaron totalmente la pista de la Isla Pebble, anulando así cualquier actividad aérea del Escuadrón Pucará. Dicha circunstancia fue aprovechada por los hombres del Escuadrón D del regimiento británico SAS (Fuerzas Especiales), que ejecutaron un audaz golpe de mano el día 15 de Mayo. Como resultado de ello, fueron destruidos los Pucará A-502 y A-520 quedando dañados además los aviones A-523, 529, 552 y 556. Este raid marcaría el fin de las operaciones aéreas desde la Isla Borbón.

Para recomponer el parque aéreo, ese mismo día la escuadrilla «POKER» al mando del Vicecomodoro Costa trasladó hacia Malvinas otros cuatro Pucará (A-511, 516, 521 y 533) guiados por un Mitsubishi MU-2 (Alférez Quiroga y Meyer indicativo MICHU). Entre el 16 al 20 de Mayo se cumplieron 19 salidas de reconocimiento ofensivo las que culminaron en ataques contra objetivos terrestres en la zona de Bahía Howard el 21 de Mayo. El objetivo asignado a la Escuadrilla «TIGRE» eran posiciones terrestres desde las cuales se dirigía el fuego de la Fragata HMS Ardent contra Darwin. La Escuadrilla «TIGRE» quedó integrada por el Mayor Tomba (A-511), secundado por el Capitán Benítez (A-531), el primer Teniente Micheloud (A-533) y el Teniente Brest (A-509) que no logró despegar. En el transcurso de la acción el Capitán Benítez fue derribado a las 09:30 horas sobre Flat Shanty tras un impacto de misil FIM-92 STINGER. Mientras tanto una sección de tres Sea Harrier era vectoreada por la Fragata HMS Brilliant contra el Mayor Tomba y el Primer Teniente Micheloud, que batían eficazmente el blanco asignado. En el enfrentamiento el Sea Harrier FRS 1 XZ451 necesitó de tres corridas con tiro de cañón para derribar al Pucará A-511 que cayó a tierra próximo a Drone Hill, aunque el Mayor Tomba consigue eyectarse a tiempo.

Debido al avance de las tropas terrestres enemigas sobre Darwin, se ordenó la evacuación del personal y equipo del Escuadrón II Aeromóvil Pucará hacia la B.A.M. Malvinas. Pero por la falta de refugios, las aeronaves sobre este Aeropuerto quedaban muy expuestas. De hecho el 24 de Mayo, a causa de un impacto de bomba el A-509 quedó fuera de servicio. El 27 de Mayo una sección («GAUCHO») integrada por el A-532 y 537 tripuladas por el Teniente Argañaraz y el Alférez Blanchet, con la guía de un Mitsubishi MU-2 del Escuadrón Fénix, se sumaron a la defensa de las Islas, a tiempo para tomar parte en los combates.

La jornada del 28 de Mayo, caracterizada por una pésima meteorología con techo reducido a solo 50 metros no impidió que los Pucará apoyaran a la propia tropa que combatía en Darwin. La primera misión (Indicativo «NAHUEL») atacó con tres aviones, de los cuales el A-537 (Capitán Vila) retornó con múltiples impactos. Luego fue el turno de la sección BAGRE, en la cual el A-533 (Capitán Grunert) quedó fuera de servicio tras recibir 58 impactos en el fuselaje y cuatro en el motor izquierdo. Poco después estaba en el aire la sección SOMBRA, compuesta por los Tenientes Cimbaro y Jiménez que debía atacar obje-

tivos terrestres en la zona de Camilla Creek. Sin embargo interceptaron dos helicópteros Scout de los Royal Marines. El Teniente Jiménez (A-537) consiguió derribar al helicóptero Scout XT 629/DR. Por desgracia, debido al reducido techo, su avión impactó con una elevación del Cerro Azul entre Darwin y Puerto Argentino pereciendo en la colisión. A última hora de la tarde fue el turno de la sección FENIX (Primer Teniente Micheloud y Teniente Cruzado) para un ataque con Napalm. En el transcurso de la misión el A-555 tras recibir numerosas impactos de armas terrestres cayó a tierra en Peter's Park luego de una eyección exitosa del Teniente Cruzado.

Durante la jornada, la guarnición había sido reforzada con tres Pucará: A-515

(Primer Teniente Martínez) A-536 (Alférez Manzur) y A-555 (Alférez Galván), en tanto que al día siguiente se sumaron los aviones A-514 (Alférez La Torre), A-522 (Alférez Hub) y A-549 (Primer Teniente Ayerdi).

El 1 de Junio el Escuadrón Aeromóvil, recibió órdenes de proporcionar escolta armada al CH 47 Chinook indicativo Halcón asignado al rescate del Flt. Lt. Mortimer derribado próximo a Puerto Argentino. Desafortunadamente en la carrera de despegue con hielo en la pista el A-514 (Capitán Benítez) perdió el comando de dirección impactando contra el A-532 que se hallaba a un costado de la pista, quedando ambos inutilizados. Las últimas operaciones realizadas por el Escuadrón el 10 de Junio incluyeron misiones de reconocimiento, exploración marítima y un ataque contra posiciones de artillería terrestre en el Monte Kent. Esta última respondiendo a requerimientos del Ejército fue ejecutada por la Escuadrilla FIERRO (Primer Teniente Micheloud, Primer Teniente Ayerdi y Teniente Morales). Para este ataque los aviones, serían artillados con siete lanza cohetes LAU 61 además de carga completa de munición de 7,62 y 20mm. El blanco marcado por efectivos terrestres con granadas de humo, no recibió la totalidad de los cohetes, debido a que el ambiente marino y la intemperie habían inutilizado numerosos contactos eléctricos. Poco después, una escuadrilla de cuatro Sea Harrier fue enviada contra Puerto Argentino, con el objetivo específico de destruir a dichos aviones. Esto reflejaba la amenaza que representaban los Pucará para los Comandantes Británicos. Durante el 13 de Junio y ante la inminencia del desenlace de la batalla, se decidió alistar a los últimos cuatro Pucará (A-515, A-522, A-533 y A-549) para una misión de ataque con posterior repliegue hacia el continente. Cada avión fue equipado con dos tanques subalares de 318 litros y tres lanza cohetes LAU 61 en el soporte ventral. Esta misión planificada para las primeras horas del 14 de Junio fue cancelada al cesar las hostilidades.

Mientras se desarrollaban las acciones de combate en las Islas Malvinas, el Grupo IV de Ataque tenía a su cargo la ejecución de misiones de patrullaje y reconocimiento armado a lo largo del litoral marítimo en previsión de acciones de infiltración enemiga. Durante uno de estos vuelos, cayó a tierra el Pucará A-540 el día 29 de Mayo, pereciendo su piloto el Alférez Valko. Funciones similares realizó una sección de dos IA-58 desplegada al Aeródromo provincial de La Plata. Su misión consistió en vigilar los accesos al litoral fluvial del Río de La Plata. Mientras se cumplía un vuelo de observación, encuadrado dentro de esta zona, se produjo la pérdida del A-526 (Alf. Marchesini) en proximidad del Atalaya. Finalmente desde la B.A.M. Santa Cruz (al mando del Comodoro Giam-paoletti) llegaron a operar hasta 18 Pucará, básicamente en funciones de exploración y reconocimiento. Debido a las numerosas eyecciones de tanques subalares, ocurridas durante los primeros días de operaciones se hizo necesario la reposición de estos elementos a fin de no afectar la operación de los Skyhawks. El traslado de los Drops Aero 10, fue realizado entre Comodoro Rivadavia y Río Gallegos empleando a los IA-58 Pucará. El operativo se desarrolló sin contratiempos, asegurando la operación de los A4 B con estos tanques, fácilmente identificables por su color gris claro.

## Pruebas de Lanzamiento de Torpedos



Durante el mes de Mayo se realizaron experiencias conjuntamente con el Arsenal Naval Puerto Belgrano, con vistas a adaptar al Pucará como avión torpedero desde la Base Aeronaval Comandante Espora se efectuaron algunos vuelos con el AX-04 equipado con un torpedo inerte MK 45 tripulado por el mayor Marcialetti. También se realizaron ensayos con torpedos en la Ría de Puerto Santa Cruz en Mayo y Junio. La técnica estudiada requería lanzamientos a muy baja velocidad, del orden de los 120/140 nudos, para evitar que el torpedo se partiera al impactar la superficie del mar. En general, el mayor problema que se presentó fue que los torpedos no seguían una trayectoria estable, por lo que se abandonó la experiencia.



*Las fotografías muestran el Pucará portando un torpedo durante las pruebas mencionadas*

La operación de los Pucará en Malvinas quedó notablemente condicionada por las primitivas condiciones en el cual operaron. La falta de herramientas adecuadas, repuestos y otros medios de apoyo, forzaron la salida de servicio de numerosos aviones por desperfectos y averías menores. El continuo hostigamiento naval impidió realizar reparaciones nocturnas. Conviene recordar que solamente cuatro del total de las aeronaves perdidas en Malvinas fueron destruidas en combate. La ausencia total de protección natural o artificial fue un problema insoluble y causa de la mayor cantidad de bajas. En un ambiente tan hostil como la B.A.M. Cóndor, el Escuadrón Aeromóvil Pucará operó durante 46 días, cumpliendo un total de 186 salidas operativas (incluyendo las realizadas desde Puerto Argentino). De tal forma la fortaleza operativa demostrada hizo honor al nombre de Pucará.

*Nota de AVEGUEMA: Durante el conflicto del Atlántico Sur un total de 24 Pucará fue trasladado directamente al Teatro de Operaciones Malvinas, conformando el Escuadrón Aeromóvil Pucará Malvinas, utilizando como bases las pistas de Puerto Argentino, Puerto Darwin y Puerto Calderón. También fueron desplegados, en el marco de la llamada Fuerza Aérea Sur, 11 IA-58 en la BAM Comodoro Rivadavia.*

# Cartas del Soldado Rubén Cao desde Malvinas

**Días pasados AVEGUEMA se encontró con la Señora Hasenclever de Cao, mamá del soldado Julio Rubén Cao y presidenta de la Comisión de Familiares de los Caídos en Malvinas. El encuentro fue en un sobresaliente congreso sobre la atención médica a los veteranos de guerra que organizó la Ciudad de Buenos Aires, por medio de su Ministerio de Salud. Nos quedamos pensando en la Señora de Cao y en su estoicismo y fuerza para mantenerse al frente de esa organización que tanto ha hecho por el recuerdo de nuestros caídos en combate.**

**AVEGUEMA quiere rendirle un pequeño homenaje recordando estas cartas que su hijo mandara al continente durante la guerra.**



El Maestro Soldado Julio Rubén Cao

El maestro soldado Julio Rubén Cao nació en Ramos Mejía el 18 de enero de 1961. Hijo de don Julio Cao y doña Delmira Esther Hasenclever, se radicaron en la entonces localidad tabladense y cursó estudios en la escuela parroquial «Cervantes» y el secundario en la escuela normal «Doctor Mariano Etchegaray», de Ciudad Evita.

Se recibió de bachiller docente, cursando luego estudios de profesorado de literatura en la escuela «Pedro Elizalde» y magisterio en la escuela Normal Etchegaray. Ejerció la docencia en las escuelas N° 95, 96 y 32 de La Matanza y cumplió el servicio militar en nuestro Regimiento de Infantería Motorizada III «General Manuel Belgrano» de Tablada. Vuelto a la vida civil retornó su labor en la escuela N° 32, de Laferrere, de donde partió al frente de batalla un 12 de abril. Destino: Puerto Argentino.

Su deceso se produjo el 10 de Junio siguiente, en acciones de guerra, no pudiendo conocer a su primogénita Julia María, que nació el 28 de agosto de ese año, ya que su esposa Clara Barrios, docente como él, estaba embarazada de cinco meses.

Estas son cartas que el soldado Cao enviara durante su permanencia en Malvinas, reflejan los puros sentimientos de un muchacho de su edad, enfrentando las circunstancias que le tocara vivir, con un inmenso amor por su Patria.

## Carta al director de la Escuela N° 32 Gregorio de Laferrere

Puerto Rivero, 24 de abril de 1982.

Señora Directora:

He recibido carta de mi esposa quien me transmite la preocupación de todo el personal de la escuela en cuanto a mi persona, luego de mi inesperada desaparición debido a mi incorporación en el ejército.

Deseo hacer llegar a usted y por su intermedio a todo el personal de la escuela mi mayor gratitud por haberme hecho sentir tan a gusto durante el corto lapso que me encontré entre ustedes.

Espero que no se tome en cuenta la incorrecta redacción y caligrafía de estas líneas pues es un soldado y no un maestro quien las escribe.

Considero que ustedes desearán saber las condiciones en que vivimos aquí los soldados, que según tuve la oportunidad de comprobar son muy distintas a las que describen los diarios.

Formo parte de la Sección Antitanque del Regimiento de Infantería Mecanizada N°7. Nuestra misión es dar apoyo a la primera línea de las compañías de infantería de nuestro Regimiento que se encuentran sobre las costas. Nosotros nos encontramos a 100 / 150 metros a retaguardia, prácticamente en el frente.

Estamos a unos 3 km del Puerto Rivero (Stanley) en la Isla Soledad y vivimos en pozos de 1 metro x 2 metros, aproximadamente (pozos de zorro) en parejas

de a dos soldados; la humedad de la tierra es nuestro mejor compañero. Comemos bien, pero la ansiedad hace que sintamos mayor apetito, no hay comida que alcance. Hace frío, mucho viento y el clima en general es muy húmedo, Las noches son muy largas, y se hacen más largas porque cumplimos 2 hs. 30 min de guardia.

Releyendo la carta me doy cuenta de que le estoy describiendo un panorama para nada alentador, pero la realidad es que no es nada que no pueda soportarse; principalmente porque la moral de la tropa es muy alta en general.

Con respecto a la situación en general; recibimos la información de la radio local que no es otra que la que la superioridad quiere que sepamos: sobre el ataque a Las Georgias y demás, en general muy escasas.

Por otra parte ya hubo enfrentamientos acá en Isla Soledad que no sé si son de dominio público; el día 27 de abril a las 21:30 hs. empezamos a oír que la artillería que se encuentra a la retaguardia tiraba sobre las costas: recibimos órdenes de alistarnos y mantenernos alerta dentro de las posiciones. No teníamos otra información más que el hecho de que el fuego continuaba ininterrumpidamente. Nos encomendamos a Dios y esperamos. No sé si temblaba de frío o de miedo, pero temblaba.

Hasta las 3 hs. del día siguiente continuó el fuego y algunos tiroteos aislados producto de algún miedo (y que constituyen un verdadero peligro). A las 4 hs. recibimos noticias de que el peligro había pasado y podíamos dormir.

Por la mañana, el Teniente Coronel, Jefe del Regimiento, nos informó por radio lo sucedido: el radar había detectado lanchones de desembarco (aproximadamente 100 efectivos) y un submarino a 7000 m de las costas. El fuego de la artillería los cercó y puso fuera de combate, el submarino se alejó; más que ese susto no pasó nada y esto nos sirvió para darnos cuenta que un desembarco en esta zona es prácticamente imposible.

Deseo aclararle que esta información y todo lo que refiere a mi ubicación, no la he hecho llegar a mi esposa y a mi familia, con el objeto de no alarmarlos más de lo que por el hecho mismo se encuentran. Igualmente tenga la seguridad de que las cosas no van a llegar a mayores y que esto va a terminar muy pronto; no sabe cuanto deseo volverme a encontrar frente al grado cumpliendo esa misión mucho más gratificante y provechosa que la que tengo encomendada.

Desearía que hiciera llegar a la maestra de 3° D este mensaje para mis alumnos.

## A sus Alumnos

A mis queridos alumnos de 3° D:

«No hemos tenido tiempo para despedirnos y eso me ha tenido preocupado muchas noches aquí en Malvinas; donde me encuentro cumpliendo mi labor de soldado: Defender la Bandera. Espero que ustedes no se preocupen mucho por mí porque muy pronto vamos a estar juntos nuevamente y vamos a cerrar los ojos y nos vamos a subir a nuestro inmenso Cóndor y le vamos a decir que nos lleve a todos al país de los cuentos, que como ustedes saben, queda muy cerca de las Malvinas. Y ahora como el maestro conoce muy bien las islas no nos vamos a perder...»

«Chicos, quiero que sepan que a las noches cuando me acuesto cierro ojos y veo cada una de sus caritas riendo y jugando; cuando me duermo sueño que estoy con ustedes.»

«Quiero que se pongan muy contentos porque su maestro es un soldado que los quiere y los extraña.»

«Ahora sólo le pido a Dios volver pronto con ustedes. Muchos cariños de su maestro que nunca se ol-

vida de ustedes.»

Señora, además desearía llegar mi recuerdo y saludos a todo el personal, la señora Bibiana, el señor Galo, Cristina, Nora, Mercedes, Bárbara y a todos los docentes de mi turno y de la escuela, A la señora Alicia quisiera decirle que extraño mucho su mate a las 13 hs: y espero pronto volverlo a saborear ya que acá el desayuno es una especie de mate cocido mezclado con cal de albañil y hasta un poco de cemento, nada de azúcar.»

«Habiendo distraído demasiado su atención pero sintiéndome por un instante con ustedes, me decido a concluir estas líneas con la esperanza de encontrarnos a la brevedad con ustedes.»

Afectuosamente,

Julio

## Carta a sus padres

Puerto Argentino, 3 de junio de 1982.

Queridos papá y mamá:

Son aproximadamente las dos de la tarde y les escribo un poco apurado porque el sargento Moreno dentro de un ratito sale con las cartas por eso perdónen la letra.

Junto con esta carta sale una para Clara, yo no sé si ustedes reciben o no, pero yo he escrito muchísimas cartas. De su parte recibí telegramas y con mucha alegría la encomienda. Quiero que sepan que recién ahora y acá puedo valorar realmente el tener dos padres como los que tengo, los quiero mucho y me da rabia que sufran por mí, quédense tranquilos que como viene la mano (esto me olvidé de comentarle a Clara) parece que ellos vienen desde Darwin y yo estoy con frente hacia otro costado. Igualmente el Regimiento 3 entrará en acción cuando tornen el pueblo porque están rodeando el pueblo. Posibilidades de combate las hay pero también hay muchas posibilidades de que no entremos así lo calculo. No se hagan problemas que su hijo está capacitado para todo y principalmente tengo mucho por lo que voy a volver. Es posible que falte poco. Después de esto vamos a ver todos muy distinto la vida.

Mami el 1° sé que fue tu cumpleaños y me pasé todo el día pensando en vos y me imagino que muy contenta no lo habrás pasado. Yo tenía un poco de bronca porque no pude hacerte un telegrama con el texto de Feliz Cumpleaños, pero ahora hay varios textos fijos y en ninguno dice eso. No importa ya lo vamos a festejar a mi vuelta con una gran comilona, ya sabes mi estrella que acá yo sólo pienso en comer y en vos, Clara, papá y todos. Me vas a hacer algo rico que vos sabés. Empiezo a despedirme de ustedes: besos a la abuela, a Graciela, Franco y las nenas, a la loquita y al loquito de casa que los quiero y extraño mucho, a los tíos y especialmente a la tía Eva que recibí dos cartas de ella y a la tía Ofelia que también recibí una.

Por último papá y mamá adorados espero (si es que tardan tanto) estar con ustedes antes que esta carta. Muchos besos de su hijo que no ve el día de tenerlos nuevamente.

Julio



Cementerio de Darwin. Sepulturas de soldados argentinos caídos en las islas durante la guerra de 1982.

# Una Historia de Malvinas

*Las historias personales que se han originado en la guerra de Malvinas son múltiples. En esta ocasión AVEGUEMA relata el encuentro entre una hija de un Veterano argentino con un Veterano británico luego de más de treinta años de finalizadas las acciones de combate.*

**Fotos: Cintia Adobatto y The Telegraph**  
**Texto: Cintia Adobatto y AVEGUEMA**

El suboficial Dardo Antonio Adobatto participó en la guerra de Malvinas como Cabo primero de la dotación del destructor ARA «Santísima Trinidad». Este buque, uno de los más modernos de la Armada de ese entonces, era gemelo del HMS «Sheffield» hundido por la Aviación Naval en el primer ataque misilístico aire-superficie de la historia de las luchas aeronavales.

El HMS «Sheffield» era un símbolo de la tecnología de la NATO en la década del 80, en la puja permanente de esta alianza militar contra las fuerzas del Pacto de Varsovia. Su hundimiento, causado por un país menor en el tablero internacional, sacudió fuertemente a la Alianza Atlántica.

El «Santísima Trinidad» participó en la recuperación de las Islas; desde su cubierta partieron los Comandos Anfibios y Buzos Tácticos que en la noche del 1 de abril desembarcaron en botes de goma con las misiones de capturar el cuartel de los Royal Marines (que defendían Puerto Argentino), tomar la casa del Gobernador y otros edificios de servicios públicos de la ciudad.

Posteriormente operó junto a la flota de mar.

Mike Southall, por su parte, tenía 17 años cuando, formando parte del tercer regimiento de paracaidistas británico, debió desplazarse por más de 12.000 Km para luchar por unas islas que la mayoría de los integrantes de su unidad desconocía su existencia.



*Cintia Adobatto y Mike Southall*

Mike, Como soldado menor de edad, podía haber rehusado participar con su regimiento, pero marchó a Malvinas como voluntario. Luego de la guerra, sirvió 27 años en el ejército e irónicamente cuando se retiró, el periodo de su participación en Malvinas no contó para su haber de retiro, por haberlo transcurrido como menor de edad.

Hace aproximadamente dos años, Mike tomó contacto con AVEGUEMA por mail y solicitó autorización para ser aceptado como socio. Explicó que sería para él una gran satisfacción ser aceptado porque valoraba a sus adversarios de entonces por todo lo que habían puesto en la defensa de sus posiciones y que para él era un gesto de reconciliación entre combatientes. La Comisión Directiva de AVEGUEMA aceptó la solicitud y, desde entonces, es un socio más de nuestra Institución.

La batalla de Monte Longdon, en la noche del 11 de junio de 1982, fue una de los combates más sangrientos de la guerra terrestre alrededor de Puerto Argentino

Cintia Adobatto, hija del suboficial Adobatto, tomó contacto en Londres con Mike el 27 de Junio de este año durante un viaje realizado a Inglaterra, el veterano inglés viajó más de 500 Km para el

encuentro, desde Cheshire donde actualmente reside. Cintia le entregó la medalla del Congreso que portara su padre y recibió como recuerdo un frasco con tierra y piedras de las Islas de parte del veterano inglés.

Una historia más de Malvinas...



*El Suboficial Dardo Antonio Adobatto en 2007 durante una visita al ARA «Santísima Trinidad»*



*Mike Southall mostrando las medallas conseguidas por su participación en la guerra*



*A bordo del ARA «Santísima Trinidad»*

Cuando en AVEGUEMA tomamos conocimiento del encuentro le pedimos a Cintia que nos hiciera un relato del porqué del mismo, he aquí su testimonio:

«Buenos días Oscar te escribo para contarte en que consistió el viaje a Inglaterra para el encuentro con el VGM Mike.

Cuando Mike escribió en la Gaceta Malvinense acerca de su historia y que pensaba sobre la guerra, me conmovieron sus palabras; me pareció muy acertada su idea de que la guerra es realmente entre políticos y que entre los soldados no debería haber rencor ni diferencias.

A partir de esas palabras sentí la necesidad de encontrarme con él para conocerlo en persona, escuchar su historia y hacerle llegar también la historia de mi padre.

El encuentro tuvo lugar el día 27/07/2013, Mike se dirigió al hotel donde me encontraba, pasamos toda la tarde juntos a pesar del inconve-

niente con el idioma ya que yo ni mi novio Alejandro hablamos fluidamente inglés. Mi padre le obsequió una medalla de Malvinas y Michael le envió a mi papá una piedra de monte Longdon, un prendedor de una roseta-pétalo, símbolo de Malvinas y un vino inglés.

Te comento quien es mi papa, Dardo Antonio Adobatto, en el año 1982, participó de la recuperación de nuestras Malvinas, formando parte de la tripulación del destructor misilístico ARA Santísima Trinidad, como cabo primero maquinista.

En año 1981, papá estuvo en Portsmouth, Inglaterra, con el Santísima Trinidad, para la afinación final de su querido buque.

El siempre ha sido un ferviente luchador de la causa Malvinas, para que todos los Veteranos de Guerra, fuesen reconocidos, portando siempre en lo más alto las banderas de Malvinas. Y en nuestra ciudad (Carlos Spegazzini, provincia de Buenos Aires) se erige un monumento al Capitán Giachino y la calle de ingreso a nuestro pueblo, lleva el nombre del primer mártir de la guerra de Malvinas. Actualmente él trabaja en PAMI y sigue ligado a los Veteranos de Guerra.

Con respeto a mi viaje a Inglaterra, me movilizó el hecho que una guerra, tiene su lado humano, a una guerra van seres humanos que sufren, que viven momentos límites y que de ambos bandos han vivido situaciones comunes muy difíciles, ofreciendo todos, lo más preciado que tiene todo ser : **Su Propia Vida**, y esos antiguos guerreros, adversarios, pueden a través del tiempo reconciliarse y hablar de paz, hablar de vida, hablar de amor y **Enviar un Mensaje de Paz**, para que jamás grupo humano alguno tenga que sufrir las consecuencias que les tocó padecer a los veteranos de guerra de Malvinas. Yo sentí en ese inolvidable encuentro con MICHAEL SOUTHALL, una emoción muy grande y vi en él a mi padre; y lo vi a MIKE también muy emocionado de este encuentro, que con palabras muy sentidas me dice entre otras cosas : «que la guerra es un asunto terrible y tras el paso del tiempo los antiguos enemigos pueden hablar unos con otros y abrazar la paz, para que los hombres no mueran más jóvenes, de uno y otro lado, y como veterano de guerra siempre estoy muy interesado en el bienestar de los veteranos argentinos y que su país los haya tratado bien desde el

fin de la guerra» .

También me comentó que era paracaidista y que combatió en monte Longdon, que hace unos pocos años volvió a Malvinas a rendirle homenaje a tres compañeros muertos.

Vino en el buque Canberra y hay dos realidades que se encuentran: Mike viene a nuestras Malvinas en el Canberra y la Santísima Trinidad escolta al Canberra al continente, una vez finalizada la guerra hasta Puerto Madryn, con soldados argentinos, con mi papá como tripulante del Santísima.

Por último no puedo dejar de comentarte mi impresión hacia este héroe; una persona muy agradable y preocupada por nuestro encuentro, viajó desde su ciudad 4 horas aproximadamente y se ofreció a enseñarnos los lugares turísticos.

Sinceramente fue una experiencia única en mi vida; pude vivir en carne propia el lado humano, positivo de una guerra, experimentar que ante todo, todas las guerras como anteriormente men-

## El Reencuentro

Daniel Ruiz Díaz

**El primero de mayo de 1982 dos hombres fueron protagonistas de una historia muy particular y emocionante como tantas otras ocurridas durante los meses de mayo y junio de ese año. Uno era piloto de un avión Mirage MIII. El otro, mecánico de primera línea del Escuadrón de Mirage MIII. Se ordenó una misión de interceptación sobre Malvinas, el piloto trepó a su máquina y el mecánico lo ajustó a su asiento, lo ayudó a colocarse el casco y con un golpe en el mismo le dijo: Señor, dentro de una hora y media voy a estar esperándolo en este mismo lugar.**

La historia quiso que el piloto no regresara ya que fue derribado en dicha misión, sufriendo heridas que lo obligaron a demorar mucho tiempo su regreso al Escuadrón. El mecánico poco tiempo después de la guerra, solicitó su baja de la Fuerza Aérea y el reencuentro se demoró algo más de lo esperado por ambos.



Finalmente, luego de muchos años, ambos protagonistas pudieron cumplir con ese pedido del mecánico.

Los protagonistas de esta historia son el entonces 1er teniente Carlos Perona y el Cabo Sergio Ascencio.

De dicho encuentro tuve el honor y el privilegio de retratar en esta foto que saqué 30 años después, en la víspera del aniversario del bautismo de fuego de la FAA, el 30 de abril de 2012.

**Informe Oficial de la Fuerza Aérea Argentina de las acciones del sábado 1 de mayo de 1982**

**bado 1 de mayo de 1982**

**Fuente: Página oficial de la FAA**

Orden Fragmentaria 1109: Dos Mirage MIII, indicativo DARDO. Misión: cobertura; armamento: misiles Magic. Tripulación: capitán Gustavo García Cuerva (I-015), primer teniente Carlos Perona (I-019). Despegaron de Río Gallegos a las 15:45. Ruta: Río Gallegos - Malvinas.

Esta tripulación cumplía la segunda salida del día, y fue la que, por primera vez, recibió fuego de una patrulla aérea británica. Ambos aviones eyectaron tanques y se trabaron en combate sobre la Isla Borbón.

El capitán García Cuerva vio el misil arrojado sobre su numeral (Perona) y le gritó: Le lanzaron un misil, ¡cierre, cierre!, pero el misil alcanzó al N° 2 y éste eyectó. Posteriormente, fue recuperado.

El capitán García Cuerva, sin combustible para regresar al continente, tenía dos alternativas; eyectarse sobre las islas y perder el avión, o intentar el aterrizaje en la pista de Malvinas y salvar su máquina.

Esto último suponía una excelente coordinación con el comando de la defensa aérea de Malvinas (Centro de Información y Control Artillería Antiaérea). Lamentablemente, esta coordinación aún no ocurría, porque no se había alcanzado el nivel de confianza de la defensa y, aún peor, subsistía el gra-

do de desorganización producido por los ataques aéreos y fuego naval enemigo sobre la zona.

García Cuerva decidió aterrizar y lo comunicó por VHF. El «alto el fuego» fue ordenado, reiteradamente, por el Centro de Información y Control. El M-III se dirigió hacia la pista y procedió a eyectar sus cargas externas, para facilitar la maniobra de aterrizaje. Esa acción (eyección de cargas), confundió a la tropa que de inmediato comenzó a

disparar sus armas largas (fusiles) contra el avión. La psicosis creada por el Vulcan y los Harrier pudo, en los artilleros, más que la orden del Centro de Información y Control, y las baterías antiaéreas del Ejército y la Armada abrieron fuego, que dio como resultado el derribo del M-III. El piloto inglés que derribó al primer teniente Perona fue el Fl Lt RAF Paul Barton; y el que combatió contra el capitán García Cuerva, el Lt RN Steve Thomas.



Integrantes de la patrulla Indicativo «DARDO»  
Brig. VGM (Re) Perona y Capitán VGM – PM García Cuerva

CLAUDIO MEUNIER  
RODRIGO VALDÉS

# MALVINAS, FUEGO EN EL AIRE

Ilustraciones: Christian Zambruno

+ de 500 páginas  
+ de 400 fotografías  
e ilustraciones color

DURANTE LA GUERRA DE MALVINAS, EL MUNDO ENTERO SE PUSO DE PIE ADMIRADO POR LA PERICIA Y EL HEROÍSMO CON QUE LOS PILOTOS DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA, EN LA SOLEDAD DE SUS CABEZAS, ENFRENTARON Y ATAGARON UNA Y OTRA VEZ A LA TERCERA POTENCIA MILITAR DEL MUNDO PARA DESTRUIR GRAN PARTE DE SU FLOTA. ESTA OBRA RECOGE LA HISTORIA MÁS COMPLETA ESCRITA HASTA EL MOMENTO. LOS TESTIMONIOS DE LOS PROTAGONISTAS, LAS IMÁGENES Y LOS DOCUMENTOS INÉDITOS ENRIQUECEN ESTA PROPUESTA EDITORIAL ÚNICA.

PRECIO EN LIBRERÍAS \$620 PRECIO ESPECIAL PRELANZAMIENTO \$320

GRUPO ABIERTO LIBROS

Por la compra de más de 10 ejemplares \$280.- c/u

Pedidos / contacto: libros@grupoabierto.com

## 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



# La Epopeya del Aviso ARA «Alférez Sobral»

**Sábado 27 de marzo de 1982. El Aviso A.R.A. Alférez Sobral, pequeño buque de la Armada Argentina cuya misión principal es la de llevar a cabo diversas tareas auxiliares, tales como remolques en el mar, balizamientos, apoyo a otras unidades y a las zonas costeras, etc., se encontraba en su apostadero de la Base Naval Puerto Belgrano. Su Comandante, Capitán de Corbeta Sergio Raúl Gómez Roca recibió una orden perentoria: Alistar el buque y zarpar de inmediato.**

**Relato de su Segundo Comandante durante la Guerra del Atlántico Sur, Capitán de Navío (RS) Sergio Bazán**

## 27 de Marzo al 1º de Mayo de 1982

Convocado el personal y tras rápido reaprovisionamiento, la unidad partió en horas de la tarde hacia el sur. Excepto el Comandante, ninguno de los 60 tripulantes conocía la misión impuesta.



*El buque en la década del 70*

A poco de navegar, fuimos informados de la decisión de recuperar las islas Malvinas. Si bien no integraríamos la Fuerza de Tareas directamente encargada de cumplir con esa misión, nos sentíamos igualmente partícipes ya que, de alguna manera, se nos asignaría una tarea contribuyente a la misma.

Es difícil relatar la emoción vivida en aquellos días, principalmente porque parecía un sueño que, tras casi 150 años de usurpación del archipiélago, nos tocara intervenir en esa gesta.

Luego de dura travesía debido a un fortísimo temporal, arribamos a Río Gallegos el 1º de abril, fondeando frente a la ciudad. El día 2, en formación a bordo, nuestro Comandante comunicó a la tripulación que se había consumado la recuperación de las islas. A partir de ese momento, la actividad se centró en mantener la nave en las mejores condiciones de operación, lista para acudir al lugar que se ordenara, a cumplir la tarea que fuera menester.

Transcurridos nueve interminables días, otra orden llegó. Nos trasladaríamos a Puerto Deseado para efectuar un reabastecimiento y luego ocupar posición al oeste de las islas Malvinas, sector desde donde podríamos ser enviados al rescate de las tripulaciones de aviones derribados o naufragos.

El 17 de abril nos hallábamos en la posición asignada. Según los informes que se recibían, la situación entre nuestro país y Gran Bretaña se agravaba, la tensión aumentaba y era previsible que pudieran producirse los primeros enfrentamientos.

Ello aconteció poco después, el sábado 1 de mayo. A las 17.30 horas de ese día, un avión Canberra de la Fuerza Aérea Argentina integrante de una sección que se dirigía a bombardear a las fuerzas inglesas que iniciaron el ataque a las islas, fue abatido aproximadamente a 100 millas náuticas al norte del Estrecho de San Carlos.

Ante este hecho, y en cumplimiento de la orden recibida, nuestro buque se destacó de inmediato para efectuar la búsqueda y el rescate de los dos tripulantes de la aeronave. Con mar gruesa, casi sin visibilidad y con una preocupante falla en el sistema de timón, el Capitán Gómez Roca encaró resueltamente el peligro que implicaba internarse en una zona controlada por el enemigo, sabiendo que de producirse un encuentro, las posibilidades que tenía de salir airoso eran prácticamente nulas.

Esa actitud decidida y valerosa, que anteponía a toda otra consideración el sentido del cumplimiento del deber y la solidaridad con los camaradas en peligro, fue apoyada con su accionar por toda la Plana Mayor y Dotación, sin excepciones.

## El Combate

El 2 de mayo amaneció con tiempo borrascoso. Durante la mañana un mensaje alertó sobre la presencia de un Grupo de Tareas británico compuesto por un portaaviones y seis u ocho buques de guerra, operando en el área hacia la cual nos dirigíamos.

Llegó el atardecer, y con él una infausta noticia: el Crucero General Belgrano había sido torpedeado. Fue un duro golpe ya que, como es lógico, sentíamos verdadero cariño por esa nave, en la que navegaban compañeros y amigos de toda la vida; pero a medida que transcurrían las horas y nos acercábamos al punto calculado para iniciar la búsqueda, la atención se centró en el intento de salvar a los dos hombres que se hallaban a merced de las aguas.

Casi a medianoche fuimos sobrevolados por un helicóptero no identificado, ordenándose entonces cubrir puestos de combate. La aeronave se mantuvo sólo unos instantes, alejándose luego para perderse en la oscuridad.



*El número 1 muestra el lugar de hundimiento del Crucero «General Belgrano», el número 2 la última posición conocida del «Alférez Sobral»*

Transcurrieron 40 minutos de atenta vigilia. Los nervios terriblemente tensos, pero nadie exteriorizó lo que sentía. Hasta parecía que se trataba de otro zafarrancho de rutina. ... Pero había algo muy claro: El enemigo nos había descubierto y no tardaría en atacar.

Se sabía a bordo que no recibiríamos ayuda debido a que no había otros buques argentinos en las proximidades. Como tampoco apoyo aéreo, cuando menos hasta la mañana siguiente. Como el mar estaba agitado y el violento movimiento del buque dificultaba el trabajo de los apuntadores de las armas, el Comandante decidió invertir el rumbo, de manera tal que recibiendo el oleaje por la popa nuestra unidad se mantuviera lo más estable posible.

Así las cosas, al acercarse otro helicóptero británico, el Sobral abrió fuego, entablándose el combate. El cañón de 40 y las ametralladoras de 20 mm dispararon su munición, y si bien por la oscuridad reinante y el ya mencionado rolido y cabeceo del buque, no consiguieron hacer impacto, sí lograron que la aeronave enemiga se alejara precipitadamente, tomando distancia para ponerse fuera del alcance de nuestra artillería.

Minutos más tarde el Jefe de Artillería advirtió que por estribor se divisaban destellos. Desde el puente de mando, efectivamente, se observaron también pequeñas luces. A primera vista, el Comandante, que no perdía las esperanzas de rescatar a los pilotos

buscados, expresó con entusiasmo que podía tratarse de señales lanzadas por ellos. Pero instantáneamente el particular movimiento de las luces avistadas nos indicó que en realidad eran misiles que se aproximaban.

Todo ocurrió en pocos segundos. Un misil (se trataba de la clase Sea Skua lanzados desde helicópteros Sea Lynx) impactó en la lancha, explotando y destruyéndola por completo, al tiempo que rociaba con esquirlas la superestructura. Los tres operadores de la ametralladora de 20 mm de estribor fueron heridos. Personalmente experimenté los efectos de la explosión, siendo arrojado hacia el interior del puente, recibiendo también una esquirla en la pierna izquierda.

Otro misil pasó sobre el buque sin impactar. El Comandante ordenó abrir fuego cubriendo el sector desde el que provenía el ataque, aunque era imposible ver al enemigo debido a la oscuridad y a que éste efectuaba sus lanzamientos de misiles a máxima distancia, manteniéndose fuera del alcance de las armas del Sobral.

Al ordenarse el alto el fuego, se constató que las averías no afectaban mayormente, hasta ese momento, la seguridad náutica y navegabilidad de la unidad, pero las antenas y equipos de comunicaciones resultaron averiados, por lo cual estas quedaron interrumpidas. Enseguida se trasladó a los heridos a cubiertas bajas para su atención. Allí, en la cámara y camarotes de oficiales, el médico de a bordo había instalado su puesto de socorro y trabajaba sin pausa junto al enfermero.

Por orden del Comandante recorrí el buque comprobando que, teniendo en cuenta las circunstancias, todo estaba en orden. El personal continuaba en sus puestos de combate, fueran estos en la sala de máquinas, las armas, los equipos de control de averías, etc. Observé rostros que denotaban preocupación, pero todos, con disciplina y férrea voluntad, se esforzaban por cumplir de la mejor manera con sus funciones.

Al observar que los ataques se producían con misiles, el Capitán Gómez Roca apreció, acertadamente, que el lugar de mayor riesgo era la superestructura, especialmente el puente de mando.

Ante ello, con el fin de proteger a sus hombres y considerando especialmente que por la distancia a que se encontraba el enemigo ya no sería posible combatir efectivamente con las armas propias, ordenó desalojar las cubiertas superiores y los sectores más expuestos, quedando en el puente solamente él y los tripulantes indispensables para conducir el buque. Esta difícil y heroica decisión, adoptada en los momentos de mayor tensión e incertidumbre, significaría luego la preservación de la vida de muchos de sus hombres, pero también su propia muerte en acción.

Al finalizar una rápida inspección del buque, y en oportunidad en que me dirigía hacia el puente para informar el resultado de la misma, sentí un agudo dolor en la pierna herida. El médico, a quien crucé casualmente, insistió en revisarme y este hecho providencial evitó que me encontrara junto al Comandante en el preciso instante en que el enemigo atacó nuevamente (01.20 horas del día 3 de mayo)

Un misil impactó de lleno en el puente, destruyéndolo totalmente, al igual que el cuarto de radio que se hallaba directamente debajo. El palo de proa cayó y las innumerables esquirlas provocaron averías diversas en toda la parte superior y media del buque, que se estremeció como si hubiera sido golpeado por

una mano gigantesca. El sector de proa se llenó de humo y el penetrante olor de la explosión invadió los compartimientos, aumentando la ansiedad general.



*Puente de mando expuesto en el Museo Naval de la Nación, Tigre, Bs As.*

Allí, en el interior de la nave, la fatalidad hizo que el Conscripto Roberto D'Errico, mientras era asistido de una herida sufrida durante el primer ataque, fuera alcanzado nuevamente por una esquirla que, traspasando dos cubiertas, terminó con su vida.

Ansioso por conocer la magnitud de lo ocurrido subí hacia el puente, encontrando un verdadero desastre: estaba totalmente arrasado, hierros al rojo vivo y un incendio que cobraba fuerza. El Comandante y los que allí se encontraban habían muerto. La situación no era mejor en el cuarto de radio, igualmente destruido por la explosión, con los operadores muertos en sus puestos de combate y un único sobreviviente, el Cabo Enríquez, gravemente herido.

Al instante comprendí que me encontraba ante el cuadro que ningún segundo comandante desearía que se presente jamás, aunque esté preparado para ello y constituya ésta su principal razón de ser: asumir el comando por muerte del comandante durante el combate. Con plena conciencia de la tremenda responsabilidad que ello implica y de la gravedad de las circunstancias, a partir de ese momento me hice cargo de la Unidad.

Al bajar del puente, el Jefe de Máquinas me informó que por averías en el sistema de timón no era posible maniobrar el buque. Brevemente lo impuse de la situación y ordené parar máquinas.

A todo esto, un grupo de control de averías combatía las llamas en los sectores afectados.

Ante la posibilidad de que otros impactos hicieran naufragar el buque, se inspeccionaron las balsas salvavidas autoinflables, comprobándose que todas estaban inutilizadas, resultado de las innumerables esquirlas que las habían perforado.

Resumiendo, la situación del buque era: timón averiado, el puente con todo el instrumental, cartas y elementos de navegación destruidos; la radio también destruida, un incendio a bordo, ocho muertos (incluido el Comandante) y ocho heridos, personal con contusiones y heridas menores y la perspectiva de recibir nuevos ataques.

A partir de entonces, una vez dominado el incendio y reparado precariamente el sistema de timón, se organizó el regreso.

## Regreso al Continente

Se presentaban dos alternativas: la primera, navegar hacia las Islas Malvinas, a cuya costa norte podíamos arribar en no más de 12 horas, pero corríamos el serio peligro de ser nuevamente atacados; a ello se agregaba la falta de elementos de navegación y cartas náuticas de la zona, lo que tomaría muy dificultoso recalar con cierta seguridad. La segunda, navegar hacia el continente. En este caso, si bien persistían los riesgos antes citados, las probabilidades de que se presentaran eran menores, aunque se debería afrontar una prolongada travesía en condiciones extremas.

Decidido por esta última, se reinició la navegación, tomando en principio como guía la dirección de las olas que, sabíamos, venían del norte.

Más tarde, con la ayuda de brújulas terrestres

del equipo de desembarco, en situaciones normales no utilizables a bordo por el desvío provocado por el magnetismo del buque; y con la «rosa» rescatada de un compás magnético destruido, colocada en la línea central del buque (crujía) entre las cadenas de anclas pretendiendo obtener alguna compensación, se logró tener una idea aproximada del rumbo.



*El Comandante del Sobral, Capitán de Fragata (post mortem), Sergio Gómez Roca y el Teniente de Corbeta (post mortem) Claudio Olivieri, oficial de guardia en el puente en el momento del ataque británico*



*En la imagen el Cabo Segundo Ernesto Rubén DEL MONTE, el Cabo Principal Mario Orlando ALANCAY y el Cabo Segundo Sergio Rubén MEDINA*

Por otra parte el cielo, continuaba completamente cubierto, lo cual impedía conocer el arribamiento en base a las constelaciones habituales.

Durante todo el día 3 se navegó esperando el ataque que dábamos por descontado, pero que finalmente no se concretó. Excepto los vigías, apostados al efecto, todo el personal permaneció bajo cubierta ya que no quedaban armas en condiciones de uso. El interior del buque presentaba un estado realmente precario: en el sector de proa la energía había sido cortada y todo estaba mojado como consecuencia del agua arrojada para combatir el incendio. Tampoco había calefacción ni comida caliente, por lo que el frío se hacía sentir con crudeza.

Horas después, cuando las condiciones de mar lo permitieron, se improvisó un comando en proa. Desde allí, mediante una línea de teléfonos autoexcitados se daban las órdenes al timonel, ubicado en el timoteo de emergencia, en la sala de máquinas.



*Estado en que regresó luego de la misión encomendada, el puente de mando totalmente destruido*

Entonces tuvo lugar un hecho que a mi entender evidencia el temple de aquella aguerrida tripulación: la Bandera de Guerra del Sobral, por la rapidez con que se sucedieron los acontecimientos no había sido retirada de su cofre y, al momento del combate, ondeaba en lo alto un pabellón de los usados diariamente. Al caer el palo, habíamos quedado momentáneamente sin pabellón. Percatado de ello, un grupo de tripulantes requirió autorización para tomar la Bandera de Guerra e izarla en el lugar más alto que fuera posible. Concedido el permiso la Bandera se izó al tope de la pluma (brazo de grúa) de popa, en uno de los momentos más emocionantes, sobre todo teniendo en cuenta que a esas horas existían inciertas posibilidades de sobrevivir.

El 4 de mayo a las 9 de la mañana, utilizando un transmisor de emergencia extraído de entre los escombros del cuarto de radio, se emitió un pedido de auxilio, con muy poca confianza en su eficacia ya que el equipo estaba dañado y perforado por esquirlas. Por varias horas no obtuvimos respuesta.

Simultáneamente, con una radio portátil común se sintonizaban varias emisoras, principalmente argentinas y uruguayas. Fue justamente una de estas últimas la que dio la novedad del ataque a nuestro buque, e informaba que el Aviso Alférez Sobral había sido hundido por fuerzas inglesas.

Lógica fue la desazón que produjo en la tripulación escuchar semejante noticia, al pensar el efecto que causaría en los familiares que, ansiosos, esperaban en tierra.

También se prestaba suma atención a las novedades que se daban sobre el rescate de los sobrevivientes del Belgrano, y nos llenó de euforia enterarnos del hundimiento del Destructor inglés Sheffield, atacado exitosamente ese día por la Aviación Naval.

A todo esto, una radio de Río Gallegos, en los habituales mensajes que se transmiten para apoyo a la comunidad en la Patagonia, incluyó uno que decía: para el señor Gómez Roca, lo esperamos en Puerto Deseado. Este mensaje impuesto por la superioridad, que desconocía aún el fallecimiento del Comandante, dio grandes esperanzas y la certeza de que nuestro mensaje había llegado. Al menos, en tierra sabían que en algún lugar continuábamos a flote. Un nuevo mensaje, que esta vez señalaba: al señor Gómez Roca, va gente a buscarlo a la estación, dio la seguridad de que se nos estaba buscando.

Después nos enteraríamos que unidades de la Aviación Naval, la Fuerza Aérea y otros buques trataron incansablemente de hallarnos, sin conseguirlo.

A partir de ese momento, cuando se navegaba en niebla cerrada, se efectuaron señales acústicas por medios diversos, como campana, silbato y hasta disparos con fusil. Se desmontó del palo caído la sirena y, conectándola a una manguera de aire a presión se utilizó como elemento de señalación. Fueron numerosas las veces que alguien creyó ver u oír algo, como el ruido del motor de un avión o helicóptero, una luz o la línea de tierra, pero todo era producto de la imaginación; de los deseos de superar la situación.

Al respecto, lo más inquietante era no saber exactamente dónde nos encontrábamos. Se había efectuado una estima, más por la precariedad de medios, adolecía de grandes errores.

Esperábamos avistar la costa continental en la tarde del día 4, pero llegó la noche sin que nada se produjera. Con la noche también se hizo presente la incertidumbre. ¿Nos habríamos desviado hacia el norte, internándonos en el Golfo San Jorge? ¿Estaríamos retrasados? ¿Llevaríamos el rumbo correcto? ¿Qué pasaría si se desataba un temporal, tan frecuente en esa zona?

A ello se sumaban otros interrogantes ya que en el supuesto caso que estuviéramos cerca de la costa, sin visibilidad y a pesar de efectuar continuos sondeos (medición de la profundidad) con sonda de mano, se corría el riesgo de colisionar con alguna roca o varar, perdiendo la nave, y quizá la vida, a pocos centenas de metros de la orilla. Por otra parte, cada minuto transcurrido disminuía las posibilidades de sobrevivir.

Durante la noche otro incendio, originado en el cableado del sistema de timón, cobró tal fuerza que puso en serio peligro a todo el buque. Los denodados esfuerzos del personal terminaron por dominarlo, pero ya no tendríamos otra oportunidad. Se habían agotado los extinguidores y la espuma, y para combatir el fuego sólo se contaba con el agua de mar, extraída con bombas.

Ello impulsó la decisión de parar máquinas nuevamente para realizar las reparaciones y aislaciones indispensables en el cableado, esperando al mismo tiempo la luz del día.

Simultáneamente el médico informaba que las medicinas escaseaban y le preocupaba especialmente el Cabo Enríquez, muy débil por la hemorragia su-

frida.

Pero la dotación continuó trabajando incansablemente. Podrían citarse numerosos ejemplos individuales, pero lo destacable fue, principalmente, el accionar de una tripulación que en la circunstancia obró como correspondía y se esperaba de ella, con idoneidad profesional, disciplina y valor a toda prueba.

Creo no equivocarme si afirmo que durante esos días nadie pensó en su seguridad personal, sino en la del conjunto. Aunque nadie lo manifestaba, la mente volaba entre nuestros hogares, los seres queridos, las alternativas de la guerra, el recuerdo de nuestros muertos y lo que ocurría a bordo.

Por fin, con la esperanza que da el amanecer, seguimos navegando. El 5 de mayo, aproximadamente a las 9 de la mañana se avistó la costa continental. Aún así, continuábamos sin saber nuestra posición, por lo que se navegó a prudente distancia de tierra, con arrumbamiento (dirección) general hacia el norte.

Horas después se divisó un punto en el cielo. Lanzamos luces Very («bengalas» para señales) y, para alegría de todos, el objeto comenzó a aproximarse. Se trataba de un helicóptero de la Fuerza Aérea Argentina. De él descendió un suboficial y pudimos evacuar al herido más grave, justo a tiempo para salvar su vida.

Más tarde el buque fue sobrevolado por un avión, también de la Fuerza Aérea cuyo piloto, con sobrevuelos rasantes, nos guió al encuentro del Buque Desembarco de tanques A.R.A. «Cabo San Antonio», el Destructor A.R.A. «Py» y un Guardacostas de la Prefectura Naval.

Fue éste otro momento tremendamente emotivo. Al pasar al costado del Cabo San Antonio nuestra tripulación formó en puestos de honores y lo propio hizo la del buque que teníamos enfrente. No hubo palabras, sólo un saludo militar. Luego, mediante lanchas se trasbordó a los heridos y con el apoyo de los buques citados seguimos hasta Puerto Deseado, atracando durante la noche, no sin antes sortear una última y difícil maniobra de entrada bajo condiciones totalmente adversas en la ría de acceso.

En esta ciudad recibimos el afecto que es de imaginar, tanto de la población que brindó todo para ayudar a la tripulación después del trance vivido, como

de nuestros camaradas del Ejército y de los otros buques de la Armada allí presentes.

Se efectuaron las refacciones imprescindibles, retirando desechos del puente e improvisando otro y, luego de sentida despedida de los camaradas muertos en acción, el 20 de mayo zarpamos rumbo a la Base Naval de Puerto Belgrano, arribando a la misma tres días después.

## Epílogo

Con el objeto de reintegrar lo antes posible nuestro buque al teatro de operaciones inmediatamente se iniciaron las reparaciones que, no obstante la premura y dada la magnitud de las averías registradas, recién terminarían en septiembre, o sea luego de finalizados los enfrentamientos.

No obstante, ya en octubre de ese mismo año, el remozado Aviso A.R.A. Alférez Sobral se encontraba nuevamente en la zona austral, con la misma Plana Mayor y Dotación que participara en las acciones de guerra, excepto aquellos que gloriosamente ofrendaron su vida por la Patria y su justa causa:

- ✱ Capitán de Corbeta Sergio Raúl GÓMEZ ROCA
- ✱ Guardiamarina Claudio OLIVIERI
- ✱ Cabo Principal Mario Orlando ALANCAY
- ✱ Cabo Segundo Sergio Rubén MEDINA
- ✱ Cabo Segundo Elvio Daniel TONINA
- ✱ Cabo Segundo Ernesto Rubén DEL MONTE
- ✱ Marinero 1º Héctor DUFRECHOU
- ✱ Conscripto Roberto D'ERRICO

Hoy, a 31 años de los hechos relatados, el Aviso A.R.A. «ALFÉREZ SOBRAL» continúa en servicio en la ARMADA ARGENTINA, con apostadero en la Base Naval Ushuaia.

Luego de la guerra alguna de sus actividades fueron:

En 1996 remolcó a puerto al pesquero Centurión del Atlántico en emergencia en alta mar.

En 1997 capturó al pesquero infractor de bandera de Taiwán Tung Heng 3.

Asistió en 2001 al crucero Caledonian Star de National Geographic, averiado durante el cruce del Pasaje de Drake.[3]

A los 60 años de su botadura y todavía en acti-

vidad, durante el año 2004 cumplió diferentes tareas entre las que se encuentran el apoyo logístico permanente a Isla de los Estados y Beccases, el remolque en emergencia del Remolcador TOBA, presencia en Puerto Santa Cruz e intervino además en el ejercicio de asistencia humanitaria Solidaridad en Punta Arenas, y del ejercicio Viekaren en Puerto, junto a elementos de la Armada de Chile.[4]

Durante octubre de 2006 intervino, junto con el transporte ARA Bahía San Blas (B-4), en el ejercicio de asistencia humanitaria Solidaridad en Puerto Williams, junto a elementos de la Armada de Chile.[5]

Colaboró con el rescate del navegante del velero francés Toccata en noviembre de 2009, cerca de la Isla de los Estados.[6]

Durante su permanencia en Ushuaia, patrulló los canales fueguinos e islas de la zona austral. Como parte de su misión primordial, colaboró con el relevo de personal de los puestos de vigilancia y control del tránsito marítimo en el Canal de Beagle y la Isla de los Estados.[7] Ha intervenido en varias operaciones de rescate, las cuales se acrecientan por las extremas condiciones naturales de ese escenario. Realiza además apoyo a regatas oceánicas y navegaciones institucionales.

Década de 2010

Las actividades operativas son variadas. La participación en ejercicios conjuntos y combinados es constante. En 2011 la unidad se vio sometida a reparaciones en el Arsenal Naval Puerto Belgrano,[8] quedando preparada para operar a plena capacidad bajo comando de la División Patrullado Marítimo, a la cual se integró en 2010, comenzando tareas de control del mar.[9]



Hoy, navegando en Ushuaia



1981 Tierra del Fuego

En un clima igual o más riguroso que Malvinas los soldados del BIM 5 hacen sus maniobras, faltaba muy poco para la guerra pero los infantes de marina en esos días apuntaban siempre al oeste pues el conflicto desde 1978 era Chile.



En las Islas demostraron que era una tropa cohesionada y muy bien comandada



Misa en Sapper Hill



# Los Perros de Guerra en Malvinas

*La Infantería de Marina de la Armada Argentina cuenta con el honor de haber destacado 18 perros de guerra en la Gesta de Malvinas de 1982, contándose con numerosas actuaciones heroicas por parte de estos «soldados». Durante la defensa de Puerto Argentino el Comando de la Infantería de Marina decidió el envío de una sección de perros de guerra de la Base Naval Puerto Belgrano, con el fin de impedir infiltraciones de comandos británicos en el dispositivo defensivo propio.*



Los perros llegaron a suelo malvinense el 7 de abril. Muchos combatientes dijeron que la alarma más eficaz y segura ante los bombardeos, fundamentalmente aéreos, eran dadas por los aullidos de los perros anunciándolo mucho antes de la iniciación del ataque. En los últimos días de combate se decidió el envío de perros a primera línea y fueron tres las parejas enviadas; los conscriptos Carlos Del Greco con Ñaro, Raúl Andicochea con Negro y Carlos Silva con Xuavia.

Negro y Ñaro fueron al frente por su bravura y valentía, eran los mejores del batallón porque participaban de todas las exhibiciones (desarme de enemigos, control de detenidos y saltos de altura). Xuavia porque era extremadamente celosa y guardiana. Los machos desaparecieron en el fragor del combate entre el 13 y el 14 de junio. Todos los esfuerzos por encontrarlos fracasaron y se presumió que ambos murieron en combate porque nunca fueron hallados sus collares. De haber seguido con vida, su instinto y sensibilidad los hubiera traído de regreso. Sólo volvió Xuavia quien estaba preñada cuando partió a Malvinas. La noche del 13 al 14 de junio, luego de soportar un intenso bombardeo británico sobre las posiciones argentinas, Xuavia regresó junto a las tropas patriotas a Puerto Argentino pero repentinamente se separó y corrió hacia la negrura de la noche.



Varias horas después fue encontrada dándole calor con su cuerpo a un soldado del Ejército Argentino que estaba herido, a quien llevaron prontamente al hospital. De no haber sido por Xuavia, ese soldado habría muerto congelado y desangrado. Luego del conflicto, la perrita regresó a su base y dio a luz a nueve cachorros.

De la dotación de perros de guerra

de la Armada veteranos de Malvinas, el que superó a todos en longevidad, el más viejo, fue Vogel; un ovejero alemán nacido también en Puerto Belgrano. Luego de la Gesta de Malvinas, este can presidió todas las ceremonias de la unidad, luciendo en su capa la condecoración de Veterano de Guerra de Malvinas. Al fallecer, el 1 de diciembre de 1991, fue enterrado en la Agrupación Perros de Guerra. Su tumba mira hacia las islas y es monumento en honor a todos los perros veteranos de guerra.



## Sobre la Agrupación Perros de Guerra

La Agrupación Perros de Guerra depende del Batallón de Vigilancia y Seguridad de la Armada Argentina ubicado en la Base Naval Puerto Belgrano.

El Jefe de la Compañía expresó que «Los perros colaboran con la seguridad de la base naval y son entrenados para vigilancia, patrullaje, búsqueda y rastreo de sustancias tóxicas y personas aunque está proyectado poder entrenarlos para explosivos y siniestros (desastres natu-

rales o catástrofes civiles). La Compañía de Perros se divide en dos secciones: los Perros de Seguridad y Exhibición que cuenta con perros policías y labradores; y la Sección Perros Especiales, para narcóticos y rastreo. Las razas más adecuadas para esta tarea son los dogos y los pointers». «El ovejero alemán se incorporó al sistema de seguridad de la base en 1965. Y el dogo dentro del criadero, «Es un caso aparte, porque es el emblema deportivo y la mascota de la Infantería de Marina».



La agrupación hoy cuenta con unos 42 perros/as y 23 guías, en su mayoría son perros de la raza ovejero alemán, preferida por sus cualidades: bravo en combate y leal con los suyos. «Los perros son considerados parte de nuestro equipo y tratados como tales, lo que produce una relación de confianza», concluyó el jefe de la agrupación.



Durante la defensa de Puerto Argentino el Comando de la Infantería decidió el envío de una sección de perros de guerra, de la Base Naval Puerto Belgrano, con el fin de impedir infiltraciones de comandos británicos en el dispositivo defensivo propio.

El 7 de abril 18 perros, a las órdenes del Teniente de Fragata Miguel A. Paz, contaron con el Guardiamarina Veterinario Jorge Robles, el encargado de Sección, el Suboficial Segundo Ernesto Franco y con sus guías, los soldados conscriptos.

## Fe de Erratas a la Gaceta 48

En el número anterior de «La Gaceta Malvinense», en el artículo referido a las mujeres que participaron en el conflicto dentro del espacio del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS), por error no se incorporó en el listado de las Veteranas de Guerra a María Liliana Colino, cuya participación fue destacada en el mismo artículo.

# El ARA Santa Fe y la Unidad de Tareas 40.1.4

Autor: Christian Alfredo Widmann  
Profesor de Historia (Universidad Nacional del Comahue)  
Colaborador elSnorkel.com

**Debe reconocerse que mucho se ha dicho y escrito sobre las acciones de las Fuerzas Especiales de ambos países en el marco de la misma. Las tropas de comandos del Ejército Argentino (EA) tempranamente vieron sus experiencias plasmadas, por ejemplo, en el ya clásico «Comandos en Acción». Las acciones del SAS y del SBS británicos, tienen abundante literatura «propia». Entrado el Siglo XXI y generalizado el acceso a Internet, han empezado a aparecer referencias desconocidas por el gran público, análisis de versados profesionales y valiosísimos testimonios de los protagonistas mismos de las acciones. No parece poder decirse lo mismo de las acciones desarrolladas por el arma submarina de ambos países, pero especialmente Argentina, aunque ciertamente algunas publicaciones tan innovadoras como reveladoras han empezado a ver la luz con el Siglo XXI.**

Así, hemos visto detalladas explicaciones de operaciones de FFEE o de combates. Entre ellas: la frustrada Operación Mikado, la exitosa Operación Prelim, la casi-desastre Operación Paraquat, entre las del SAS; numerosas incursiones, instalación de POs y vigilancia de guarniciones por parte del SBS; el combate de Top Malo House entre el Mountain and Arctic Warfare Cadre de los Royal Marines y una patrulla mixta de las Compañías de Comandos 601 y 602; la incursión de la APCA en las playas de Port Harriet y su épica caminata nocturna hasta Moody Brook como parte de la Operación Rosario, la patrulla mixta APCA/APBT del capitán Camiletti que reconoció por tierra el sitio del desembarco británico, etc. Poco menos se ha podido saber de operaciones que quedaron «en gateras» o no llegaron a ejecutarse; entre ellas sobresalen la Operación Buitre (que —aparentemente— debería haber estado a cargo de tropas de APCA y APBT sobre la zona de San Carlos en la segunda mitad de Junio de 1982), las incursiones continentales de SAS y SBS, el asalto de la Península de Cambers en la noche del 13 de Junio (justo en coordinación con el asalto de las últimas posiciones del RI N°7 en Wireless Ridge), las acciones del personal del GOE (Grupo de Operaciones Especiales de la Fuerza Aérea Argentina, FAA) o —muy recientemente— la supuesta injerencia de tropas de empleo especial estadounidenses en el conflicto.

En lo referente a la operación militar que permitiera la recuperación de las Islas Malvinas y al ejercicio de la Soberanía Nacional sobre ellas, hay un grupo que ha sido injustamente relegado en cuanto a menciones sobre su accionar. Se trata del ARA Santa Fe y la UT 40.1.4, un grupo de hombres de la Agrupación Buzos Tácticos de la ARA, que —en la madrugada del 2 de Abril, realizaron una proeza digna de resaltarse, en lo que a operaciones militares se refiere.

Una nota aparte merecen las referencias geográficas en este texto. Mayormente he mantenido el uso de los nombres que los planificadores argentinos le daban a las referencias geográficas que necesitaban ubicar en sus esquemas. Así, por ejemplo, Puerto Stanley nunca fue Puerto Argentino, la «playa roja» siempre se conoció por Yorke (Este u Oeste). Puerto Enriqueta, es una traducción literal de Port Harriet, tal como Punta Caballo lo es de Horse Point (al sur de la capital isleña). En todo caso, es posible echar un vistazo al documento «The Toponymy of the Falkland Islands as recorded on maps and in gazettters.»

## El planeamiento

Desde Diciembre de 1981, los Altos Mandos de las tres Fuerzas Armadas habían decidido abordar el planeamiento de una operación militar sobre las Islas Malvinas, como alternativa al devenir de las conversaciones sobre Soberanía que se sostenían con Gran Bretaña y que —hasta ese momento— parecían estancadas casi definitivamente. Para Enero del año siguiente, ese planeamiento había comenzado a avanzar rápidamente, especialmente a partir de la existencia de planes previos en el marco de la Armada Argentina (ARA) y la Infantería de Marina, y a partir de numerosos aportes de material de inteligencia provistos por la Cancillería y la FAA. Las opciones empezaban a decantarse casi definitivamente por el uso de grupos de «fuerzas especiales» (FFEE) contra objetivos clave, acompañadas de un masivo desembarco más o menos cerca de la Capital y un conse-

cuento puente aéreo que volviera impensable cualquier atisbo de resistencia por parte de la doble guarnición de Royal Marines que custodiaban la capital insular. Esencialmente, era una operación de la ARA.

En Marzo de 1982, se produce el incidente de «los chatarreros» en las Georgias del Sur, el cual es extrañamente tergiversado y exagerado por las autoridades británicas en Malvinas, generándose un pico de tensión entre ambos gobiernos, no alcanzado desde la década anterior. Para la tarde del 23 de Marzo, la situación se ha vuelto tan volátil que el Gobierno Argentino decide evaluar la posibilidad de adelantar la operación militar; para ello, los mandos operativos de la ARA informan que tal eventualidad es factible de ser puesta en marcha, no antes del 28 por la mañana, con fecha probable de desembarco (DÍA D) para el 1° de Abril.

En lo que respecta a las Fuerzas Especiales que estaban implicadas en el operativo, se había decidido que todas las disponibles en la ARA tomaran parte del mismo. Es válido mencionar que —en su seno— conviven dos organizaciones diferentes. Una, es la APCA (usualmente conocidos como «Comandos Anfibios»), otra es la APBT (Conocidos como «Buzos Tácticos»). Ambas agrupaciones parecen hacer tareas similares, aunque —en realidad— poseen orígenes distintos que marcan —así— naturalezas y misiones diferentes. En resumida síntesis, la APBT recluta sus miembros entre el personal de marinería de la ARA, mientras que la APCA los recluta entre los de Infantería de Marina (IMARA); la proverbial rivalidad entre «los bichos verdes» y sus pares de «marinería», seguramente se ha vuelto un condimento en la rivalidad que —hasta el día de hoy— impide la conformación de un cuerpo común, tal como se pensara a niveles de Mando con posterioridad a la Operación Rosario.

## La Operación en marcha: ARA Santa Fe y APBT a la mar.

Durante mucho tiempo, como ya fue dicho, ha resultado muy difícil reunir información sobre «el servicio silencioso» de la ARA. Afortunadamente, en los últimos años esto parece ir revirtiéndose, y hechos inéditos (desconocidos, pero quizá sospechados) van saliendo a la luz. En este sentido, debe decirse que existe una publicación titulada «Malvinas. La Odisea del submarino Santa Fe» que expone e ilustra las acciones protagonizadas por esta unidad y sus tripulantes entre fines de 1981 y su destrucción y captura en Georgias del Sur en Abril de 1982, y en la misma basamos buena parte de la información que a continuación se expone.

El ARA Santa Fe había regresado a puerto luego de ejercitaciones con la Armada de Uruguay, hacia el 22 de Marzo con ciertos problemas irresueltos en sus cámaras frigoríficas y destiladores (que se sumaban a una seguidilla de problemas y novedades varias que llevaban meses produciéndose, y que sumaría el de «baterías agotadas» después del 7 de Abril). En esa fecha su Capitán, el Capitán de Corbeta Bicaín, había recibido órdenes de aprontar la nave a la brevedad para partir a realizar «operaciones especiales» que no revestían el carácter de ejercicios. En la noche del 26 al 27, esas tareas estaban cumplidas al haberse completado la carga de combustible y una «estiba extra» de alimentos para 6 días de navegación. La subrepticia llegada y abordaje de una do-

cena de Buzos Tácticos al mando de su propio jefe, el Capitán de Corbeta Cufre, en horas de la madrugada, completaría el cuadro de alistamiento.



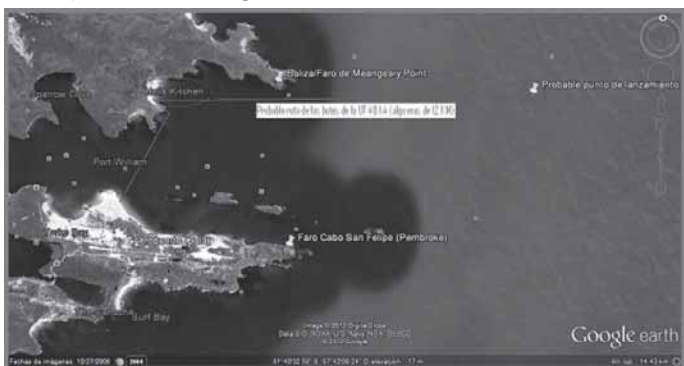
El ARA Santa Fe visto desde un avión del COAN  
(Fuente: Histarmar.com.ar)

Poco antes de las 09:00hs del 27 de Marzo (más de 24 hs antes que el grueso de la Fuerza de Tareas 40 —FT 40— que llevaría el peso de las acciones anfibias el 2 de Abril), el ARA Santa Fe zarpó con su carga de Buzos Tácticos a bordo. Las órdenes de que disponían (conocidas cuando ya estaban en navegación) en cierto sentido los independizaban del resto de la Operación en marcha, ya que aún asignándoles un rol crucial (y quizá excesivo) en la misma, les imponía la misión de conducir reconocimientos en territorio malvinense aún si la acción militar principal se cancelaba.

En lo que hace a la APBT, para el 27 de Marzo de 1982, tenía sus efectivos divididos en —al menos— cinco grupos distintos. En primer lugar, por tratarse de personal de marinería, algunos hombres de la Agrupación revistaban en tripulaciones de ciertos navíos de la ARA; en segundo lugar, un grupo de ocho hombres al mando del Teniente de Fragata Diego García Quiroga, se hallaba en Baterías coordinando su asignación a una patrulla conjunta con personal de la APCA que debería ocupar ciertos objetivos clave en la zona urbana de Puerto Argentino; en tercer lugar, un pequeño destacamento de entre cinco y siete efectivos, al mando del Teniente de Fragata Emilio Safi, debía ser «embarcado en el Cabo San Antonio y debía realizar, de ordenarse, el «relevamiento hidrográfico expeditivo» de la playa a utilizar en el desembarco»; un cuarto grupo mixto APBT/APCA —denominado «Grupo Alfa»— se hallaba destacado en el sur del país al mando del Teniente de Navío Alfredo Astiz a la espera de poder ejecutar la Operación Alfa, e incluía a nueve efectivos de la agrupación; por último, una patrulla de entre once y catorce Buzos Tácticos, al mando del propio Jefe de la APBT Capitán de Corbeta Alfredo Cufre, se embarcó en el submarino ARA Santa Fe para ejecutar su parte de la Operación. En total, puede afirmarse que la Agrupación destinó al cumplimiento de las misiones asignadas en el marco de la Operación Rosario, a un mínimo de 35 efectivos, que probablemente trepen hasta unos 50, si tenemos en cuenta los desplegados en algunos buques de la Flota de Mar (FLOMAR) que constituían la FT 40.

Quizá a partir de los problemas recurrentes en el ARA Santa Fe, o quizá por procedimiento de operación de las unidades de su clase (el otro SSK Clase GUPPY era el ARA Santiago del Estero, radiado ya del servicio para entonces), la navegación se hizo en superficie durante todo el día 27. Después del mediodía del 28 de Marzo, la totalidad de las unidades navales de la FT 40 estaban ya en camino hacia el sur y fue allí cuando el submarino rompió el silencio de radio «para informar nuestra posición (aproximadamente 224 millas al sud-oeste de Mar del Plata) de acuerdo con la orden de operaciones recibida.»

El día 29, luego de una navegación ralentizada por persistentes vientos de proa (del Sur), el personal al mando del CC Cufre tuvo oportunidad de ejercitarse en el armado de sus botes, así como en la prueba de sus armas de fuego. Poco después, se recibió información actualizada de inteligencia sobre el objetivo y -en horas de la tarde- un avión S-2 Neptune de la Aviación Naval sobrevoló al submarino. Poco después «Un fuerte temporal del sector sur con ráfagas de viento de hasta 55 millas se desató en el Atlántico Sur... El submarino comenzó a zarandearse (...) No había. Pues, más remedio que sumergirse a plano profundo para capear el temporal (...) recién al alcanzar los 50 metros dejó de sacudirse, permitiendo descansar a la tripulación que no estaba de guardia.» El haber zarpado más de 24 horas antes que el resto de la Flota, en un submarino, en un rumbo casi directo hacia Malvinas, determinarían que, mientras el resto de la Fuerza de Tareas se viera en la necesidad de capear ese fuerte temporal que atrasaría la ejecución de la operación en 24 hs, el ARA Santa Fe estuviera en posición frente a Puerto Stanley (que pronto mudaría su nombre) en las primeras horas del día 31. «A las 11 de la noche del 31, estando a snorkel, observamos que todo era normal: una pequeña ciudad en funcionamiento. Pero el operativo se tuvo que postergar porque el buque de superficie con la fuerza de desembarco no llegaba por el mal tiempo. Pasamos todo para el día siguiente.»



Visto en retrospectiva, da la impresión que las misiones asignadas en el planeamiento original a la Unidad de Tareas de Cufre eran demasiadas. En primer lugar, estipulaba que la fuerza de Buzos Tácticos debía desembarcar en una playa al Este del poblado, casi sobre el Istmo que une la península del Aeropuerto con el resto de la isla. A partir de allí, la UT 40.1.4, tenía cuatro objetivos asignados: ocupar el istmo y bloquear cualquier intento de acceso desde el poblado, asegurar la pista del Aeropuerto (Objetivo «Zulu»), demarcar la playa en la cual desembarcaría la fuerza anfibia principal (UT 40.1.1 y UT 40.1.2), y ocupar el faro de Cabo Pembroke. Para haber contado con alrededor de una docena de efectivos, y suponiendo que la totalidad de estas asignaciones debían ser cumplidas en las cinco o seis horas nocturnas que van desde su propio desembarco hasta el amanecer (el plan había previsto inicialmente que los anfibios con los efectivos del BIM N°2 tocaran tierra a la 06:00hs), ciertamente parece un exceso. En todo caso, con la llegada de las unidades navales a las cercanías de la capital insular, la sorpresa táctica estaba perdida.

Ya el día 31 de Marzo, las máximas autoridades embarcadas se habían reunido a bordo del ARA Santísima Trinidad para analizar ya fuera la cancelación o la ejecución con modificaciones de la Operación (que aún seguía sin nombre). A resultados de la misma, entre esa noche y la mañana siguiente se impartieron nuevas órdenes las que, en el caso del ARA Santa Fe y de su carga de Buzos Tácticos implicaba que «De acuerdo a lo fijado en la reunión mantenida en la mañana (...) era necesario modificar la misión asignada al Capitán Cufre. Ello se hizo en el turno de radio establecido a las 12:00, ordenándole que solo debía marcar la playa de desembarco, que era Yorke Oeste

(...) había que prever oposición. Por lo tanto se les anulaba la tarea de capturar el faro y controlar el objetivo 'Zulu'.»

## La hora de la acción:

En la tarde del 1° de Abril, el ARA Santa Fe había cambiado su ubicación: abandonó las aguas al sur de del Aeropuerto y se dirigió a un punto intermedio entre Mengeary Point (Punta Celebroña) y Cabo Pembroke, justo en la zona donde estaría operando el cuerpo principal de la FT 40. Por defectos masivos ocurridos con el sistema de corriente alterna del submarino, los equipos de radio, el radar, el girocompás y otros elementos dejaron de funcionar, impidiendo al submarino «transmitir», pero no «escuchar», lo que devino en la imposibilidad de informar el cambio en la zona de desembarco: «... convinimos con Cufre cambiar la zona de desembarco por otra al norte de la península y nos dirigimos a un punto frente a Punta Celebroña.»



*El Faro/Baliza de Pt Celebroña (Mengeary Point) visto desde el mar*

Con el comienzo de la noche de ese 1° de Abril, «...sacamos el periscopio, no había nada, ni un auto que se moviera, ni una luz. La sorpresa se había acabado, pero había que desembarcar sí o sí, era la orden. Yo tenía que bajar. Y decidimos hacerlo por el otro lado de la isla, con botes de goma y con el submarino en superficie. Éramos 14.»

Poco antes de las 02:00hs del 2 de Abril, el submarino emergió desde la profundidad de snorkel en la que se hallaba; los Buzos Tácticos armaron y abordaron sus botes: «Una vez que los botes de goma estuvieron inflados y listos en el agua hubo serios problemas para hacer arrancar los motores fuera de borda. Finalmente los 13 hombres zarparon a las 03:35 de la madrugada del 2 de abril remolcando uno de los 'gomones' que no había conseguido encender su motor para recorrer las 4 millas y media que los separaban de la costa (...) nuestros hombres contaban con una buena referencia para orientarse gracias a la inestimable ayuda de la baliza inglesa que aún permanecía encendida.»

Dirigiéndose directamente hacia el Oeste, donde acertaron a encontrar una playa en inmediaciones de Charles Point, procedieron a re-equiparse, orientarse y analizar la situación con el objeto de realizar el tramo final en la forma más sigilosa posible hacia la playa que debían señalar. Aunque no se conocen mayores precisiones al respecto, quizá allí hayan decidido dejar el bote cuyo motor se rehusaba a arrancar, para continuar el cruce hasta las cercanías de Yorke Bay en solo dos de los gomones Zodiac. Tiempo después, un bote similar al usado por los Buzos Tácticos y los Comando Anfibios sería hallado en esa zona por personal de Comandos de la Compañía 601 del Ejército Argentino.

Pasadas las 04:30hs, los efectivos de Cufre se lanzaron a las aguas de Puerto Williams. Entre los puntos de referencia seguidos, no es improbable que las dos isletas

Tussac ubicadas unos 600 o 700 metros al norte de la costa de la Península del Aeropuerto (a la izquierda de la trayectoria general Norte-Sur que iban siguiendo los botes) hubieran servido de referencia a los marinos. Para cuando los Buzos tocaron tierra en cercanías de Yorke Bay, sus peripecias de las últimas 36 horas, pero de esa noche especialmente, ya eran impresionantes; se habían desplazado desde el Submarino hasta la costa (probablemente la extensa playa de Hell's Kitchen, unos 1.000 metros al Oeste de Mengeary Point, a su vez ubicado a no menos de 5.000 metros de distancia del ARA Santa Fe), navegando a oscuras en un mar de fondo, sobre costas con acantilados y rompientes traicioneras, en un área plagada de bancos de algas (especialmente -en esa zona- en las áreas cercanas a las puntas rocosas), para «embocar» una playa -seguramente identificada de antemano, aunque no incluida en el plan original- desde donde ejecutar un cruce de una importante lengua de agua, casi en las narices de una fuerza de desembarco que -ya a esa hora- se adentraba hacia su destino. Habían conseguido todo ello, manteniendo la coherencia y unidad de la patrulla, y -ahora- se disponían a cumplir la misión de señalado de la playa.

Poco antes de las 06:30hs, el Vehículo Anfibio a Orugas (VAO) LVTP-7 que encabezaba la columna que traía a la masa de los efectivos del BIM N°2 (y al agregado del RI N°25), tocó tierra en Yorke Oeste, abriendo el paso a una columna de dos decenas de vehículos anfibios. Dijo el Comandante de la Fuerza de Desembarco «Los Buzos Tácticos nos estaban marcando el lugar correcto. Mi vehículo pasó muy cerca de un hombre que tendido en la playa sostenía la señal luminosa (...) Sentí mucho orgullo y una profunda ternura al verlo (...) Tiempo después supe que era el Teniente de Fragata Buzo Táctico Carlos Robbio.»



*Vista aérea del Aeropuerto de Port Stanley. En el cuadrante superior izquierdo, se alcanzan a divisar los islotes Tussac y, nitidamente, la playa de arena en la que habría desembarcado la UT 40.1.4 (Autor desconocido)*

Antes de las 07:00hs, el Aeropuerto («Zulu») estaba en poder de los efectivos argentinos, los que se avinieron a la tarea de despejarlo de los obstáculos desplegados por las fuerzas británicas y los islotes. La UT 40.1.4, habiendo formalmente cumplido con su misión, solicitó que se le asignara una nueva, por lo que -en conjunto con la tropa disponible del BIM N°2 y del RI N°25, más la reserva heli-desembarcada poco después de las 07.25hs- se le ordenó rastrear, despejar y asegurar toda la zona hasta el Faro de Cabo Pembroke, incluidas sus instalaciones (las cuales habían dejado de constituir un objetivo a partir de la reformulación de la acción). Para las 09:00hs, todo comenzaba a terminar. El Gobernador Rex Hunt había decidido parlamentar y -enfrentado a la cruda realidad de una inferioridad abrumadora de medios y hombres- aceptaba rendirse. Los Royal Marines prisioneros constituirían la última misión asignada a los hombres de Cufre: custodiarlos en el Aeropuerto y en el viaje en avión al continente.

## Conclusiones

En lo que respecta al ARA Santa Fe y su tripulación, el haber podido cumplir con las órdenes de



*Mástiles del ARA Santa Fe (profundidad Snorkel)*

inmediato despliegue a Malvinas para «operaciones reales», con el pre-aviso de solo cinco días, en las condiciones de funcionamiento en que se hallaba la nave, y con los problemas de arrastre que —cierta e indiscutidamente— se incrementaron a apenas horas de lanzar a los Buzos Tácticos con un masivo fallo eléctrico abordo, constituyen una proeza en si misma. El haber logrado redefinir la operación sin más posibilidades que las habilidades de planeamiento de los dos CC Bicaín y Cufre, haberla ejecutado en las narices de una fuerza naval que ignoraba su presencia (y que casi llega a abrir fuego sobre el ARA Santa Fe), y haber —luego— asumido sus labores de patrulla y vigilancia al Este de Cabo Pembroke, retornando a Mar del Plata hacia el 7 de Abril, no hacen más que reforzar el carácter casi épico de esta empresa.

En cuanto a la Unidad de Tareas 40.1.4, integrada exclusivamente por personal de la APBT, recibió una asignación de tareas —en el marco de la concepción original del planeamiento— que parece excesiva a todas luces, para la cantidad de efectivos con que contaba, las distancias a recorrer, y los objetivos físicos a asegurar en un lapso de tiempo tan breve. Solo la pérdida de la sorpresa en los niveles estratégico y táctico, mas la fortuita tormenta que atrasara a la Fuerza de Tareas 40 (FT 40) en su singladura hacia Malvinas, permitió que su misión fuera cambiada

y simplificada.



*Fuerzas Argentinas 2 de Abril, en Puerto Argentino. (Foto: Pablo Andreotti)*

En el marco de la Operación Rosario propiamente dicha, el cambio de zona de desembarco implicó que los Buzos del CC Cufre no tropezaran en la playa de Surf Bay con los efectivos ingleses acantonados en sus cercanías. Este cambio también supuso la necesidad de re-adaptar «el plan de acceso barco-costa», que —ahora— debió incluir el obligatorio uso de referencias extras, la necesidad de tiempos más prolongados y la apelación a esfuerzos físicos más duros para los integrantes de la patrulla, todo lo cual

pudo realizarse más que satisfactoriamente.

En el mismo sentido, debe agregarse que el retraso en el horario de acceso a la «zona crítica» (Yorke Bay, donde debían señalar la playa de desembarco), probablemente coadyuvó para que no encontrara efectivos ingleses que —se supo luego— también habían sido destacados allí en probable misión de observación y hostigamiento. Quizá, alguna observación apresurada podría referir que la UT 40.1.4 pudo hacer lo que hizo simplemente porque no encontró quien se le opusiera... lo cual puede ser cierto, aunque solo en parte, ya que hacer lo que se planea sin encontrar oposición, también es mérito de la fracción que pretende cumplir con una misión tal.

Como último punto, merece destacarse la muy notable capacidad de adaptación a situaciones radicalmente cambiantes del personal de una Agrupación como la APBT. Debe resaltarse que entre el momento del conocimiento de lo primeramente planteado para la UT 40.1.4 en el marco de la Operación, el lapso de embarque, la navegación (aproximación al objetivo), la redefinición de la misión y la ejecución de la misma, no pasaron más de tres semanas. Concretamente, los dos últimos (y críticos aspectos) se pusieron en práctica en un lapso no superior a las 18 o 24 horas... ¡A bordo de un submarino que operaba en inmersión!

## El Apoyo de la Republica Federativa del Brasil

### Un Capítulo Poco Conocido



Como Malvinas fue un esfuerzo conjunto de muchas fuerzas, es conveniente recordar y tener presente a todas las unidades que participaron en el conflicto. Ahora es el turno de los Emb-111 Bandeirulha que operó el Comando de la Aviación Naval Argentina (COAN) de modo transitorio. Con el advenimiento del conflicto, el COAN necesitaba en carácter de urgente aeronaves destinadas al patrullaje marítimo ante la limitada vida que les quedaba a los aviones que disponía para esa tarea (dos P2 NEPTUNE y cinco S2 TRACKER), las opciones no eran muchas ya que las tratativas con Francia por adquirir los patrulleros Dassault Breguet Atlantic se habían cancelado por diversos motivos. Fue Brasil quien decidió dar apoyo al COAN alquilando un par de Emb-111 Bandeirulha, los cuales contaban con un radar de búsqueda APS-128 de 240 grados de cobertura y de unos 120 km de alcance para blancos navales medianos. El equipamiento del avión incluía un vital sistema de navegación inercial Litton LN-33, un piloto automático Bendix M4, además de los sistemas de navegación y comunicaciones estándar.



*Foto Santiago Rivas*

El personal del COAN llegó a Brasil a fines de Abril y tras dos semanas de entrenamiento y capacitación llevaron ambas aeronaves hasta la base de Punta Indio el 12 de Mayo, recibiendo las matrículas 2-P-201 y 2-P-202. El 14 de Mayo se decide su traslado a Bahía Blanca, aprovechando la ocasión para realizar un vuelo sobre el Atlántico acompañados por un Fokker F-28, a modo de evaluar los distintos equipos del avión. Ya en la base Espora recibieron un nuevo esquema de pintura y se instaló un analizador de espectro electromagnético, utilizado también como

sistema de alerta radar, ya que las aeronaves originales carecían de tales equipos. A modo de evaluar el equipamiento como las prestaciones de la aeronave se realizaron una serie de 4 vuelos en la zona marítima, incluyendo distintos tipos de detección sobre los destructores T-42 de la Armada (Hércules y Santísima Trinidad). Para el 22 de Mayo, las aeronaves se trasladan hacia Río Gallegos desde donde iniciaron sus operaciones. Al disponer de una autonomía de aproximadamente 6 horas, a los Emb-111 se le asignaron tres zonas de patrullaje, una situada al Norte y otra al Sur de las Islas, y una central situada entre el continente y las Islas. Desde ése día y hasta la finalización del conflicto, los Emb-111 realizaron en promedio 2 vuelos diarios de patrullaje marítimo, durante los cuales obtuvieron varios contactos superficie, pero las limitaciones del radar como del resto del equipamiento no le permitieron obtener un mejor desempeño, aunque más allá de ello su presencia permanente posibilitó tener un panorama bastante actualizado de los desplazamientos de la Royal Navy.

Aunque los aviones contaban con cuatro soportes subalares para el lanzamiento de cohetes y cargas menores, durante el conflicto siempre fueron empleados desarmados, ya que su misión siempre se limitó al patrullaje y reconocimiento marítimo. Merece destacarse el hecho de que fue un Emb-111 (2-P-202) el que en la noche del 29 de Mayo, investigó el reporte de la tripulación de un Hércules de la FAA sobre el avistamiento de una bengala verde en la posición 52° 20' S y 61° 55' W (sudeste de Malvinas). Aunque nada encontró, éste hecho es uno de los tantos misterios que aún quedan sin resolver del conflicto por cuanto se ha comprobado que ni la FAA ni el COAN como tampoco la Royal Navy o Royal Air Force utilizaban en esa época bengalas de color verde. De regreso al Emb-111, tal como se mencionó, el radar APS-128 tenía muchas limitaciones, ya que en varias oportunidades detectaba posibles blancos, los cuales resultaban ser en realidad chubascos o zonas de fuertes lluvias. Esta experiencia le resultó de gran utilidad a Brasil, ya que al momento de incorporar un segundo lote de Emb-111, decidió instalarles un radar de mejores prestaciones (EMI Searchwater) y un sistema de medidas de apoyo electrónico (Thompson-CSF DR 2000A MK II). Finalizado el conflicto ambos Emb-111 regresaron a Brasil el 14 de Julio.

Del sitio «[www.interdefensa.argentinaforo.net](http://www.interdefensa.argentinaforo.net)» y fuentes propias



El resumen de actividades indicó que ambas aeronaves habían sumado unas 206 horas de patrulla marítima en 39 salidas realizadas durante los 23 días que fueron desplazados al Sur del país, con un promedio diario de casi 9 horas de vuelo. Otras 108 horas de vuelo se emplearon en el traslado de las aeronaves, en misiones de prueba y adiestramiento.

Esta Unidad de Tareas totalizó la siguiente actividad:

|                          |     |     |
|--------------------------|-----|-----|
| Cantidad de vuelos       | 65  |     |
| Vuelos de prueba         | 30  | Hs. |
| Vuelos de adiestramiento | 51  | Hs. |
| Vuelos de traslado       | 27  | Hs. |
| Vuelos operativos        | 206 | Hs. |
| Totales                  | 314 | Hs  |
| Misiones operativas      | 39  |     |

Aunque pocos lo saben, el alquiler de los Emb-111 le trajo a Brasil algunos problemas. EL embajador brasilero en Londres fue citado por el propio Foreign Office y allí dejó muy en claro que la postura de Brasil era de «estricta neutralidad» pero si Argentina solicitaba algo, ellos estaban dispuestos a cederlo. Los Emb-111 fue una prueba de ello y luego los Xavante para el COAN también demostraron la firmeza y compromiso de Brasil con nuestro país durante el conflicto.

NOTA: Los dos «Gerontes» (apodo de los SP-2H Neptune) disponibles se radiaron de servicio tempranamente el 15 de mayo de 1982, ya que estaban ya pasados de su vida útil, cumpliendo de todas formas un papel primordial al ubicar un grupo de navíos británicos, que propició el primer ataque exitoso del binomio Super Eten-dard-Exocet, el ataque y posterior hundimiento del HMS «Sheffield»



## Viaje a las Escuelas Rurales

***Dedicado al Soldado c/62 Jorge Oscar Soria, perteneciente al RI 3. Fallecido en combate el 14 de junio de 1982.***

En este viaje partimos desde la casa del VGM Raúl Arias acompañados de los VGM Miguel Ángel Ortiz, el VGM Alejandro Moyano y Luis Juárez, conduciendo tres vehículos.

Transitamos por la ruta 9 norte en procura de Colonia Caroya, hasta la casa del colaborador Daniel Sánchez, quien, siempre que puede, pone a disposición su tiempo y camioneta para los viajes a las escuelas rurales.

Una vez que cargamos el vehículo de de Sánchez con parte de nuestros elementos retomamos la ruta 9, paramos en San José de la Dormida, en la oficina de Inspección de Zona de las Escuelas Rurales, en donde fuimos recibidos por las secretarías, Señoras Nelcy y Marcela, a quienes dejamos lo prometido el viaje anterior: Una máquina bordeadora de césped, tomamos unos mates y continuamos viaje.

Llegamos luego a Villa de María del Río Seco, nos dirigimos a la comisaría a saludar al comisario Ricardo Di Giorgi y al comisario mayor Luis Herrera, les comentamos que visitaríamos las escuelas de esa zona.



**Donaciones en la escuela M. Moreno de El Guanaco**

Continuamos viaje tomando caminos polvorientos, pasamos por el Paraje el Guanaco, no nos detenemos allí puesto que la maestra está en un congreso de docentes en Bs. As., continuamos en consecuencia hasta la escuela Sara Villareal del paraje San Antonio. En esta escuela nos reciben los niños quienes nos saludan muy contentos. Nos reciben también las maestras, Miriam Rodríguez y Alicia Rodríguez, mientras los chicos almuerzan, dejamos las donaciones: Ropa, calzados, una bicicleta, pelotas, golosinas para cada alumno y seis (6) conjuntos de libros para escuela primaria de primero a sexto grado de la Editorial Estrada que trae desde Buenos Aires el VGM Miguel Ángel Ortiz donados por el Rotary Club de Belgrano y la ONG Fronteras Argentinas, libros de matemáticas, ciencias sociales y naturales y lengua.



**Escuela Sara Amelia Villarreal de San Antonio**

La maestra llama a formar para izar la bandera, todos firmes hasta que la bandera llega a lo alto del mástil, ingresan los niños a clase y nosotros nos despedimos hasta la próxima visita.

Continuamos viaje, nos dirigimos al paraje Santa Isabel a la escuela Domingo French, la maestra no se encuentra, también está en Bs. As., en el congreso de docentes, las cocineras nos reciben las donaciones: Ropa, calzados, juguetes, golosinas y el conjunto de libros donados por el Rotary Club de Belgrano.

Nos despedimos y continuamos viaje hasta Villa Candelaria, aquí se encuentra la escuela Cornelio

Saavedra y al lado el jardín de infantes, el cual el día 27 cumple veinticinco años de su creación, ingresamos a la escuela, nos recibe la Sra. directora Nilvia Herrera, sus auxiliares y el portero, dejamos las donaciones y siete conjuntos de libros que son de mucha utilidad dado que la mayoría de los niños no cuentan con ellos; las maestras quedaron muy agradecidas, esta escuela tiene en el corriente año 52 alumnos.



**Escuela Domingo French del paraje Santa Isabel**

Ingresa la maestra del jardín de infantes, Verónica Sanabria nos saludamos, le entregamos golosinas para todos los niños y también un presente por los veinticinco años que cumple el jardincito, lamentamos no poder asistir al acto, tenemos que regresar temprano a Córdoba, la maestra se lamenta y nos comenta los preparativos del acto, albañiles revocando y pintando, madres limpiando, todos colaboran para poner lindo el jardín, nos dice que internos de una penitenciaría donaron juegos (hamacas, tobogán) realizados por ellos.



**Escuela Cornelio Saavedra de Villa Candelaria**

Asistirán muchas autoridades, de parte de la Policía estará Ricardo Di Giorgi, un integrante de nuestra ONG, gentilmente nos pasó una foto del acto donde se ve nuestro presente.

Cruzamos al frente del colegio, donde se encuentra el Hospital Público Comunal, al cual le llevamos cajas con remedios traídos desde Bs. As. por el VGM Miguel Ángel Ortiz, donados por la Dra. Sara Amado y el VGM Héctor Eduardo Jiménez, nos recibe la Sra. enfermera Olga Barrera quien quedó muy agradecida con la donación porque los medicamentos eran muy necesarios.

Volvemos a la escuela y nos despedimos hasta la próxima visita.

Nos dirigimos al CBU rural con internado, dejamos en la dirección libros para la biblioteca, los que fueron donados por el VGM Héctor Eduardo Jiménez de la localidad de Morón y golosinas para los chicos, son recibidos por las maestras Nilda Varela y Karina Belén.

Los chicos se acercan y preguntan sobre la guerra de Malvinas, Raúl les comenta de esos hechos, quedando para la próxima visita explicarles más detalles.

Saludamos a todos hasta la próxima visita, de allí vamos al paraje el Guanaco a la escuela Mariano Moreno, donde Nina, la cocinera, nos está esperando, saludamos y bajamos las donaciones para esta escuela: Ropa, juguetes, cuatro conjuntos de libros del Rotary Club y un termotanque eléctrico que dona nuestra ONG dado que desde hace mucho tiempo no

tienen agua caliente por tener el calefón roto, Luis y Daniel se encargan de colocarlo mientras Miguel y Alejandro acomodan en cajas e identifican los libros para las otras escuelas, transcurre la tarde y mates de por medio vamos realizando las tareas ...Listo ya hay agua caliente. Doña Nina nos prepara la cena que compartimos con ella.

Aprovechamos el momento para entregarle un reconocimiento a Daniel por su compromiso y colaboración a nuestra ONG para ayudar a las escuelas rurales.

Armamos nuestras colchonetas y a descansar.

Al otro día cargamos la camioneta de Daniel y nos dirigimos al paraje Pozo de las Ollas, a la escuela Paula Albarracín, nos recibe la Sra. Directora, Silvia Liliana Vázquez, es temprano, los chicos todavía no han llegado, le dejamos las donaciones, ropa, juguetes, calzado, una pelota y los cuatro conjuntos de libros del Rotary Club de Belgrano.

Saludamos, dejamos cariños a los chicos, y regresamos a la escuela Mariano Moreno a buscar las otras camionetas, aprovechamos y pasamos a la camioneta de Raúl las otras cajas de libros para las escuelas de los otros departamentos dado que Miguel, en Villa del Totoral seguirá camino de regreso a Santa Fe.

Ponemos en marcha las camionetas saludamos a Nina dejamos saludos a la señorita Sandra y a los chicos.

Pasamos por la comisaría saludamos y agradecemos la colaboración.

Ya en ruta 9 llegamos a Villa del Totoral a repostar combustible, aquí nos separamos de Miguel, se detiene un vehículo, del mismo se baja una niña que nos pide sacarse una foto con nosotros, posamos y le preguntamos si tiene algún pariente combatiente y la respuesta es no, nos dice nos reconoció por nuestros uniformes que dicen Veteranos de Malvinas y ella luce orgullosa una remera también de las Islas.

Con esto damos por finalizado otro viaje más a las escuelas rurales.

### AGRADECEMOS A:

- Programa PROTAGONISTAS, canal 8.
- Programa SHOW DE GIGANTES cadena 3.
- Policía de la Provincia de Córdoba.
- Rotary Club de Belgrano, Bs. As.
- ONG Fronteras Argentinas.
- Municipalidad de Mendiola.
- Sr. Daniel Sánchez.
- Dra. Sara Amado.
- Sra. Ingrid.
- VGM Hugo Castillo y Héctor Eduardo Jiménez
- Ropería Leonardo de Quilmes
- Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas (AVEGUEMA)
- Y a todas las empresas y particulares que nos ayudan a ayudar.

A todos les decimos:

¡VIVA LA PATRIA! ¡VIVA MALVINAS!

**MIGUEL ÁNGEL ORTIZ**  
**VGM Socio N°1623**



# 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](http://www.vopus.com.ar) o [www.teescuchotango.com.ar](http://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](mailto: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](http://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  
**Conducen:** 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 ALVAREZ FM 98,1 Moreno; Bs. As.  
**Conduce:** Carlos Alberto Montiel  
**Teléfonos:** 0237-487-2599 \* 0237-487-2767  
**Mail:** malvinashoygr@hotmail.com  
**Señal en vivo:** <http://www.fmalvarez.com>

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

**Programa:** Malvinas, Ayer, Hoy y Siempre  
**Emite los días:** Sábado 15:00 a 16:00  
**Emisora:** FM Nativa FM 93,5 Santa Teresita; Bs. As.  
**Conducen:** Santiago Torres y Miguel Gómez

**Teléfonos:** 02246-521541  
**Mail:** yacarepora1@yahoo.com.ar  
**Señal en vivo:** <http://www.nativa935.com.ar>

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

**Programa:** Malvinas, Es hora de volver a casa  
**Emite los días:** Sábado 11:00 a 13:00  
**Emisora:** FM 90,9 Olivos; Buenos Aires  
**Conduce:** Susana Saelice  
**Teléfonos:** 011-4711-6731  
**Señal en vivo:** [www.okradio.com.ar](http://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  
**Conducen:** Esteban Juan Tries; José Ramón Negretti  
**Mail:** malvinassuhistoria@gmail.com  
**Web:** [www.malvinassuhistoria.com.ar](http://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:** fntotal1909@hotmail.com  
**Señal en vivo:** [www.agenciacuruzu.com.ar](http://www.agenciacuruzu.com.ar)  
**Lugar:** Gobernador Gómez N° 518 - CP 3460 (Ctes.)

**Programa:** Misión Malvinas  
**Emite los días:** Domingo 10:00 a 12:00  
**Emisora:** FM del Sol FM 97,9 Río Gde.; T. del Fuego  
**Conducen:** Carlos Pereira; 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.lt9.ceride.999>

**Programa:** Soldado Argentino  
**Emite los días:** Sábado 08:00 a 10:00  
**Emisora:** Radio Universo FM 102,3 Chaco  
**Conduce:** Rolando Fernández  
**Teléfonos:** 03725-421355  
**Mail:** rolandofernandez\_963@yahoo.com.ar

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

**Programa:** Aquí Malvinas, en Malvinas  
**Emite los días:** Jueves 18:00 a 20:00 y Domingo 12:00 a 14:00  
**Emisora:** FM 107.1  
**Conduce:** Juan Carlos Leone  
**Señal en vivo:** [www.universalmix.com.ar](http://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/fmcie-lo/](http://www.deguatraché.com.ar/medio/fmcie-lo/)

**Programa:** Malvinas, la gesta  
**Emite los días:** Miércoles 17:00 a 18:00  
**Emisora:** AM 610  
**Conducen:** Ernesto Fernández Maguer, Gustavo Varela Carlomagno y Luis Nicolás Polo  
**Teléfonos:** 4755-6061 y 4755-6062  
**Señal en vivo:** [www.radioam610.com.ar](http://www.radioam610.com.ar)  
**Mail:** lagesta.malvinas@yahoo.com.ar

## VETERANOS DE MALVINAS

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

|                           |                                        |
|---------------------------|----------------------------------------|
| ALERGIA E INMUNOLOGÍA     | MARCAPASOS Y DESFIBRILADOR             |
| CARDIOLOGÍA               | MEDICINA ESTÉTICA Y MESOTERAPIA        |
| CIRUGÍA GENERAL           | MÉDICO DE FAMILIA - CLÍNICO - DIBA     |
| CLÍNICA MÉDICA            | MÉDICO DE FAMILIA - GINECOLOGÍA - DIBA |
| DERMATOLOGÍA Y MICOLOGÍA  | NEUMONOLOGÍA                           |
| ECOCARDIOGRAMAS DOPPLER   | NEUROLOGÍA                             |
| ECOGRAFÍAS                | NUTRICIÓN                              |
| ENDOCRINOLOGÍA            | ODONTOLOGÍA                            |
| ENFERMERÍA                | OFTALMOLOGÍA                           |
| ERGOMETRÍAS               | OTORRINOLARINGOLOGÍA                   |
| FLEBOLOGÍA                | PEDIATRÍA                              |
| FONO-AUDIOLOGÍA           | PODOLOGÍA                              |
| GASTROENTEROLOGÍA         | PRESUROMETRÍAS                         |
| GINECOLOGÍA               | PROCTOLOGÍA - CIRUGÍA GENERAL          |
| GINECOLOGÍA Y OBSTETRICIA | PSICOLOGÍA                             |
| GRUPOS DE ENCUENTRO       | PSIQUIATRÍA                            |
| GRUPO ANTITABACO          | PSICOPEDAGOGÍA                         |
| HOLTER 24 HS.             | RADIOLOGÍA                             |
| KINESIOLOGÍA              | TRAUMATOLOGÍA                          |
| LABORATORIO               | 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](mailto:consultorios-sc@circuloofmar.org.ar)**



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

## Conozca MUPIM y su red de Beneficios

**Beneficios incluidos en el valor de la Cuota Social**

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

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

**Sede Central: Uruguay 656, (1015) Capital Federal**  
**Tel.: (011) 4371-2400/2444 4374-5779**  
**Fax: 4372-5766 - E-mail: [info@mupim.org](mailto:info@mupim.org)**  
**Filiales, Delegaciones y Representaciones Especiales en todo el territorio nacional.**



## Sociedad Militar "Seguro de Vida"

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

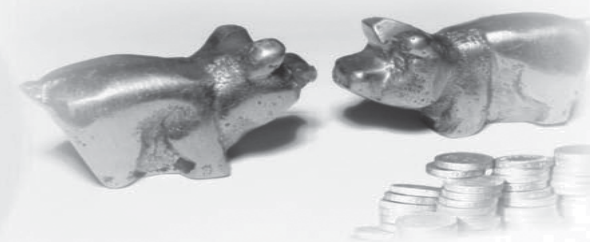


### Ayudas Económicas

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](http://www.smsv.com.ar)  
[smsv@smsv.com.ar](mailto:smsv@smsv.com.ar)  
Consulte nuestra página web y contáctese



TEL.: 4664-3938 Cel: 1532827795  
[credigesto@gmail.com](mailto:credigesto@gmail.com)

DESCUENTOS ESPECIALES A SOCIOS DE «AVEGUEMA»

#### SERVICIO DE GESTORIA:

DESCUENTOS 50% en HONORARIOS 100% en VIATICOS

PLANES DE AHORRO  
ESPECIALES



**PRÉSTAMOS PERSONALES MÍNIMOS REQUISITOS**  
On line desde cualquier punto del país

- \* SIN GASTOS DE OTORGAMIENTO
- \* SIN CUOTA SOCIAL



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



**PARA MAYOR INFORMACION INGRESAR EN  
NUESTRA PÁGINA WEB: [WWW.AVEGUEMA.ORG.AR](http://WWW.AVEGUEMA.ORG.AR)**

# Batalla de Puerto Argentino

**14 de junio de 1982**

La Gazeta Federal

Leonardo Castagnino

Copyright © La Gazeta Federal

Fotos extractadas del sitio [eduardofrecha.wordpress.com](http://eduardofrecha.wordpress.com)



Batalla de Puerto Argentino - 14 de junio de 1982 - Guerra de Malvinas

## Relato

### 14 DE JUNIO DE 1982 - ÚLTIMOS COMBATES EN TORNO A PUERTO ARGENTINO

Durante toda la noche la 4ª Sección de Tiradores de la Compañía «Nacar» del Batallón de Infantería de Marina N° 5 (BIM5) ubicada en el extremo Oeste de Monte Tumbledown combatiría bravamente contra fuerzas enemigas superiores.

Al norte la Compañía «A», «Tacuarí», del Regimiento N°3 «General Belgrano» realizaría un contraataque haciendo replegar al 2º Batallón de paracaidistas británicos en Wireless Ridge. Al sur la Compañía Obra del BIM5, junto con la Compañía C, del Regimiento N°3, hacían un combate retardante para evitar la infiltración de los Guardias Galeses por el camino que conduce de Fitz Roy a Puerto Argentino.



El jefe de la Compañía «C» del RI3, Capitán EA Varela junto al encargado de la Subunidad

Finalmente la sección de Ingenieros Anfibios al mando del Teniente de Corbeta IM, Héctor Miño se repliega. Se planea recuperar las alturas de Tumbledown con la Compañía «Mar» del BIM5, que se encontraba en Sapper Hill, pero el Comando de Puerto Argentino nunca la relevó de su responsabilidad, por lo que el contraataque no pudo concretarse. Se realiza entonces un contraataque con la

Compañía B del Regimiento N°6 que alcanza las alturas del Monte Tumbledown y entabla un duro combate con los Escoceses que habían rebasado a la 4ª sección de Vázquez, que resistía heroicamente en sus posiciones. Siendo las 7.15 de la mañana del 14 de Junio y luego de resistir durante 8 horas tres ataques de los Escoceses, la 4ª sección de la Compañía «Nacar» se rinde.

Ya a esta altura, el Comandante del BIM5, Capitán de Fragata IM Carlos Robacio es comunicado en 2 oportunidades que se replegara a Puerto Argentino, desobedeciendo ambas.

Comienzan a escasear las municiones. Se pide a Puerto Argentino. Cerca de las 9 de la mañana comienza el repliegue hacia Sapper Hill siendo su Puesto de Comando el último en hacerlo, quedando él con algunos Infantes, cubriendo el repliegue del Batallón, manteniendo así a raya al 2º Batallón de Paracaidistas, que estaba presto a avanzar en la cresta de Wireless Ridge por el camino que conduce a Puerto Argentino. Siendo las 11 Horas llega a Sapper Hill y retoma el Comando del Batallón nuevamente.

## Este es su relato:

### El 14 de Junio - Por el Capitán Robacio, Comandante del BIM5:

«Aprovechando que la moral era muy alta y por estar convencido que la batalla se decidía en Tumbledown, previmos esta acción que pensaba dirigir personalmente, en un esfuerzo final, para quebrar el ataque adversario. Tenía perfectamente claro que los regimientos de Paracaidistas enemigos, PARA 3 y el PARA 2, nos flanqueaban, pero los fuegos efectivos de la Zona de Apoyo Logístico propia, y el fuego de las pocas piezas que sobrevivían del GA N° 4, con tiro directo, impidieron cualquier intento enemigo.

Informé la situación y pedí la autorización pertinente para comenzar el ataque, pensaba en esos momentos que frenado el ímpetu enemigo esto era factible. Pero en realidad ello no fue posible puesto que si hasta esa hora era más que optimista por el desarrollo del combate, intervenirían otros factores, la munición comenzaba a escasear y en el único intento desde retaguardia de proveernos algo de proyectiles de Morteros de 81 mm, una camioneta que

se desplazaba hacia el frente, fue volada por la artillería del enemigo.



Apresto del RI Mec 3 antes de partir hacia Malvinas

Por otra parte se me dio la orden de replegarme hacia Puerto Argentino, logrando luego de discutir bastante, que se me autorizara a replegarme solo hasta Súper Hill y reforzarme con el Batallón en esa colina.

Esta acción de repliegue de la Compañía «Nacar», lamentablemente no ha sido filmada y permanecerá para siempre en mis recuerdos, por la entereza, el orden y disciplina de mis hombres para realizarla. La misma se efectuó con el apoyo de dos puntos en el terreno, uno que estaba a cargo de la Compañía «C» del RI3 más efectivos reunidos en proximidades de mi Puesto de Comando.

Como de costumbre, mi Segundo Comandante, el Capitán de Corbeta de IM Daniel Ponce, se adelantó para establecer el nuevo Puesto de Comando en Sapper Hill y cuando estuvo prácticamente concluido y concretado el repliegue, ordené a la Compañía «Coy» que se repliegue y se reintegrara al RI-3, igualmente, me costó bastante convencer al Capitán Varela del RI-3 que lo hiciera, pero finalmente inició con sus hombres un repliegue rápido y ordenado hacia su regimiento.



Personal de suboficiales del BIM5, esta unidad estaba especialmente preparada para operaciones en este clima y terreno

Llegué a mi nuevo Puesto de Comando, aproximadamente a 1100 /1130 horas del 14 de Junio, todo estaba en orden, la Unidad lista a defender esta última altura y pensaba en esos momentos que la lucha continuaría, no obstante ya se observaba el arribo de helicópteros enemigos a la zona del hipódromo del pueblo y se veía el despliegue de efectivos enemigos descendiendo de las alturas William y Tumbledown.

A las doce recibí por parte del Jefe de Operaciones del Comando Superior la orden de replegarme «pues ya la Guarnición se había rendido». Posteriormente tuve otra intimación y finalmente le ordené nuevamente a mi Segundo Comandante que se replegara hacia Puerto Argentino y entrara desfilando al frente de los efectivos.

Quedaba una pequeña retaguardia a cargo del Guarnición de IM Koch, el Suboficial Vaca con una Ametralladora de 12,7 mm y 14 hombres que no querían replegarse.

Todos los fuegos habían cesado, después de tantas noches y días de ruido ensordecedor, el silencio era tan

terrible como la incertidumbre y el dolor de tener que rendirse.

Cuando el Jefe de Compañía que había quedado a cargo, el Teniente de Fragata de IM Binotti, que permanecía aguardando a su retaguardia de combate me decía: «Señor Comandante, estamos listos para el repliegue» y nos paramos para hacerlo, aparecen unos seis helicópteros enemigos que se aproximan raudamente sobre Sapper Hill.

El Suboficial Vaca con su 12,7 mm. y casi al unísono todo el equipo de retaguardia del Guardiamarina Koch, abre el fuego. Un helicóptero inglés aterrizó en llamas, otro averiado, los demás hacen lo mismo, desembarcan sus efectivos y se generaliza el enfrentamiento final.

En este último combate de la guerra de Malvinas, alrededor del mediodía del 14 de Junio, de la pequeña retaguardia de Koch, murieron varios de sus hombres, el enemigo perdió un helicóptero, otro resultó averiado y sumaron un buen número de bajas.



*Ingenieros de Combate de Infantería de Marina marcan una bomba británica sin explotar*

El BIM5 había finalmente iniciado el repliegue, nos protegimos detrás de la altura de la colina y emprendimos caminando la marcha hacia Puerto Argentino al que llegamos alrededor de 1500 horas. Así entramos a la ciudad, manteniendo en nuestro poder la totalidad de nuestras armas, con toda la tropa encolumnada, marchando a paso redoblado y con el orgullo de haber combatido a la elite de las tropas británicas como nadie hubiera imaginado

## Este fue el fin de los combates.

Pienso y estoy más que orgulloso del comportamiento de todos los hombres del Batallón, como también de todos los efectivos de las Fuerzas Armadas y de los civiles que intentaron retener en uno u otro lugar, en diferentes puestos y en distintas contingencias las Islas que habíamos reconquistado. En realidad siempre sostengo que cada uno hizo lo que pudo, lo que mejor pudo.

## Cronología del 14 de Junio de 1982:

00:25 horas: En las primeras horas de la madrugada, el enemigo lanza un segundo ataque violentísimo sobre Tumbledown S.O. el que es rechazado parcialmente. El BIM5 ejecuta todos los fuegos de apoyo disponibles aún sobre su propia fracción adelantada.

03:00 horas: Mientras nieva intensamente, existe incertidumbre sobre la situación en las estribaciones Oeste de Tumbledown, decidiendo el Comandante del BIM5 contraatacar con la 1ra Sección de la Compañía de Ingenieros Anfibios (Tenientes de Corbeta IM MIÑO y DEMARCO) y una Sección de Tiradores de la Compañía B del RI-6 (Subteniente LA MADRID). Dicha acción logra detener al enemigo y se estabiliza la línea a la altura del observatorio del Batallón.

Las fuerzas propias en Wireless Ridge fueron rechazadas. La retaguardia del BIM5 compuesta por los Servicios, la Sección Morteros 106,6, la Sección Ametr. 12,7 y las fracciones propias combaten por el fuego y se mantiene el hostigamiento de éstos sobre el sector propio. Durante el fuego de contrabaterías muere en combate en la pieza Nro 3 el Dragoneante Clase 1962 Oscar MANSILLA.

04:00 horas: El Comandante del BIM5 dispuso que la Ca MAR del BIM5 se alistó para contraatacar Tumbledown y se requirió al Escalón Superior, empuñar alguna Unidad de las ubicadas en retaguardia para la recuperación de las alturas al Norte y evitar el desbordamiento por el flanco de las posiciones del BIM5.

06:30 horas: Se produce el tercer ataque británico. El enemigo ocupa la zona elevada del monte Tumbledown iniciándose un duro combate cuerpo a cuerpo al atacar por retaguardia a la 4ta Sección de la Ca. Nácar del BIM5 que es prácticamente aniquilada; sus sobrevivientes se rinden

por orden de su Jefe, el Teniente de Corbeta de IM Carlos VÁZQUEZ, ya que habían consumido totalmente sus municiones y se encontraban imposibilitados de controlar el combate.

Mueren heroicamente en ese sector los siguientes Infantes de Marina: Suboficial Segundo Julio Saturnino CASTILLO, Conscriptos Clase 1962 Héctor Abel CERLES, Juan Carlos GONZÁLEZ, José Luis GALARZA, Juan Carlos DÁVALOS, Félix Ernesto AGUIRRE y Diego FERRERYRA; también el Subteniente SILVA y un grupo de soldados conscriptos del RI-4 de nuestro Ejército Argentino que se quedaron voluntariamente a defender la altura junto con sus camaradas Infantes de Marina.



*Personal de la Ca C del RI Mec 3*

08:00 horas: Ceden las posiciones propias en Tumbledown. Se prevé neutralizar y destruir con el fuego de artillería al enemigo en esa posición para el contraataque de la Compañía Mar del BIM5 que se estaba montando. Se informa al Comando Superior que aún se esperaba la acción sobre el flanco Norte, por tener todavía capacidad para resistir aunque la situación de munición pasa a ser crítica.

09:00 horas: Para evitar la prosecución del combate en posiciones desfavorables y ante una orden del 2do Comandante de la Agrupación Ejército Argentino, el Comandante del BIM5 ordena el repliegue de su Unidad desde el Monte Tumbledown, Monte Williams, Felton y Stream y Casa Amarilla hacia Sapper Hill.

Se ha consumido la totalidad de la munición mayor (Mortero 106,6, Mortero 81 y Obús 105 mm) y se procede a la destrucción del material pesado y abastecimiento del Batallón previo a ejecutarse el repliegue ordenado. La Batería Bravo del BIAC se constituye en dos fracciones de tiradores.

En el repliegue mueren en combate el Suboficial Segundo de Infantería de Marina Víctor Hugo JUÁREZ del SPAC del BIM5 y el Dragoneante de Infantería de Marina Clase 1962 Ricardo RAMÍREZ de la Sección Morteros 81mm.

Mientras se realiza el repliegue de la Compañía de Ingenieros Anfibios hacia la ciudad, previa destrucción de su material y sector de alojamiento, ésta se arma como Infantería y se reúne con el BIM5 en Sapper Hill, cae herido de muerte en combate el Conscripto Clase 1962 Vicente Antonio DÍAZ.



*Capitán de Fragata IM Carlos Robacio, Comandante BIM5, junto a miembros de su Unidad en un reconocimiento*

09:15 horas: Puerto Argentino informa que las principales posiciones en Tumbledown, Williams, Longdon y Wireless Ridge se encuentran en poder del enemigo y que se intenta reconstruir el dispositivo defensivo empleando el RI-3 y parte del RI-25, pero se aprecia de cualquier manera que no se podrá mantener más allá del día de la fecha.

10:00 horas: De hecho se concreta un alto el fuego. Sin embargo en Sapper Hill, el BIM5 se reorganiza para proseguir el combate. El Comandante de esta Unidad recibe la orden superior de cesar el combate y replegar su

Batallón hacia la localidad.

12:30: En momentos de comenzar a cumplir las órdenes recibidas, la retaguardia de combate (Guardiamarina de IM Koch / Suboficial Segundo de IM Vaca - 3ra Sección de la Compañía Mar del BIM5) entra en acción rechazando un helidesembarco británico (seis helos) en sus inmediaciones, caen dos helicópteros y varios invasores.

En este último combate en Malvinas encuentran la muerte los últimos tres hombres de la Infantería de Marina Conscriptos Clase 1962 Roberto LEYES, Eleodoro MONZÓN y Sergio Ariel ROBLEDO.

15.00 horas: Finaliza su repliegue el BIM5, con sus tropas encolumnadas, en poder de sus armas y a paso de marcha. ASÍ ENTRAN A PUERTO ARGENTINO Y FINALIZA EL «NO PIC NIC», como lo llamaron los propios británicos a sus enfrentamientos con nuestros INFANTES DE MARINA

## Al Heroico Valor en Combate



Será concedida al personal militar, personal de las fuerzas de seguridad, fuerzas policiales y civiles, argentinos o extranjeros que en combate motivado por acontecimientos extraordinarios que revistan carácter de función de guerra, realice aislado o en el ejercicio del mando una acción ponderable que se destaque considerablemente respecto de las pautas de conducta normalmente estimadas correctas.

## Teniente de Corbeta HÉCTOR MIÑO

Sección Ingenieros Anfibios - Por su arrojo, heroísmo y liderazgo demostrados durante la batalla del monte Tumbledown, donde en desventaja numérica y de materiales, lideró con éxito varios contraataques aferrando a la fuerza ofensiva británica liderada por los Guardias Galeses y Guardias Escoceses, acciones en las que es herido gravemente, para luego ser tomado prisionero por las fuerzas enemigas.



*El Teniente Miño (a la izquierda de la foto) en un ejercicio de adiestramiento antes de Malvinas con la Compañía de Ingenieros Anfibios*



*Misa BIM5 en Sapper Hill*

## HASTA LA PRÓXIMA GACETA MALVINENSE

### MARCHA DE LAS MALVINAS

Tras su manto de neblinas,  
no las hemos de olvidar.  
¡Las Malvinas, Argentinas,  
clama el viento y ruge el mar!

Ni de aquellos horizontes  
nuestra enseña han de arrancar,  
pues su blanco está en los montes  
y en su azul se tiñe el mar.

¡Por ausente, por vencido  
bajo extraño pabellón,  
ningún suelo más querido;  
de la patria en la extensión!

¿Quién nos habla aquí de olvido,  
de renuncia, de perdón?  
¡Ningún suelo más querido,  
de la patria en la extensión!

Rompa el manto de neblinas,  
como un sol, nuestro ideal:  
¡Las Malvinas, Argentinas,  
en dominio ya inmortal!

Y ante el sol de nuestro emblema,  
pura, nítida y triunfal,  
brilla ¡oh Patria!, en tu diadema  
la perdida perla austral.

Para honor de nuestro emblema  
para orgullo nacional,  
brille ¡oh Patria!, en tu diadema  
la pérdida perla austral.

Carlos Obligado

Con la marcha de las Malvinas en los oídos, AVEGUEMA les desea...

**MUY FELICES FIESTAS  
Y QUE VUESTROS SUEÑOS SE CUMPLAN  
EN EL PRÓXIMO AÑO**

**¡¡UN GRAN ABRAZO MALVINERO!!!**