

LA GACETA MALVINENSE

Por el
eterno descanso
de nuestros
heroes



649



AÑO 14 – Nº 58 - Diciembre - 2015

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

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

Aveguema les Desea Felices Fiestas y Paz en el Próximo Año

Las Malvinas fueron, son y serán argentinas



Feliz Navidad y Año Nuevo

2001 - 2016

EDITORIAL

En la bisagra entre el fin del año que se agota y del 2016 que se insinúa cargado de nuevas esperanzas y nuevos desafíos, renovamos el firme compromiso de AVEGUEMA con los Veteranos y con la causa de Malvinas, que es la causa de la Argentina.

En el marco de un año signado por las elecciones británicas y argentinas, algunos proyectos que se encararon en el 2014 se vieron afectados de diversas formas. Si. La política en los mayores niveles causa efectos aún en las simples acciones de organizaciones no estatales.

Sin embargo, la buena voluntad de los veteranos de ambas partes nos ha permitido transferir los objetivos postergados, para el año entrante. Estamos en plena tarea para darle forma concreta a un intercambio histórico y humanitario relacionado con la salud de los combatientes de ambos bandos.

Otro tema de larga data que hemos encarado hace dos años y medio, continúa desarrollándose con la pausa obligatoria del año electoral, apirando a renovar el impulso perdido en el inicio del 2016. Tratándose de un aspecto de estricto cumplimiento de las Leyes de Guerra, creemos que en breve deberá tener la debida solución.

Por otra parte, hemos podido concretar con muchos veteranos, familiares de caídos y deportistas que se movieron a título individual, diversos viajes a Malvinas con la carga de sen-

timientos que ello evoca, contribuyendo, a la vez, a generar el necesario clima de confianza mutua. Y donde fue posible, de amistad.

En el ámbito de la comunicación y las acciones institucionales hemos desarrollado los actos y ceremonias de estilo, la participación en otras actividades de otras instituciones y en numerosas exposiciones en instituciones privadas y oficiales, llevando el mensaje de la Gesta a los jóvenes del siglo XXI.

En todos los casos, valoramos ciertamente todo cuanto pueden hacer cada uno de los veteranos y sus familiares, y cuantos se suman a la epopeya de continuar malvinizando, en los lugares y espacios en que pueden desenvolver sus tareas. No hay esfuerzo pequeño, cuando se hace en beneficio de los demás y por la Patria.

La lucha por Malvinas no terminó para los veteranos un día de junio de 1982. Continúa hoy y seguirá mientras tengamos un soplo de vida, porque quedan deudas que saldar con nuestros camaradas caídos, con sus familias, con nuestros veteranos que sufren dificultades y con los que siguen de pie enfrentando desafíos, porque aún podemos hacer mucho por nuestra querida Argentina...

A renovar ese espíritu de lucha para hacer todo lo posible por los camaradas, por la causa Malvinas y por la Patria, los convocamos, una vez más, veteranos!

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
Samantha Anahí CARDINALE

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

Correo Electronico
aveguema82@yahoo.com.ar
Sitio Web: www.aveguema.org.ar

Impreso en Mariano Mas S. A.
Perú 555 CABA (1068)
e-mail: mmas@datamarkets.com

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

SUMARIO



Ejército Argentino Pag. 3



Ctros. VGM Pag. 8



Armada Pag. 9



Fza. Aérea Pag. 13



Crónica Pag. 15



AVEGUEMA Pag. 16



Interfuerzas Pag. 20



Miscelánea Pag. 22



Gendarmería.... Pag. 28



Historia..... Pag. 31

General de Brigada Mario Benjamín Menéndez

3 de abril de 1930 – 18 de septiembre de 2015

Nunca es tarea fácil hacer pública una semblanza y la despedida de un superior. Las críticas pueden sonar a revancha y los elogios, pueden interpretarse como una detestable obsecuencia.

Tampoco es fácil hacerlo sobre figuras notorias que han sido controversiales durante más de treinta y tres años. Con similares dificultades para el análisis, todo lo que se diga va a ser tamizado bajo la óptica parcial de sus detractores o de sus admiradores.

De ninguna manera resulta pertinente hacer mención a su situación jurídica al momento de su fallecimiento. Lo que está en manos de la Justicia, es responsabilidad de los jueces resolverlo. No de los soldados.

Lo que sí vamos a hacer como soldados, es rendirle el homenaje que merece el señor General Mario Benjamín Menéndez como nuestro camarada y, en mi caso, superior, protagonista de una etapa histórica de la República Argentina, y como Veterano de la Guerra de Malvinas y miembro de nuestra Asociación.



El general Mario Benjamín Menéndez con su hijo, subteniente en el RI 5, en Malvinas, tras el arribo de la unidad a las islas.

Como muchos, reconozco haber sido crítico de algunas decisiones y acciones durante la campaña, porque pensábamos que afectaron lo que creíamos debía ser nuestro accionar en combate. Lo pensábamos y lo decíamos en las Islas en aquel momento, en aquel lejano 1982... No ahora, con el «diario del lunes» leído... Discrepábamos desde nuestra humilde condición de jóvenes, con la información que entonces poseíamos y con el criterio que nuestra limitada experiencia nos proporcionaba. Pese a todo cumplimos las órdenes con el mejor espíritu, creyendo en la victoria.

Al término de la contienda, como suele suceder cuando el final es adverso, se le cargó el peso de la derrota. Se lo eligió como la imagen del «chivo expiatorio» conveniente para casi todos. Para algunos de sus superiores, porque descargaron en él las responsabilidades que les eran propias, pero que resultaron menos visibles para el gran público, aunque eran mucho más pesadas que las del general que estuvo en Malvinas. Para sus subordinados, porque muchos igualmente le atribuyeron todas las culpas, como medio eficaz para disimular las propias. Se convirtió en víctima del resentimiento de civiles y militares hacia todo lo que fue Malvinas, el Proceso y cuantos males aquejaban por entonces a la Argentina.

Fue burlado y ridiculizado por su aspecto pulcro, criticado por no haberse inmolado en el frente junto a sus soldados, o por no haber combatido en Puerto Argentino hasta reducir la localidad a escombros o cenizas... Los llamados a la defensa a ultranza que se invocaron antes y después de la batalla, al estilo del Alcázar de Toledo, de Dien Bien Phú o Stalingrado estaban entonces tan fuera de lugar en nuestras Malvinas, como lo están hoy.

Enarbolar la épica de una resistencia imposible sobre el final, profesional y humanamente hablando, sólo se puede entender como un gesto de rebeldía o impotencia frente a lo que se veía como inevitable por entonces, o como la ligera y cínica invocación al espíritu de sacrificio desde una cómoda mesa de café en Buenos Aires, cuando ya no quedaba munición o cañones...o tropas organizadas o espacio para la maniobra. Y cuando nadie estaba dispuesto a jugar, desde otras esferas, ningún apoyo adicional a los que se habían llevado a cabo, para salvar a la guarnición Malvinas.

Guarnición Militar Malvinas se denominó oficialmente a las fuerzas que se desplegaron al territorio

insular. Su sólo nombre refleja la mentalidad con la que se concibió su organización y su cometido. Una clara denominación de tiempo de paz.

El general Menéndez no participó del planeamiento preliminar para Malvinas hasta que fue convocado a principios de marzo de 1982 para su eventual designación futura como Gobernador Militar. En esa concepción de la maniobra imaginada para ser eventualmente ejecutada más allá de mediados de mayo, sería respaldado como autoridad política del archipiélago, por una Guarnición Militar prevista de quinientos hombres.

Con esos pocos datos basta para comprender, una vez más, que el gobierno argentino y los mandos militares no esperaban, ni remotamente, una guerra con Gran Bretaña, aún en los primeros días de marzo de 1982, cuando se le adelanta su futura designación.

La posterior respuesta del presidente, General Galtieri, al futuro gobernador, de que otras opciones posibles no eran para que el general Menéndez se preocupara, nos llevan directamente al desarrollo de los hechos que posteriormente se sucedieron sin alteraciones en la concepción original: ocupar para obligar a Gran Bretaña a negociar, si las negociaciones diplomáticas en curso resultaban infructuosas.

La imprevista crisis de Georgias a partir del 19 de marzo sorprendió a todos los niveles de gobierno y a los mandos de las FFAA, y trastocó completamente las previsiones. La decisión de operar sobre Malvinas a principios de abril, adoptada por la Junta de Gobierno el 26 de marzo y la Operación Rosario, se precipitaron en el término de las dos últimas semanas de marzo a abril, casi sin solución de continuidad, y sin cambios en las responsabilidades del futuro gobernador.

Los cambios en la política del gobierno y de los mandos a partir del 3 de abril no se reflejaron en nuevas concepciones ni en nuevas disposiciones para el gobernador de Malvinas, quien asumió el 7 de abril en medio de preparativos bélicos, pero aún en un clima festivo. Su principal tarea continuaba siendo el gobierno de las islas y a ello abocó sus funciones desde el primer momento, con los miembros de su gabinete.



Como Gobernador Militar de Malvinas, en su despacho, a mediados de abril de 1982.

La creación, ese mismo día, del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS), con el vicealmirante Lombardo como su comandante, tampoco se tradujo en alteraciones inmediatas de las responsabilidades del gobernador.

La Orden de Operaciones Nro 1/82 (Defensa) del Cdo FTTT TOAS surgió ese mismo día, como

imposición al Cdo Br I IX (General Daher) por parte del General García, hasta ese momento, Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas, que en ese momento se inactivaba.

El 10 de abril el Comandante del TOAS, almirante Lombardo, visitó Malvinas y el General Daher le expuso el Plan de Defensa sobre la base de los medios hasta entonces disponibles en las islas.

El 12 de abril, cinco días después de la creación del TOAS, se concretó la elaboración del Plan de Campaña Esquemático del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur. En este Plan aparece por primera vez una responsabilidad a lo que se dio en denominar Guarnición Militar Malvinas. Y por primera vez se le asigna al general Menéndez la doble condición de comandante de la Guarnición Militar Malvinas, además de la de Gobernador Militar. En ese plan no se establecen los medios con que contaría esa guarnición (sólo se citan los presentes en las islas), y ciertamente, por esa fecha, se está muy lejos de los efectivos, materiales, unidades y comandos que posteriormente se destinarían a las Islas Malvinas.

Cuando en las dos últimas semanas de abril se despliegan en adición a la Br I IX la Br I X y la Br I III y una multitud unidades de apoyo, (además de los medios de las otras FFAA y FFSS), la Guarnición Militar Malvinas hubiera requerido, de hecho, para su conducción, de la presencia de un Comando de Cuerpo completo, para constituirse de inmediato como base para la formación de un Comando Conjunto Subordinado del TOAS, de nivel táctico superior. Nada de eso se verificó. Tres comandantes de brigada, de la misma promoción, coexistieron con un gobernador militar y comandante de la Guarnición, también de la misma promoción que los anteriores, en una doble condición y con responsabilidades muchas veces opuestas: mantener la normalidad en el territorio y en la población isleña y conducir las operaciones en las islas con el máximo esfuerzo.

En esta situación tuvieron lugar sucesivamente, el arribo de la Br I X (General Joffre), las visitas del Jefe de Estado Mayor del Ejército (General Vaquero), del Comandante del 1er cuerpo de Ejército (General Nicolaidis), del Comandante en Jefe de la Armada (Almirante Anaya), de la Fuerza Aérea (Brigadier Lami Dozo), del Ejército (y Presidente, General Galtieri), ente otros, y finalmente, el arribo de la Br I III (General Parada). Nada modificó la concepción inicial, ni las responsabilidades del gobernador, aunque se le añadió la de conducir en combate a las fuerzas de la Guarnición, ni se le asignó un Comando acorde con la conducción de la Guarnición Militar Malvinas, se improvisó su Estado Mayor con el general Daher como jefe y con el concurso de oficiales superiores y jefes del Cdo Br I IX. Los máximos representantes de la Fuerza Aérea, Brigadier Castellanos y de la Armada, Almirante Otero, integraban el improvisado Comando de la Guarnición con sus propios medios y personal.

El Plan de Campaña Esquemático del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur fue recibido en Malvinas, donde se desarrollarían las operaciones terrestres, recién sobre el 22 o 23 de abril, diez días después de su firma. Las islas serían defendidas esencialmente por la Guarnición Militar Malvinas. Con el apoyo naval del TOAS, aun cuando se señalaban li-

mitaciones para el empleo de la flota de mar. Con el apoyo aéreo desde el continente que daría otro comando que no dependería del TOAS, el Comando de la Fuerza Aérea Sur, dependiente del Comando Aéreo Estratégico.

Ninguno de todos esos medios significativos para la batalla aeronaval que decidiría la suerte de Malvinas, estaba bajo comando del general Menéndez. Los posteriores conceptos del comandante del TOAS son reveladores de esta enorme limitación.

«En este ámbito de agua y aire se combate para dirimir la posesión de las islas. La posesión de las islas se hace con tropas cuyo destino final dependerá inexorablemente del apoyo naval y aéreo que tengan o se les oponga.»

Vicealmirante Lombardo «Malvinas: errores, anécdotas y reflexiones»

Con el comienzo de las operaciones efectivas sobre Malvinas por parte de las fuerzas británicas el 1 de mayo, la dinámica de los hechos, los problemas tácticos y muchas veces los menores aspectos técnicos, las impresiones personales y la crudeza de la guerra obrando sobre los espíritus, oscurecieron la visión estratégica por parte de los distintos comandos de las fuerzas argentinas. Las comunicaciones entre los comandos, las declaraciones de los protagonistas al término de la guerra, y los reportajes o libros de su autoría, ilustran claramente estos efectos.

En líneas generales se mantuvo el Plan original del TOAS y Plan de defensa de las islas, aunque variaron sustancialmente las condiciones objetivas de la campaña en los siguientes 45 días de combates. Se trataba de ganar tiempo en el campo de combate para lograr forzar una negociación que pudo haberse interpretado como alcanzable por el gobierno argentino, y que en aquél tiempo creíamos posible los que combatíamos en Malvinas, si tornábamos en inaceptables las pérdidas para los británicos. Con lo que hoy sabemos, era un objetivo imposible. Al gobierno de Thatcher, para su supervivencia política, sólo le cabía el objetivo de una victoria militar.

La situación en Malvinas se mantuvo durante los primeros 20 días en un equilibrio inestable que permitía albergar esperanzas. Aún a costa de bajas y pérdidas de unidades, la Guarnición se sostenía en lo que era, para la gran mayoría de los mandos y tropas, su bautismo de fuego.

El desembarco británico en San Carlos alteró todo. Las fuerzas británicas se afirmaron en las islas y pasaron a dominar día y noche el espacio aéreo, marítimo y terrestre en función de su superioridad de medios. El dislocamiento de la defensa argentina se materializó con toda crudeza. Era cuestión de tiempo... La pérdida de Darwin y Goose Green supuso el comienzo del cerco terrestre de puerto Argentino. A fines de mayo de 1982, el aislamiento de la capital era un hecho.

«Dado que el acceso a las islas se realiza exclusivamente por agua o aire, el combate estará centrado en la obtención del dominio de los espacios aéreo y marítimo, como primer paso y fundamental para la lucha por la tierra. El combatiente que obtenga el dominio de ambos espacios tendrá garantizado el triunfo final...»

Vicealmirante Lombardo «Malvinas: errores, anécdotas y reflexiones»

Sin otras respuestas que la acción aérea que se agotaba a pasos agigantados, no había otro recurso externo para enfrentar la inminente batalla por la capital de las islas.

El general Menéndez y su Estado mayor elaboraron la propuesta para la única reacción ofensiva total que podía haber logrado algún resultado práctico. El Plan «Buzón», propuesto al Comité Militar y rechazado por éste, marcó el final de las opciones para tratar de recuperar alguna iniciativa. Lo que no surgió de los diversos organismos de comando en el continente durante cuarenta días, se originó en la necesidad y el espíritu de combate de la Guarnición Militar Malvi-

nas.

La defensa de Puerto Argentino, a partir del 11 de junio, fue el acto final de la resistencia de las fuerzas de Malvinas. De sus acciones se ha escrito y hablado mucho, y no es objeto de análisis para este propósito.

Algún día, cuatro años atrás, cuando analizábamos la guerra al aproximarnos a los treinta años de ocurrida, conversando en el departamento del general Menéndez, el señor general dejó traslucir en su tono sobrio pero dolido, su sentimiento de culpa por haber tenido que rendir las fuerzas aquel 14 de junio. Y debo reconocer, que por primera vez, en voz alta y a medida que iba confrontando con él su pesada carga, encontré el fundamento central de aquella decisión.

Mil veces se habló del estado de las tropas de todas las fuerzas esa mañana del 14 de junio. Y del espacio que nos quedaba para poder seguir combatiendo. Del cerco estrecho que los británicos cerraban sobre la localidad y de la falta de socorros exteriores.

Pero nunca había encontrado la suprema justificación para el cese de los combates. No se trataba solamente de salvar vidas de soldados argentinos que habían perdido las posiciones mejor preparadas y esa mañana se aglomeraban desorganizados sobre la localidad. Había algo más. Algo que escapaba a lo puramente táctico de esa situación sin esperanza. Algo que sólo había sido citado tangencialmente cuando se hablaba del tema. Algo que ni aún los comandantes británicos manifestaron cuando hacían referencia a que el cese de los combates salvó la vida de soldados de ambos bandos...

En ese campo de combate, además de las tropas argentinas y británicas, se protegía, indefensa, toda la población civil de Puerto Argentino. Población que estaba bajo la responsabilidad de la Argentina, como parte en el conflicto. Población que las Leyes de Guerra nos obligaban a proteger y a apartar de daños y sufrimientos innecesarios... Esa responsabilidad legal, práctica y moral que era absolutamente inexcusable para la República Argentina, se nos había escapado del análisis y ciertamente, de los argumentos centrales en relación con la decisión final del general Menéndez.

El cese de los combates y la aceptación de la rendición evitaron que más de ochocientos isleños, hombres, mujeres y niños británicos, quedaran expuestos entre dos fuegos y fueran víctimas de los combates desesperados que hubieran podido ocurrir entre las casas de madera y chapas de Puerto Argentino, cuando ya no había objetivo militar qué lograr.

Si de ese eventual combate hubieran resultado decenas de civiles muertos y heridos, como ciertamente hubiera sucedido, otra hubiera sido la historia de Malvinas a partir de ese punto. Muy distinta a la que hoy conocemos y vivimos en la relación con Gran Bretaña y con las islas.



Las únicas tres víctimas fatales civiles del conflicto las produjo el fuego de artillería naval británico en Puerto Argentino el 14 de junio.

Imposible pensar, en ese hipotético contexto, en los viajes de familiares de nuestros caídos, en los viajes de veteranos o de argentinos por mil motivos a Malvinas. En el acercamiento y el entendimiento con los veteranos británicos o con los isleños. En recomponer las relaciones diplomáticas... Aún el reclamo de soberanía, objetivo central de la disputa y de la guerra, se hubiera visto gravemente afectado por

semejante daño a la población civil de las islas.

Hasta el orgullo de haber combatido se nos hubiera negado si cargáramos sobre nuestras espaldas decenas de víctimas civiles. Las relaciones de los combatientes y de las Fuerzas con nuestro propio pueblo también se hubieran dañado. Ni qué hablar de la relación con los isleños destruida mortalmente y para siempre. Igualmente dañada toda relación con el Reino Unido y con la comunidad internacional. Con la ONU y la Cruz Roja... Todo lo que hoy podemos compartir, con el enemigo de entonces, destruido en un solo, insensato e inútil acto de guerra con decenas de víctimas civiles.

Ningún espíritu de combate, orgullo nacional o prestigio institucional hubiera resistido tamaño error estratégico, histórico y humanitario.

Aquel día de junio de 1982, el general Mario Benjamín Menéndez, hizo lo único que pudo haber hecho. Tomar la decisión amarga de responder con sensatez y visión histórica y estratégica, a la situación que se le presentaba y que nada de lo que pudiera haber hecho, podía cambiar.

La guerra de Malvinas y la batalla de Puerto Argentino no se perdieron el 14 de junio. Se habían perdido antes, en otros lugares, cuando los fines y medios se aceptaron con sus terribles contradicciones e incoherencias, con alegre voluntarismo.

La utilización de la conjunción del poderío naval y aéreo en contra del ejército en tierra trae aparejado el triunfo en el combate terrestre. El ejército ve limitados sus abastecimientos, se ve privado del apoyo aéreo para sus operaciones y su moral es minada por un constante cañoneo naval y sus desplazamientos limitados o anulados.

«Como decíamos, el triunfo final del atacante estará asegurado y podrá elegir el momento y lugar más convenientes para el asalto final.»

Vicealmirante Lombardo «Malvinas: errores, anécdotas y reflexiones»

Me alegró escuchar entonces, tras la charla, que coincidíamos en el análisis. Y que su dolor por aquella dura decisión en lo que debió ser el peor día de su vida, se había calmado un poco.

Los combatientes británicos lo reconocen. Los isleños pueden y deberían estar agradecidos por haber salvado sus vidas gracias a esa decisión... Y también los soldados y el pueblo argentino le deben ese reconocimiento. La República Argentina cumplió su responsabilidad de proteger a los civiles isleños gracias a la decisión sensata del general Menéndez.

Cargó sobre sus espaldas la pesada mochila de la rendición y guardó silencio sobre las actuaciones de otros que le entorpecieron la difícil dualidad de sus cargos en plena guerra.



En una de las últimas actividades públicas, aportando su testimonio a 30 años de la guerra, en el 2012.

Respondió con hidalguía a los que atacaron a sus subordinados en la posguerra y no dejó de atender a cuantos se acercaron por ayuda. Mantuvo su porte digno aun cuando el tiempo y la enfermedad le curvaron el cuerpo. Falleció rodeado por los pocos afectos cercanos que le permitieron.

Mi general, gracias por el decisivo servicio que su última decisión, aquel 14 de junio, le hizo a la Patria y a la causa de Malvinas.

Historias de Malvinas

El 16 de Julio de 2015 Falleció el Sargento Colque de la Sección «Gato» del Regimiento de Infantería 25



21 DE MAYO DE 1982, el sargento Martin Colque, es hecho prisionero. Era el encargado de la sección «Gato» de la compañía de infantería «C» del Regimiento de Infantería 25. El lugar es la altura 234 de San Carlos, el 21 de mayo a la madrugada. Un proyectil lo dejó aturdido y lo perdieron en la oscuridad. Este suboficial vivía en Buenos Aires, falleció el 16 de julio de 2015.

"Recuerdo con orgullo la imagen de los integrantes del grupo morteros a órdenes del Sarg Colque, disparando las piezas cuyas bocas estaban enterradas hasta el nivel del suelo blando, agotando la munición bajo el intenso fuego naval sin ningún tipo de protección, esa imagen es la que refleja la valentía de los infantes arriesgándose, entregándolo todo hasta el final".

Cnl VGM Roberto Reyes

HDM 01b



HDM 02



HDM 03

Sección «GATO», 3ª de la compañía «C» del RI 25

Subteniente	Reyes Roberto Oscar
Sargento	Colque Martin Rene
Cabo 1º	Maidana Luis Oscar
Cabo 1º	Pérez Luis Rodolfo
Cabo	Godoy Hugo Omar
Cabo	Salas Rubén Darío
Sold	Alarcón José Luis
Sold	Almonacid José Antonio Luis
Sold	Amarante Victor Hugo
Sold	Baudracco Sergio Lorenzo
Sold	Bergero Fernando Roque
Sold	Bertone Victor Hugo
Sold	Cabral Walter Luis
Sold	Carletti Victor Hugo
Sold	Cepeda Hector Daniel
Sold	Clot Cesar Roberto
Sold	Cosaro Juan Alberto
Sold	Diaz Sergio Ruben
Sold	Escudero Oscar Gumberto
Sold	Fazzi Sergio Gerardo
Sold	Fraire Raul Eduardo
Sold	Gauna Rito Miguel Angel
Sold	Massei Gabriel Osvaldo
Sold	Moyano Carlos Alberto
Sold	Murua Eduardo Roque
Sold	Noel Daniel Gustavo
Sold	Oporto Rene Victor
Sold	Pesaresi Diego Enrique
Sold	Rivas Segundo Porfirio
Sold	Rodríguez Carlos Alberto
Sold	Rodriguez Victor Hugo
Sold	Squizzato Juan Carlos
Sold	Vargas Jose Daniel
Sold	Velazquez Sergio Ángel
Sold	Vélez Daniel Alberto
Sold	Vélez Fernando Fausto

Historia de la Sección «Gato» del RI 25 en La Colina 234 de San Carlos

Soldado Clase 63, Bertone Víctor Hugo

**Regimiento de Infantería 25.-
Sarmiento-Chubut-República Argentina.-**



Soldado Víctor Bertone

Historia de mi Servicio Militar y de mi Participación en la Recuperación y Defensa de Nuestras Islas Malvinas, Desde el 2 de Abril Hasta el 29 de Mayo de 1.982

Al cumplir los 18 años, fui sorteado para cumplir con el Servicio Militar Obligatorio, correspondiéndome en dicho sorteo el n° 768, por lo cual debía incorporarme al Ejército Argentino.

El 18 de enero de 1982, recibí la Cédula de Presentación, donde me informaban que tenía la obliga-

ción de concurrir al Distrito Militar Río IV, con asiento en Holmberg (Córdoba), el 2 de febrero, a las 6:30 hs.

Este mismo día, después de varios trámites, en horas de la tarde y sin ningún tipo de información acerca del destino, junto al resto de los soldados, fuimos trasladados en ómnibus al Aeropuerto Pajas Blancas, de la ciudad de Córdoba, donde ascendimos a un avión BOEING 707 de la Fuerza Aérea, que nos trasladó a la ciudad de Comodoro Rivadavia, Chubut. Luego, en ómnibus, nos trasladan a la Guarnición Militar Sarmiento, distante 120 Km. de Comodoro y 5 Km. de la localidad de Colonia Sarmiento, donde llegamos a las 24:00 hs., después de un largo día de incertidumbre, miedos y ansiedad.

La Guarnición Militar Sarmiento estaba integrada por el Regimiento de Infantería 25, el Grupo de Artillería 9 y un Grupo de Ingenieros. A su vez, el RI 25, estaba integrado por 4 Compañías: «COMANDO», «A», «B» y de SERVICIOS.



Parte de la Sección «GATO»

Después de 4 días en el Cuartel, fuimos asignados cada uno a su Sección y Compañía correspondientes. A mí me tocó integrar la Sección «EXPLORACIÓN», de la Compañía «COMANDO». Después de proveernos de la ropa y el armamento correspondiente a cada uno, fuimos trasladados a un Campo de Instrucción, a 3 Km. de la Guarnición. En este lugar, tuvimos 25 días de instrucción de combate y adiestramiento sobre el uso del armamento. Todos estos conocimientos fueron impartidos por Oficiales y Suboficiales con un alto nivel de profesionalismo, ya que en su mayoría habían completado el curso de COMANDOS. Transcurrida esta instrucción, regresamos a la Guarnición, donde continuamos por 20 días con instrucciones de combate y practicando orden cerrado. Después de toda esta etapa y evaluando distintos factores, como por ejemplo, el rendimiento de cada uno durante el período de instrucción, el estado físico o las características individuales, se reorganizan las distintas Compañías, y utilizando personal de cada una de ellas, se forma una nueva Compañía. Estas 3 Secciones recientemente reorganizadas, con un total de 115 hombres, pasarían a formar la Compañía «C», siendo este el primer personal del RI 25 en movilizarse para recuperar nuestras ISLAS MALVINAS.

ESTAS 3 NUEVAS SECCIONES FUERON:

-**Compañía «Comando»**-Sección «Gato»-Jefe: Subteniente Reyes Roberto-Encargado: Sargento Colke Martín.-

-**Compañía «A»**-Sección «Romeo»-Jefe: Subteniente Gómez Centurión Juan José-Encargado: Sargento García Ismael.-

-**Compañía «B»**-Sección «Bote»-Jefe: Teniente Estévez Néstor Roberto-Encargado: Cabo 1º Olmos Faustino.-

Formada aquella Compañía, se designó como

JEFE de la misma al TENIENTE 1° ESTEBAN CARLOS DANIEL.

El día 27 de marzo, en la formación de diana, como era de rutina, nos habla el Jefe de Regimiento, Tte. Cnel. Mohamed Alí Seineldín, y nos informa que de inmediato debíamos preparar el equipo completo de combate, que incluye armamento, ropa adecuada, mantas y equipo de cocina, porque tendríamos una instrucción, que no sabía el tiempo que duraría ni el lugar donde se realizaría.

Después de pasar la mayor parte del día preparando el equipo, se nos dio bien de comer, tanto en el almuerzo como en la cena. Luego se nos ordenó descansar. A las 24 hs., debimos cargar todo el equipo en camiones, en los cuales nos trasladaron al RI 9, con asiento en Comodoro Rivadavia; en este lugar desayunamos y desde allí nos trasladaron al aeropuerto que se encontraba próximo a esa unidad, donde ascendimos con todo el equipo a un BOEING 707, con el cual, después de una hora y 15 minutos de vuelo, y aún sin saber nuestro destino, aterrizamos en el aeropuerto de Bahía Blanca. Desde aquí, y nuevamente en camiones, nos trasladan a Puerto Belgrano, donde había una gran movilización de personal y vehículos; la mayoría de la Flota de Mar se encontraba anclada en el puerto.



Sección «GATO» de la Compañía «C» del RI 25 en la casa escuela de Pradera del Ganso.

Mi Sección («GATO») embarcó en el buque de desembarco Cabo San Antonio, mientras que las Secciones «BOTE» y «ROMEO» lo hicieron en el rompehielos Almirante Irizar. Después de varias horas de ardua tarea y de embarcar todo el personal, armamento y vehículos, a las 11:30 hs. zarpamos, aún desconociendo nuestro destino.

Después de 4 días de navegación, durante los que debimos soportar fuertes tormentas que hacían que el buque se moviera mucho, ya que por ser un buque de desembarco sus condiciones marinerías no eran de las mejores, teniendo un cabeceo pronunciado, aparte del rolido.

Realmente nos encontrábamos todos en muy mal estado, debido a lo antes mencionado y a la falta de costumbre, sufríamos descomposturas, náuseas, vómitos, mareos, etc. Mientras pasábamos por esto, recibíamos instrucción sobre el uso del armamento y sobre distintas alternativas a usar en caso de estar en combate. Este fue el primer indicio que tuvimos de que nos encontrábamos en presencia de algo más que una simple instrucción de rutina.

A las 18,30 hs. del 1° de Abril por la línea de altavoces del buque, se nos informó por fin cual era nuestra misión: «RECUPERAR NUESTRAS ISLAS MALVINAS DE MANOS DE LOS BRITÁNICOS».

En las primeras horas de la madrugada del 2 de abril, desembarcan distintos grupos especializados de la Marina ocupando lugares clave dentro de las Islas. Al amanecer desembarca el grueso de la fuerza, incluyendo la Sección «GATO» (único personal del Ejército Argentino), con el Tte. Cnel. Seineldín al frente. Esta Sección realizó dicho desembarco con un vehículo anfibio al mando del Capitán de corbeta Santillán, en las proximidades de Puerto Argentino, tomando inmediatamente el aeropuerto, donde hubo que limpiar la pista, que había sido obstaculizada por los marines ingleses con vehículos en desuso para que no pudieran aterrizar los aviones argentinos. Esto fue lo primero que se hizo porque el resto del RI 25 llegó a Malvinas en aviones Hércules posteriormente a lo largo del día.

Al finalizar esta tarea, pasamos a ocupar Moody Brook, que era el cuartel británico hasta ese mo-

mento, ubicado a 5 Km. de Puerto Argentino (ex-Port Stanley), capital de las Islas. Permanecimos 6 días en este lugar, durante los cuales debimos realizar tareas diversas como limpieza del sector, revisión de material abandonado por los ingleses, etc.

El día 8 de abril fuimos trasladados en helicóptero a la zona de Darwin, donde nos instalamos en una casa escuela de amplias dimensiones, ubicada a 3 Km. de Pradera del Ganso. En este lugar ya se encontraban las Secciones «ROMEO» y «BOTE», que permanecían aquí desde el 3 de abril, después de haber desembarcado el día 2 en horas de la tarde desde el buque Almirante Irizar, en Puerto Argentino, y desde allí en un buque de menor tamaño a Pradera del Ganso. En este sector, la primera tarea, y la más importante, fue la preparación de distintos tipos de defensa, previniendo un futuro ataque de parte del enemigo; luego llegaría a este lugar personal de la Escuela de Aeronáutica de Córdoba, con una dotación de 220 hombres; una escuadrilla de 11 aviones Pucará, que operaban desde una improvisada pista de campaña con base de césped; también contaban con un conjunto de baterías antiaéreas equipadas con modernos radares y varios helicópteros de distintos tipos; también llegaron una fracción del RI 12, con asiento en Mercedes, Corrientes, y una fracción del Grupo de Artillería Aerotransportada 4 (GA4), que contaba con cañones de 105 mm., y estaba a cargo del Tte. 1° Chanampa Carlos A.; también había pequeños grupos de otras unidades. Todas estas fuerzas pasaron a formar la «FUERZA DE TAREAS MERCEDES», y dentro de ésta, la Aeronáutica formó la BASE AÉREA MILITAR CÓNDOR. El día 24 de abril se realiza un acto contando con la presencia de nuestro Jefe, el Tte. Cnel. Seineldín; en este acto se realizó una misa de campaña y una formación muy especial en la cual prestamos JURAMENTO A NUESTRA BANDERA. Esto fue muy emotivo, ya que éramos LOS PRIMEROS SOLDADOS ARGENTINOS EN TODA LA HISTORIA QUE JURABAN LA BANDERA EN TIERRA MALVINENSE. Muchos camaradas hicieron honor a dicho juramento, dejando su vida en ese suelo, defendiendo su Bandera. El juramento fue tomado por el Tte. Cnel. Mohamed Alí Seineldín.

El resto de los días transcurrió sin novedades. Cada unidad se dedicaba a cumplir con distintas tareas relacionadas con situaciones que se vivirían en caso de combate. Hasta el 30 de abril, nosotros, los soldados, no teníamos idea de la situación que se vivía ni de dónde se encontraba la flota británica en ese momento. El 1° de mayo, a las 4:30 hs. de la madrugada, suena el alarma de alerta roja. A esa hora estaba siendo bombardeado el aeropuerto de Puerto Argentino por un avión Vulcan que había despegado de la Isla Ascensión. Nosotros ocupamos los lugares designados con anterioridad: la Sección «GATO» ocupó posiciones dentro del poblado de Pradera del Ganso.

Pasado algún tiempo y al no producirse ningún tipo de ataque, se nos ordena retornar a la casa escuela. Al llegar a esta, por prevención, ya que la alerta no había pasado, nos quedamos a cubierto en la barranca de la costa, que tendría unos 3 m. de altura. A pocos minutos de ocupar esta posición y cuando recién quería aclarar el día, 3 aviones Sea Harrier bombardean y ametrallan la Base Aérea Militar Cóndor y zona de influencia. En este ataque son destruidos distintos depósitos de combustible y municiones, como así también 3 aviones Pucará que se encontraban prestos a despegar para ser evacuados. En esta acción muere el piloto Jukic Daniel y varios mecánicos armeros integrantes de la dotación. La Sección «GATO» soportó este ataque cubriéndose en la barranca antes mencionada. Esta posición quedó en la línea de ataque de los aviones, ya que la base aérea se encontraba a nuestras espaldas, a pocos metros de la costa.

Después del bombardeo y de haber superado la situación vivida por haber conocido la guerra en vivo y en directo, cada Sección vuelve a ocupar los lugares designados, pero esta vez por varios días. Nuestra Sección toma la población de Pradera del

Ganso (120 habitantes), bajo guardia permanente, obligándolos a ocupar la Iglesia y el salón comunitario, donde permanecieron hasta el 29 de mayo, al ser recuperada Pradera del Ganso por las fuerzas británicas. Las casas que habían quedado deshabitadas fueron ocupadas por las fuerzas argentinas.

La Sección «GATO» estaba dividida en 4 grupos: «COMANDO», «PRIMER GRUPO», «SEGUNDO GRUPO» y «TERCER GRUPO»; cada uno ocupó una vivienda; yo pertenezco al Primer Grupo y pasé a desempeñarme como cocinero, utilizando, para esta tarea, una gran reserva de alimentos de la que disponían los kelpers en sus casas. También nos proveíamos de comida de un rancho (cocina de campaña) que se había instalado para alimentar a todas las fuerzas que se encontraban en ese sector. Además de esta tarea, debía cumplir con mis turnos de guardia correspondientes, los cuales los llevaba a cabo metido dentro de un pozo de zorro (trinchera), cuyas dimensiones eran: 1,20 m. de largo, 0,50 m. de ancho y 1,50 m. de profundidad; este pozo se encontraba ubicado frente a la casa sobre la costa.



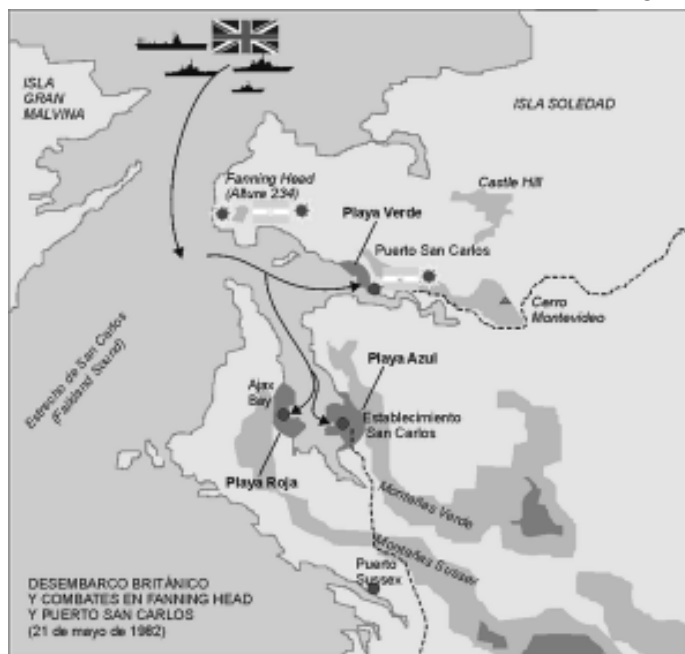
Sección «GATO», a la izquierda su jefe, el entonces Subteniente Reyes

El 4 de mayo, mientras me dirigía hacia el rancho en busca de comida, aviones Sea Harrier efectuaron un nuevo ataque sobre nuestras posiciones, viéndome obligado a resguardarme junto a la Iglesia, donde se encontraban los kelpers. En este ataque nuestra fuerza no sufrió daño alguno, y la defensa antiaérea derribó a dos de los aviones enemigos; uno de ellos era piloteado por el Tte. Nick Taylor, quien fallece por fallarle su asiento eyectable. Después de este ataque, el enemigo sólo realizó algunos vuelos nocturnos para efectuar lanzamientos de luces de bengalas, con el objetivo de iluminar la zona para visualizar nuestros movimientos. Además de cumplir con esta misión, con esta acción hacían que nuestras horas de descanso fueran más reducidas. Después de esto, los días transcurrieron con relativa calma.

El 15 de mayo llega una orden del Comando Superior que determinaba que la Sección «GATO» y una Sección del RI 12, un total de 62 hombres que pasaron a formar el equipo de combate GÜEMES, a cargo del Tte. 1° Carlos Daniel Esteban, debían ser trasladadas a un lugar designado, llamado «ALTURA 234», ubicado sobre la costa de la entrada norte del Canal de San Carlos, con la misión de dar el alerta temprana en caso de producirse un desembarco inglés. El mismo día, este grupo fue trasladado al punto designado, distante 60 Km. de Pradera del Ganso, con 2 cañones sin retroceso y 2 morteros de 81 mm. El riesgo que corríamos en este lugar era muy elevado, ya que si el enemigo intentaba un desembarco, nos bombardearía causándonos un gran número de bajas, dejándonos quizás sin cumplir la misión de dar el alerta. Por esta razón, el Tte. 1° decide dejar un grupo de cada Sección en el lugar con el armamento pesado, y replegar al resto del personal a Puerto San Carlos, distante 9 Km. En este lugar se instala el puesto comando, contando con equipos de radio y un equipo electrógeno a explosión. Desde aquí, cada 2 días se relevaba al personal de la «Altura 234»; dicho relevo se realizaba caminando. Desde el 17 al 19 de mayo, le correspondió a mi grupo ocupar el puesto en dicha altura.

Después de ser reemplazados sin ningún tipo de novedad, volvimos a Puerto San Carlos, en donde descansamos un día, y el 20 por la noche ocupamos

distintos puestos de guardia en el sector. A primeras horas del día 21 se produce un intenso bombardeo naval por parte del enemigo sobre las posiciones de la «Altura 234», sufriendo nuestra gente algunas bajas; el ataque se produjo en forma discontinua durante toda la noche. A su vez, eran bombardeadas las zonas de Darwin y Pradera del Ganso, para disimular el desembarco que se estaba produciendo en San Carlos. El fuego efectuado venció nuestras defensas en la «Altura 234». Algunos integrantes del grupo cayeron prisioneros, mientras que el resto (integrantes del grupo «COMANDO» y del «TERCER GRUPO») deambuló por la isla durante 23 días sin ningún tipo de provisiones. El 14 de junio se rindieron al enterarse que las Islas estaban en poder del enemigo.



Después de vencer este punto de resistencia, el enemigo penetra por el Canal aproximándose a unos 3 Km. de nuestro puesto (Puerto San Carlos). Con las primeras luces del día, el Tte. 1° ordena a dos soldados que se dirijan a una altura desde la cual se podía visualizar el Canal de San Carlos para asesorarse de algún tipo de movimiento enemigo, ya que no teníamos ninguna certeza de lo acontecido durante la noche. La sorpresa de estos soldados fue muy grande, al observar que en el Canal había varios buques de los cuales se desprendían lanchones de desembarco llevando personal y armamento hacia la costa, donde ya había un gran número de soldados ingleses y también varios helicópteros que sobrevolaban los barcos con la misma misión de los lanchones. Al informarle al Tte. 1° acerca del gran movimiento que observaron, éste decidió comprobarlo en persona, para convencerse de que los soldados no habían exagerado en nada. Luego retornó al puesto Comando y por radio informó al Comando Superior, el cual estaba en Puerto Argentino, acerca de todo lo que había visto en el Canal, que no era nada más ni nada menos que un desembarco enemigo muy bien organizado. Cumplida nuestra misión e imposibilitados de enfrentar al enemigo, ya que sólo éramos 41 hombres con armas livianas, se decide destruir el equipo de comunicaciones y abandonar el equipo aligerado de cada uno, llevando solamente con nosotros el armamento y las municiones; se organiza el despliegue en dos columnas hacia adentro de la Isla, buscando las alturas que dominaban la zona. Después de caminar entre 600 y 700 m., nos sobrevuelan dos helicópteros enemigos, a los cuales les abrimos fuego averiando al segundo. Después de caminar algunos metros más y de realizar un cambio de posiciones, nos sobrevuela otro helicóptero al cual le hicimos fuego reunido, derribándolo también; cayó dentro del río San Carlos. Al mismo tiempo, empezamos a recibir fuego de morteros y ametralladoras, que por suerte no dan en el blanco. Otro helicóptero intenta atacar nuestras posiciones pero también es derribado, muriendo todo el personal que lo ocupaba. Minutos después, un nuevo helicóptero nos ataca; le disparamos, pero logra escaparse. Acto seguido, los ingleses se dedican a preparar sus defensas antiaéreas, ya que los primeros aviones argentinos comenzaban a sobrevolar sus posiciones, con la intención de bombardear los buques. Nosotros, después de

eludir esta situación, detenemos la marcha por unos minutos para obtener información del grupo que se encontraba en la «Altura 234», ya que ignorábamos la suerte corrida por ellos durante el desembarco. Pero nos reencontráramos recién con parte de este grupo a fines de junio en el regimiento; el resto se encontraba en el Hospital Militar de Buenos Aires, porque habían sufrido distintos tipos de amputaciones por congelamiento en los miembros inferiores. Volviendo a aquel momento, sin tener información de ellos, decidimos continuar la marcha, que sería de unos 30Km., hasta donde se encontraba una casa abandonada, la cual ocuparíamos de noche para resguardarnos del frío, ya que todo nuestro equipo había quedado en San Carlos. En esta casa permanecemos hasta el 22 de mayo, cuando a últimas horas del día nos sobrevuela un helicóptero enemigo que descubre nuestra posición, lo que nos obliga a seguir la marcha, que se había tornado prácticamente imposible, ya que durante la noche se acentuaban aún más las irregularidades del terreno. Marchamos unos 7 u 8 Km. y nos detuvimos en la falda de un cerro tratando de dormir, pero nos resultó imposible por el gran frío que hacía.



Al amanecer, emprendimos la marcha nuevamente, dirigiéndonos a un pueblito llamado Douglas Paddock, donde se hallaban unos 40 habitantes, a los cuales tomamos prisioneros, obligándolos a ocupar la escuela del pueblo; cabe aclarar que tanto la toma de la casa como la de todo el pueblo se realizó con extrema precaución por temor de que ya estuvieran ocupadas por fuerzas inglesas. Una vez agrupados los civiles en la escuela, cada grupo nuestro ocupó una vivienda. Después de varios días, fue aquí donde volvimos a comer bien, gracias a las reservas de alimento de los civiles. Nos dimos el gusto de comer ganso al horno y tortas fritas. Desde este lugar, el Tte. 1° envía a dos soldados estafetas a Puerto Argentino para que informaran sobre nuestra posición, para que vinieran a rescatarnos. A su vez, se logra una comunicación radial por intermedio de un equipo que poseían los civiles, por la cual nos informaron que ya nos habían dado por desaparecidos desde después del desembarco británico, y nos transmiten que debemos permanecer en el lugar o seguir caminando porque no disponían de helicópteros, y que además era muy arriesgado el rescate, debido a la aproximación del enemigo. El Tte. 1° contesta el mensaje, diciendo que nos quedaríamos en el lugar, porque sería muy peligroso seguir a campo abierto, ya que era mucha la distancia a recorrer, teniendo que cruzar un río a nado para llegar a encontrarnos con tropas propias.



Víctor Bertone junto a su jefe en una empresa de reparación de camiones y Omar Pistelli, de Río Tercero. Este empleó a Bertone por ser ex combatiente. En 2011, con el apoyo de Pistelli, ambos visitaron las Islas.

El 25 de mayo, en una improvisada pero muy emotiva formación, festejamos la fecha Patria. El 26 de mayo al mediodía, llegan 4 helicópteros Puma pro-

prios para llevarnos; llegaron en vuelo rasante y a toda velocidad, ya que circulaban aviones ingleses en la zona. Nos llevan a Puerto Argentino; aquí fuimos recibidos con gran algarabía, ya que fuimos los primeros en entrar en combate directo con el enemigo, causándole importantes bajas, en una situación muy desigual. El más emocionado era el Tte. Cnel. Seineldín, nuestro Jefe. Luego fuimos reporteados y fotografiados por los periodistas que se encontraban allí. Nos dieron todo el equipo que habíamos dejado en San Carlos, nos bañamos y comimos bien, por pedido del Tte. 1°.



Foto de la Sección del Teniente 1ro Esteban y Subteniente Vázquez

Aunque al día siguiente tendríamos que volar en helicóptero a Pradera del Ganso para apoyar al resto de la Compañía «C» que se encontraba allí, no lo hicimos porque fue un día de mucha niebla; lo hicimos bien temprano el día 28. Cuando faltaban unos 5 o 6 Km. para llegar, los helicópteros detectan aviones enemigos, razón por la cual deciden aterrizar y dejarnos en ese lugar; entonces caminamos hasta el pueblo, donde los combates estaban muy cerca. Nos dan un grupo de apoyo y nos ordenan adelantarnos unos 5 Km. Para llegar a este punto, debimos pasar por la casa escuela, en la cual habíamos estado viviendo, y atravesar un brazo de mar por un puente de 1,5 m. de ancho y unos 20 m. de largo. Después del puente, habremos hecho 1,5 Km., cuando comenzamos a recibir fuego enemigo, el cual se encontraba a pocos metros del lugar. Sin la posibilidad de enfrentarlos, debido a la diferencia numérica y por no poseer apoyo de nuestra artillería porque ya no le quedaba municiones, se nos ordena el repliegue, el cual se complica un poco al llegar al puente, pero por suerte nadie resultó herido. Una vez que cruzamos el puente, nos metimos en la barranca de la costa y, cubiertos por esta, caminamos hasta el pueblo. El enemigo avanzó unos metros más y tomó posición. Al encontrarse el pueblo en la costa, los ingleses avanzaron en forma de «U», haciendo que todos los argentinos termináramos en el pueblo; formaron una poderosa línea de fuego con cañones, morteros, soldados con armas livianas, y con el apoyo aéreo y el cañoneo de los buques. En horas de la tarde, 2 aviones Aeromachi efectúan un ataque sobre dicha línea, pero fueron derribados; la misma suerte corrieron 2 aviones Pucará que la sobrevolaron un tiempo después, aunque estos alcanzaron a causar algunos daños. Se combatió hasta las últimas horas del día 28; poco tiempo después se ordenó un cese de fuego que duraría toda la noche. Mientras tanto, los ingleses mandan a dos suboficiales de la aeronáutica, que ya eran prisioneros, para que hablen con el jefe de la Fuerza de Tareas Mercedes (Tte. Cnel. Piaggi), para que ordenara la rendición de todas las Fuerzas Argentinas que se encontraban en el lugar. El Tte. se reúne con los jefes de cada Unidad para hablar sobre la situación que se estaba viviendo, y llegan a la conclusión de que era imposible seguir defendiendo Pradera del Ganso, ya que no se podía recibir refuerzos ni municiones de armas pesadas; después de tomar esta decisión, se comunica con el Comando Superior, que estaba en Puerto Argentino, explicándoles la situación y solicitando la autorización para rendirse, para evitar la pérdida de más vidas. Además, los ingleses habían amenazado con bombardear la población, haciendo responsables a las Fuerzas Argentinas por la muerte de los civiles. Se recibe dicha autorización. Después de varias reuniones, el Tte. Cnel. Piaggi ordena destruir el equipo de comunicaciones y toda la documentación; también es incinerada la Bandera de

Continúa en la pág. siguiente Col 1

Centro de Veteranos de Guerra de Arroyo Seco

Acto por el 33° Aniversario de la Gesta de Malvinas

En la provincia de Santa Fe, organizado por el Gobierno Municipal de Arroyo Seco, junto a la Secretaria de Cultura Deporte y Educación y el Centro de Veteranos de Guerra de Malvinas, se realizó el acto homenaje por un nuevo aniversario de la gesta histórica de las Islas Malvinas.



Festejo del día del niño en Empalme Villa Constitución
- El domingo 23 de agosto estuvimos sirviendo chocolate a una masiva concurrencia en la estación de trenes de la ciudad de Empalme Villa Constitución.

Participaron de este emotivo acto el intendente municipal Dr. Darío Gres, el diputado nacional Marcos Cleri, los integrantes del Honorable Concejo Deliberante (con la excepción del presidente del mismo) miembros del gabinete municipal, alumnos y maestros de las escuelas de nuestra ciudad, representantes de las distintas instituciones y público en general.

Los ex combatientes presentes Cerino Jorge Alberto, De Bernardo Alfredo, Díaz Reinaldo Eduardo, Giménez Víctor Hugo, Martínez Juan Antonio, Quinteros Oscar Alfredo, Pereyra Juan Carlos, Romanini Oscar Raúl, Romero Néstor Omar, Sanabria Víctor Hugo, Zingoni Jorge Alberto, fueron homenajeados con la colocación de una placa recordatoria.

El acto dio comienzo con la entonación de las estrofas del himno nacional por parte del artista local, Fernando Junco y todos los presentes, luego se izaron las banderas en los siete mástiles ubicados en la plaza.



El día sábado 22 de agosto se festejó el día del niño en el Anfiteatro Municipal de nuestra ciudad de Arroyo Seco. Organizado por la Municipalidad, también contó con la colaboración del Canal 6, el periódico La Ciudad y el auspicio del Supermercado Arco Iris. Como todos los años, fuimos convocados a participar y allí estuvimos!



Participación de los Veteranos de Arroyo Seco en los festejos del día del niño



Dirección: Bomberos Voluntarios 55 - CP 2128 - Tel. 034-0242-9529

E-mail: CVGMArroyoSeco@hotmail.com

La Inteligencia Estratégica Naval en la Guerra de Malvinas



Un Éxito Poco Conocido

Capitán de Navío (RE) Alfredo Luzuriaga*

Después de treinta años, viendo la profusión de publicaciones sobre la Guerra de Malvinas, considero que es un buen momento para saldar una vieja deuda de gratitud con todos aquellos «y fueron muchos» que sin pertenecer a la Armada nos ayudaron, en algunos casos corriendo graves riesgos, a conocer en ese momento los movimientos de los británicos para poder predecir con bastante exactitud sus acciones. Al mismo tiempo, considero una buena oportunidad para contar algo que se hizo entonces en un área cuya actividad es naturalmente poco divulgada, pero que puesta a prueba, evidenció no sólo poder cumplir con su misión, sino también hacerlo con gran profesionalidad. Aquí no daré nombres. Primero, porque fueron muchos y podría olvidar a alguien, y segundo, porque yo era uno más en un equipo, y no el más antiguo. La responsabilidad de producir Inteligencia Estratégica era «y supongo lo seguirá siendo» del Departamento de Inteligencia Exterior o «B» «Bote» para los más viejos y «Bravo» para los más jóvenes, al que tuve el honor de conducir desde después de la guerra hasta 1985, y que fue el ejecutor de lo que contaré a continuación. Por suerte pude conservar unas proyecciones que utilicé para una charla que di sobre el tema en la Escuela de Guerra Naval allá por 1983 ó 1984, y en ellas se basa lo que sigue. Repasando lo ocurrido y ayudado por ese material, he escogido algunos temas que pueden presentarse como conclusiones en sí mismos.

Lo que podía pasar ya se conocía en 1982

Buscando antecedentes sobre el tema Malvinas e Islas del Atlántico Sur, posibles acciones argentinas y reacciones británicas, existieron al menos seis Apreciaciones de Inteligencia formuladas entre 1979 y 1981. Si bien variaban de acuerdo con el tema específico tratado, en líneas generales todas coincidían en que los ingleses reaccionarían en forma proporcional a la acción argentina. Ante la propuesta de diversos modos de acción propios en la zona, siempre la respuesta fue que eran factibles pero no aceptables porque la respuesta sería seguramente militar.

El sistema funcionó

La Jefatura de Inteligencia se enteró «al menos oficialmente» el 2 de abril, con el hecho consumado de la ocupación. Entonces se abrieron los armarios que contenían la información acumulada sin prisa ni pausa a lo largo de muchos años. Allí aparecieron datos increíblemente detallados sobre armas, equipos, tácticas, doctrinas, unidades navales y aéreas disponibles, bases de apoyo, compromisos políticos y mil cosas más, que permitieron iniciar una verdadera Apreciación de Inteligencia sobre la sólida base de la información paciente y rutinariamente recolectada por mucha gente, durante mucho tiempo.

Y se hizo una apreciación de inteligencia

Con todo ese material en las manos y la tremenda presión del tiempo, que transcurría demasiado rápido, el Departamento «B» preparó una bien lograda Apreciación que fue terminada el 6 de abril y emitida con fecha 7 de abril. El documento presentaba las siguientes conclusiones principales:

- a) Desde el punto de vista de su Política Interna, el Gobierno Británico no tenía limitaciones para el envío de una Fuerza Expedicionaria, aunque fuera costosa en términos de dinero, de medios o de vidas.
- b) Desde el punto de vista de la Política Internacional, la resolución lograda en el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, el apoyo de sus aliados y socios en la U.E., la OTAN, etcétera, y la actitud especulativa del Bloque Comunista, aseguraban a Gran Bretaña la libertad de acción necesaria para enviar la Fuerza.
- c) Desde el punto de vista militar, Gran Bretaña poseía todos los medios necesarios para la operación y los podía poner en acción en muy corto plazo.
- d) Se consideraba que la dirección del ataque serían las islas Sandwich, Georgias, Malvinas, en ese orden. Se



tomó como fecha de zarpada de la Fuerza de Tareas, el 5 de abril y se le estimó una velocidad de avance de 15 nudos, con lo cual llegaría al área de operaciones el 19 o 20 de abril. En los hechos, los primeros buques destinados a las Georgias llegaron el 17 de abril, el grueso llegó el 20 y los portaviones el 25. Se consideraba la llegada de los submarinos nucleares a la zona a partir del 7/8 de abril. Por lo que pude averiguar el primero llegó el 12.

e) En el anexo «Composición de la Fuerza» figuraban prácticamente con nombre y apellido casi todos los buques empleados, con la descripción

de sus Sistemas de Armas, capacidades y limitaciones. Se calculó un número de 37 buques de superficie. En los hechos llegaron aproximadamente 43.

f) Como entonces no se conocía la existencia de un Plan de Contingencia para la requisita de barcos mercantes, se perdió noción de la verdadera dimensión de su capacidad logística. Es evidente que funcionó a la perfección, porque casi instantáneamente pusieron en movimiento y trajeron a la zona la friolera de 47 buques requisados. Como una síntesis muy bien lograda de lo que podía pasar, se confeccionó el siguiente «Tablero Estratégico». No recuerdo de dónde salió el nombre, pero creo que en poco tiempo se transformó en una crónica de lo que ocurrió.

Siguiendo a la Fuerza británica

Desde su zarpada pudimos seguir con bastan-

Secreto - Estado de Guerra - Tablero Estratégico					
071200Abril1982					
Hipótesis		Protagonistas			
Enunciado	Efecto sobre el área Estratégica	Poder Militar Británico	Foros internacionales	Terceros países	Chile
Derrota inicial	Pérdida de dominio	Amenaza de empleo de una fuerza considerable disponiendo su alistamiento, abastecimiento y despliegue.	Apoyo total a la demanda formulada	Abstención	Abstención
Disuasión inicial	Sin cambios	Completamiento del alistamiento de una Fuerza Naval de Ataque considerable (RDF-TF), acompañada de una intensa AP.	Mantenimiento del apoyo logrado	Neutralización de todo accionar contrario, salvo en América Latina	Alistamiento
Disuasión por aproximación	Sin cambios	Aproximación al área estratégica, intensificando la campaña de AP.	Pérdida parcial del apoyo logrado	Sin cambios	Despliegue defensivo
Disuasión por conquista de Objetivos Iniciales y daños al Poder Naval Argentino	Recuperación del dominio por zonas	Reconquista de las Islas Sandwich y Georgias en forma escalonada o simultánea. Destrucción por partes del Poder Naval Argentino	Pérdida parcial o total (significativa) del apoyo logrado	Ídem anterior. Creciente oposición por las pérdidas ocasionadas al Poder Naval Argentino	Aprovechamiento de las circunstancias para el logro de objetivos propios
Ofensiva total	Recuperación del dominio total	Reconquista de las Islas Malvinas. Neutralización/ destrucción del Poder Naval y Aéreo en el Área Estratégica	Desconocimiento de las indicaciones de los foros internacionales y actitudes de terceros países, aún frente a posibilidades ciertas de complicar la trascendencia del conflicto armado	Ídem Anterior	

te exactitud los movimientos de la Flota. Ayudó mucho la intensa campaña de acción psicológica desplegada, que anunciaba hasta el último chinchorro movili- zado, aunque ocultaba las unidades que deseaban mantener en reserva, como los submarinos o algunos de los mercantes requisados. Es aquí cuando apare- cieron todos aquellos a quienes deseo agradecer la ayuda que nos brindaron. Autoridades en el extranjero, viajeros, pilotos de Aerolíneas Argentinas, buques de ELMA (en particular el Río de la Plata), y los que ya por encargo nuestro, buscaron en el inmenso océano, fueran civiles, de la Fuerza Aérea Argentina o de la Armada. Gracias a ellos se consiguió armar, con bastante precisión, la compo- sición y movimientos de la Fuerza de Tareas.

Cuando Inteligencia, Hizo de Operaciones

Cuando se estimó que la Fuerza entraba dentro del alcance de los medios propios, se solicitó la realización de operaciones de exploración. El entonces Jefe de Estado Mayor General de la Armada consideró mejor que nosotros nos hicié- ramos cargo de la tarea. Por lo tanto, pasamos a planificar la exploración. Se emitió una orden de operaciones por despacho que básicamente ordenaba una exploración de máximo alcance a cargo de aviones Boeing 707 de la F.A.A., con observadores navales a bordo, una búsqueda de interceptación a cargo del bu- que de ELMA «Tierra del Fuego II» (con comando militar) y un patrullado en barrera con tres pesqueros de Mar del Plata, también con comando militar. No entraré en detalle sobre la operación, pues está descripta en detalle en el Capítu- lo 16 del libro del Almirante Mayorga. Sí, quiero acotar que todos proveyeron información importante, en particular la búsqueda aérea, que en el primer vuelo descubrió a los portaviones a sólo 60 millas de la posición que estimábamos:

Los avistajes y detecciones se muestran en el cuadro siguiente: Estos even- tos están graficados en el fragmento de la carta utilizada entonces, que se mues- tra a continuación:

FECHA	MODO	INFORMACIÓN OBTENIDA
04/04/1982	Aéreo (Avión A.A.)	Avistaje al N de las islas Canarias de un grupo de buques Británicos
12/04/1982	Naval (Buque ELMA)	Avistaje de 5 buques en tarea de patrullaje 20 mi- llas al SE de Isla Ascensión
15/04/1982	Aéreo (Avión A.A.)	En la isla: 3 destructores, 3 fragatas, 1sub., 2 transp., 3 petrol. En lat. 06° 30' N y long. 11° 10' W: 2 PA, 2 buques de des- embarco de tanques, 4 BDL, 3 Transp., 2 petroleros. En lat. 27° 10' N y long. 11° 10' W con rumbo a Ascensión, 2 transp., 1 petrol., 1 fragata.
21/04/1982	Aéreo (Avión B-707 F.A.A.)	Se detecta parte de la Fuerza de Tareas, 2 patrulleros, 7 destructores en lat. 19° 39' S y long. 21° 35' W.
21/04/1982	Naval (Buque ELMA Río de la Plata)	Avistaje de buques de desembarco y de apoyo logístico, fondeados en la Isla Ascensión.
22/04/1982	Aéreo (Avión B-707 F.A.A.)	Detectado un primer grupo de 9 unidades, 2 patrulleros, 7 destructores, en lat. 22° 58' S y long. 22° 45' W.
24/04/1982	Naval (Buque ELMA Río de la Plata)	Identificación Fearless, Antelope,

24/04/1982	Aéreo (Avión B-707 F.A.A.)	Es avistado nuevamente el grupo de l o 2 patrulleros, 1 destructor, 7 fragatas, 6 BDL/buques de desembarco de tan- ques, 3 TG, 2 Petrol. En lat. 33° 15' S y long. 27° 55' W.
26/04/1982	Naval (Fuente desconocida y Buque ELMA Río de la Plata)	En lat. 39° 56' S, long. 37° 40' W, avistada una unidad sin poder ser identificada. En lat. 40° 00' S y long. 37° 40' W identificado el grupo de los 2 patrulleros y demás unidades. Avistadas unidades británicas en Isla Ascensión e identificadas mediante escucha de comunicaciones.
27/04/1982	Naval (Buque ELMA Río de la Plata)	En lat. 16° 58' S y long. 25° 08' W, detectado avión de reconocimiento británico con rumbo 020. Se obtiene actividad de la fuerza en isla Ascensión. Elk operando con «Camberra» en soldaduras. Typhoon proveyendo agua, Fearless cargando pontones.
28/04/1982	Naval	Avistado el HMS Fort Grange en lat. 34° 38' S y long. 31° 26' W.
29/04/1982	Naval (Buque ELMA Río de la Plata)	Avistados en Isla Ascensión, aviones, helicópteros, 2 fragatas y parte del grupo anfibio.
05/05/1982	Naval	Observaciones radar detectaron 2 buques en Isla Ascensión.
15/05/1982	Naval	En lat. 24° 30' S y long. 19° 28' W avistados 8 bu- ques, entre ellos, un petrolero.
17/05/1982	Naval	En lat. 24° 05' S long. 18° 43' W avistado posible Queen Elizabeth con rumbo Sur, velocidad 25 nudos, portando un helicóp- tero en popa y otro patrullando a su alrededor.
18/05/1982	Naval	Avistado un mercante al N de la Isla Ascensión.
23/05/1982	Naval	En Lat. 09° 10' S, long. 15° 08' W avistado un trans- porte militar.
24/05/1982	Naval	Sin posición. Transporte militar Rumbo 170, velo- cidad 15 nudos.

Cuando éste artículo ya estaba terminado, el Gobierno Británico desclasifi- có varios documentos relacionados con la guerra. Entre ellos había un croquis bastante esquemático titulado «Own Forces Position 190600Z» en el cual se muestran las posiciones de la Fuerza de Tareas en ese momento. Pese a una falta de escala, puede deducirse que nuestro cálculo era correcto. De hecho los portaaviones fueron detectados dos días después en una posición congruente con la fijada en él.

También se Formularon las Capacidades Anfibias

Con la información disponible, el 28 de abril se confeccionó la apreciación sobre las posibles acciones anfibias y su probabilidad de adopción, la cual quedó así enunciada:

- 1) Desarrollar operaciones nocturnas previas al asalto anfibio y hacer evidente su presencia oculta en la Isla Soledad, a partir del arribo de la F.T. al objetivo con vistas a:

- a)Reconocer el dispositivo propio.
b)Organizar futuras bases de fuego.
c)Reconocer y señalar oportunamente playas de desem- barco, líneas de lanzamiento y helidesembarco
d)Ejecutar acciones tipo comando sobre instalaciones mili- tares, puestos de comando y medios propios (en particular radares y aviones).

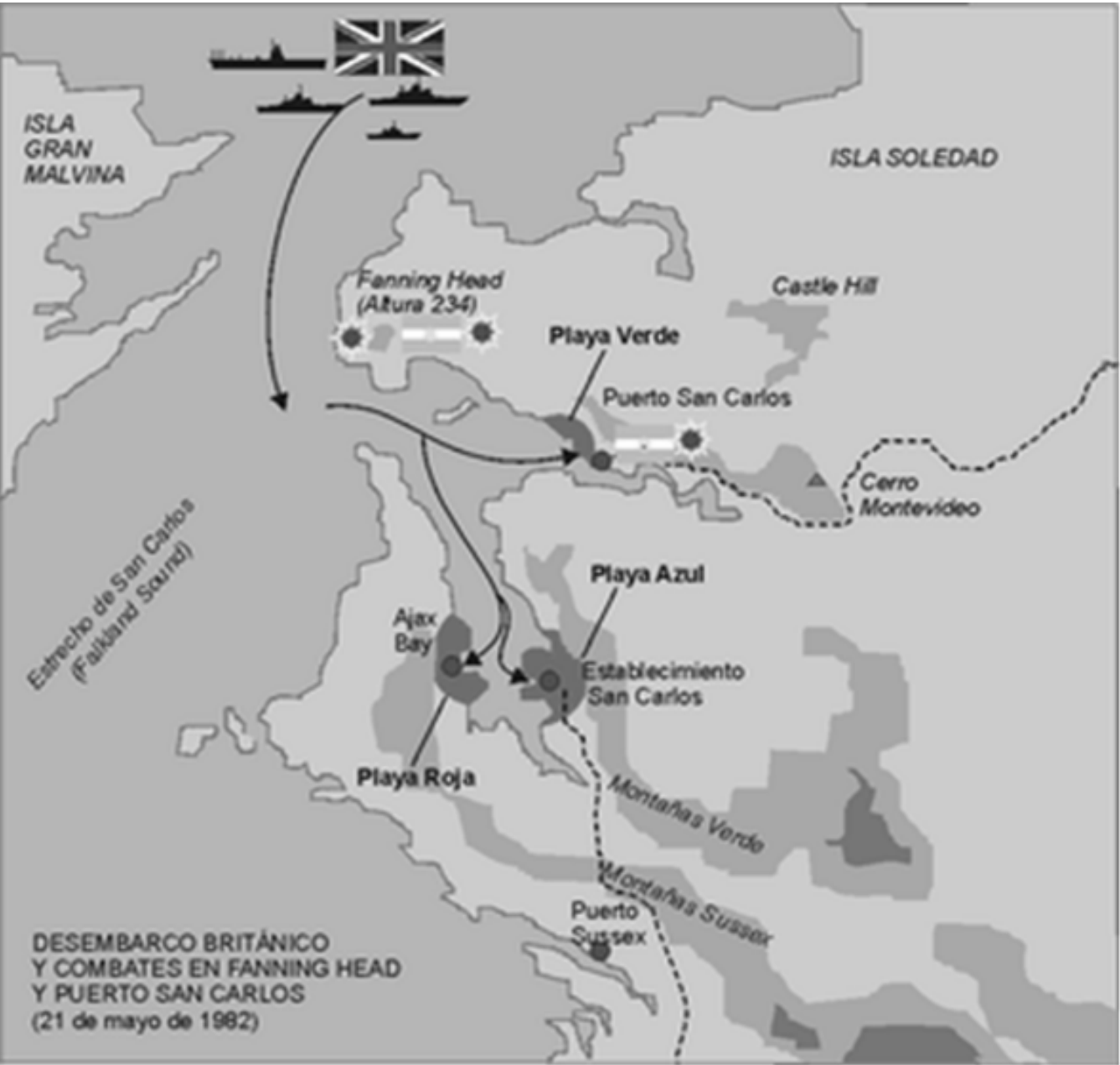
- 2)Ejecutar un asalto anfibio en la Isla Soledad a partir del 15 de mayo de 1982, desembarcando por superficie en la zona de Puerto Stanley efectivos apreciados en dos Batallones de Comandos, conjuntamente con el helidesembarco de otro Batallón equivalente, previa conquista del dominio aéreo y naval.

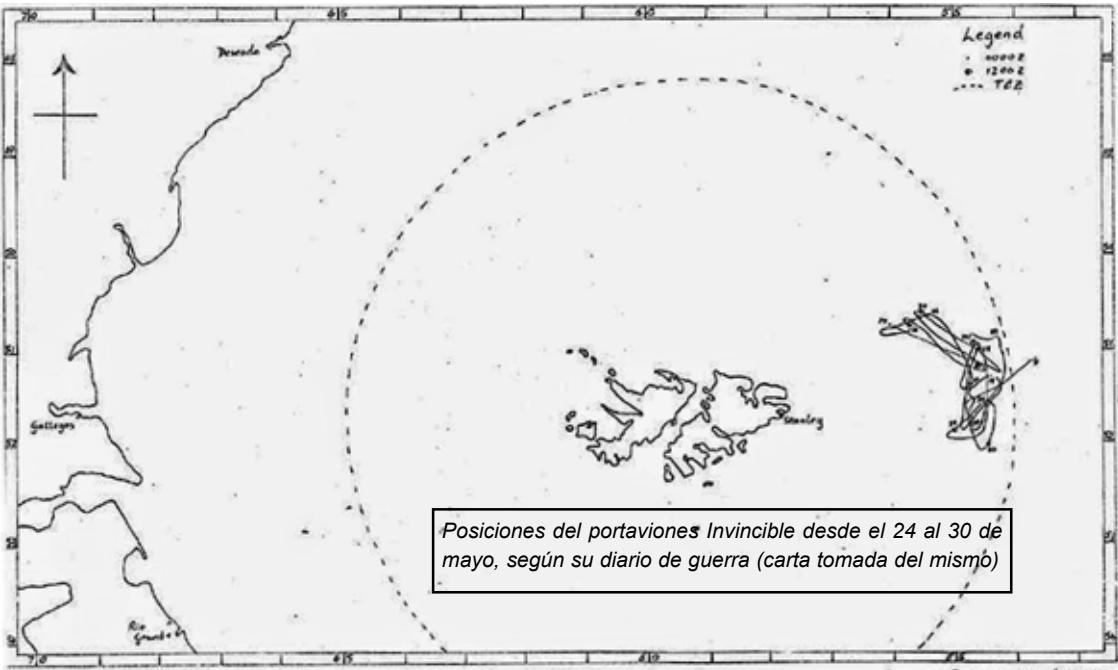
- 3)Ejecutar un asalto anfibio en una zona no ocupada de la Isla Soledad y distante de las propias fuerzas, preferente- mente en las tierras altas de la Bahía San Carlos a partir de la llegada de la F.T. al objetivo, con efectivos del orden de un Batallón de Comandos, desembarcando tanto por su- perficie como en forma helitransportada para asegurar la cabecera de playa. Alimentar el desembarco efectuando in- mediatamente la descarga general e iniciar operaciones te- rrestres a partir del 16 de mayo de 1982

Se valorizaron las capacidades 1 y 3 como las más probables.

La 2 se consideraba poco probable. En los hechos, el desembarco comenzó en San Carlos el 21 de mayo.

En este punto, terminó prácticamente nuestra tarea principal al llegar los británicos a la zona del objetivo. No existían otros medios a emplear salvo la inteligencia de las comunicaciones que, dada la tecnología utilizada y la per- fecta disciplina del tráfico, casi no pudo obtener informa- ción. Sin embargo, se produjeron muchos informes técni-





cos más, en particular relacionados con los medios que traían. Puedo asegurar que «llevar la contabilidad» de todo lo que venía no fue una tarea grata. Al poco tiempo quedó claro que no existía ningún tipo de limitación política, económica o militar, ni siquiera técnica para ellos. Al poder conocer las verdaderas dimensiones del inmenso arsenal flotante que se acercaba, no parecían quedar muchas dudas sobre el desenlace a esperar. De una manera sintética, se muestra en el cuadro siguiente lo que se apreció y lo que posteriormente ocurrió.

Decisión estratégica: Así ocurrió.	Reaccionarán militarmente y combatirán. Los británicos nunca dudaron al respecto.
Apoyo interior: Así ocurrió.	Libertad de acción, en todos los aspectos. Total apoyo popular.
Apoyo internacional:	Libertad de acción. Apoyo especialmente de USA y subsidiariamente de Chile.
Fuerza a desplegar:	37 buques de superficie 2/4 sub. nucleares. Auxiliares no apreciado. Fueron 43 buques de sup. 5 submarinos nucleares + 1 diésel. 47 buques auxiliares.

Dirección de ataque y fechas previstas: Islas Sandwich, Georgias, Malvinas. En área de operaciones 19/20 abril.
Se cumplió, aunque las islas Sandwich fueron las últimas. Ataque en Georgias 21 de abril.

Selección punto desembarco: Operaciones tipo comando previas y desembarco sin oposición en San Carlos. No desembarco en Puerto Argentino.

Se cumplió lo previsto

Conclusiones

Lo hasta aquí expuesto me permite arribar a las siguientes conclusiones generales. Seguramente el lector podrá sacar también las suyas.

- a) El organismo de Inteligencia estaba en condiciones de emitir una apreciación estratégica con la calidad que la situación requería, tal como lo demostraron los hechos. Lamentablemente las autoridades competentes, responsables de la resolución militar, no realizaron la consulta previa que doctrinariamente debía hacerse al organismo de Inteligencia antes de tomar una resolución militar, en este caso estratégica.
- b) Ante el hecho consumado del desembarco, se utilizó el Archivo de Datos, que era amplio y de buena calidad. Mediante un rápido procedimiento se pudo generar una excelente Apreciación de Inteligencia.
- c) Con los medios disponibles y la inapreciable ayuda de argentinos ajenos a la Armada, se pudo seguir en casi todo su recorrido a la F.T. británica, con más que aceptable precisión en su posición y movimientos.
- d) Ya con más datos reunidos, se pudo formular una apreciación sobre las Operaciones Anfibia más probables, la cual tuvo un alto nivel de acierto en las áreas de desembarco y en las fechas probables.

*NR: El Capitán de Navío (RE) Alfredo Luzuriaga egresó como Guardiamarina en 1959 (Promoción 86). Prestó servicios en diferentes unidades navales y fue comandante del aviso ARA Somellera y del buque tanque ARA Punta Médanos y Agregado Naval en Chile. Posee títulos de Master en Relaciones Internacionales y de Doctor en Ciencia Política, otorgados por la Universidad de Belgrano. Desde 1999 es Titular de la Cátedra «Política Internacional Contemporánea» de la carrera de Relaciones Internacionales en el Instituto Universitario de la Policía Federal Argentina.

Buque ARA «Alférez Sobral»

Semidestruido, sin puente de mando... Regresa de una misión de rescate, tras ser atacado por misiles británicos, y su comandante muerto en acción...



Puente de mando del Aviso destruido en el ataque inglés – exhibido en el Museo Naval Argentino en Tigre

El ARA Alférez Sobral (A-9) es un aviso de la Armada Argentina. Perteneció a la clase Sotoyomo de la Armada de los Estados Unidos, participando en aquella fuerza en la Segunda Guerra Mundial bajo el nombre de USS Salish (ATA-187). Fue entregado oficialmente a la Armada en 1972.
Debe su nombre al alférez José María Sobral, importante explorador militar y geólogo argentino, de gran trayectoria en la Antártida.
Durante la Guerra de Malvinas de 1982 fue atacado por helicópteros británicos, durante una misión de rescate de pilotos argentinos caídos en el Atlántico Sur, sufriendo muertos y heridos; entre ellos su comandante Sergio Raúl Gómez Roca y su oficial de guardia Claudio Olivieri. Varios misiles lanzados causaron las bajas sufridas por la tripulación; el puente quedó totalmente destruido.



El «Alférez Sobral» regresando al continente después del combate y en la actualidad, con su puente de mando reconstruido

ARA «Bahía Paraíso» – Buque Polar

Construido para la Armada Argentina en los Astilleros Príncipe y Menghi SA, de Dock Sud, provincia de Buenos Aires, fue botado el 3 de julio de 1980, entrando en operaciones el 12 de noviembre de 1981.

El ARA Bahía Paraíso formó parte activa en la guerra de las Malvinas de 1982, Su primer participación fue en la Operación Georgias que recuperó Grytviken en la isla San Pedro. Luego tuvo una importante participación durante el hundimiento del crucero ARA General Belgrano. En el final de la guerra actuó como un buque hospital, evacuando al continente heridos, soldados ex prisioneros y civiles. Recibió la medalla de «Operaciones en Combate» por sus logros durante el conflicto.

Autor: Fernando Bernabé SANTOS



Reunion Anual Primera Dotacion Transporte Polar «A.R.A. Bahia Paraíso»

Como lo venimos haciendo desde el año 1983 en forma ininterrumpida, el día 13 de junio celebramos con un almuerzo realizado en el Hotel Antártida de la ciudad de Mar del Plata, los encuentros de la Primera Dotación del Buque Transporte Polar «A.R.A. BAHIA PARAISO», los integrantes de la sanidad en combate, el grupo aeronaval embarcado y el grupo Playa para evocar, conocer y recordar las vivencias, destrezas, anécdotas de toda nuestra singladura en la gesta de Malvinas. Realmente los resultados de estas tertulias son muy positivos, 32 años de convocatoria voluntaria, digno de destacar, siempre en forma silenciosa, nos acompañan los veteranos radicados en Ushuaia - Chubut - Salta - Jujuy - Córdoba - Misiones - Entre Ríos - San Luis - Mendoza - San Juan - Catamarca - La Rioja y Santiago del Estero. Todavía tenemos acontecimientos acaecidos dormidos en el bagaje emocional y como marinero de los Pueblos Originarios, considero que nuestra llama viviente y sentida mantiene intacto el trabajo en equipo y sobre todo el espíritu del buque arraigado tan firme como hace 33 años.

Nos sentimos orgullosos de haber sido parte de un pedacito de historia que como combatientes llevamos en nuestras venas, las fortalezas, las debilidades y las tristezas de aquellos sucesos acaecidos. Que experiencia! y simplemente para recordar una vez más, las enumero:

Presencia y Recuperación de las Georgias del Sur - Traslado de Prisioneros - Plataforma móvil de los Helicópteros para Malvinas - Alistamiento como Buque Hospital e Intendencia - Rescate de nuestros queridos hermanos del Crucero «A.R.A. GENERAL BELGRANO» - Recuperar y Producir Altas en Malvinas formando parte de la Sanidad en Combate - Aprovisionamiento y Reabastecimiento de Víveres para 10.000 hombres por 30 días (29 MAY a 14 JUN) - Recuperación de nuestros hermanos combatientes cargados de frío, hambre y desolación como testigos mudos de los hechos acontecidos - El proceso de desarticular el Hospital y la despedida sentida de los hombres de Sanidad en Combate y los bravos infantes de marina del Batallón de Infantería de Marina N° 5.

**Miguel Angel Ortiz - VGM
ARA «Bahía Paraíso»**



Oda Al Transporte Polar ARA «Bahia Paraíso- Bravo Uno»

Tu nombre encierra un universo de soñadores. Construido por manos argentinas, naciste en la Boca

(cuna de gladiadores).

En tu viaje de prueba inaugural, una eventualidad te hizo temblar, al producirse un incendio que dejó destruido todo el sector de sanidad y los comedores, los que fueron nuevamente reacondicionados en veinte días por el personal del astillero y puestos en funcionamiento para poder zarpar en la fecha indicada.

Cuatro misiones relevantes desplegaste:



La primera misión, fue la campaña antártica 81/82 (viaje inaugural).

La segunda misión, fue el desplazamiento a las Islas Georgias del Sur (recuperación, traslado de prisioneros y plataforma de reabastecimiento a flote de Helicópteros).

La tercera misión, fue el rescate de nuestros hermanos del Crucero Belgrano.

La cuarta misión, la heroica tarea como buque hospital y logístico en la Gesta de Malvinas.

Tu primera tripulación, no llegaba a los 25 años de promedio. En el puente, se observaba la estampa del Señor Comandante.

Los refuerzos embarcados, conjuntamente con la dotación incrementaron tu alma, gran masa de acero. Fuertes temporales capeaste y con orgullo muchas travesías sobrellevaste.

No hay Unidad Naval Argentina que haya vivido tantas emociones en el primer año de vida. Operaste durante seis meses, navegaste 25.000 millas y a los 100 días de tu nacimiento, abriste tu diario de guerra.

¡Bahía Paraíso buque hospital argentino, la sanidad en combate te saluda! Tus recuerdos imborrables encierran un montón de anécdotas, alegrías, tristezas y entrega total.

Abrazaste a los compatriotas en las Malvinas y gran emoción sentían al ver que en tu silueta, flameaba nuestro pabellón.

Como grande, dejaste enseñanzas en la guerra contemporánea. Dos normas se publicaron: una, sobre la identificación electrónica y otra, sobre las áreas de encuentros de buques hospitales, Ambas nacieron de tu corazón y fueron aprobadas en la Convención de Ginebra.

¡Qué orgullo el tuyo!

Transporte Polar ARA «Bahía Paraíso», quiero gritarte a los cuatro vientos:

«Salud gladiador de los mares Australes», tu nombre está entre los grandes, tu casco se encuentra en el cementerio blanco, tu silueta se la divisa desde lejos expresando que todavía estas vivo»

El ruido del silencio te acompaña como centinela de tu protagonismo fugaz e imperecedero en nuestra historia naval.

BRAVO UNO ¡PRESENTEEE!

Imágenes del Encuentro de la Dotacion del Buque





Distintivo del ECCO

Equipo Control de Combate

1ª Brigada Aérea El Palomar

SM (R) FAA VGM Jorge Capellino



Al incorporar en el año 1968 la Fuerza Aérea los C-130 Hércules, este tipo de sistema de armas requería para las operaciones de lanzamiento de cargas y elementos de Asalto Aéreo (Tropas) apoyo desde tierra, lo que motivó la creación de un cuerpo de apoyo denominado Equipo Control de Combate (ECCO) conformado por Oficiales y Suboficiales de la Fuerza Aérea de distintas especialidades, en razón de las diversas misiones a cumplir, con asiento en la I Brigada Aérea donde estaba la base de operaciones de los aviones C-130 Hércules.

Los primeros integrantes de la organización viajaron a los Estados Unidos en el año 1967 para hacer los cursos de ECCO. Los mismos consistieron en un período de entrenamiento que incluyó: Preparación física, Tránsito aéreo, Meteorología, Operaciones ECCO, Primeros Auxilios, Tácticas de Combate, Navegación terrestre, Comunicaciones, Trabajo en zonas de asalto, Demoliciones, Apoyo de fuego y las Operaciones de campo, incluyendo Paracaidismo.

En este curso se vieron, además, técnicas de supervivencia en zonas remotas. La instrucción incluye los principios, procedimientos, equipos y técnicas que permiten a las personas sobrevivir, sin importar las condiciones climáticas o entornos hostiles, y regresar con vida.

Como dice su lema «PRIMEROS EN LLEGAR», los Equipos de Control de Combate (ECCO) son los encargados de localizar, identificar y señalizar las zonas de lanzamiento y aterrizaje que necesita el resto de la fuerza para desplegarse. En un tiempo muy breve puede establecer un aeropuerto donde antes no había más que tierra, balizar el principio y final de la pista, según las normas establecidas y señalar la zona de aterrizaje más recomendable para cada aparato. Los equipos ECCO asumen el compromiso para llevar a cabo las misiones más peligrosas detrás de las líneas enemigas, preparando el camino para que otras fuerzas puedan operar.

Los integrantes de los equipos ECCO también se encargan de controlar el tráfico aéreo y facilitar a las aeronaves su aproximación a pista. Para ello comunican a las tripulaciones, entre otros, los datos meteorológicos más significativos de la zona (visibilidad horizontal y vertical, techo de nubes, viento en superficie, en altura, etcétera), las medidas de la pista y, si fuera necesario, instalan ayudas a la navegación.

Desarrollan, a todos los efectos, las tareas de los controladores de cualquier torre de un aeropuerto, pero con la capacidad de insertarse en un terreno hostil mediante un lanzamiento en paracaídas, detrás de las líneas enemigas.

Siempre un despliegue se realiza con un salto lejos de la zona de operaciones, lo ideal es que realicen, a alta cota, en lanzamiento manual con oxígeno (HALO/HAHO) y en condiciones de baja visibilidad o nocturno.

El punto de caída no suele coincidir con la zona del objetivo a lo que se deberá aproximarse por tierra. Esto se hace transportando el material necesario para realizar la operación y para ser autosuficientes como mínimo por durante 48 horas.

Los integrantes van armados de un fusil FAL-PARA cal 7.62 mm y cada uno lleva repartido material, brújulas, visores, equipos de radio, equipo para datos meteorológicos, elementos para señalizar pistas de aterrizaje. (Balizas portátiles, paños, bengalas, etc.)

La conformación de los grupos ECCO varían de acuerdo a la misión, por lo general están compuestos por aproximadamente cinco personas.

El adiestramiento es la clave del éxito en este trabajo. Se debe estar preparado físicamente, conocer el manejo de los medios técnicos y ser expertos en supervivencia, camuflaje e infiltración.

El ECCO no es una unidad de combate propia-

mente dicha sino un equipo que se infiltra, que puede preparar una zona y tiene que ser invisible a los ojos del enemigo.

Durante el conflicto limítrofe con Chile en el año 1978, el ECCO se entrenó en diversas zonas de lanzamiento a lo largo de la precordillera de los Andes, realizando distintas formas de infiltración. Se había seleccionado un avión GII Guaraní, para ser utilizado en la realización de lanzamientos con apertura manual de paracaídas.

El ECCO durante el conflicto de Malvinas

El 2 de abril a las 8:45 hs. el TC -68 con el indicativo «Litro I» fue el primer Hércules en aterrizar en Puerto Argentino, iban a bordo conjuntamente con personal del GOE, ECTA, un grupo del ECCO. Ellos eran el Primer Teniente Horacio ALZAMORA, el Suboficial Principal Jacinto DIÉGUEZ, el Suboficial Ayudante José CABRERA, el Suboficial Ayudante Luis MARTÍNEZ, el Suboficial Auxiliar Julio BARROS, el Cabo 1º Fernando FERNÁNDEZ, el Cabo. 1º Rubén PALACIOS, el Cabo Daniel CUELLO, el Cabo José ORAZI y Cabo Juan FUMEZ. Luego, con el arribo de otros integrantes, se conformarían tres grupos que pasarían a integrar la Terminal Aérea Malvinas coordinando y distribuyendo toda la carga que ingresaba vía aérea, agilizando las descargas en forma rápida y ordenada, ya que la plataforma era muy reducida en espacio y los vuelos eran numerosos. A pesar de todos los esfuerzos, a veces nos veíamos sobrepasados por la cantidad de material, que llegó a saturar la capacidad que teníamos en la plataforma de la Terminal.



Estado de la Casa utilizada como alojamiento, luego del ataque aéreo del 1º de mayo.

Sólo tres aviones podían operar en forma simultánea en la reducida plataforma del Aeropuerto Malvinas. La suma de todos los elementos necesarios para la descarga que transitaban en ese lugar (Sampimovil, Terex, Dollis etc), más el tránsito de la tropa que descendía de los aviones, conformaban un movimiento de tal magnitud, que no permitía ningún incidente, ni accidente, porque se provocarían grandes dificultades en las operaciones en la plataforma.

Uno de los problemas era el arribo de los aviones ELECTRA de la Armada ya que por su configuración y perfil complicaba los desplazamientos en la plataforma y restaba espacio para recibir otros aviones.

Las aeronaves, por seguridad, llegaban y permanecían tiempos muy breves y si bien los C-130 tienen la particularidad de poder descargarse en pocos minutos, cuando era solamente tropa era todo más ágil, pero cuando era distintos materiales se complicaba ya que los medios para descargar eran pocos.

A partir del 11 de abril comenzaron a operar los B-737 de Aerolíneas Argentinas, cada vez que llegaba un vuelo se sabía que sería una tarea relativamente sencilla y rápida, ya que por lo general transportaban solamente tropa.

Por suerte no hubo que lamentar ningún problema hasta el último vuelo del día 29 de abril. Luego los vuelos serían únicamente los que lograran romper el bloqueo inglés.



En el aeropuerto Malvinas, refugio del ECCO, en la fotografía: 1er Ten LLAMBRI, Cabo 1º Lepez, Suboficial Guzmán y Cabo Quiroga

El ECCO se había organizado en tres grupos con trabajo de 8 horas por turno, cada equipo tenía un jefe, cinco suboficiales integrantes, más 7 soldados, que pertenecían a la I Brigada Aérea.

Detrás de la terminal Aérea, cruzando una calle, una barraca de madera funcionaba como alojamiento, compuesto por tres compartimentos, dos funcionaban como dormitorios, con bolsas de dormir y algunos catres de campaña, y otro más pequeño, como cocina y comedor del personal. Disponía para cocinar un anafe y garrafa, un bidón para almacenar agua, en el aeropuerto no había agua potable, y debíamos conseguirla en Puerto Argentino, esta comodidad permitía al personal, cuando los vuelos lo permitían, ir al refugio y beber algo caliente, para poder sobrellevar las bajas temperaturas.

El día 10 de abril llegaron los Cabos Gómez, Ferreyra, Roldan, Roca, Quiroga (cabe destacar que este personal tenía dos años de antigüedad en su grado), para refuerzo y reemplazo.

Muchos aprendieron a manejar los tractores que se habían incautados a los kelpers. Otros la auto-elevadora, pero mucho trabajos de descarga se hacían en forma manual por no disponer de medios apropiados. Una noche se realizó la descarga de 100 tambores de combustible de 200 lts de manera manual.

La temperatura jugaba en contra para trabajar, porque el hecho de estar muy abrigado no permitía trabajar cómodamente y se debía evitar la transpiración, que se hacía sentir luego en el clima hostil de la isla.

El movimiento era muy impresionante entre la

mezcla de soldados, cargas, vehículos, y demás materiales y equipos en los alrededores de la plataforma de la terminal aérea. En las zonas aledañas se levantaban carpas de campañas con el personal que pernoctaba, y al otro día salían a sus distintas posiciones de las islas.



En el aeropuerto Malvinas - Refugio del ECCO Cabo Gómez, Cabo Capellino, Cabo Trimboli y 1er Ten Alzamora.

El 1º de mayo el ataque sorprendió al personal en sus alojamientos, ya que se ocupaban hasta ese momento los refugios durante el día; pero los ingleses se adelantaron y los sorprendió el bombardeo nocturno de un avión Vulcan. Una de sus bombas hizo impacto a escasos 50 metros de la casilla donde alojaba el ECCO, Por suerte el lugar de impacto era terreno muy blando y la bomba penetró profundamente en el mismo reduciendo sus efectos lo suficiente para que la onda expansiva no afectara en forma mortal, lo mismo arranco parte del techo y no dejó ningún vidrio sano, arrancando uno de los laterales de la casilla.

Entre la confusión y la sorpresa, mientras el cielo nocturno se transformaba en día por las trazantes que se cruzaban buscando al Vulcan, el personal se desplazó al refugio, como defensa de una franja del Aeropuerto.

El ECCO siguió con la atención de los vuelos que lograban romper el bloqueo inglés, y a medida que avanzaban los días cumplían distintas tareas en el mantenimiento general del aeropuerto.

El 16 de mayo el Cabo principal Jorge Capellino y el Primer Teniente Llambri fueron trasladados en un helicóptero Bell -212 de la FAA cerca de Goose Green en un reconocimiento de zona para posible lanzamiento de cargas en ese lugar. Hecho el relevamiento, se informó que el lugar que podría ser apto

para un lanzamiento de carga, ya que no se encontraban obstáculos para realizar la operación, pero la zona estaba constantemente vigilada por patrullas de Harriers y helicópteros enemigos armados.

El Comando de la Fuerza Aérea Sur resolvió la conveniencia de enviar cargas directamente a las zonas donde estaban las fuerzas argentinas desplegadas, y se haría mediante el sistema de lanzamiento en vuelo. El 18 de mayo fueron trasladados en el helicóptero a Goose Green - Darwin un grupo del Equipo Control de Combate (ECCO) que estaba integrado por Primer Teniente Rodolfo YUSE, Primer Teniente Horacio ALZAMORA, Primer Teniente Daniel Llambri, Suboficial Auxiliar Julio BARROS, Cabo Principal Rafael MESSUTTI, Cabo Primero Rubén Palacios y el Cabo FUMEZ, y su misión consistía en marcar la zona de lanzamiento para la entrega, brindando la información meteorológica actualizada y el contacto radioeléctrico con el avión que lanzaría la carga. La misión fue llevada a cabo el 19 de mayo por el TC 69 lanzando ocho contenedores de 1000 kg c/u. De esta manera tenía su bautismo en acciones reales y en sus tareas específicas el equipo ECCO. Durante años se había preparado para una situación así.

El mismo equipo fue trasladado en helicóptero a la zona de Bahía Fox, esta vez para apoyar operativamente un nuevo lanzamiento que realizaría el TC -64 el 20 mayo, para asistir unidades del R18 del Ejército Argentino acantonadas en el lugar.



1er Ten Yuse, S. Aux Barros, S. Aux Gautto, C. Orazzi y C.1º Palacios junto al cráter de la bomba que impactó a 40 mts de nuestro alojamiento.

Durante los ataques aéreos propios a la cabeza de playa inglesa el día 25 de Mayo, el Suboficial Guzmán y el Cabo Capellino, por haber sido mecánicos especialistas en aviones A4-B/C, fueron asignados para recibir algún avión que fuera averiado o es-

tuviera en emergencia y aterrizara en la BAM Malvinas, durante los ataques a la flota inglesa en San Carlos.

A partir del 27 de mayo personal del ECCO, en forma voluntaria, comenzó a cubrir distintos puestos de la red de ROAs (Observadores adelantados), ya que por su importancia se la intentó montar nuevamente en los últimos días de la guerra, muchos de sus puestos habían sido desalojados por fuego naval enemigo.

El ECCO a pesar de las vicisitudes que vivió durante el conflicto, y las misiones en que participó, no perdió ningún integrante.

Personal del ECCO que participó en el conflicto

Grado en 1982	Nombre y Apellido
1er. Tte.	Rodolfo YUSE
1er. Tte.	Horacio ALZAMORA
1er. Tte.	Daniel LLAMBRI
Subof. Pri.	Jacinto DIÉGUEZ
Subof. Pri.	Roberto CARAVACA
Subof. Ay.	Máximo OVIEDO
Subof. Ay.	Eduardo GUZMÁN
Subof. Ay.	José CABRERA
Subof. Ay.	Andrés MANISZYN
Subof. Aux.	Luis MARTÍNEZ
Subof. Ay.	Horacio DESETA
Subof. Ay.	Luis SARMIENTO
Subof. Ay.	Julio BARROS
Subof. Ay.	Oscar LOMBINO
Subof. Ay.	Oscar ESPÍNDOLA
Cabo Prin.	Rafael MESUTTI
Cabo Prin.	Jorge CAPELLINO
Cabo.1º	Hugo LEPEZ
Cabo.1º	Rubén PALACIOS
Cabo.1º	Rodolfo FERNÁNDEZ
Cabo.1º	Alberto GÓMEZ
Cabo	Juan FUMEZ
Cabo	Daniel CUELLO
Cabo	Carlos TRIMBOLI
Cabo	Fernando ROLDAN
Cabo	Carlos GÓMEZ
Cabo	Miguel QUIROGA
Cabo	José ORAZZI
Cabo	Daniel FERREYRA
Cabo	Walter ROCA

Asociación Correntina General San Martin

Un rincón de Corrientes en la Capital Federal, ubicado en la calle Paraguay 5133 se encuentra presidida por la Señora Rita Sosa Cordero, hija del recordado compositor Osvaldo Sosa Cordero la Asociación Correntina General San Martín. Cuenta con más de cien años de vida consagrados a la difusión y enseñanza de la cultura, arte y tradición de la provincia.



Provincia de Corrientes

Alberga en sus salones todo acerca de la historia correntina. Su objetivo es que las personas que por distintas razones están viviendo en Buenos Aires, tengan un refugio de correntinidad. En las instalacio-

nes se realizan actividades culturales como exposición de pinturas, presentación de libros de autores correntinos, y encuentros musicales. También, una vez al mes, se realizan los tradicionales «almuerzos sociales», donde los numerosos socios se encuentran para celebrar alguna efeméride local, o simplemente reunirse con sus coterráneos.



AVEGUEMA agradece todo el apoyo que la Asociación Correntina en Buenos Aires nos brinda desde hace varios años.

En esa hermosa casa correntina, AVEGUEMA

desarrolla las reuniones mensuales de su Comisión Directiva.

Con 112 años de antigüedad representa el corazón de las tradiciones de esa hermosa provincia de nuestro litoral.

¡¡¡Muchas gracias!!!



Vista general de uno de los salones de Asociación Correntina Gral. San Martín

Rugby Entre Veteranos

Cuántas veces se usó el apelativo de «batalla» como alegoría de un partido de rugby. Como recurso literario, la figura puede resultar válida. Pero cuando se pretende darle un sentido más literal, se cae en una exageración, en algo sobredimensionado. Un partido de rugby no sólo está en un plano totalmente distinto al de una batalla, sino que también puede ser algo absolutamente antagónico. Es lo que ocurrió en Surrey, en el sudoeste del Gran Londres, cuando ex combatientes de Malvinas argentinos y británicos dejaron al desnudo la inhumanidad de la guerra y se unieron en un partido de rugby.

En el Día Internacional de la Paz y en pleno Mundial, el Esher Football Rugby Club fue escenario privilegiado de este acontecimiento único. Diez ex combatientes argentinos y 15 ingleses utilizaron al rugby como instrumento para enviar un mensaje de paz al resto del mundo. Mezclados en dos equipos, y con la participación de otros integrantes de la fundación Rugby sin Fronteras, mentora del encuentro, se divertieron durante 40 minutos sin que les importara el barro ni la lluvia.

«Antes nos mojábamos con lágrimas de dolor. Ahora es alegría», resumió Gustavo Zervino, sobreviviente de la tragedia de Los Andes y vicepresidente de Rugby sin Fronteras. «Los hechos son lo único que produce resultados. El año pasado nos reunimos con el Papa y nos comprometimos a llevar un mensaje de paz y amor por todo el mundo. Nos decían que no íbamos a poder, que no nos iban a dejar, nos pusieron muchos palos en la rueda, pero acá estamos. Primero hay que querer; después, creer.»

El partido fue mucho más que una excusa para divertirse un rato. Lo que importaba era compartir 40 minutos en el mismo rectángulo de juego al lado del que alguna vez estuvo en el otro lado de la línea de batalla. «El único objetivo es darles la mano a aquellos a los que hace 33 años les mostramos el puño», resumió Alejandro Diego, ex combatiente argentino y uno de los impulsores del encuentro. «El único fin de este encuentro es enviar un mensaje de paz. Acá no hay intencionalidad política, como quisieron interponer muchos para que este encuentro no se realizara. El rugby es sólo el medio. Apuntamos a un cambio de mentalidad con acciones, y ésta es una muy fuerte.»

Bautista Segonds, presidente de Rugby sin Fronteras y ex jugador de Pueyrredón, valora el hecho de que los 54 argentinos que viajaron con la fundación se hayan pagado todos los gastos de su bolsillo sin ayuda de nadie. «Para mandarte a la guerra te dan todo, para luchar por la paz no te dan nada», dice.



Bob Ewen perteneció al 40 Commander y estuvo en las islas durante toda la campaña. Además, jugó al rugby en los Marines y en un club de Devon. «Mi participación en la guerra fue parte del servicio en las fuerzas armadas. Es comparable a lo que sucede en un partido de rugby. Cuando suena el pitazo final, no hay resentimientos. De los dos lados perdimos amigos y seres queridos en la guerra.»

El partido se demora en empezar. Hay discursos sentidos, hay bromas, hay fotos del equi-

po rojo, del azul y de todos juntos. Antes del comienzo, los dos equipos forman enfrentados, abrazados unos con otros bajo la lluvia. El árbitro pita y hay un minuto de silencio. Es el momento más emotivo de la tarde.

Rugby sin Fronteras es una fundación sin fines de lucro que trabaja por transmitir un mensaje de paz a todo el mundo a través del rugby. En el pasado realizaron acciones similares en las Malvinas (cuatro veces), en Sudáfrica, en el puente Libertador San Martín en Gualeguaychú, Chile y Jerusalén, entre otras.

«Fue un placer haber sido parte de este encuentro», continúa Bob. «Cuando me invitaron, no dudé. Fue algo realmente emocionante.»



Con un balón bendecido por el papa Francisco, veteranos británicos y argentinos de Malvinas se reencontraron, 33 años más tarde, para disputar un partido de rugby cerca de Londres.

El estadio del club inglés Esher, a media hora de la capital británica y en el país anfitrión del Mundial, fue escenario de un duelo que pretendía ayudar a cerrar heridas y que fue organizado por la Fundación Rugby Sin Fronteras.

«Fue una guerra innecesaria y no les guardo ningún rencor, el rencor daña a las personas», explicó a la AFP Horacio Gatas, un veterano argentino.

«Quise aprovechar la oportunidad de encontrarme 33 años después con la gente que combatió contra mí, siguiendo órdenes como yo, y estrecharles la mano», añadió.

Argentinos y británicos jugaron mezclados en los dos equipos, a los que se sumaron familiares y amigos. Los veteranos llevaban un brazalete distintivo, y, como superan los 50 años, el partido se acortó a dos tiempos de 20 minutos.

El equipo azul, que jugaba como local, venció al rojo por 20 a 5. Al final, como es de rigor en el rugby, se celebró el tercer tiempo para tomar unas cervezas todos juntos.

«La belleza del rugby es lo que viene luego: hablamos, bebemos y reímos», explicó a la AFP el doctor David Jackson, de 57 años, que abandonó el ejército británico para hacerse médico y especializarse en el tratamiento del estrés postraumático que él mismo sufrió.

«Me di cuenta hace muchos años que todos los que luchamos en aquella guerra éramos hijos o maridos de alguien, fuimos agentes de tiempos políticos y decisiones políticas», añadió.

Para Jackson, los veteranos de cualquier guerra y cualquier país, acaban unidos por una experiencia única.

«Cuando están en su sociedad, son culturalmente diferentes. Tenemos un sentido del humor diferente, una ética laboral diferente, y eso es lo que nos une, las diferencias con los civiles», argumentó, confesándose muy emocionado con la re-



La idea de que fueron víctimas de la política prevaleció en el testimonio de los participantes, con una nutrida delegación argentina de 54 personas, que incluía a veteranos y a sus familiares.

«Los políticos fallaron y nosotros tuvimos que ir y arreglarlo», explicó Russell Craig, un veterano británico de 56 años, definiendo a él y sus colegas argentinos como «víctimas de las circunstancias».

«Éramos todos compañeros de armas y cumplimos nuestro deber como mejor supimos. La reconciliación es importante, es muy buena, este es un momento muy emocionante», agregó.

La política, al margen

Abundaron los abrazos y la cordialidad, y se ausentó la política: «Nosotros no estamos ni a favor ni en contra de la soberanía (argentina de las Malvinas), nosotros no tenemos fronteras», sentenció Alejandro Diego, de la Fundación Rugby sin Fronteras y uno de los promotores del partido.

El uruguayo Gustavo Zerbino, uno de los supervivientes del famoso accidente aéreo de los Andes en 1972, y cofundador de esta fundación, también disputó el partido.

En 1982 tropas de jóvenes soldados argentinos fueron enviadas a las islas del Atlántico Sur por parte del gobierno militar con el objetivo de la recuperación. Se inició una guerra que duró 74 días y culminó con victoria británica, dejando como saldo la muerte de 255 británicos y 648 argentinos.

Argentina sigue reclamando la soberanía de las Malvinas, que los británicos denominan Falklands, pero Londres rechaza negociar.

El sacerdote bonaerense Jorge Murias explicó que «lo importante entre la gente es el encuentro, para trabajar por la paz, la justicia, la solidaridad y la fraternidad, para todos, y todos los días».

Para otro argentino, Fabián Abraham, se trataba de «estrechar la mano de quien estuvo combatiendo contra nosotros».

«Todo ayuda a superar aquello, lo que seguro que no ayuda es no hablar», sentenció.

Llamado a Elecciones para Renovación de Comisión Directiva y Órgano de Fiscalización

De acuerdo a lo establecido en el Estatuto de la Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas, TITULO IV: Comisión Directiva y Órgano de Fiscalización.



Fuerzas y Jerarquías al momento de las operaciones, las que deberán ser aprobadas en Asamblea Ordinaria o Extraordinaria por dos tercios de los asociados presentes. En todos los casos los mandatos son únicamente revocables por la Asamblea.

Los miembros de los órganos sociales durarán tres años en sus mandatos, podrán ser reelegidos por otro

Artículo 12º

Para integrar los órganos sociales se requiere:

- a) pertenecer a la categoría de socio activo con una antigüedad mayor de dos años;
- b) reunir, para cada cargo, los demás requisitos previstos en este estatuto;
- c) estar en condiciones de asistir regularmente a las sesiones del respectivo órgano social; y
- d) ser elegido en Asamblea convocada al efecto, dentro de una lista completa de candidatos para todos los cargos a cubrir, que se identificará con un color y que será presentada por escrito, con una anticipación no menor de treinta días hábiles respecto al acto eleccionario y por un mínimo de cincuenta asociados - que además incluirá la designación de dos apoderados, uno titular y otro suplente, para que la representen ante la Comisión Directiva a todos los fines del acto electoral, del escrutinio y de la proclamación de su resultado consiguiente - para su homologación por la Comisión Directiva.

La Comisión Directiva deberá expedirse, por lo menos, diez días hábiles antes del acto de referencia.

Artículo 13º

Las elecciones de los miembros de la Comisión Directiva se harán por el sistema de listas completas

del Órgano de Administración y del Órgano de Fiscalización.

La elección y renovación de las autoridades se efectuarán por voto secreto y personal, salvo en el caso de existir listas únicas, en cuyo caso se proclamarán directamente en el acto eleccionario.

En la primera reunión posterior a la elección, los candidatos electos distribuirán los cargos del Consejo Directivo, por voto directo y por simple mayoría de los mismos.

En el año 2016 se renovará la comisión directiva, para ello se establece el siguiente cronograma

05/04/2016	Cierre recepción de listas en oficina de AVEGUEMA, la cual podrá ser entregada personalmente en nuestras oficinas, enviadas por Correos Privados – Correo Argentino o E-mail.
10/04/2016	La Comisión Directiva realizará las verificaciones correspondientes y se expedirá sobre la validez de las listas.
20/05/2016	Se darán a conocer las listas presentadas, en la Gaceta Malvinense, Pagina Web, mediante el envío de e-mail, llamándose a votación, la cual se efectuará mediante el envío del voto en sobre cerrado, por Correo Electrónico, Correo Argentino, Correo Privado, o entregado personalmente en nuestra sede.
01/06/2016	Cierre de recepción de votos en oficina de AVEGUEMA.
20/06/2016	Escrutinio de los votos
01/07/2016	Asamblea Ordinaria, proclamación lista ganadora.

Artículo 11º

La Asociación será dirigida y administrada por una Comisión Directiva de doce titulares y cuatro miembros suplentes que integrarán el Directorio en caso de vacancia según Art. 14, integrada en forma proporcional según las jerarquías que ostentaban y las Fuerzas a las que pertenecieron al momento de los hechos por los cuales invisten la condición de veteranos de guerra, según el siguiente detalle: por cada Fuerza Armada: un oficial superior o jefe, un oficial subalterno, un suboficial superior, un suboficial subalterno y dos soldados pudiendo en el caso de los que hayan pertenecido a la Armada o a la Fuerza Aérea designar un soldado y un civil; y por cada Fuerza de Seguridad, un oficial y un suboficial, gendarme o marino. Los citados ocuparán los siguientes cargos:

Presidente, Vicepresidente Primero, Vicepresidente Segundo, Secretario, Pro secretario, Tesorero, Pro tesorero, Vocales Titulares en número de cinco y vocales suplentes en número de cuatro.

Habrá también un Órgano de Fiscalización compuesto por tres miembros titulares, uno por cada Fuerza Armada o de Seguridad y tres miembros suplentes designados en forma similar.

En caso de no existir asociados que permitan dar cumplimiento a lo expresado deberán efectuarse las modificaciones al presente artículo, agotando las posibilidades de representación proporcional, por

HOY Y SIEMPRE



ARGENTINAS

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

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

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

Pago cuotas sociales en otra sede

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

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

Subgerente	4300-7043
Jefe Dto. Operativo	4300-1756
Div. Prest. Médicas	4300-1193

Sr. Asociado

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

ODONTÓLOGA

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

Centro de Salud de las Fuerzas Armadas

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

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

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

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

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 - 10º 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

Incremento Cuota Social

Señores Asociados:

La Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas, informa a sus Señores Socios que de acuerdo a lo resuelto por la Comisión Directiva, en reunión de Comisión celebrada el pasado 20 de Marzo del presente año y según lo establecido en la Asamblea Anual 07 de Julio del año 2010, donde se fijó actualizar la Cuota Social en un valor, equivalente al 0,5% de la Pensión Honorífica Nacional, y el cual no ha sido actualizado en su totalidad a la fecha, a partir del próximo 01 de Mayo del año en curso, se incrementó el valor de la cuota, para los socios

ACTIVOS: de \$ 20,00 a \$ 40,00 **ADHERENTES:** de \$ 8,00 a \$ 16,00

Dicho aumento se hace IMPRESCINDIBLE, dado el aumento del costo de vida, producto de la inflación reinante, la que es de público conocimiento.

Sin otro particular lo saludamos muy atentamente

Fe de Erratas «Gaceta Malvinense N° 56»

1. En el artículo «Mi 2 de abril», de página 29, se omitió el nombre del autor y se le adjudicó una jerarquía equivocada. Lo correcto es: Capitán de Fragata VGM (R) Eduardo Carlos de Ilzarbe
2. En el artículo «Un día Malvinas» de página 28, por error se adjudicó la condición de VGM al autor del artículo, el Suboficial Eduardo Roque Covello es Suboficial de Infantería de Marina, Orientación Comunicaciones, retirado en 1980. Gran defensor de la causa Malvinas, participa activamente en los actos referentes a la causa. Socio adherente de AVEGUEMA, actual Gerente de Operaciones del Banco Macro.
3. En el artículo «Heroínas de Malvinas», página 15, por error en la NOTA DE AVEGUEMA, al pie del artículo, se menciona como VGM a la autora del Libro «Mujeres Invisibles», la Sra Alicia Paunero. La misma no es Veterana del Conflicto.

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.-

Asamblea Anual d

El día 2 de julio de 2015, como lo indica su Estatuto, se desarrolló la Asamblea Anual de AVEGUEMA. Durante la misma se dirigió a los socios pres Directiva y un grupo de socios que se encuentran activamente involucrados en la vida de la Asociación.



Exposición del presidente de AVEGUEMA



El presidente de AVEGUEMA agradece a Estela Arriague la entrega de su obra



Durante la Asamblea se informó que en 2015 se hicieron visitas y exposiciones en diversas instituciones que los llevaron a las Olimpiadas 2014 de Veteranos por el contacto con numerosas agrupaciones de veteranos. Se presentó a AVEGUEMA en varias ceremonias. En la Catedral Castrense la Misa Anual por los Veteranos.

Con la presencia de numerosos socios se realizó el período y el correspondiente informe.

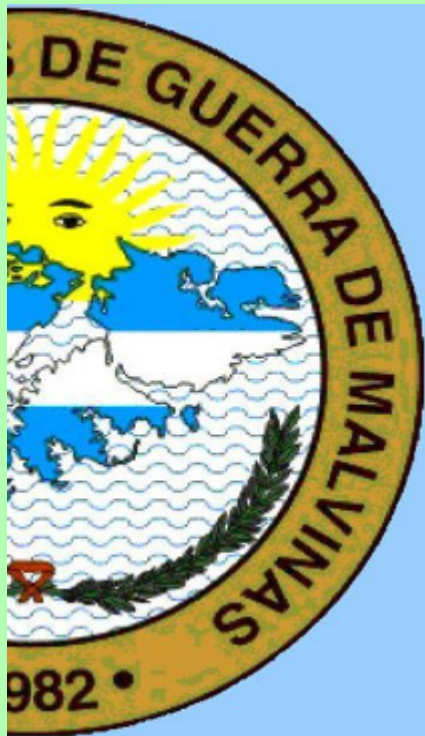
A posteriori, se desarrolló la tradición de la entrega de un hermoso cuadro de la pintura "AQUILA MATER" que representa a una águila protegiendo el nido con su cría, en homenaje a los veteranos que AVEGUEMA pretende desarrollar y apoyar.

Una vez más, como ya es tradición, se disfrutó de momentos de camaradería y de las charlas de 1982. Es de destacar que cada año se suman a esta reunión anual para retemplar los espíritus y revivir aquellos momentos en los que tuvimos el honor de ser partícipes de la vida de la Asociación.



El cuadro «AQUILA MATER» donado a AVEGUEMA

socios presentes el presidente de la Asociación General de Brigada VGM (R) Sergio Fernández reseñando las actividades desarrolladas por la Comisión



se informó que en el período 2014 – exposiciones sobre la temática de Malvinas que lo requirieron, se concurrió a veteranos por primera vez, tomando condecoraciones del interior del país, se repartieron medallas y se organizó en la ciudad de Buenos Aires la Asamblea Anual por los Caídos en la Gesta. Muchos socios se aprobaron el actual Balance Anual.

Se realizó la tradicional reunión de camaradería en esta oportunidad por la donación de la pintora Estela Arriague, titular de la pintura que representa la figura de un águila en su nido, en alegoría con la protección y el desarrollo con el universo de los Veteranos.

Como es tradicional, pudimos reencontrarnos con la camaradería evocando las vivencias que cada año se acercan a la reunión anual y su presencia sirve para revivir aquellos momentos en los que fuimos protagonistas de la historia de nuestro país.



donado a AVEGUEMA por Estela Arriague



Vista general del público y socios en la Asamblea



Vista del público presente

Hércules y Panhard

Un hecho prácticamente desconocido durante la Guerra de Malvinas fue la operación aerotransportada que en forma conjunta efectuaron el Escuadrón Hércules de la Fuerza Aérea Argentina, y el Escuadrón Panhard del Destacamento de Exploración de Caballería Blindada 181, del Ejército Argentino. Esta operación fue la primera y única, en que estos capaces cuatrimotores de transporte cargaron vehículos blindados en orden de combate.

Fuente: «Fundación soldados» www.fundacionsoldados.com

La intención de transportar vehículos blindados por aire toma fuerza durante la Segunda Guerra Mundial, a fin de incrementar la potencia de fuego de las tropas paracaidistas, sumamente vulnerables a las acciones de blindados enemigos. Con el tiempo y el avance de las aeronaves de transportes evolucionó hacia el concepto de transporte estratégico, brindando la posibilidad de un rápido despliegue de fuerzas blindadas. Los alemanes fueron pioneros, logrando diseñar y poner a punto una aeronave capaz de transportar vehículos blindados: el Messerschmitt Me 323 «Gigant»



Un Jagdpanzer Marder II (11 tons) es cargado en un Me 323

Concluida la Segunda Guerra Mundial, este tipo de aeronaves prosiguieron su desarrollo durante la Guerra Fría.

En 1951 la Fuerza Aérea de los Estados Unidos (USAF) invitó a las experimentadas firmas aeronáuticas Lockheed, Boeing, Douglas y Fairchild a competir por el contrato de un transporte aéreo táctico. El 23 de agosto de 1954 sale de los talleres «Skunk Works» de la Lockheed en Burbank primer prototipo del C-130 «Hércules». Este versátil y robusto cuatrimotor, capaz de transportar hasta veinte toneladas de carga en su amplia bodega, inmediatamente demostró sus excelentes prestaciones, siendo adoptado por más de sesenta países, tanto en versiones militares como civiles. Hasta el momento, se han producido más de dos mil «Hércules» en distintas versiones. La validez de su diseño ha quedado demostrada en el hecho de que pese a los años sigue siendo la aeronave que ha resultado más práctica en cuanto al transporte de personal, equipos, vehículos, equipos y suministros a un escenario de combate. La Guerra de Malvinas fue un ejemplo más de lo que estos grandes cuatrimotores son capaces de hacer.



Tanque Liviano M-22 Locust siendo cargado en un planeador Hamilcar

La producción de los vehículos blindados AML Panhard se inició en 1960. A fines de la década del 70, la Argentina adquirió cerca de 60 de estos vehículos en su versión armada con un eficiente cañón de 90 mm. Esta versión se denomina AML Panhard H 90-F1 y fue destinada a las unidades de exploración. Haber logrado montar un cañón de 90 mm sobre un vehículo de 5.500 kg de peso debe considerarse todo un éxito para los diseñadores franceses. Al igual que

el C-130, el AML Panhard fue un éxito de exportación, produciéndose más de 5.000 vehículos empleados por cerca de 30 países. La combinación de estas dos armas de combate se dio en nuestro país por primera vez el 09 de abril de 1982. Terminado el conflicto esta importante experiencia quedó en el olvido, no repitiéndose hasta la fecha de confección de este artículo una acción similar a pesar de contar con los mismos aviones y blindados que realizaron esta operación conjunta.

Tambores de Guerra

En la fresca mañana del 2 de abril de 1982 los integrantes del Destacamento de Exploración de Caballería Blindada 181 (hoy Regimiento de Caballería de Exploración 3), se encontraban formados en la Plaza de Armas en su cuartel de Esquel, provincia del Chubut. Su Jefe, Teniente Coronel de Caballería Jorge Raúl Spinetta comunica una información que sorprende a todos: la Argentina ha reconquistado las Islas Malvinas. La emoción embarga los espíritus y de inmediato se inicia el alistamiento.



El Destacamento poseía dos Secciones de AML Panhard, una por cada Escuadrón de Exploración. La del Escuadrón A estaba conformada por cinco vehículos, la del Escuadrón B por cuatro (poco tiempo antes había llegado la orden de transferir uno de ellos a otra unidad). El Jefe de Destacamento ordenó con los nueve vehículos constituir un Escuadrón Reserva a órdenes del Jefe de la Sección AML Panhard del Escuadrón B, Subteniente Gustavo Adolfo Tamaño. La misión de la unidad era el de conformar la Seguridad Estratégica Operacional (SEO). Las actividades de instrucción y sobre todo tiro de combate se aceleraron, ya que muchos de los soldados conscriptos tenían poco tiempo de instrucción. Un factor que contribuyó favorablemente, fue que al mismo tiempo que se daba la instrucción como soldado individual, se procedió a iniciar con la de tripulante de este vehículo blindado de exploración. Los responsables de la instrucción, eran los suboficiales solteros, más modernos, que con vehículo que se había llevado con ese propósito, empleaban los momentos libres para enseñarles la nomenclatura del vehículo, los procedimientos de tiro, aparato de puntería, etc.

Entre el 2 y el 5 de abril, se efectuó una intensa actividad de instrucción de puntería y tiro. Precisamente el día 5 de abril, mientras se efectuaba ejercicio de tiro con ametralladoras (fase previa al tiro con cañón), próximo al mediodía el Jefe de Destacamento da la orden de prepararse para marchar a partir de las 1900 hs a la IXª Brigada de Infantería Motorizada, con asiento en Comodoro Rivadavia, paso previo para el embarque de los vehículos a las Islas Malvinas. El Subteniente Fernando Pedro Chércoles, que revistaba en el Escuadrón Comando y Servicios es nombrado Jefe de la 2da Sección (la correspondiente al Escuadrón A).

La distancia a cubrir era de algo más de 600 kms. Al día siguiente, 6 de abril, cerca del mediodía, la columna de blindados arribaba al Cuartel del Comando, situado en plena ciudad de Comodoro Rivadavia. Los días 7 y 8 se aprovecharon para completar

con el alistamiento de vehículos y adquirir algunos elementos útiles para una campaña, tales como sogas, calentadores de gas, bolsas de arpillera plástica para construir refugios.



Un AML Panhard del Dest. Exp. C Bl. 181 desplazándose por la Ross Road (12 Jun 82)

El 9 de abril se da la orden de embarcar los primeros dos vehículos hacia Port Stanley (para esa fecha mantenía la denominación británica). Arribados al aeropuerto de Comodoro Rivadavia, los vehículos esperaron hasta que se autorizó su ingreso al área de carga. Allí los esperaba un de los grandes cuatrimotores C-130 «Hércules» con la rampa abierta. Las tripulaciones no tenían experiencia en operaciones aerotransportadas, pero sí un gran entrenamiento como conductores motoristas. Los vehículos se cargaron en el sentido de marcha. Gracias a sus reducidas dimensiones cupieron sin dificultad en la amplia bodega del Hércules. Allí rápidamente, el personal de carga de la Fuerza Aérea, con ayuda de las tripulaciones trincó los vehículos al piso de la aeronave. La operación concluyó en breve tiempo (los vehículos se encontraban en orden de combate, es decir con carga completa de proyectiles, granadas fumígenas, etc.). El peso de ambos vehículos no era mayor de las 12 toneladas (5,5 toneladas cada uno). Incluso, una vez cargados, quedaba suficiente espacio para cargar un tercero. Según el comentario de la tripulación de la aeronave, la limitación de tonelaje estaba dada por el largo de la pista isleña.

Al caer la tarde de ese día, arribaron al mando del Subteniente Tamaño los dos primeros vehículos blindados Panhard. Lo hicieron a bordo en un avión C-130 Hércules. Al día siguiente lo hace el Subteniente Chércoles, con los seis vehículos restantes en tres vuelos. Este aerotransporte, efectuado con los vehículos y tripulaciones en orden de combate constituye el primer y única operación de esta naturaleza efectuada por vehículos blindados en nuestro país. En total son 2 Oficiales, 12 Suboficiales y 13 Soldados.

Un dato curioso, cuando arriba el Subteniente Tamaño todavía era posible observar a los «policeman» con sus muy londinenses uniformes transitando por las calles de un aún no rebautizado Port Stanley.

Más tarde arriba el Grupo Panhard del Escuadrón de Exploración de Caballería Blindado 9, a órdenes del Sarg 1ro Lucero. Los dos vehículos a reforzar a las secciones «Cobra» y «Águila» quedando conformadas así a 5 vehículos cada uno. Como Jefe de Escuadrón es designado el Subteniente Tamaño, por ser el más antiguo de los Jefes de Sección y su misión es el de Reserva Blindada.

El 16 de abril desembarca el Escuadrón de Exploración de Caballería Blindado 10, junto otros elementos de la Br I Mec X. Más tarde, por vía marítima arriban dos vehículos Panhard de este Escuadrón, que se suman a los diez ya presentes en las Islas Malvinas.

En total doce Panhard conformaron el Escuadrón

drón Panhard, reserva blindada de las fuerzas que guarnecen Puerto Argentino. Diez de ellos arribaron por aire.

El Escuadrón Panhard en Acción



Este Escuadrón cumplió la misión de reserva blindada, viviendo distintas situaciones conforme a la evolución de los acontecimientos. El nivel de Escuadrón (no secciones como es citado erróneamente en algunos informes), le fue otorgada por la organización para el combate ordenada por el Cte. de la Fuerza de Tarea del Teatro Operaciones Atlántico el 07 de abril de 1982 en su Orden de Operaciones 01/82.

Estableció su Puesto Comando en Moody Broke, frente al Cuartel de los Royal Marines, y su primera misión fue la de estar preparado para ser empleado en las zonas de responsabilidad del Regimiento de Infantería 25 y el Batallón de Infantería de Marina 5.

Con el arribo de la Xª Brigada de Infantería Mecanizada, se le asignan dos nuevos sectores para el empleo a orden, el primero sobre el Moody Valley

(valle que discurre entre el Wireless Ridge y Mount Tumbledown), y el segundo sobre el camino que unía Sapper Hill con Mount William. También es el momento en que se designa como Jefe del Escuadrón al Mayor Carullo.

Recibe su bautismo de fuego el 01 de mayo, cuando su zona de reunión es objeto de ataques aéreos y navales.

El día 10 de junio sufre sus primeras bajas, al ser heridos por el fuego de artillería los soldados Gerardo Mancisidor y Juan Carlos Acosta, ambos del Destacamento de Exploración de Caballería Blindada 181. Ambos soldados, curadas sus heridas, y haciendo gala del noble espíritu del hombre de Caballería, insisten en regresar a la acción. Combatirán hasta el último momento.

El Escuadrón Panhard es efectivamente empujado a partir del 12 de Junio, cuando se le ordena ocupar una posición al Oeste de Puerto Argentino, en el Hipódromo. Fuertemente batido por la artillería británica, que contaba con el auxilio de comandos infiltrados entre la población civil para la dirección de los fuegos, cae seriamente herido por tres impactos de metralla el Jefe de la Sección «Águila», Subt Tamaño. Junto a él reciben heridas leves los otros tripulantes, el Cbo 1ro Alegre y el Soldado Iglesias. Desafiando el nutrido fuego de artillería, el Cbo Miguel Ángel Vilte acude en ayuda de su Jefe y camaradas. Siempre se le reconocerá este gesto de valor digno del soldado argentino. Bajo las órdenes del Subt Chércoles repliegan los vehículos hacia posiciones más protegidas. Al oficial herido lo evacuarán esa misma noche en uno de los últimos vuelos furtivos que realizan los transporte C-130 «Hércules.»

Por la tarde regresan al hipódromo, sus tripulaciones blanden orgullosos sus boinas negras en la fría tarde, despliegan los vehículos y con la orden de

Chércoles rompen el fuego sobre la ladera del Wireless Ridge sobre la infantería británica que avanza luego de romper las líneas argentinas. Descarga tras descarga las piezas de 90 milímetros barren el escarchado suelo, hasta que el nutrido fuego de artillería británico centra a los blindados argentinos, que se repliegan entre un huracán de lodo, esquirlas y fuego. Volverán una y otra vez, y batido serán otras tantas. Pero el temple de los Coraceros del 3 de Fierro no se ablanda como tampoco lo hacen los del 9 o los del 10, hay que apoyar a la infantería que se repliega presionada por los continuos ataques enemigos. Y una vez más la Caballería como antaño cubriera con sus cargas, lo hace con sus fuegos la retirada. Hay que desaferrar a estos sufridos camaradas, y a pesar de tener los neumáticos reventados por las esquirlas, el ensordecedor granizo de las esquirlas golpeando el blindaje, los Panhard siguen disparando hasta agotar la munición de a bordo.

La última misión la cumplen el 14 de junio. Era una mañana helada, un fino manto de nieve tiñe de blanco el paisaje invernal. El Escuadrón avanza hacia Sapper Hill, su última misión, cubrir el repliegue del Batallón de Infantería de Marina 5. Los blindados avanzan para desplegarse y abrir fuego. La orden del cese de fuego los encuentra en plena acción. La guerra ha terminado. El Destacamento de Exploración de Caballería Blindada tiene cinco de sus hombres heridos en combate, prueba de lo dura que fue la lucha. Los propios Panhard exhiben los impactos de la metralla, pero llegaron hasta el fin, como los nobles corceles de antaño. Con pesar los encolumnan en una calle próxima al Globe Hotel para ser entregados al Real Ejército. Es una dolorosa derrota que conlleva el consuelo de la dignidad con la que se ha luchado. Han pasado sesenta y siete días desde que el primer Panhard arribara a las Islas, cuarenta y cinco de ellos bajo la acción del enemigo.

Premio Cuna de la Bandera 2015

El día 11 de Octubre del 2015 en la Ciudad de Rosario Provincia de Santa Fe, la Organización «Premio Rosario, Cuna de la Bandera» entregó su premio «Cuna de la Bandera» del corriente año, nominados para el mismo había una gran cantidad de programas, periodistas, comunicadores, cantantes etc.

La gala de premiación se realizó en el Salón Candela de la ciudad de Rosario, fue una tarde noche espectacular con una nutrida concurrencia de muchos amigos y colegas, lamentablemente por la causa Malvinas estuvo solamente nuestro programa «Destino...Malvinas». Teníamos dos nominaciones, no sabíamos cuáles eran los rubros y pasada media gala recibimos en el rubro Documental—Testimonial, de Malvinas, una estatuilla pero ésta estaba acompañada por una más para el Programa «Centinela de Mi Patria» como Histórico, por lo que en este día en Rosario la producción de estos dos programas obtuvo dos estatuillas.

Agradecemos a la Organización del Premio por la excelente gala, a los invitados a ambos programas y además a los Veteranos de Guerra que vienen a contarnos sus historias. Por sobre todo, debemos agradecer a nuestra audiencia,



además a las radios que distribuyen nuestra señal a FM del Este 99.3 Mhz. A FM de las Américas 89.5 de Bahía Blanca, a FM Patagonia 107.1 de Realicó La Pampa, a FM 2 de abril 96.7 de Monte caseros Corrientes, a FM comunitaria Namuntu 90.3 de Zapala, a las radios en internet AN 24, Radio de los Premios ideas creativas Grupo 4 a RDA365 y a Cuyen Radio de la Pampa, Gracias a todos ellos por distribuir nuestra señal entre su audiencia, y rogamos que sean muchas más las radios interesadas que hagan lo mismo.

Muchas gracias a todos por ser parte de los programas «Dest-i-no... Malvinas» y «Centinela De Mi Patria».

Claudio Domínguez
Creador y conductor

Desde el Fondo de la Historia (Cuento)

TCIM (R) Juan Alberto Ruffinelli

Tarde de invierno en el Atlántico Sur, sin armas, pabellón azul y blanco al tope como un permanente desafío, en el puente del Sobral, en la penumbra, cada uno sabe de memoria y por instinto donde está cada cosa, los rostros muestran el cansancio de un día de patrulla buscando pilotos caídos, en el mar controlado por el enemigo. El regreso se hace a toda máquina y se presiente en el alma el calor de un nuevo encuentro con los afectos, las caricias de un hijo, el beso de un amor, el abrazo de los camaradas, solo falta llegar a Puerto.

Primero fue una señal imperceptible del radar, y luego continuó creciendo ominosamente, no había dudas, era un bandido y ellos la presa. El tiempo se detuvo, las sombras cubrieron el mar y a la luz fantasmagórica de las pantallas un extraño personaje se hizo presente, y con voz firme encaró al atónito Comandante, Capitán Gómez Roca y le dijo, «Solo los cobardes se rinden sin pelear y aquí no reconozco sino argentinos y republicanos. Eso dije a mis gauchos marineros un 29 de mayo frente al Tuyú. Usted y sus hombres harán honor a nuestra tradición.»

De inmediato se normalizó la situación y continuó el flujo ineludible del tiempo. Cada uno en su puesto, no había defensa posible, no estaban armados. Cuando el enemigo ya cansado de tirar al blanco agotó sus municiones, del pequeño buque solo quedaba en pie una viga endeble, clavado en ella, hecho jirones, casi irreconocible, un trapo azul y blanco flameaba. En el puente, aún húmedo con la sangre del Comandante y siete de sus hombres, flotaban los versos de una vieja canción...

Ningún bajel de mi nación
habrá de arriar su pabellón
mientras haya a bordo
un bravo marinero
criollo y como tal varón...



El Alferez Sobral, hoy...Zarpando de Ushuaia

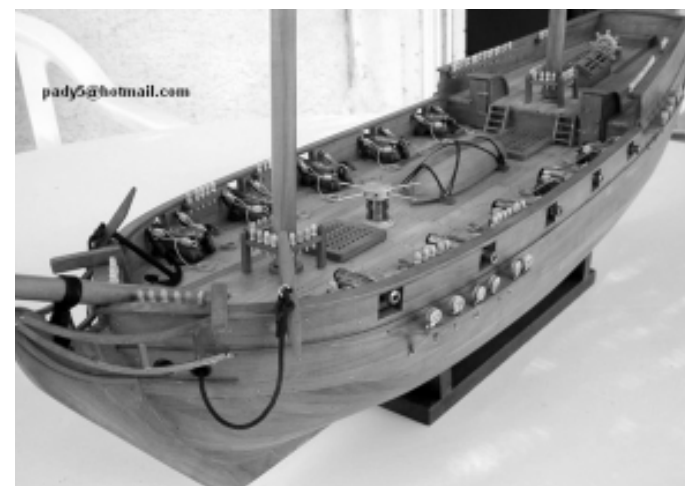
Notas del Autor

El 29 de mayo de 1828 la goleta *8 de febrero* al mando de Tomás Espora es cañoneada durante dos días por diez buques de la escuadra del imperio del Brasil, hasta que finalmente, después de poner a salvo a sus hombres, sin municiones y varado, debe rendirse.

El aviso *Sobral*, un pequeño buque auxiliar afectado a tareas de salvamento en el mar, recibió, el 1° de Mayo de 1982 la orden de rescatar a los dos pilotos de la Fuerza Aérea Argentina pertenecientes al Canberra B-II0 eyectados en aguas del Atlántico Sur. En la acción cayeron en combate el Comandante y siete de sus hombres.

NR: *El 8 de Febrero era un buque cuyo nombre dentro de la escuadra brasileña era Januaria y fue capturado por el bergantín General Balcarce en el combate de El Juncal. Luego de ser apresado se lo envió a*

Buenos Aires para efectuarle reparaciones, calafateado y cambio de artillería. El alistamiento se realizó en el Riachuelo y fue puesto bajo el mando del capitán Tomás Espora.



Maquetas de la «8 de Febrero»

Escuela Superior Conjunta de las Fuerzas Armadas

Al
Señor Presidente de AVEGUEMA
Gral. Br. VGM (R) Sergio Fernández

20 de septiembre de 2015

Soy Ana Maldonado y me he comunicado con Uds. hace meses. En aquella oportunidad era para solicitarles la publicación de un aviso para que los militares colaboren con la donación de elementos metálicos para la realización de una maqueta sobre Malvinas.

Ahora les escribo para avisarles que ésta fue entregada y se encuentra en la Biblioteca de la ESGC. Av. Luis María Campos 480, PB.

Adjunto texto sobre la misma y fotos del día de la entrega. Le solicito humildemente que -si se pudiera- lo publiquen en vuestra Gaceta, para que todos puedan visitarla.

Sin otro particular, saludo Atte.



El día 4 de septiembre en Buenos Aires y en el marco del aniversario de la ESGC (Escuela Superior de Guerra Conjunta de las Fuerzas Armadas), se descubrió una maqueta de las Islas Malvinas, la cual fuera donada a dicha institución.

La maqueta-escultura, es para homenajear a los Veteranos de la Guerra de Malvinas; a quienes regresaron y a quienes no lo lograron, habiendo luchado con convicción para defender lo que nos pertenece a todos los argentinos. Es un

reconocimiento también, a los civiles que a la distancia colaboraron en su apoyo.

Como argentina, me siento comprometida en reivindicar nuestra soberanía sobre las Islas Malvinas y desde mi lugar y por ahora, puedo expresarlo a través del arte.

Sobre una base de madera de 1 x 1,70 m. están hechas las Islas Malvinas con aproximadamente 5.800 unidades, exclusivamente atributos militares como: botones de uniforme, insignias de Grado y Unidad de destino, hebillas de cinturón, escudos de gorra y una variedad de elementos representativos de instituciones militares.

Las islas tienen relieve casi en escala, destacándose las alturas principales.

El mar está hecho con 7.100 perforaciones y vainas servidas incrustadas y de diferente tamaño. El peso total de la maqueta es aproximadamente de 180 kg.

Han participado en la donación de elementos metálicos exclusivamente militares: Ejército Argentino, Armada, Fuerza Aérea, Gendarmería, Prefectura y Marina Mercante, quienes a su vez, están representadas por soldados hechos en masilla y pintados. En una mano tienen una bandera argentina con el nombre de la Institución a la que pertenecen y en la otra, un elemento con el color correspondiente que la identifica. Asimismo, las mismas referencias están repartidas en el mapa, para indicar el lugar donde han combatido o participado.

Están todos invitados a visitarla en Buenos Aires – Capital: Av. Luis María Campos 480, en la Biblioteca que se encuentra en Planta Baja.



Extranjeros que Ayudaron a la Argentina

<http://fdra-malvinas.blogspot.com.ar/>
Diario «Perfil», 31 de marzo 2012
Esteban McLaren

Media docena de expertos del exterior, especializados en distintos armamentos y equipamientos militares, estuvieron durante el conflicto en las islas prestando servicio a los efectivos argentinos en combate. Esto, a pesar de que los alemanes habían declarado el bloqueo de armas en favor de los ingleses, los suizos alegaban neutralidad y los peruanos sólo hicieron público su apoyo después del hundimiento del Belgrano. Y la historia de los que quisieron ir y no pudieron.



Piezas clave. Los seis expertos resultaron fundamentales para resolver cuestiones técnicas que los soldados y superiores argentinos no podían solucionar. Entre ellos, los cañones de la firma Oerlikon-Contraves, y los misiles disparados durante los días del combate.

Viene de la pág. anterior

Guerra del RI 12, y a las 12 hs. se realiza una formación en la cual se entrega todo el armamento, después de que el Tte. Cnel. Piaggi saludara formalmente al Tte. Cnel. Keeble, que era el encargado, por parte de los ingleses, para esta misión. A partir de ese momento, pasamos a ser prisioneros de guerra.

Fotos de uno de los Helicópteros Abatidos por la Fracción del Tte. 1ro Esteban - Gazelle XX411 de los Royal Marines



De Aeroventure / South Yorkshire la aeronave Gazelle XX411 del Museo de Malvinas antes y después de la restauración.

El Westland Gazelle GR1 XX411 fue derribado por tropas argentinas en la Guerra de las Malvinas el 21 de mayo de 1982, haciendo un aterrizaje forzoso en el mar frente a Puerto San Carlos. Su piloto sargento Andy Evans fue rescatado por el copiloto Sgt. Eddy Candlish, pero murió de las heridas por armas de fuego 20 minutos más tarde.

Otro Gazelle, el XX402 fue enviado a buscar el helicóptero derribado y cayó bajo fuego de tierra matando a su tripulación, el teniente Ken Francis y el Sargento Pat Giffin, todas las bajas eran Royal Marines.

El XX411 se recuperó en octubre de 1982 y se utilizó para entrenamiento de reparación de daños en combate, antes de ser adquirido por los miembros de Aeroventure / South Yorkshire Aircraft Museum como un proyecto de restauración futura.

El proyecto de restauración de XX411 fue hecho para rendir un homenaje a los hombres que sir-

Dos peruanos, un alemán, un suizo y dos israelíes participaron de la guerra de Malvinas junto a las fuerzas argentinas, cumpliendo funciones que incluyeron el asesoramiento en la puesta a punto de sistemas de defensa, la reparación de baterías antiaéreas, la instalación de equipos de comunicación y el entrenamiento de oficiales en el uso de misiles soviéticos.

Lo que hace este evento más trascendente es que los germanos, junto a sus pares de la Comunidad Económica Europea (CEE), se habían plegado, el 5 de abril de 1982, al bloqueo de armas que había establecido Inglaterra contra el gobierno de Leopoldo Fortunato Galtieri, al igual que las naciones miembros del Commonwealth y los Estados Unidos.

En tanto, los suizos se habían declarado neutrales pero habían congelado el envío de los equipamientos bélicos adquiridos por el país antes de la guerra y que estaban pendientes de entrega.



Oerlikon-Contraves 20 mm en Puerto Argentino

Los israelíes, por su parte, se mantuvieron al margen del conflicto públicamente pero, por detrás, abrieron un canal de aprovisionamiento de armamentos que se mantuvo a lo largo de todo el conflicto.

En cambio, los peruanos primero mediaron entre británicos y argentinos y, luego del hundimiento del crucero General Belgrano, el 2 de mayo, se volcaron abiertamente a ayudar al gobierno de Galtieri mediante el envío de equipamientos bélicos propios y la triangulación de los provenientes de Jerusalén.



Neutral pero no tanto. En el momento de la recuperación de las islas, la firma Oerlikon-Contraves tenía pendiente de entrega 22 de los 436 cañones de 20 milímetros que había adquirido la Fuerza Aérea en 1981. Todos los envíos quedaron automáticamente suspendidos luego del bloqueo de armas aunque permanecieron en el país los especialistas que estaban entrenando a oficiales y suboficiales en el uso y mantenimiento de los equipos.

La neutralidad suiza no impidió que el 15 de abril, Eusebio Aguiar, uno de los técnicos de la compañía que estaba en la Argentina, viajara a las Malvi-

nas para ofrecerles su ayuda a los militares.

Para ese entonces, su contacto era con el Ejército ya que habían sido los últimos en adquirir los cañones de 35 milímetros. Así que, ni bien llegó, fue en busca del por entonces teniente coronel (actualmente general de brigada retirado) Héctor -Arias, jefe del Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601, en los alrededores de Puerto Argentino.



Sin embargo, allí su tarea fue limitada ya que aún no habían arribado a las islas los equipamientos. «Él iba y venía y, en ese momento, estaba en el país. La fábrica tenía interés de que fuera porque nos habían vendido recientemente el material. Estuvo muy poquito en Malvinas en abril y, después, se volvió porque no lo necesitaban – afirma Arias–. Aún no habían llegado los cañones, por eso lo devolví enseguida, y estando el material tampoco lo precisaban mucho porque mis oficiales estaban perfectamente capacitados y el material funcionaba bien, por lo que no hubiera sido necesaria su presencia».

Luego de su paso por el Ejército, Aguiar se dirigió al aeropuerto donde se cruzó con el por entonces capitán (actualmente brigadier retirado) Rodolfo Savoia, quien estaba a cargo de la artillería antiaérea de la Fuerza Aérea, y le pidió ver sus cañones.

«Fue hasta allí y sacó de su bolsillo su nivel de 10 centímetros de largo, lo limpió, lo puso en la base de la flecha de los cañones y dijo que estaba bien nivelado. Fue a la otra pata y dijo que estaba perfecta», recuerda Savoia.

El teniente primero (actualmente comodoro retirado) Oscar Spath, quien fuera el encargado de acompañarlo en la revisión, concuerda. «Me pidió permiso para inspeccionar los cañones para ver si los teníamos bien emplazados y nivelados. Cuando terminó con su tarea nos dijo: cada vez que hagan un disparo tienen que controlar el nivel de los cañones. Después, ya no lo volvimos a ver». Un par de días más tarde, Aguiar concluyó su misión y retornó a Comodoro Rivadavia.

La ayuda germana. La presencia de un alemán en Malvinas es la más increíble ya que su país se había plegado al bloqueo de armas contra la Argentina. Sin embargo, esto no impidió que el ingeniero Manfred Jentges, de la firma franco-germana Euro-missile, viajara a las Malvinas en medio de los bombardeos británicos.

En ese momento, se encontraba de vacaciones en el país cuando el Ejército lo invitó a visitar las estaciones de misiles Roland que estaban en las islas para que ayudara a los militares en lo que pudiera. Así, Jentges viajó el 14 de mayo, por propia voluntad, en medio de los combates, sin que la compañía ni su gobierno lo supieran.



«La empresa no lo mandó, sino que dejó a su

criterio si quería ir y él por su cuenta y riesgo viajó voluntariamente, cuando sus dos compañeros franceses se quedaron en Mar del Plata. Su gesto fue muy bueno porque no tenía ninguna obligación de ir», resalta el por entonces teniente primero (retirado como teniente coronel) Carlos Regalini, quien se desempeñaba en aquel tiempo como jefe de la batería del GADA Mixto 602.

Al día siguiente, miembros del Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601 intentaron todo el día trasladar la batería Roland hasta Puerto Argentino para que le reparara una de las placas que le impedían que el grupo electrógeno funcionara correctamente. Finalmente, lograron su cometido a las 18.30.

«Teníamos un problema con el grupo electrógeno del sistema de misiles: se había roto una tarjeta y él vino a repararla. Esto no era un impedimento para que la batería funcionara, porque también trabajábamos con energía común, pero era importante. Su ayuda fue más que importante», detalla Regalini.

Durante las siguientes dos jornadas, Jentges se dedicó a arreglar los desperfectos técnicos que tenía el equipo, por lo que recién pudo estar operativo nuevamente el 18 de mayo, según consta en el Diario de guerra de la batería Roland, redactado por el subteniente Diego Noguer.



El ingeniero no sólo se dedicó a reparar el grupo electrógeno sino que, también, aprovechó para brindarles información técnica sobre los equipamientos británicos a los oficiales argentinos.

«Nos pasaba unos datos interesantes de sus aviones, misiles antirradar y los armamentos que tenían los británicos. Estaba más con nosotros que con los ingleses», explica el teniente coronel.

Luego de que concluyó su tarea en Puerto Argentino, Jentges retornó a Comodoro Rivadavia y, después, reanudó sus vacaciones que había abandonado para ayudar a las tropas argentinas.

El armamento soviético. La ayuda peruana se materializó tanto a través de la provisión de armamentos como mediante el envío de oficiales especialistas en artillería de su Fuerza Aérea (FAP) para entrenar a sus pares argentinos.

Así, el 6 de mayo aterrizó en la base aérea de El Palomar un C-130 proveniente de Lima cargado con munición, cohetes, misiles y bombas, entre ellos 120 lanzadores portátiles tierra aire SA-7 Strela 2, de origen soviético.

Junto con esto, arribaron dos oficiales peruanos para entrenar a sus pares en las Malvinas y a un tercero para hacer lo propio con los militares que estaban en Comodoro Rivadavia.

La primera capacitación la dio el teniente Ramírez a un grupo de oficiales y suboficiales en la IX Brigada Aérea de la ciudad chubutense, donde les explicó cómo se utilizaban los misiles.

«Me llevaron adentro de un hangar para la instrucción, todo medio misterioso. Sólo salimos cuando nos explicó de qué manera se encendía el misil y la cabeza buscadora del blanco. Nos dio un manual, una clase teórica y una práctica», afirma el

comodoro (R) Walter Garay quien participó del curso.

Sin embargo, Ramírez no se conformó con eso pidió cruzar a las Malvinas para combatir contra los ingleses, pero la comandancia de la Fuerza Aérea Sur le prohibió que lo hiciera.

«Era muy gaucho y consustanciado con el tema, quería cruzar. Hasta lo tenían que controlar para que no se subiera a un Hércules», recuerda el brigadier (R) Jaime Ugarte, quien también participó de la capacitación y el 7 de mayo voló rumbo a Puerto Argentino junto a Garay y un grupo de suboficiales.

Sin embargo, otros dos oficiales peruanos tuvieron mejor suerte y cruzaron el 9 de mayo, en forma secreta, a Puerto Argentino y, enseguida, fueron enviados en un helicóptero Bell 212 junto con dos lanzadores y ocho misiles SA-7 a Pradera del Ganso.

«Llegaron los misiles con los técnicos peruanos, casi en forma simultánea, a darnos las clases sobre cómo operar esos misiles que nosotros no teníamos», afirma el brigadier (R) Wilson Pedrozo, quien estaba a cargo de la Base Aérea Cóndor.

Allí, quedaron a las órdenes del jefe de Operaciones, el vice comodoro (retirado como comodoro) Oscar Vera Mantarás, quien les asignó a los pilotos más jóvenes de Pucará, entre ellos el teniente Hernán Calderón, para que los entrenara y así pudieran operarlos cuando no volaran.

«Los oficiales de la Fuerza Aérea Peruana estuvieron un par de días y le dieron instrucción a un grupo de nuestros aviadores y ellos, después, se lo transmitieron a otros de nuestra base. Tenían unas ganas bárbaras de quedarse y no los dejamos porque no podíamos tenerlos ahí», resalta.

Finalmente, luego de realizar los cursos con los pilotos regresaron en helicóptero a Puerto Argentino y, desde allí, fueron trasladados en un Hércules hacia Comodoro Rivadavia.



Comunicaciones seguras. Algo similar ocurrió con dos técnicos israelíes que viajaron a las islas a instalar un equipo de cifrado Sec 23, de la firma Tadiran, que Jerusalén le había prestado a la Argentina para evitar que los ingleses interfirieran las llamadas entre las Malvinas, Buenos Aires y Comodoro Rivadavia.

Como los oficiales del Ejército no sabían cómo calibrarlos, le pidieron a la empresa si podía mandar a algún especialista a hacer esa tarea. «Nuestros técnicos desconocían cómo hacer que estuvieran inmediatamente en servicio, porque no habían sido entrenados y para que no cometieran algún error», señala el coronel (R) Abelardo Acevedo, ex miembro de la División Técnica de la Agrupación de Comunicaciones 601.

Enseguida, la compañía les envió a Ioram Gui-

dot y a otro de nombre Ika, dos ingenieros que estaban dando capacitaciones en la Argentina. «Cuando me preguntaron qué opinaba de que la gente de Tadiran viniera a instalarlo, les dije que sí. Era una forma de que se involucraran», afirma.

Los dos técnicos llegaron de incógnito a las islas a fines de abril para evitar problemas diplomáticos. «Uno de ellos era flaco y alto. Viajaron en un Hércules de incógnito, acreditados como periodistas», destaca el coronel (R) Carlos Stricker.

El problema fue que la guerra avanzaba y no regresaban a Buenos Aires. Finalmente, Ika volvió promediando el conflicto, pero Guidot siguió allí por decisión propia. Recién, diez días antes de la rendición lograron sacarlo y llevarlo de nuevo al continente.

«Ioram Guidot era un loco. Estaba bien que peleara una guerra que fuera suya, pero ésta no lo era. Yo estaba desesperado para que volviera y lo hizo diez días antes de que la pista de Puerto Argentino dejara de operar —concluye Israel Lotersztain, uno de los vendedores de Isrex Argentina, la representante de los fabricantes de armas israelíes en el país—. Si se hubiera quedado ahí, los ingleses lo hubieran agarrado. Era mi desesperación. No me quiero imaginar qué hubiera pasado si agarraban como prisionero de guerra a un israelí».

Más allá de todo esto, ninguno de ellos es considerado, hasta el día de hoy, veterano de guerra de Malvinas a pesar de que la legislación argentina establece que debe ser reconocido como tal «todo aquel personal de oficiales, suboficiales y soldados de las Fuerzas Armadas y de Seguridad que hayan participado en las acciones bélicas llevadas a cabo en las jurisdicciones del TOM y del TOAS, y civiles que se encontraban cumpliendo funciones de servicio y/o apoyo, en donde se desarrollaron las acciones».

Dos ofertas desechadas

El apoyo de los peruanos e israelíes no sólo se limitó a los hombres que enviaron a las Malvinas sino que, además, sus pilotos se ofrecieron a volar los cazabombarderos y participar de los ataques contra la flota inglesa.

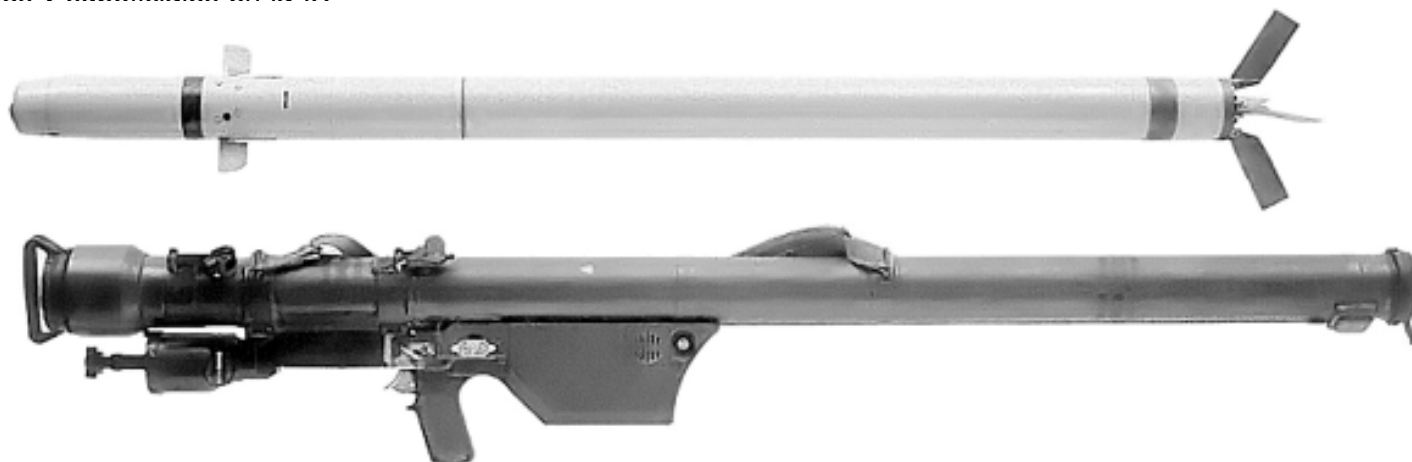
El israelí Shlomo Erez, quien se encontraba en la localidad bonaerense de Tandil entrenando a los oficiales de la Fuerza Aérea, fue uno de los que pidió ir a la guerra, pero no lo dejaron.

«Quería ir a combatir, porque les tenía bronca a los ingleses. Me decía: 'Mi familia murió en manos de ellos, cómo no voy a querer combatir'. Ellos querían venir y yo no lo podía aceptar, porque sino agrandábamos la guerra», afirma el brigadier general (R) Teodoro Waldner, quien era el jefe de la Base Aérea de la ciudad.

En 2001 Shlomo Erez era el director de la empresa brasileña Aeroeletrônica encargada de la modernización de aviones Bandeirante de la Fuerza Aérea de Brasil.

Otra oferta de participar hicieron los pilotos peruanos Ernesto Lanao, César Gallo, Augusto Mengoni, Pedro Ávila, Gonzalo Tueros, Pedro Seabra, Mario Núñez del Arco, Marco Carranza, Augusto Barrantes y Rubén Mimbela, de los escuadrones 611 y 612 de las FAP, quienes habían llevado en vuelo desde Arequipa los Mirage V, que su país le había vendido a la Argentina.

Pero no se conformaron con eso y le pidieron al brigadier general Basilio Lami Dozo, comandante en jefe de la Fuerza Aérea, continuar viaje para pelear en la guerra. «Los peruanos querían seguir y presentarse de voluntarios en la guerra de Malvinas. Les dije que no», concluyó el ex miembro de la última Junta Militar.



Misil Strela

Espías a la Fuerza en el Caladero de Malvinas

Marineros de O Morrazo revelan la historia del «Usurbil», un pesquero que fue militarizado para espiar a los ingleses

David García - «www.farodevigo.es»

Se cumplieron 33 años del final de la guerra de las Malvinas, un conflicto que en la conciencia colectiva de muchos argentinos permanece como una herida abierta y sin cicatrizar. Fue un enfrentamiento entre Argentina e Inglaterra, pero como en toda guerra siempre hay civiles. Una de esas historias es la del «Usurbil», un pesquero que fue militarizado por el gobierno argentino y que durante 28 días efectuó labores de espionaje. A bordo había una numerosa tripulación gallega, que de repente se vio inmersa en una guerra que no era la suya.



Juan Casas (izquierda) y Fernando Otero (derecha) iban a bordo del «Usurbil» cuando fue militarizado por la guerra de las Malvinas

El «Usurbil» era un barco de la hoy extinta Pesquera Vasco Gallega. Donde antes estaba su sede, en el Berbés, hoy está Pescanova. La historia de este pesquero podía ser como la de otros de su clase, que empezaron faenando en aguas del sur de África y que a finales de la década de 1970 se trasladaron en busca de nuevos caladeros a Argentina y a las Malvinas. Siempre con la obligación de constituir una empresa mixta en el país sudamericano, lo que venía a significar que desde ese momento el buque pasaba a tener bandera argentina y los principales mandos serían también del país. Su historia podía ser como la de cualquier otro si no fuese por su marea número 23. No es que fuese una marea histórica por la cantidad de pescado capturada. En realidad, durante los 28 días que duró, sus aparejos no tocaron ni una sola vez el agua y no pescaron ni la primera merluza. Aunque como otras muchas veces el barco zarpó una tarde del puerto de la localidad de Ingeniero White, aquella no fue una vez más. Era el 20 de abril de 1982 y en aquel momento Argentina e Inglaterra estaban enfrentadas por la guerra de las Malvinas, un archipiélago que el gobierno argentino había decidido recuperar el 2 de abril de 1982. Esa parte de la historia es bien conocida.



La tripulación del «Usurbil», con 22 españoles a bordo y la gran mayoría gallegos, no lo sabía entonces pero el buque estaba a punto de ser «militarizado». Iba a ser empleado como barco espía camuflándose bajo su apariencia de pesquero. Una táctica que Argentina empleó con otros pesqueros, aunque la historia del «Usurbil» apenas se conoce. A bordo iba el vecino de Bueu, Fernando Otero, que era el tercer oficial de máquinas; el cangués Juan Casas, que era contramaestre; o los hermanos José y Paco Piñeiro, de Pontecaldelas, y que eran jefe de cocina y marinero respectivamente. El buenense, ahora jubilado, guarda los recuerdos casi intac-

tos de una historia apenas conocida y divulgada. Tanto que ha escrito un libro sobre aquel suceso y para el que busca una editorial.

Ésta es su historia. Cuando el «Usurbil» sale de Ingeniero White lo hace oficialmente para pescar y raro es el tripulante que durante los días previos dudase sobre la conveniencia o no de embarcarse. La guerra entre Argentina e Inglaterra acababa de empezar y su lugar de faena estaba en mitad de la zona de conflicto. Lo que ni siquiera podían imaginar es lo que sucedería después. Fernando Otero recuerda perfectamente como en la medianoche de aquel 20 de abril, en mitad de su guardia en la sala de máquinas, llegó el médico del barco para decirle: «Che Fernando nos vamos pal (sic) frente. Hay que ir a Mar del Plata a coger material quirúrgico y de resucitación para recoger a pilotos heridos en combate». La primera señal evidente de que aquella no iba a ser una marea más.

«Non era a nosa guerra»

La reacción del oficial buenense fue avisar al resto de la tripulación española y preparar su maleta para bajarse en Mar del Plata. «Aquella non era a nosa guerra», dice. Pero no tuvo esa oportunidad. El «Usurbil» fue a Mar del Plata, aunque no llegó a ir al puerto. Fue una lancha la que se acercó al pesquero y a bordo subieron un responsable de la empresa en Argentina y un militar, que se fueron directamente al camarote del capitán, que se llamaba Adolfo Arbelo. Allí estuvieron alrededor de una hora y al cabo de ese tiempo sólo salió el representante de la empresa, que se subió inmediatamente a la lancha y dejó con la palabra en la boca a Fernando Otero, que le reclamaba explicaciones. «O único que me dixo foi: 'No os preocupéis, ya le avisaremos a la familia. No pasa nada'. Os españois non tivemos a ocasión de ir para terra», recuerda.

Poco después se celebró una reunión en la cámara de oficiales en la que se presentó el militar, que era un alférez de fragata y que comunicó a los oficiales la nueva situación: el barco estaba militarizado, la radio estaría en contacto las 24 horas con Buenos Aires y las comunicaciones de la tripulación con sus familias quedaban prohibidas de manera momentánea. Fue un momento de gran tensión, tal como relata y cuenta Fernando Otero. «Eu repliqueille que a tripulación española non tiña nada que ver con aquilo: os nosos contratos eran españois, tiñamos a Seguridade Social española e cobrábamos en pesetas», explica. Aquellas razones, y el hecho de que España en aquellos momentos mantuviese relaciones diplomáticas con los dos países en conflicto, no sirvieron de nada. Sólo para recibir una amenaza en absoluto velada. «Viu a dicirme que xa non se podía facer nada e que ademais naquelas circunstancias eu era un oficial da Ma-

rina Mercante de Argentina e que me podía procesar por sedición», rememora el buenense Fernando Otero. A bordo también había otro oficial español: el patrón de pesca vasco José Mari Samaniego, al que recuerda con gran cariño y respeto y a quien no le quedó más remedio que asumir lo que ocurría.

En aquellos primeros momentos el «Usurbil» no navegaba solo ya que lo hacía en formación con el «María Luisa» y con el «Narwal», que poco después se haría tristemente famoso al ser hundido por fuego de helicópteros británicos. Al principio navegaban rumbo a las Malvinas, aunque poco después pondrían dirección a Brasil. Durante esos días el capitán del «Usurbil» se tomó muy en serio su papel y dio el alto a algunos barcos, reclamando que se identificasen. «Tivemos que chamarlle a atención», recuerda Otero. Y es que la actitud del oficial estaba poniendo en evidencia que aquellos buques no estaban precisamente pescando.

El 30 de abril de 1982 los barcos se separan. El «María Luisa» regresa a puerto, el «Narwal» se dirige hacia las Malvinas y el «Usurbil» enfila más al norte, en dirección a la isla Ascensión, en mitad del Atlántico. Durante los siguientes días la tranquilidad fue la nota predominante e incluso el capitán se dirige al cangués Juan Casas para decirle que prepare los aparejos para largar y pescar algo. Aquella orden le sorprendió y fue a hablar con el pesca, José Mari. «¿Largar el aparejo? ¿Para qué? ¿Para coger mariposas?», fue la contestación del patrón. En aquellos momentos estaban en fondos de 2.000 metros de profundidad y los aparejos del «Usurbil» eran de arrastre, para fondos de no más de 200 metros.

El 2 de mayo la tripulación tuvo la única ocasión de ponerse en contacto por radio con sus familias, pero con la advertencia de no revelar ningún detalle sobre su «misión». Fernando Otero rememora con una sonrisa que le dijo a toda la tripulación que al despedirse les dijese a sus familias que «diesen saludos al señor Caride». Era el jefe de personal en Vigo y la vana esperanza del oficial era que si empezaba a recibir esos saludos nada habituales empezase a pensar que algo raro pasaba a bordo. La artimaña no funcionó porque las familias no dieron mayor importancia a aquella petición y Caride nunca recibió aquellos saludos.

El día D

El 8 de mayo de 1982 fue el día D para el «Usurbil». Fernando Otero estaba en la guardia de cuatro a ocho de la tarde, solo en las máquinas con un engrasador chileno llamado Vargas. De repente, desde el puente reciben la orden de moderar. «Notei que pasaba algo raro e dixenlle



El 12 de marzo de 1993 fue destruido por un incendio mientras estaba amarrado en el puerto de Ingeniero White. En enero de 1999 fue remolcado y varado en una zona inactiva de la ría de Bahía Blanca, en la posición 38° 49',62 S y 062° 15',87 W

a Vargas que subise», relata. Cuando el chileno regresa la respuesta fue de lo más desconcertante: «No sé qué pasa, pero la gente está con los chalecos y dispuestos a subirse a los botes salvavidas», le dice. La reacción del oficial buenense fue poner en marcha otro motor y ordenarle a su compañero que iniciase la maniobra de achique. Sin embargo, no pasó nada más.

Al acabar la guardia Fernando Otero se enteró de lo que había ocurrido: el «Usurbil» se había encontrado de frente con una flotilla inglesa formada por ocho barcos, que en el radar aún aparecían en formación de «3,3,2». Los británicos dieron orden al «Usurbil» de que se apartase, a lo que el capitán argentino Adolfo Arbelo se negó respondiendo que «iban en rumbo de colisión». Al final, de uno de los barcos despegó un helicóptero y obligó al «Usurbil» a apartarse. Este era uno de los momentos que esperaba el militar que viajaba a bordo, que de su maletín sacó una cámara fotográfica y empezó a tomar imágenes de los barcos ingleses.

El cangués Juan Casas estaba en la cubierta y recuerda aquellos momentos de gran tensión. «Era xa a noite e cando foi aquilo preparámonos para o que puidese pasar: collemos a machada e a ferramenta por se había que soltar os botes salvavidas», rememora.

Al final no fue necesario y argentinos e ingleses siguieron su rumbo. Eso sí, en el «Usurbil» poco después de aquel momento de tensión comenzó a sonar música de fiesta en los altavoces y a escucharse gritos de «se rajaron, nos tuvieron miedo».

De todos modos la marea del pesquero estaba a punto de concluir. A las nueve de la mañana del 9 de mayo entraba un mensaje por el radiotelégrafo que procedía de Buenos Aires: «El mercado está saturado». Era la señal, la clave que indicaba que era momento de regresar a puerto. Según cuenta Fernando Otero, el capitán intentó convencer a los mandos militares para continuar con la «misión» y empleó otra clave: «Estamos siguiendo un cardumen de merluza». Sin embargo en Buenos Aires no estaban para muchas bromas y ordenaron el regreso inmediato. La razón la descubrieron enseguida: hacia apenas unas horas la flota inglesa había atacado al «Narwal», el pesquero que había acompañado en los primeros días al Usurbil y había fallecido un civil. «Os ingleses sabían perfectamente que era un barco espía e cando entraron no 'Narwal' preguntaron polo militar que sabían que estaba alí», asegura Fernando Otero. Por su parte, Juan Casas también lo tiene claro: «Os ingleses sabían ao que andabamos... ¡se tiñamos todo o día a bandeira arxentina arriba! Puideron enviarnos ao fondo antes

que ao 'Narwal', pero non quixeran», sostiene.

El regreso a Argentina no fue fácil. El «Usurbil» se encontraba lejos de la costa y la Royal Navy había advertido que cualquier barco que estuviese fuera de las 200 millas de las aguas territoriales sería considerado enemigo. «Non nos quedou máis remedio que achegarnos ata Brasil para bordear a súa costa e a de Uruguai ata chegar

a porto», recuerda. Finalmente, el 13 de mayo de 1982 el «Usurbil» llegaba a Buenos Aires para concluir una marea de 28 días con sus bodegas vacías y en la que tuvo que ejercer de espía. Poco antes de llegar Fernando Otero tuvo un último gesto. «Tiña unha daquelas libretas de publicidade do Banesto e anotei todas as posiciós. Rompín a libreta e tireina ao mar antes e chegar, tiña medo», sentencia.

Los recuerdos de aquella marea 23 han acudido en numerosas ocasiones a la mente de aquella tripulación del «Usurbil». Muchas veces en forma de pesadilla, tal como reconoce Fernando Otero. El buenense es el más decidido a la hora de dar a conocer aquella historia hasta ahora casi desconocida que les tocó vivir y por eso ha escrito el libro. Le ha costado convivir con aquellos recuerdos y en los últimos años ha visto versiones e información en diversos foros de Internet que no se ajustan a la realidad de lo que él y sus compañeros vivieron.

La más reciente es de abril de este mismo año, en un blog llamado «Marina Mercante Argentina» donde hay una entrada titulada «Barcos pesqueros. Jorge Muñoz: «Misión cumplida» y que contiene una serie de afirmaciones que Fernando Otero desmiente categóricamente, como el hecho de que la tripulación conocía de antemano la «misión» y que los españoles fueron desembarcados en Mar del Plata. Tanto él como Juan Casas dan fe de todo lo contrario, al igual que los hermanos Piñeiro, con los que retomaron el contacto hace poco. Aún así, los dos antiguos marineros de O Morrazo son prudentes a la hora de calificar aquellos hechos: «*Nós traballabamos para unha empresa española, cobrando en pesetas, cotizando na Seguridade Social de España e non nos deixaron desembarcar... Non sabemos se aquilo foi un secuestro, pero parecía-selle bastante*», aseguran.

Las familias no supieron nada de lo ocurrido hasta que después de aquella marea llegaron de nuevo a Galicia, el 19 de mayo de 1982, y contaron lo que había sucedido. También se lo contaron a la empresa Pesquera Vasco Gallega, que «nos recoñeceu que sabía que o barco estaba militarizado, pero que non puideran facer nada». A pesar de no haber pescado absolutamente nada, aquella marea la cobraron como una más. Algunos de los tripulantes decidieron quedarse y seguir en Argentina, mientras que otros tardaron bastantes años en regresar. Fue el caso de Fernando Otero, que se volvió al banco canario-sahariano, donde durante la década de 1970 había llegado a ser el oficial de máquinas más joven de la flota de congeladores de la Casa Mar. Fue precisamente cuando regresó allí, el 15 de junio de 1982, cuando se enteró de que la guerra había finalizado con la rendición de Argentina.

Aquellos marineros que fueron enviados al frente son críticos con la actuación del gobierno argentino. Pero también encuentran motivos para la ironía. «*Cando chegamos a Bos Aires nos reuniron e os militares fixeron entrega de un plato decorativo. Un solo plato para toda unha tripulación de 50 homes*», cuentan sonriendo. Pero no es lo único que recuerdan sobre aquel peculiar reconocimiento. Era un plato «Made in Hong Kong», entonces aún colonia británica. Ironías de la vida y de la guerra.



Vista satelital de los restos del Usurbil en la ría de Bahía Blanca



Pesquero Narwal

Programas Radiales Sobre la Temática Malvinas

Programa: Así Peleamos en las Malvinas

Emite los días: Miércoles 18:00 a 19:00 Martes 15:00 a 23:00

Emisora: Radio de las Américas FM 89,5 Bahía Blanca; Buenos Aires

Conduce: Luis Alegrini Brignoli

Teléfonos: 0291-4548110 (Radio) * 0291-4501479 (Particular) * 15-4364461

Mail: fmdelasamericas@yahoo.com.ar

Señal en vivo: <http://www.fmdelasamericas.com.ar>

y: www.vopus.com.ar o

www.teescuchotango.com.ar

Programa: Destino... Malvinas

Emite los días: Jueves 20:00 a 22:00

Emisora: FM del Este FM 99,3 Berazategui; Bs. As.

Conduce: Claudio Domínguez

Teléfonos: 011-4226-7573 * 15-5709-6544

Mail: destinomalvinas@yahoo.com.ar

Señal en vivo: <http://www.fmdelEste.8k.com> y las 24 hs en el WINAMP: <http://200.58.112.14/11410/listen.pls>

Programa: El Ángel de la Memoria

Emite los días: Jueves 19:00 a 22:00

Emisora: OASIS FM 93.9 General Rodríguez; Bs. As.

Conduce: S/C 1962 VGM Jorge Eduardo Choque

Teléfonos: 0237-485-0590 * 15-4156-6640

Mail: elangeldelamemoria@yahoo.com.ar

Señal en vivo: <http://www.fmoasis.listen2myradio.com/>

Programa: Historia del Conflicto del Atlántico Sur

Emite los días: Sábado 12:00 a 14:00

Emisora: FM Patagonia FM 90,7 Ezeiza; Bs. As.

Conducen: Gerardo Furne y Prof. Miguel Menéndez

Teléfonos: 011-4234-1755

Mail: fmpatagonia@yahoo.com.ar

Lugar: Calle 5ta Av. N° 1132 La Unión; Ezeiza

Programa: La Otra Cara de la Moneda

Emite los días: Domingo 13:00 a 17:00

Emisora: FM 106.1 La Matanza; Buenos Aires

Conduce: Ángel Duco

Mail: laotracara106@yahoo.com.ar

Programa: La Voz del Cóndor Malvinense

Emite los días: Martes 14:00 a 17:00

Emisora: Radio Ciudad AM 1320 Lanús; Bs. As.

Conduce: H. Ricciardelli, Vicecomodoro (R) (VGM)

Teléfonos: 4225-3823 * 4225-1081 * 4225-2654

Mail: movcondor@yahoo.com.ar

Señal en vivo: <http://www.radiociudad.com.ar>

Nuestro sitio de internet: www.movcondor.com.ar

Programa: Malvinas desde Adentro

Emite los días: Viernes 22:30 a 00:00

Emisora: Radio FM 94.1; San Luis

Conducen: Andrés Ponce (VGM) y Roque Juárez (VGM)

Teléfonos: 02657-436470

Mail: malvinasdesdeadentro@hotmail.com

Señal en vivo: <http://www.fimestacionderadio.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: malvinashoyrcl@yahoo.com.ar

Programa: Malvinas Nuestras Voces

Emite los días: Viernes 19:00 a 21:00

Emisora: La Luna AM 1140 El Palomar; Buenos Aires

Conduc: Manuel R. Carabajal y Elizabeth Merigliano

Teléfonos: 4443-7424

Señal en vivo: <http://www.radiolaluna.com.ar>

Programa: Malvinas Tierra Querida

Emite los días: Jueves 20:00 a 22:00

Emisora: FM ÁLVAREZ FM 98,1 Moreno; Bs. As.

Conduce: Carlos Alberto Montiel

Teléfonos: 0237-487-2599 * 0237-487-2767

Mail: malvinashoygr@hotmail.com

Señal en vivo: <http://www.fmalvarez.com>

Programa: Malvinas Un Sentimiento Argentino

Emite los días: Viernes 22:00 a 23:00

Emisora: Radio mi país AM 1170 C. A. de Bs. As.

Conduce: Miguel Aldeco

Teléfonos: 15-6440-7031

Mail: malvinasunsentimientoargentino@hotmail.com

<http://www.radiomipais1170.com.ar/reproduct.htm>

Programa: Malvinas, Ayer, Hoy y Siempre

Emite los días: Sábado 15:00 a 16:00

Emisora: FM Nativa FM 93.5 Santa Teresita; Bs. As.

Conducen: Santiago Torres y Miguel Gómez

Teléfonos: 02246-521541

Mail: yacarepora1@yahoo.com.ar

Señal en vivo: <http://www.nativa935.com.ar>

Programa: Con la Mirada en Malvinas

Emite los días: Sábado 10:00 a 12:00

Emis.: LX23 Radio la Costa Bernal, Quilmes.

Conducen: Carlos Sanchez, Quique Miranda, Emilio

Alsina

Teléfonos: 15-2470-2429 (En horarios de transmisión)

Mail: sancarlos2_05@hotmail.com

Señal en vivo: <http://www.lx23-radiolacostacom.ar>

Programa: Malvinas, Clamor de Gloria

Emite los días: Lunes 16:00

Emis.: LV 19 Radio Malargüe AM790 Malargüe; Mza.

Conduce: Rolando Cárdenas

Señal en vivo: <http://www.radiomalargue.com.ar>

Programa: Malvinas, Es hora de volver a casa

Emite los días: Sábado 11:00 a 13:00

Emisora: FM 90,9 Olivos; Buenos Aires

Conduce: Susana Saelice

Teléfonos: 011-4711-6731

Señal en vivo: www.okradio.com.ar

Programa: Malvinas, Corazón de mi Patria

Emite los días: Lunes 20:00 a 21:00

Emisora: Radio Tradición AM 1580

San Martín prov. de Bs. As.

Conducen: Manuel Villegas y Esteban Juan Tries

Teléfonos: 4754-8784 4713-2517

Facebook: Malvinas... Corazón de mi Patria

Mail: malvinascorazondemipatria@gmail.com

Señal en vivo: <http://www.amtradicion.com.ar>

Programa: Malvinas, su historia

Emite los días: Jueves 18:00 a 19:30

Emisora: FM Soldados FM 87.5

Conducen: Esteban Juan Tries; José Ramón Negretti

Mail: malvinassuhistoria@gmail.com

Web: www.malvinassuhistoria.com.ar

Señal en vivo: <http://www.ejercito.mil.ar> se repite los

domingos de 21 a 22...30 hs por la AM 990 Formosa

Programa: Mas Allá del Sur

Emite los días: Sábado 23:30 a 00:00

Emisora: Radio Nacional AM 870 C. A. de Bs. As.

Conducen: Susana Rigoz y Pablo Crocchi

Mail: masalladelsur@yahoo.com.ar

Señal en vivo: <http://www.radionacional.gov.ar/> Un espacio antártico para todo el país

Programa: Micro Radial «Malvinas, Crónica de una

Justa Causa»

Emite los días: Martes 11:15

Emisora: FM Total FM 90,9 Curuzú Cuatiá; Ctes.

Conduce: Rubén José Sereno VGM

Teléfonos: 03774-423191 * 03774-425829

Mail: fntotal1909@hotmail.com

Señal en vivo: www.agenciacuruzu.com.ar

Lugar: Gobernador Gómez N° 518 - CP 3460 (Ctes.)

Programa: Misión Malvinas

Emite los días: Domingo 10:00 a 12:00

Emisora: FM del Sol FM 97,9 Río Gde.; T. del Fuego

Conducen: Carlos Pereira; Aníbal Espósito y Andrés

Sánchez

Teléfonos: 02964-43-3300 * 02964-43-3617

Mail: misionmalvinas@yahoo.com.ar

Programa: Soberanía Nacional

Emite los días: Domingo 22:30 a 00:00

Emisora: LT9 Radio Brigadier López AM 1150 Sta. Fe

Conduce: Adolfo Schweighofer

Teléfonos: 4-101-999

Mail: soberanianacional@hotmail.com

Señal en vivo: <http://www.lt9.ceride.999>

Programa: Soldado Argentino

Emite los días: Sábado 08:00 a 10:00

Emisora: Radio Universo FM 102,3 Chaco

Conduce: Rolando Fernández

Teléfonos: 03725-421355

Mail: rolandofernandez_963@yahoo.com.ar

Programa: Esperanza Argentina

Emite los días: Sábado 10:00 a 12:00

Emisora: Radio Baradero FM 103,5

Conduce: Marisa Mercado

Teléfonos: (03329) 915512469

www.tiempnoticias.com.ar

Programa: Aquí Malvinas, en Malvinas

Emite los días: Jueves 18:00 a 20:00 y Domingo 12:00 a 14:00

Emisora: FM 107.1

Conduce: Juan Carlos Leone

Señal en vivo: www.universalmix.com.ar

Programa: Malvinas... Historias de Héroes

Emite los días: Jueves 18:00 a 19:00

Emisora: FM Cielo 93.5 de Guatraché, La Pampa

Conduce: María Teresa Stebner y Norma Noemí Dietrich

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

Programa: Malvinas, la gesta

Emite los días: Miércoles 17:00 a 18:00

Emisora: AM 610

Conducen: Ernesto Fernández Maguer, Gustavo Vare-

la Carlomagno y Luis Nicolás Polo

Teléfonos: 4755-6061 y 4755-6062

Señal en vivo: www.radioam610.com.ar

Mail: lagesta.malvinas@yahoo.com.ar

Programa: «Malvinizar Pampeano» Un espacio dedi-

cado a todos los héroes que participaron en la gesta

de Malvinas... porque un soldado no muere en el cam-

po de batalla, sino... cuando su patria lo olvida.

Emite de: 18:00 a 19:00

Emis: FM Radio Ciudad 98,9 Toay, La Pampa.

Conduce: Sonia Wisner

Señal en vivo: <http://www.toayenses.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

CARDIOLOGÍA

CIRUGÍA GENERAL

CLÍNICA MÉDICA

DERMATOLOGÍA Y MICOLOGÍA

ECOCARDIOGRAMAS DOPPLER

ECOGRAFÍAS

ENDOCRINOLOGÍA

ENFERMERÍA

ERGOMETRÍAS

FLEBOLOGÍA

FONO-AUDIOLOGÍA

GASTROENTEROLOGÍA

GINECOLOGÍA

GINECOLOGÍA Y OBSTETRICIA

GRUPOS DE ENCUENTRO

GRUPO ANTITABACO

HOLTER 24 HS.

KINESIOLOGÍA



Gendarmería Nacional en Malvinas



Infante de Marina británico que recogió una placa de identificación personal de un Gendarme muerto en acción, la entregó a la familia argentina 33 años después.

El Royal Marine (retirado) Graham Ellis entregó a la familia del Sargento Ayudante de Gendarmería Ramón Gumersindo Acosta la medalla de identificación personal del Gendarme caído en combate durante la guerra de Malvinas.

El Marine Británico recibió en su momento la orden de retirar las placas de identificación de varios muertos en acción argentinos para proceder luego a su identificación ante la Cruz Roja Internacional.

En esos momentos, los británicos entraron en combate con fuerza argentinas y Ellis guardó la placa de Acosta entre sus ropas de manera automática, olvidando el hecho hasta que retornó a Gran Bretaña con su unidad.

Durante mucho tiempo estuvo viendo la manera de proceder a su devolución, cosa que logró efectivizar hace poco tiempo gracias a las gestiones realizadas por el Suboficial Mayor de Gendarmería (Re) José Martín Ostuvald.



Graham Ellis muestra la placa del Sargento Ayudante Acosta



El Royal Marine en 1982

El Sargento Ayudante Acosta fue condecorado póstumamente recibiendo la medalla «La Nación Argentina al Valor en Combate», el Suboficial Mayor de Gendarmería (R) José Martín Ostuvald, que colaboró en las acciones de la devolución de la medalla de identificación manifestó que la familia y los camara-

das del gendarme recibieron con emoción la placa de identificación personal del caído en combate.

«Ramón Gumersindo Acosta fue un excepcional integrante de nuestra Gendarmería Nacional» expresó y concluyó: «Para todas las familias de los soldados caídos en una guerra, recibir objetos que pertenecieron a ellos es un acto de alto valor afectivo. Estamos profundamente agradecidos al Señor Ellis».

Carta de un Padre a su Hijo

Escribió el Suboficial Mayor VGM Víctor Miguel Pepe:

El 26 mayo de 1982, día en que recibimos nuestra designación para marchar a Malvinas, fuimos autorizados a despedirnos de nuestros familiares e inmediatamente volver a nuestro acantonamiento en la Región I Campo de mayo.



Sargento Ayudante Acosta

Fui testigo de cómo el Sargento Ayudante Acosta regresó en un lapso muy breve de tiempo. Y recuerdo que le pregunté si había podido despedirse de sus seres queridos. Me contestó: «No pude despedirme de mi hijo Diego. Pasé por delante de su escuela pero no entré. Pasa que estaba uniformado y con la algarabía general que hay, alguien puede pensar que uno quiere ufanarse de la designación para hacerse ver». Al instante supe que él, había cometido un error. Pero era así, humilde y cuidadoso hasta en los actos más simples. Siete días después en «Puerto Argentino», sentados circunstancialmente en nuestro refugio, me miro fijo y dijo «Yo voy a escribir». Sabía que él tenía una deuda con su hijo y temía que eso derivara en distracciones en los estudios para manifestar su enojo con su padre, pasado el conflicto. Luego de conocer el contenido de su carta. «Me di cuenta de que un Padre puede abstraerse de las más cruentas circunstancias para aconse-

jar y disculparse por si fuera necesario con su hijo».

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

La Carta

Puerto argentino 02/06/82

Querido hijo Diego, que tal muchacho ¿Cómo te encuentras?

Perdóname que no me haya despedido de ti, pero es que no tuve tiempo, por eso te escribo para que sepas que te quiero mucho y te considero todo un hombrecito y sabrás ocupar mi lugar en casa cuando yo no estoy.

Te escribo desde mi posición y te cuento que hace dos días iba en un helicóptero y me bombardearon, cayó el helicóptero y se incendió, murieron varios compañeros míos pero yo me salvé y ahora estamos esperando el ataque final.

Yo salvé a tres compañeros de entre las llamas. Te cuento para que sepas que tienes un padre del que puedas sentirte orgulloso y quiero que guardes esta carta como un documento por si yo no vuelvo, o si vuelvo para que el día de mañana cuando estemos juntos me la leas en casa.

Nosotros no nos entregaremos, peharemos hasta el final y si Dios y la Virgen permiten nos salvaremos.

En estos momentos estamos rodeados y será lo que Dios y la Virgen quieran. Recen por nosotros y fuerza hasta la victoria final.

Un gran abrazo a tu madre y a tu hermana, cuídalos mucho, como un verdadero Acosta.

*Estudia mucho.
«VIVA LA PATRIA»
Cariñosamente.*

Ramón Acosta

NR: *El 30 de mayo de 1982, en ocasión del derribo del helicóptero Puma del Ejército que transportaba a parte del Esc. Alacrán, el Sargento Ayudante Acosta arriesgó repetidamente su vida al extraer de la máquina incendiada a varios de sus camaradas heridos antes que ésta explotara, salvándoles la vida.*

En el año 2016 se renovará la comisión directiva, para ello se establece el siguiente cronograma

05/04/2016	Cierre recepción de listas en oficina de AVEGUEMA, la cual podrá ser entregada personalmente en nuestras oficinas, enviadas por Correos Privados – Correo Argentino o E-mail.
10/04/2016	La Comisión Directiva realizará las verificaciones correspondientes y se expedirá sobre la validez de las listas.
20/05/2016	Se darán a conocer las listas presentadas, en la Gaceta Malvinense, Pagina Web, mediante el envío de e-mail, llamándose a votación, la cual se efectuará mediante el envío del voto en sobre cerrado, por Correo Electrónico, Correo Argentino, Correo Privado, o entregado personalmente en nuestra sede.
01/06/2016	Cierre de recepción de votos en oficina de AVEGUEMA.
20/06/2016	Escrutinio de los votos
01/07/2016	Asamblea Ordinaria, proclamación lista ganadora.

Sociedad Militar "Seguro de Vida"

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

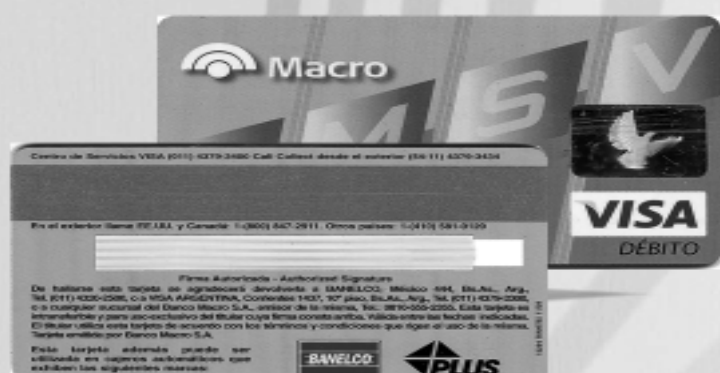


Ayudas Económicas

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\$S y €.



Tarjetas de Crédito y Débito

SMSV MasterCard, SMSV Visa y Banelco.

Contáctenos.

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



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



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

DESCUENTOS ESPECIALES A SOCIOS DE «AVEGUEMA»

SERVICIO DE GESTORIA:

DESCUENTOS

50% en HONORARIOS 100% en VIATICOS (CABA/GBA)

**Transferencia, Patentamiento, Alta, Bajas,
Informes, Denuncias de ventas, Etc.**

Asesoramiento Gratis

On line desde cualquier punto del país

Cuando decimos que estamos cerca
es porque realmente
lo estamos.

Creemos en una Argentina de oportunidades, invirtiendo gran parte de nuestros activos en la búsqueda de un país exitoso, más justo y equitativo para todos.

Con más de 495 Centros de Atención, 1.130 Cajeros Automáticos y 885 Terminales de Autoservicio para estar cerca de millones de argentinos.

 **Macro**
Tu Banco cerca, siempre

Mi Hijo en Malvinas...



Mendoza 2 de Octubre de 2015

Y un día te fuiste, no sabías adonde, ni como, ni a qué...

Tenías veinte, treinta años, tal vez algunos más, el corazón latiendo ante lo desconocido, la mirada húmeda con la emoción de algo nuevo, los músculos tensos en la virilidad de la juventud, vestido de soldado y armado de un fusil y un rosario.

Dejabas mucho y te despedías sin nostalgia. Novias, esposas, hijos, hermanos, amigos y... tu madre.

La despedida fue sencilla. Tal vez un abrazo profundo, un apretón de manos o solo una carta y te ibas sin dejar nada porque te llevabas todo...y tu madre viéndote partir desde una ventana, desde una pantalla de TV, desde un papel arrugado por las lágrimas...

Todo nuevo para vos: el embarque, los pertrechos, las órdenes, la incertidumbre, los interrogantes y las fantasías, las bromas y las dudas...y tu madre frente a esa misma ventana, a aquella pantalla de TV o releendo aquel papel arrugado esperando sin saber que esperaba.

Y llegó el día en que lo supiste. Ibas a liberar la Patria, a tu Patria, la de San Lorenzo, de Tucumán y

Salta, la de Obligado, la de San Martín y Belgrano, la de Rozas y Urquiza, la de Brown y Espora, la tuya...y entonces se te abrió el corazón, tu vida cobró valor insospechado y entre el miedo y el honor sentiste que ese rosario que colgaba en tu cuello, era todo lo que tenías uniéndote a tu madre en aquella ventana, o en aquella pantalla o en aquel papel enredado en las Ave María...ignorando tu destino de grandeza, esperando el retorno, intuyendo el peligro, recordando, añorando...

Y venciendo tempestades, derrotando ultrajes, destruyendo tradiciones, ultrajando orgullos, Argentina, tu Patria, tu bandera subió al mástil, desalojando el trapo pirata, arrogante y vencedora, limpia, pura, color de cielo y brillo de sol...Asombro del mundo y escarnio para el usurpador Y tu madre asomada a la ventana de su alma, espiando en la pantalla, esperando otro papel para enredar en sus Ave Marías, con secreto orgullo y secreto miedo desconocido y callado...

Y, llegó la guerra y supiste a que habías ido, soldado de mi Patria, valiente, generoso, inocente y temerario, que rompiste tus pies en la turba helada, que atravesaste los vientos con tus alas de fuego, que la maldad asesina de una mujer te sepultó en el mar indolente y bravío, que diste ejemplo al enemigo de coraje y entrega. Tu madre entonces supo a que fuiste tan lejos ...y siempre esperando, el orgullo latiendo en su corazón, el honor desbordando sus ojos, el temor sosteniendo su sueño, el rosario atado al cuello de su hijo en la comunión perfecta del amor y el dolor...

Y, terminó la guerra y vos, madre, volviste a esperar junto a la ventana, en la pantalla de TV, sin ningún papel, solo el rosario oculto en tus labios temblorosos. Aquel que no sabías a donde iba, ahora no sabías si volvía...

Y un día volvió. Ya no era aquel de los veinte, treinta años y tal vez algunos más, sino un hombre cargando su pasado de días bien gastados, de sufrimientos y amarguras, pero de lecciones de vida y de muerte que lo marcarían para siempre. Volvió mutilado, ignorado, victorioso en las heridas de su cuerpo, derrumbado en las heridas de su alma. Volvió en una medalla y una cruz allá, lejos, adonde no sabías que iba...



mientos y amarguras, pero de lecciones de vida y de muerte que lo marcarían para siempre. Volvió mutilado, ignorado, victorioso en las heridas de su cuerpo, derrumbado en las heridas de su alma. Volvió en una medalla y una cruz allá, lejos, adonde no sabías que iba...

Y, así, madre de un hijo que fue a Malvinas, ya no espías por la ventana, ni en la pantalla, ni esperas un papel, sos la mujer fuerte del Evangelio, que guarda su dolor en las entrañas que parieron ese hijo y se para ante la miseria de los gobiernos, ante la infamia de las calumnias, ante el deshonor de muchos de sus pares, ante la vergüenza del olvido y la conjura, ante la banalidad del poder, ante la mentira en los foros del mundo, ante el desprecio de los corruptos, altiva, silenciosa, rebotante de dignidad, de pie, erguida, como la Stma. Virgen, ante su Hijo crucificado y que también un día se fue y Ella no sabía a dónde pero lo esperaba sabiendo que iba a la Gloria...

MADRE DE DIOS, RUEGA POR LAS MADRES ARGENTINAS DE UN HIJO QUE FUE A MALVINAS...

MARÍA DELICIA REARTE DE GIACHINO
Madre del Sr. CFIM (PM) D. Pedro Edgardo GIACHINO

Recordatorios de Malvinas Adquieralos en nuestra sede

de 08.30

a

16.00



Uruguay 654 Piso 4° Of. 403
CABA Tel: 4373-5440

El ataque a la Task Force del 30 de mayo de 1982

Una visión exclusivamente británica de los acontecimientos

Dr. Mariano Pablo Sciaroni*

El presente trabajo fue presentado como Ponencia en el III Congreso Internacional de Historia Aeronáutica Militar Argentina (septiembre de 2014). Actas del congreso disponibles en la Dirección de Estudios Históricos, Fuerza Aérea Argentina.

El ataque del 30 de mayo de 1982, llevado a cabo por aviones Super Etendard de la Aviación Naval y A-4C Skyhawk de la Fuerza Aérea Argentina, resulta una de las acciones más controversiales del conflicto por nuestras Malvinas.

Lo que aquí se expone, resulta un relato de los hechos según fueron apreciados exclusivamente por los miembros de la Fuerza de Tareas Británica.

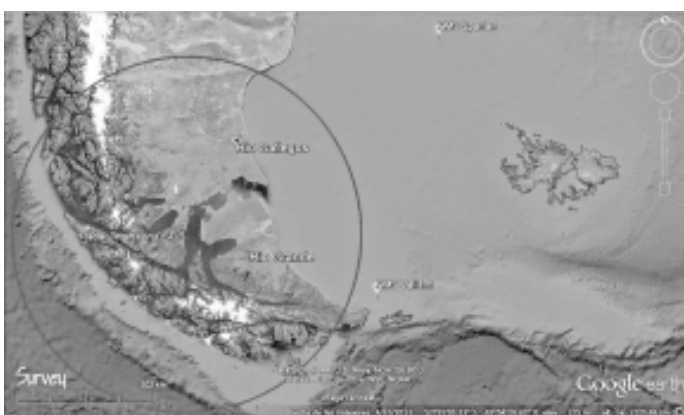


Gráfico de vigilancia de las bases aéreas Argentinas con el radar Thompson CSF de Punta Arenas y los submarinos británicos HMS «Spartan» y HMS «Valiant»

Este ensayo, entonces, resulta un análisis parcializado de los siete minutos de aquella tarde. No se tomaron en cuenta documentos ni testigos argentinos, ni tampoco análisis británicos o de otros países que siquiera intentaran conjugar las dos visiones de este particular evento. Solamente se analizan documentos oficiales británicos, libros que escribieron los protagonistas de los hechos o de historiadores que los entrevistaron, así como se incorporan testimonios directos.

Realmente, el objetivo de este trabajo no es arribar al esclarecimiento absoluto del ataque, ni tampoco plantear una visión equilibrada del mismo. El fin, muy modesto, es solamente intentar relatar lo que los marinos británicos dicen que sucedió dicho día. Es decir, reconstruir, en la medida de las posibilidades, una parte de la verdad.

Vale indicar que muchas veces se consideró que la «versión británica» indicaba que se había impactado al casco del SS Atlantic Conveyor (hundido días antes), que el Exocet había sido derribado en vuelo, así como surgían otras respuestas cambiantes, algunas pareciera malintencionadas. Esperemos que este pequeño ensayo traiga a luz acerca de lo que resulta la versión definitiva desde la Fuerza de Tareas.

Como se verá, este relato no carece de contradicciones y, muchas veces, deja más preguntas que respuestas. Esclarecer esos interrogantes, sin embargo, quedará para investigaciones futuras.

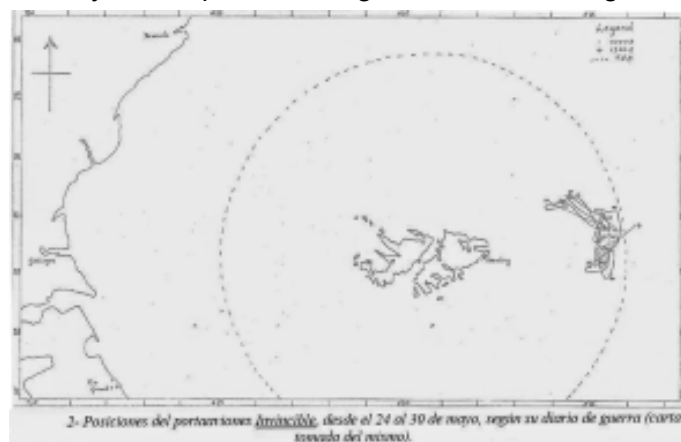
Para el grupo de batalla de portaaviones británicos, al comando del Almirante John Forster «Sandy» Woodward, la tarde del 30 de mayo de 1982 discurría sin demasiados sobresaltos.

Si bien el ataque de Exocet que había impactado (y luego hundido) al portacontenedores SS Atlantic Conveyor había demostrado la capacidad argentina de ingresar al corazón de la flota, no se habían tomado medidas adicionales para la protección de los dos vitales portaaviones, el HMS Hermes y el HMS Invincible.

Careciendo de alerta aérea temprana embarcada, la primera alarma de un posible ataque provenía de los submarinos estacionados frente a las costas argentinas (1), así como un radar de la Fuerza Aérea de Chile (FACH) que, desde un cerro en las cercanías de Punta Arenas (2) barría, con su alcance de 200 millas náuticas,

las bases de Río Grande y Río Gallegos. En ambos casos, más las noticias que podían dar tropas especiales en el territorio continental (3), la información recolectada llegaba directamente al portaaviones HMS Hermes por un canal seguro, distribuyéndose luego a los otros barcos. De tal forma, se contaba con un preaviso de 30 a 40 minutos, tiempo que demoraba un avión en llegar desde el continente a un blanco en Malvinas o sus cercanías.

Pero el submarino HMS Valiant, un nuclear al mando del Commander (Capitán de Fragata) Tom Le Marchand, operando en las cercanías de Isla de los Estados, no realizó detecciones de significancia que pudieran poner en preaviso a la flota (4). Vale indicar que, el día anterior, había detectado y clasificado en forma electrónica un radar de Super Etendard (5). Sin embargo, información sobre un posible ataque aéreo («Alerta Amarilla»), proveniente de otras de las fuentes mencionadas, arribó a las 1645Z (6). Cuarenta minutos después, sin que nada sucediera, la alerta fue cancelada. Los buques británicos en alta mar, por tanto, ya no esperaban ninguna acción enemiga.



A la derecha, las posiciones del Portaaviones HMS «Invincible» desde el 24 al 30 de mayo, según su diario de guerra

En ese momento, el núcleo de la flota, centrado en el HMS Invincible, se encontraba a unas 110 millas náuticas de Puerto Argentino, al radial 080° (7), con una disposición que daba la máxima protección posible a un ataque aéreo desde el Oeste y el Noroeste.

Aquí, cabe recordar que el ataque anterior con

Exocet (el 25 de mayo) había venido del cuadrante Norte y, especialmente, la inteligencia británica había estimado que los Super Etendard de la 2da Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque (únicos que podían lanzar los misiles aire/mar franceses) del Comando de Aviación Naval podrían estar operando desde la pista de Puerto Deseado (8).

Este convencimiento prosiguió varios días más y, tan fuerte resultaba, que el 2 de junio se ordenó a una tropa de SBS (Special Boat Service), a bordo del submarino HMS Onyx, que desembarcara en proximidades de dicha localidad y destruyera las instalaciones aéreas. Dicha misión fue cancelada al día siguiente, cuando el submarino se encontraba ya en navegación (9).

Volviendo a la disposición de la flota, tres destructores con misiles antiaéreos Sea Dart se encontraban en un semicírculo que, como un escudo, le daba protección. Desde el norte al sur, los HMS Bristol (Tipo 82), HMS Cardiff y HMS Exeter (estos dos del Tipo 42) vigilaban los cielos de aeronaves enemigas, estando ubicados a una distancia entre 35 y 20 millas náuticas del núcleo.

Como protección del anillo intermedio, y especialmente dando cobertura antisubmarina, entre 5 y 10 millas del centro de la formación, se encontraba la fragata Tipo 21 HMS Ambuscade, así como el destructor Tipo County HMS Glamorgan, ambos con misiles de menores prestaciones. En las cercanías de la Ambuscade operaba la fragata clase Leander HMS Andromeda. El anillo cercano y el núcleo de la fuerza (cuyo guía del día era el RFA Regent), incluía a más fragatas (por ejemplo, las HMS Plymouth y HMS Alacrity) otros importantes buques logísticos, de desembarco y al HMS Invincible (10).

Inusualmente, el portaaviones no tenía ese día ningún buque de escolta cercana (11) armados con los letales misiles Sea Wolf. El Invincible también tenía otro problema: ese día reportaba fuera de servicio a su propio sistema misilístico Sea Dart (12). El otro portaaviones, el HMS Hermes, por su parte, se encontraba a unas 7 millas náuticas al norte del Invincible (13).

Vale agregar que el clima no era malo, con visibilidad de 10 millas náuticas, limitado solamente por algunos chubascos aislados (14).

La calma del día se vio alterada a las 1730z (15), cuando el operador del equipo FH5 (un HF/DF de tecnología de tubo y con orígenes en la Segunda Guerra Mundial (16)) del Exeter detectó voces en español, en frecuencia 12.333khz. Si bien no se pudo precisar que decían dichas voces o (por incapacidad del equipo), determinar su procedencia, se emitió inmediatamente una alerta roja a la flota, ante la posibilidad que un ataque aéreo se estuviera materializando (17).

En ese momento, el Lynx HAS.2 de la fragata HMS Andromeda (XZ-722, llamado afectuosamente «Arfa»), con el Lieutenant Commander (Capitán de Corbeta) Bob McKellar como comandante y el Lt. (Teniente de Navío) Larry Jeram Croft a los controles (en la Royal Navy, el comandante de la aeronave



HMS Invincible

es el oficial de mayor graduación, sea este el piloto o no), se encontraba en vuelo a unas 15 / 20 millas al Oeste del Exeter (18). El vuelo era relajado y la tripulación tenía la tarea de proveer alerta temprana, para lo cual, además de la detección visual, contaba con un equipo de vigilancia electrónica (MAE) «Orange Crop», originalmente diseñado para interceptar y localizar transmisiones originadas en submarinos (19). Asimismo, poseía instalado un equipo de contramedidas electrónicas.

«Éramos el único Lynx en alerta temprana, todos los helicópteros Lynx de la flota lo hacían por turnos. El equipo de contramedidas electrónicas no era necesario para esta tarea; el equipo importante era el «Orange Crop» nuestro MAE, el cual todos los Lynx tenían para entonces. Era la única forma por la cual, desde el aire, podíamos detectar con suficiente preaviso al radar del Etendard. Los helicópteros, patrullaban entonces por delante de la Fuerza, escuchando para una detección temprana. De repente, el «Orange Crop» detectó un radar, que era claramente de Etendard. Llamamos al controlador del Hermes e informamos un contacto al sur. Al mismo tiempo, uno de los buques alertó sobre el radar y confirmó la detección (20)».

Efectivamente, a las 1731z, los equipos de guerra electrónica del Exeter (del modelo UAA1), detectaron la emisión de un radar Agave (21) (de Super Etendard), al sur de la formación. Al grito de «Handbrake» (la palabra clave que designaba la detección de ese radar) la flota se preparó para lidiar con un nuevo ataque misilístico. Inmediatamente, la Ambuscade y el Glamorgan corroboraron la información, haciendo saber que también recibían las emisiones de ese radar aéreo (22).

El AB (Cabo Segundo) Ken Griffiths, operador de radar del Cardiff se encontraba tras una de las pantallas en ese momento: «La alerta de radar fue transmitida en UHF y HF, por las frecuencias de los coordinadores de defensa aérea. Asimismo, el Exeter subió la información al Data Link 10, yo lo pude ver en el radar. Link 10 es un método de transmitir lo que ves en el radar en forma encriptada a otros radares de la flota. Usa UHF y HF y, básicamente, se ve lo que otros buques ven. En teoría, reemplazaba a los reportes vía radio entre buques, pero realmente no era el caso en 1982 (23)».

Teniendo en cuenta los perfiles de anteriores misiones argentinas, se asumió que un ataque con Exocet era inminente (código «Zippo 4» (24)), por lo que la respuesta automática de las unidades de la flota (hay que recordar que los buques requisados carecían de estas autodefensas (25)) fue el lanzamiento de chaff, pequeñas laminillas de metal especialmente cortadas. La idea, como todo chaff lanzado en patrón «Delta», era conseguir lograr falsos ecos que pudieran confundir al atacante.

Con una recarga de chaff limitada al esfuerzo manual, lo que se tenía ordenado (para un buque tipo destructor/fragata) era el lanzamiento de doce cohetes frente a una alarma Zippo 4, a los fines de poder efectuar un nuevo lanzamiento casi inmediato de cuatro cohetes en caso de necesitarse (había solamente dieciséis cohetes cargados y listos) (26). También, siguiendo directivas preacordadas, las unidades giraron para mostrar la aleta de estribor a los atacantes (27).

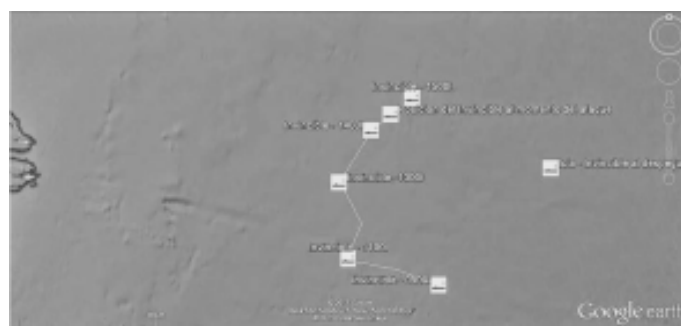
Un minuto más tarde (1732z) el radar Tipo 1022 del HMS Exeter detectó 3 contactos al sur y a 28 millas, pudiendo también el operador del radar 992 del Invincible establecer contacto con dos bandidos (28). En el mismo momento, el equipo MAE de la Ambuscade informó que los parámetros del Agave detectado se modificaban hacia un pulso corto y alta repetición. Se consideró que el piloto enemigo buscaba mejor discriminación en su pantalla o, directamente, se trataba de la emisión de otro avión.

A proa, el lanzador de Sea Dart del HMS Exeter giró abruptamente y, con dos blancos enganchados (uno en cada radar 909 dentro de los característicos domos blancos), en rápida sucesión lanzó los misiles listos, que se elevaron dejando una voluminosa este-

la de humo. El buque, con las mejoras Batch II de su clase, se beneficiaba con los últimos adelantos en equipos y software, así como su comandante era especialista en Guerra Electrónica y Comunicaciones.

Todo ello le daba, finalmente una ventaja de hasta quince segundos para llegar a disparar, comparados con los más anticuados Tipo 42 Batch I, como el Cardiff (29). Los misiles, con rumbo sur, se desprendieron del acelerador y comenzaron su rumbo de interceptación de los enemigos que se acercaban, perdiéndose de vista.

La fragata (Tipo 21) HMS Avenger, se encontraba en dicho momento fortuitamente al sur del Exeter, en camino desde el corazón de la flota hacia Malvinas, para intentar desembarcar a 24 hombres del SBS en el área de Playa de los Voluntarios, al norte de Puerto Argentino; la operación, programada para la noche anterior, había sido abortada entonces debido a una falla en el helicóptero del buque (30).



Derrota del portaaviones desde las 0900 (hora local) hasta las 1800 el día 30 de mayo de 1982 según su diario de bitácora – A la derecha la posición inicialmente estimada por la Inteligencia Argentina

Previo al ataque, se encontraba en absoluta calma, tal es así que se había dado orden a la tripulación para reposicionar un cañón Oerlikon de 20 mm (31) durante parte del tránsito en alta mar. En vuelo casi estacionario, en las cercanías de la popa de la fragata, se encontraba un helicóptero Wessex V (Yankee Delta, del 848 Naval Air Squadron), que debía dejar repuestos en el buque (32).

Al recibirse la alarma, en la Sala de Operaciones del Avenger se reportó al ataque como aproximándose desde el norte, en lugar del sur (el mensaje del Exeter no fue suficientemente claro, tal es así que se reportó de igual forma en el Invincible). Entonces, la fragata viró para poner su popa y su lanzador de misiles Sea Cat hacia la presunta dirección de la amenaza, a la vez que lanzaba contramedidas y aumentaba su velocidad para escapar del área del ataque (33).

Se ordenó, entonces, al Wessex (que casi había sido impactado por los cohetes de chaff lanzados) alejarse del barco, lo que hizo solo parcialmente, quedando en las cercanías de la popa (34).

A las 1733 hs, 3 minutos después de la alerta roja (y por 30 segundos), la Avenger pudo detectar emisiones radáricas, así como su propio radar 992 detectó dos ecos a 22 millas náuticas, los cuales, desde el sur, llevaban rumbo norte (35).

Claramente, el buque estaba navegando hacia el enemigo (y no alejándose de él), por lo cual el chaff lanzado estruendosamente estaba quedando detrás y sería de escasa utilidad. El comandante Hugo White decidió que no podía arriesgarse a intentar revertir el curso y, con esa maniobra, presentar su buque como un blanco de costado, sino que redujo su velocidad al mínimo (36).

Casi simultáneamente y a unas cuantas millas de distancia, el siempre vigilante (y muy bien equipado) cuarto de operaciones del Exeter estimó se había producido el lanzamiento de un misil a 22 millas náuticas al sur, corroborado muy poco después por la Avenger, que consideró que el lanzamiento se había llevado a cabo al 160° y a 15 millas de su posición.

Inmediatamente, se empezaron a recibir emisiones del propio radar del misil Exocet, el cual, entonces, ya se encontraría buscando el blanco asignado por los pilotos de Super Etendard (37). «Zippo 1» fue transmitido entonces por la red («misil detectado a muy corta distancia») y, mecánicamente, las unidades de la flota lanzaron una nueva cortina de chaff,

ahora destinada a confundir la cabeza buscadora del misil.

En el Cardiff, millas detrás, la situación era confusa, según uno de sus operadores radar:

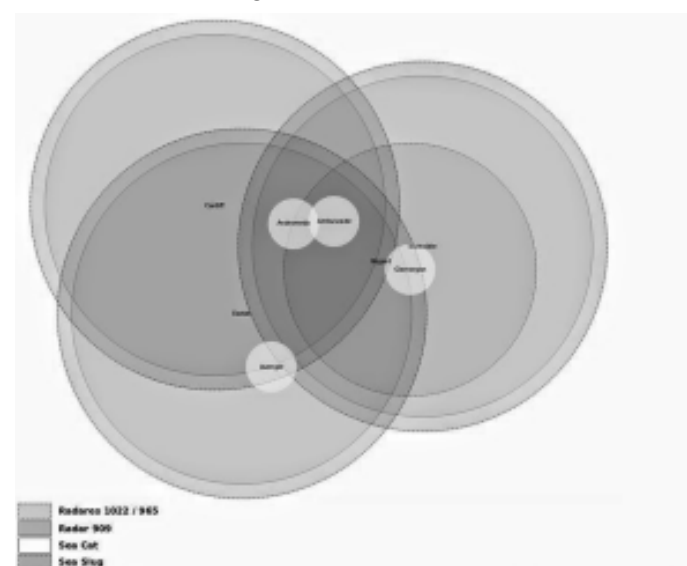
«Recuerdo claramente ver al Exocet y hasta tres otros contactos intermitentes. No recuerdo exactamente distancias, pero creo que serían 15 millas náuticas o menos. No los veníamos en cada vuelta radar (del 992) y era muy difícil determinar cuántos contactos había allí. Era dolorosamente confuso y a nosotros (Cardiff) no nos quedaba nada claro lo que pasaba (38).»

Luego de detectarse el lanzamiento del misil, tres buques de la cortina informaron detectar el giro y alejamiento de aeronaves (una o dos, según quien lo informara), así como múltiples contactos que, a 527 nudos, mantenían rumbo norte (39). Sin embargo, en los caóticos segundos que pasaban, con una explosión en el horizonte, se estimó que a las 1734z el segundo misil lanzado por el Exeter había impactado a su blanco.

Desde el radar del HMS Invincible el operador notó claramente las consecuencias de una gran explosión, que se mantuvieron en pantalla durante tres vueltas de radar (40). No es claro que pasó con el primer misil del destructor, pero su lanzamiento asustó a la tripulación del Lynx de la Andromeda, el cual se encontraba todavía en las cercanías de la zona del ataque:

«Habíamos realizado nuestro trabajo y mucho más no podíamos hacer, ya que estábamos muy lejos para encender el equipo de contramedidas electrónicas. Decidimos que lo mejor sería escapar. Aceleré a nuestra velocidad máxima de 150 nudos, apuntando a un gran Cumulus que se encontraba en camino hacia el núcleo de flota. Nunca llegamos ahí. De repente, un tono continuo brotó del «Orange Crop» y Bob inmediatamente reconoció que un radar 909 nos tenía enganchados. Miró sobre su hombro izquierdo y pronunció estas palabras inmortales: «mierda nos están tirando». Giré rápidamente el helicóptero hacia la izquierda y miré, para ver el humo de un misil Sea Dart que se dirigía hacia nosotros. Sabía que estábamos muertos. Hasta el día de hoy no tengo idea que nos salvó la vida, pero en una reacción instintiva comencé a perder altitud. Lo estabilicé a 2000 pies, para ver una larga llamarada en el horizonte (41)».

Desde el Exeter, se encontraban conscientes que los misiles cruzarían cerca del helicóptero, pero se decidió lanzar igual:



Disposición defensiva de la flota británica con centro en el portaaviones a las 1730 del 30 de mayo – Los diferentes círculos de colores están refiriendo alcances de distintos radares y alcances de misiles

«Teníamos un helicóptero Lynx en el azimut del lanzamiento, que volvía de una misión de búsqueda de superficie. Debía estar asustado, ya que tenía un equipo de guerra electrónica que había detectado a los radares 909, creyendo entonces que los habíamos enganchado con un misil. Les gritamos para que se quedaran quietos y asciendan, porque sabíamos que el ataque argentino vendría a baja altura. Queríamos que salieran del medio. No creo que nos hayan escuchado... Por suerte no le pegamos al helicóptero (42)».

Para dicho momento, el Exeter ya tenía en el aire a un tercer misil, el cual consideró que 30 segundos más tarde (a las 1734z y 30 segundos) había hecho impacto en otro avión. Según el operador radar, a pesar de los derribos los contactos se abrían e insistían en el ataque.

El comandante de la Exeter, Hugh Balfour, señalaba sobre los lanzamientos:

Una emisión de radar fue detectada y corrimos hasta nuestras estaciones, colocándonos las máscaras antifiama y cerrando puertas y escotillas. Un grupo de contactos apareció en el sur, nuestro sector, a unas 30 millas. La velocidad de la acción fue considerable, pero nuestro sistema de misiles probó su capacidad en alta mar. Enganchamos y disparamos tres misiles Sea Dart, asustando al primer blanco e impactando a los demás, todo en el espacio de un minuto y medio (43).

Al sur de esa posición, la HMS Avenger seguía el ataque con su propio radar. Su cañón, un Vickers Mk. 8 de 4.5 pulgadas, se encontraba listo para hacer fuego sobre el azimut informado de los incursores (calibrado para hacer explotar los proyectiles a 4300 metros a proa), así como una ametralladora liviana sobre el ala del puente estaba preparada para disparar. El cañón de 20 mm se encontraba todavía en camino para ser instalado en la cubierta de vuelo (44). No había otras armas antiaéreas disponibles.

La Avenger, asimismo, recargó y lanzó una nueva cortina de chaff, considerando su comandante que, para ese momento «había descartado cualquier sentimiento de economizar» (45). A las 1737z, desde la HMS Avenger, que seguía maniobrando a baja velocidad para evitar salir de la nube de chaff, se reportó estar bajo ataque de 3 Skyhawk. En los demás buques, se sorprendieron al enterarse que no se trataba de un ataque exclusivamente de Exocet (46).

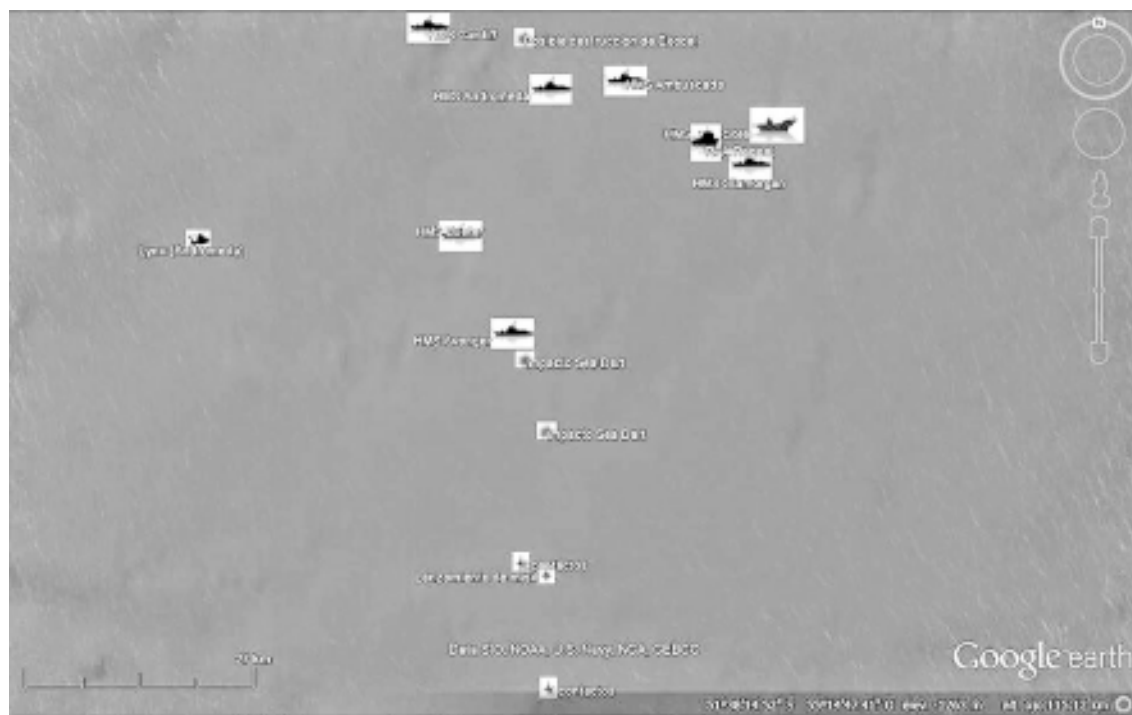
El cañón fue cambiado a control de emergencia y disparó una barrera de proyectiles de fragmentación para explotar a corta distancia (47), así como se iniciaba fuego con la única ametralladora disponible. Uno de los aviones resultó derribado en las inmediaciones, estimándose por explosión de las propias bombas o por el fuego antiaéreo (48). El buque no informó ningún daño (ninguna de las bombas que cayeron sobre el mar explotó (49)), pero se anotó haber derribado un Exocet con las primeras salvas del cañón de 4.5 pulgadas y, en retrospectiva, también un Skyhawk.

El Lt. Commander (Capitán de Corbeta) Tony Bolingbroke, Primer Oficial del buque, se encontraba en el puente del Avenger al momento del ataque:

«Nuestra tripulación está segura que nosotros derribamos un Exocet, pero yo no lo creo. Si derribamos uno de los 3 o 4 A-4 que nos atacaron, pero como el Exeter derribó un Skyhawk con un misil Sea Dart que efectivamente pasó sobre nosotros, se puede uno imaginar las explosiones y el ruido, para no hablar de la adrenalina. Los A-4 que siguieron el ataque volaron directamente hacia el Avenger y estaban volando tan bajo que yo (parado en el puente y haciendo una especie de comentario para los tripulantes que estaban en cubiertas inferiores) me encontré mirando para abajo para encontrarlos, y pasaron tan cerca que pude ver sus caras...Agradezco que sus bombas fallaran (50)».

El Jefe de Armas Bill Jarvis también se encontraba en el mismo lugar, cerca del Primer Oficial:

«Observé a los tres Skyhawk mientras se aproximaban, dos directo por babor hacia proa, y uno directo por estribor a proa, meneándose y surcando rápidamente las olas, rápido y bajo. Enfoqué mis binoculares sobre el más próximo sobre babor a proa y pensé lo funesto que parecía, enfilandlo directo hacia nosotros, hacia mí. Mientras el avión alcanzaba la proa, el Primer Oficial dio la orden «¡Cubrirse!», y todos nos tiramos sobre cubierta, cara abajo, con las manos sobre la nuca. El Primer Oficial aterrizó virtual-



6- Eventos del 30 de mayo de 1982, según fueron apreciados por las fuerzas británicas en el teatro.

mente encima de mí. Los dos aviones a babor volaban por debajo del nivel de las ventanas del puente y lanzaron 3 bombas inofensivas en el mar. El avión de estribor lanzó su bomba justo delante del buque y, mientras su bomba caía al mar, dio vuelta por babor y dio una voltereta cayendo sobre la superficie del mar sobre nuestra banda de estribor (51)».

Inmediatamente luego de la comunicación del Avenger, el radar del Invencible reportó dos contactos alejándose a gran velocidad del barco atacado. El Exeter los seguía manteniendo enganchados en su sistema Sea Dart, pero su comandante, Hugh Balfour decidió no lanzar sobre los dos aviones que se alejaban hacia el Oeste. Más allá que se había ordenado a los Sea Harrier interceptar al enemigo en retirada, lo cierto es que solo poseía siete misiles en su santabárbara, y ninguna perspectiva de ser reaprovisionado en los días venideros (52).

Por su parte, el Cardiff seguía sin lograr fijar a los aviones en sus radares de tiro:

«No se pudo enganchar a ningún contacto. Tratamos de usar los contactos del Link 10 del Exeter para que los tomen nuestros radares 909, así como nuestros operadores se desesperaron para lograr nuestros propios enganches, pero no pudimos pasar a ninguno de los atacantes al (sistema) Sea Dart (53).

En el Invencible, acababan de posarse dos helicópteros Sea King del 820 Naval Air Squadron que, en configuración antisubmarina, habían sido desplegados el día anterior al RFA Tidepool (un buque tanque) para brindarle protección (54), cuando se anunció el ataque aéreo.

A popa del buque, el Lt. (Teniente de Navío) C. H. Cantan se encontraba en alerta 5 minutos dentro del Sea Harrier XZ495/003 (801 Naval Air Squadron) (55). El avión tenía su carga habitual de 2 misiles aire-aire Sidewinder modelo «L», dos cañones Aden de 30 mm y dos tanques de combustible completos. En ese momento, se le dio la orden de decolar, poniendo rumbo 220° a 1500 pies.

A poco de ello, el piloto vio una estela, que consideró era de un misil a baja altura, con rumbo NE, así como detectó al Sur, en su radar Blue Fox y por breves momentos, a un contacto aéreo distante a 12 millas náuticas. Poniendo proa al mismo, fue iluminado de imprevisito por un radar 909 de control tiro (posiblemente del Exeter) lo cual lo obligó a evadir y alertar por diversos canales su presencia. Poco después, superado el susto, se le indicó que cancelara su tarea, en tanto los contactos se abrían hacia el Oeste a una velocidad tal que no hacía razonable la persecución.

Se posicionó, entonces, para una Patrulla Aérea de Combate al Sur Oeste de la fuerza, volando en total 1 hora 20 minutos y luego regresando al portaaviones. Por otra parte, el Flight Lt (Primer Teniente) Ian Mortimer, asignado también al 801 NAS, había despegado del portaaviones a las 1635z para una patrulla aérea de combate en las cercanías de la capital, donde no había tenido contactos pero si reci-

do fuego (inefectivo) desde tierra (56).

Encontrándose en camino de regreso, fue informado por el controlador aéreo de la alerta roja por posible ataque de Exocet, siendo vectoreado al 130° por la presencia de un contacto a 45 millas náuticas de su posición. El mismo se perdió, pero fue readquirido muy brevemente por el portaaviones, indicando que se encontraba entonces a 27 millas (57). El Primer Teniente Mortimer investigó, acercándose hasta 10 millas de la posición, para apuntar a las 1750z, ya finalizada la alarma (58). Vale aclarar, también, que a las 1719z, una pareja de Sea Harriers (del 800 NAS) había sido lanzada desde el Hermes (59).

Según el controlador aéreo del Invencible, el Lt. (Teniente de Navío) P. G. King, estuvieron muy cerca ese día:

«El 30 de mayo estuvimos cerca de interceptar a los Super Etendard – posiblemente la experiencia más estimulante que viví, tratando de agarrarlos con dos Sea Harrier (60). Cuando los incursores se retiraban, el Lynx asustado por el primer misil se recuperaba: Un poco sobresaltados nos dimos cuenta que, de repente, no se escuchaba nada en la radio. Al Norte, pude ver un buque con mucho humo y algo como explosiones. Fuimos a investigar. Era el Exeter, el humo de sus chimeneas y el reflejo del sol sobre sus radares».

Mientras tanto, el Exocet había penetrado la cortina exterior, pasando presuntamente primero a estribor y cerca de la popa del Avenger (sin ser observado visualmente por nadie allí) y luego por las inmediaciones del Exeter.

La Andromeda, en el camino del Exocet, adquirió al misil en su radar 967 y, con el misil en acercamiento y a unas 10 millas náuticas, fue tomado por el radar 910 de control tiro del Sea Wolf (62).

Todas las unidades de defensa, prácticamente, estimaban que el misil se había enganchado y venía hacia ellos.

Así, dentro del Glamorgan, según Ian Inskip, oficial en el puente del buque:

Un (helicóptero) Lynx informó un rastro de humo viniendo en nuestra dirección e incrementamos nuestra velocidad y enfilamos hacia la amenaza. Estimando la inclinación y alcance del misil, determiné que en su curso normal pasaría a cerca de media milla de distancia, pero esto aún estaba en la visión de la cabeza buscadora del misil. Si nos detectaba, viraría hacia nosotros y posiblemente impactara. Cortando el viento, una vez más éramos la escolta prescindible protegiendo las unidades de mayor valor (63).

El Glamorgan efectuó disparos de cañón hacia donde se esperaba al misil, sumando desconcierto (64). El Cardiff también hizo algunos disparos, con armas menores, hacia fogonazos en el horizonte, que luego se determinó eran los misiles lanzados por el Exeter. A las 1737 y 30 segundos fue detectado humo por un observador en la HMS Ambuscade y, luego, una explosión en el agua, estimándose (teniendo en cuenta también lo informado por el radar del mismo buque) que el hecho ocurrió a 7,8 millas náuticas de la fragata (65). En ese momento, también fue perdido el contacto del misil por la Andromeda.

En aquellos confusos momentos, la situación no era muy distinta en el Invencible, que navegaba ya en rumbo 060° (66). El Petty Officer (Suboficial Segundo) Rod Fearnley, en la cubierta de vuelo del portaaviones, recuerda haber buscado protección frente a un impacto; el ataque, que sucedía fuera de su alcance visual, era relatado (pareciera sin mucha precisión) por los altavoces del buque. Anotó en su diario pasados los acontecimientos:

«Mucho frío. Lluvia y aguanieve. El buque estuvo en alerta por ataques de Super Etendard a las 1830

y 2230. Durante el primer ataque, el Exeter derribó a los misiles enemigos ¡Bien por él! La Ambuscade asustó a los demás. Nosotros solo lanzamos chaff D (67)».

Otro tripulante, el Warrant Officer (Suboficial Mayor) Nicholas Lutwyche estaba a cargo de una de las ametralladoras (GPMG) que servían improvisadamente a la defensa inmediata del buque. Con mil disparos listos, ubicado en la banda de babor y a proa (cerca de la planta generadora de oxígeno líquido) esperó pacientemente que se acercara algún blanco, pero no divisó a ninguno (68).

Minutos más tarde, el Wessex V puso proa al sitio de la explosión del segundo Skyhawk (muy cerca de la Avenger), detectando el agua marina teñida de turquesa y restos flotando en el agua (69). Desde el Lynx de la Andromeda se pudo divisar también el agua coloreada y restos de un asiento eyector sumergiéndose lentamente (70). Un suboficial en el Wessex bajó un gancho de salvamento y tomó una pequeña balsa de una plaza, repleta de agujeros. También, desde el Avenger, se bajó un bote, que recuperó una pequeña pieza de un avión y una parte de un cuerpo. Creo que estaba en un chaleco salvavidas o similar. Me parece que también el Wessex recuperó algo (71).

Los reportes de derribos, inmediatamente luego del ataque, fueron confusos. El Exeter se adjudicó el derribo de un Super Etendard, así como otro contacto aéreo de características indeterminadas (72) A su vez, el Avenger se anotó un Exocet (73) y, poco más tarde, también reclamó un A-4 (74).

Días más tarde, el comando de la flota determinó que el ataque había sido quizá efectuado por uno o dos Super Etendard, acompañados por tres o cuatro Skyhawks (75), y que posiblemente el Exeter, con sus Sea Dart, había impactado a los dos A-4. El comandante del Exeter, asimismo, en una nueva evaluación de los hechos, consideró que, con un 100 % de seguridad, su buque había derribado a los dos A-4 (76). También, se señaló que un Exocet ingresó a los anillos interiores de defensa, y que otro segundo posiblemente no salió de su lanzador, no pudo volar o siguió en tándem al primero (77).

Pero, con el análisis de aeronaves involucradas del tipo A-4 (que conocemos fueron cuatro), se presenta como una contradicción que el Exeter reclamara un segundo derribo a las 1734z y 30 segundos, cuando el Avenger señaló ser atacado por tres aeronaves a las 1737z. Asimismo, se estimó que el Exocet lanzado tuvo un recorrido de 64 km, si se toma una línea recta entre la detección del lanzamiento y donde cayó al agua (es decir, mayor si se tiene en cuenta cualquier giro del misil). Dicha distancia está muy por encima del alcance máximo del arma, si es lanzada a baja cota (alrededor de 50 km).

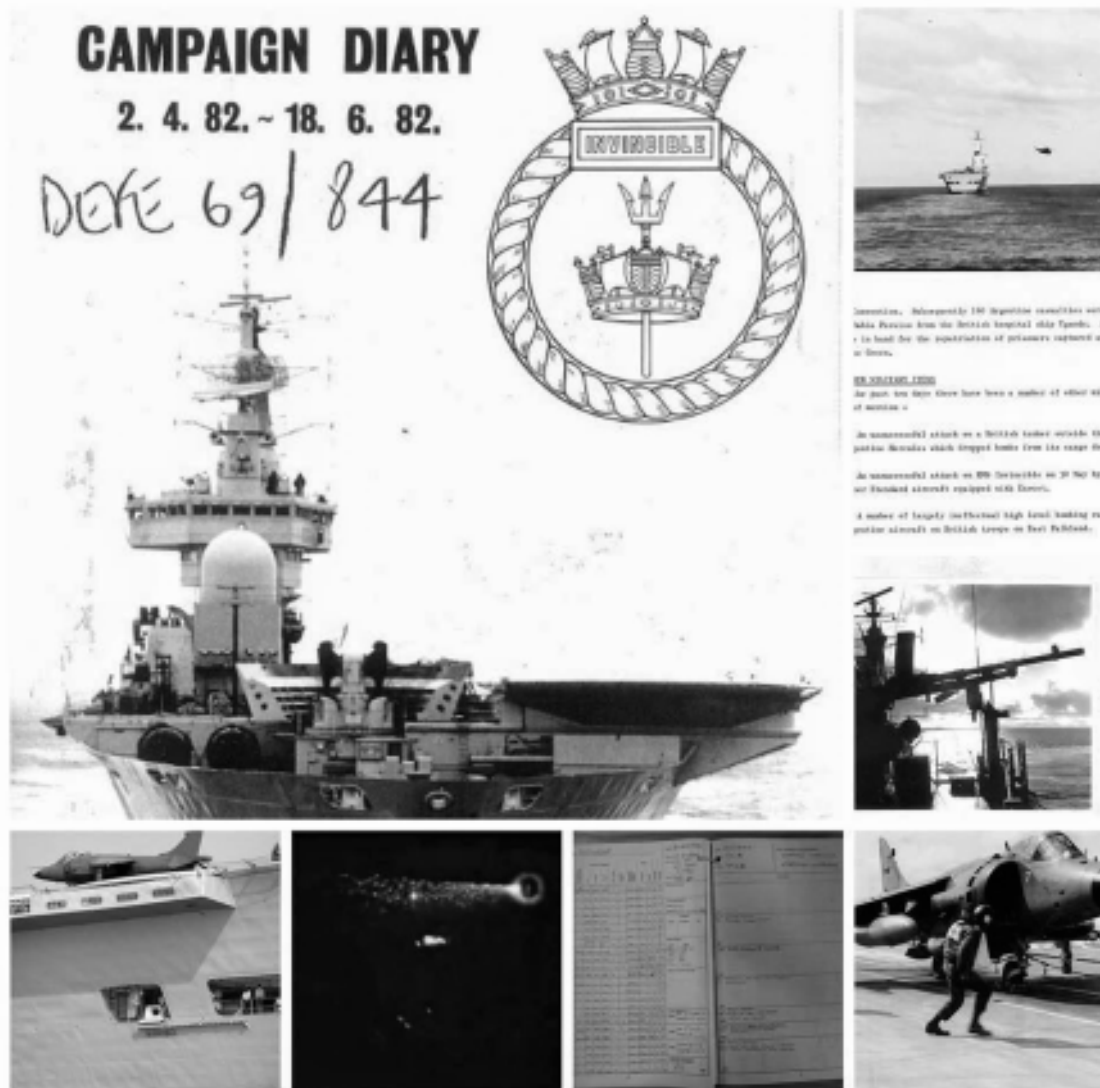
El ataque del 30 de mayo de 1982 tomó a los británicos enteramente por sorpresa. Según el comandante de la flota, «Como misión de ataque, no estaba mal pensada, aún cuando requería desviarse demasiado» (78). Y el comandante del Invincible (J.J. Black) consideró, por su parte que los argentinos:

«Intentaron un plan ingenioso, que casi resultó exitoso» (79)

Según el CO del Exeter, Hugh Balfour:

«Hicieron una misión remarcable, volaron millas y millas desde Argentina, se reaprovisionaron varias veces en esos aviones con solo un tripulante...realmente una operación excepcional, eficiente y muy excitante. Tengo gran respeto a los argentinos por lo que hicieron; una gran operación para los estándares de cualquiera. Fue muy valiente (80).

Para la Fuerza de Tareas Británica, desde la



detección inicial de voces en HF, hasta el egreso de los Skyhawk, todo había durado escasos siete minutos. El éxito en repeler el ataque, se consideró, se debió al lanzamiento de chaff, así como la rápida maniobra de los buques, en mostrar su proa o popa al misil, para minimizar el blanco (81).

Como lección, se entendió que el lanzamiento de chaff se debía efectuar a la brevedad de detectar cualquier radar Agave.

Habiendo pasadas escasas horas, quedaba claro (a las fuerzas británicas) que el ataque a la flota, había tenido como principales protagonistas al destructor HMS Exeter y a la fragata HMS Avenger. Por ello, en forma clara, el oficial de guardia de Invincible anotó en la parte reservada para el resumen del día «Ataque por Super Etendard – sin daños» (82), el del Exeter «Turnos de Defensa en la ZET. Grupo atacado por Super Etendard» (83) y el del Avenger, solamente «Turnos de defensa – Operación Corporate» (84). Casi inmediatamente, se radió a los submarinos en el teatro que «Cuatro aviones habían atacado y errado al Invincible, de los cuales dos habían sido derribados» (85).

Y, por último, se elevó un informe al Cuartel General, que informó al Gabinete y este al Parlamento Británico, que «se había producido un ataque no exitoso al HMS Invincible el 30 de mayo, por parte de aviones argentinos Super Etendard equipados con Exocet» (86) Entonces, lo único que quedaba claro, era que a nadie le quedaba claro que había pasado con el ataque al Invincible.

Referencias

- 1)- Sciaroni (2012:59-73).
- 2)- Arancibia Clavel y De la Maza Cave (2003:354).
- 3)- La operación «Shutter» se desarrolló desde fines de mayo a principios de junio y consistía en reportar los despegues desde Río Grande, Río Gallegos y Comodoro Rivadavia. No queda claro qué fuerza en el terreno reportaba esos avistajes (ver An examination of Argentine air effort during the Falklands Campaign DEFE 58/273)
- 4)- El Valiant, ese 30 de mayo detectó un contacto sonar clasificado como posible lancha rápida TNC 45, en una caleta al norte de Isla de los Estados. Clasificó además cuatro contactos aire, según sus (limitados) medios MAE, a saber: un Hércules, un Dagger, un Bandeirante y un Tracker. La

meteorología debía ser mala ese día, ya que ningún contacto pudo ser corroborado visualmente. Ver Le Marchand, T. (HMS Valiant) Report of Proceedings.

5)- Le Marchand, T. (HMS Valiant) Report of Proceedings.

6)- HMS Invincible Falklands Islands Campaign Diary (DEFE 69/844).

7)- Ver HMS Invincible ship log. Las bitácoras, los informes de los ataques y otros documentos oficiales fueron desclasificados por el Reino Unido el último día hábil del año 2012. Algunos de ellos resultan de libre consulta en los National Archives, en Kew, Inglaterra y otros todavía están siendo liberados, paulatinamente, a través de dicha institución. El diario de guerra del Invincible y de los 801 y 820 NAS fueron especialmente cedidos por el Ministerio de Defensa británico para este ensayo.

8)- Memorando a Margaret Thatcher del Ministerio de Defensa («Exocet Attack, 25th May»).

9)- Johnson, A. (HMS Onyx) Report of Proceedings.

10)- Operation Corporate – Analysis of Exocet firing 30 May 82. El documento está fechado el 8 de junio de 1982 y firmado por el Almirante John Fieldhouse, como comandante de la Fuerza de Tareas y Comandante en Jefe de la Flota.

- 11)- McManners (2007:184).
- 12)- McManners (2007:184).
- 13)- Woodward y Robinson (2012:430).
- 14)- Brown (1989:255)
- 15)- Teniendo en cuenta que resulta el presente un análisis desde la perspectiva británica, todos los tiempos serán los utilizados por la flota, calculados en hora Z («Zulu»), tres horas más que hora argentina.
- 16)- Friedman (2006:393).
- 17)- HMS Invincible ship log, HMS Avenger ship log, HMS Exeter ship log y HMS Hermes ship log. Todas las bitácoras manifiestan que la alarma se recibió también a las 1730z, menos la del Invincible que indica 1731z.
- 18)- Email de Larry Jeram Croft, 10 de febrero de 2014.
- 19)- Friedman (1997:522).
- 20)- Email de Larry Jeram Croft, 10 de febrero de 2014.
- 21)- Woodward y Robinson (2012:430).
- 22)- Operation Corporate – Analysis of Exocet firing 30 May 82.
- 23)- Email de Ken Griffiths, 11 de febrero de 2014.
- 24)- La palabra clave Zippo alerta a las unidades que un ataque con misiles es inminente, o se encuentra en progreso. UNO: misil detectado a corta distancia; DOS: misil lanzado desde superficie o de submarino detectado a larga distancia; TRES: misil lanzado desde avión detectado a larga distancia; CUATRO: ataque con misiles inminente.
- 25)- Evans (2007).
- 26)- Report of Captain Salt, Loss of HMS Sheffield, Board of Inquiry. Annex C.
- 27)- Operation Corporate – Analysis of Exocet firing 30 May 82.
- 28)- Operation Corporate – Analysis of Exocet firing 30 May 82.
- 29)- Woodward y Robinson (2012:429).
- 30)- Middlebrook (1988:287).
- 31)- Brown (1989:255).
- 32)- Email de Tony Bolingbroke, 11 de febrero de 2014.
- 33)- Middlebrook (1988:287).
- 34)- Email de Tony Bolingbroke, 11 de febrero de 2014.
- 35)- Operation Corporate – Analysis of Exocet firing 30 May 82.
- 36)- Middlebrook (1988:287).
- 37)- Operation Corporate – Analysis of Exocet firing 30 May 82.

- 38)- Email de Ken Griffiths, 11 de febrero de 2014.
 39)- Operation Corporate – Analysis of Exocet firing 30 May 82.
 40)- Operation Corporate – Analysis of Exocet firing 30 May 82.
 41)- Email de Larry Jeram Croft, 6 de febrero de 2014.
 42)- Balfour (1994).
 43)- Balfour (2009).
 44)- Email de Tony Bolingbroke, 11 de febrero de 2014.
 45)- McManners (1986).
 46)- Balfour (2009).
 47)- Middlebrook (1988:287).
 48)- Operation Corporate – Analysis of Exocet firing 30 May 82.
 49)- Email de Tony Bolingbroke, 11 de febrero de 2014.
 50)- Email de Tony Bolingbroke, 1° de octubre de 2012.
 51)- Middlebrook (1988:287).
 52)- Balfour (1994).
 53)- Email de Ken Griffiths, 17 de febrero de 2014.
 54)- Op Corporate Falklands Conflict, 820 Naval Air Squadron, HMS Invincible flight report (DEFE 69/838).
 55)-Entrevista telefónica con C. H. Cantan, 28 de marzo de 2014. La información suministrada coincide con los registros del Op Corporate Falklands Conflict 801 Squadron Operational Diary (DEFE 69/1085).
 56)- Op Corporate Falklands Conflict 801 Squadron Operational Diary (DEFE 69/1085).
 57)- Op Corporate Falklands Conflict 801 Squadron Operational Diary (DEFE 69/1085).
 58)- El Flight Lt Mortimer fue derribado dos días después por un misil Roland, en las cercanías de Puerto Argentino.
 59)- HMS Hermes ship log. A las 1747z, asimismo, fueron lanzados desde el mismo buque dos Sea Harrier y 2 Harrier Gr3 de la RAF.
 60)- King (1983:112).
 61)- Email de Larry Jeram Croft, 6 de febrero de 2014.
 62)- Email de Larry Jeram Croft, 10 de febrero de 2014.
 63)- Inskip (2012:129).
 64)- Inskip (2012:129).
 65)- Operation Corporate – Analysis of Exocet firing 30 May 82.
 66)- HMS Invincible ship log.
 67)- Email de Rod Fearnley, 14 de febrero de 2014.
 68)- Email de Nycholas Lutwyche, 13 de mayo de 2014.
 69)- Benson (2012:213)
 70)- Email de Larry Jeram Croft, 6 de febrero de 2014.
 71)- Email de Tony Bolingbroke, 12 de febrero de 2014.
 72)- HMS Exeter ship log.
 73)- HMS Avenger ship log.
 74)- Email de Tony Bolingbroke, 12 de febrero de 2014.
 75)- Operation Corporate – Analysis of Exocet firing 30 May 82.
 76)- Balfour (1994).
 77)- Operation Corporate – Analysis of Exocet firing 30 May 82.
 78)- Woodward y Robinson (2012:429-30).
 79)- McManners (2007:184).
 80)- Balfour (1994).
 81)- Operation Corporate – Analysis of Exocet firing 30 May 82.
 82)- HMS Invincible ship log.
 83)- HMS Exeter ship log.
 84)- HMS Avenger ship log.
 85)- Diario de un oficial submarinista británico, tripulante del HMS Conqueror. En copia en poder del autor, recibido en forma directa de quien lo escribió.
 86)- South Atlantic Presentation Unit (82) 30 en Thatcher MSS (Churchill Archive Centre).

Bibliografía de referencia

- Publicaciones Arancibia Clavel, P. y De la Maza Cave, I. (2003).
- Matthei, mi testimonio, Santiago de Chile: Editorial Random House.
- Balfour, H. Exeter Antigua to the Falklands, 2009,

http://www.hms-exeter.co.uk/Falk_82_1.html [Recuperada: lunes, 5 de mayo de 2014]

- Balfour, H. (1994). IWM Interview, (grabación de audio), Londres: Imperial War Museum, Número de catalogo 14596.
- Benson, H. (2012). Scram!, Londres: Random House.
- Brown, D. (1989). The Royal Navy and the Falklands War, Londres: Arrow Edition.
- Evans, M. (2007) «Legal fears left Atlantic Conveyor defenceless»,
- Diario The Times, Edición del 11 de diciembre.
- Friedman, N. (2006). The Naval Institute guide to world naval weapon systems – Fifth Edition, Annapolis: Naval Institute Press.
- Inskip, I. (2012). Ordeal by Exocet: HMS Glamorgan and the Falklands War, Londres: Frontline Books.
- King, P.G. (1983). «HMS Invincible: some individual recollections»,
- The Naval Review, Londres: The Naval Review, Año LXXI, Nro. 2, Abril, 108-118.
- McManners, H. (1986). «Avenger», Revista Cuerpos de Elite, Barcelona: Planeta - De Agostini, Nro. 97.
- McManners, H. (2007). Forgotten Voices of the Falklands, Londres: Ebury Press.
- Middlebrook, M. (1988). Task Force. The Falklands War 1982, Londres: Penguin Books.
- Sciaroni, M. (2012). «Alerta temprana desde submarinos. La experiencia de la Royal Navy en Malvinas 1982», Revista de la Escuela de Guerra Naval, Buenos Aires: Escuela de Guerra Naval, Año XLII, Nro. 58, Octubre, 59-73.
- Woodward, J. F. y Robinson, P. (2012). One Hundred Days, Londres: Harper Collins Publishers.
- Documentos oficiales británicos
- Bitácoras:
- HMS Invincible ship log (ADM 53/189407); HMS Hermes ship log (ADM 53/189351); HMS Avenger ship log (ADM 53/190138) y HMS Exeter ship log (ADM 53/189189).
- Informes de operaciones:
- Exocet Attack, 25th May (PREM 19/650).
- Operation Corporate – Analysis of Exocet firing 30 May 82 (DEFE 58/273).
- Op Corporate Falklands Conflict, 820 Naval Air Squadron, HMS Invincible flight report (DEFE 69/838).
- HMS Invincible Falklands Islands Campaign Diary (DEFE 69/844).
- Op Corporate Falklands Conflict 801 Squadron Operational Diary (DEFE 69/1085).
- An examination of Argentine air effort during the Falklands Campaign/Operational Research Branch report (DEFE 58/273).
- Report of Captain Salt, Loss of HMS Sheffield, Board of Inquiry. Annex C (Naval Historic Branch).
- South Atlantic Presentation Unit (82) 30 (Thatcher MSS -Churchill Archive Centre: THCR 2/6/2/163).
- HMS Onyx, Report of Proceedings
- HMS Valiant, Report of Proceedings (Naval Service FOI Coordination Cell – request 10-12-2010-101254-002)
- Todos los documentos se encuentran en los National Archives británicos (en Kew), salvo aclaración en contrario.

Entrevistas

- ♦ Teniente de Navío Larry Jeram Croft 815 NAS (HMS Andromeda)
- ♦ Cabo Segundo Kenneth Griffiths HMS Cardiff
- ♦ Capitán de Corbeta Tony Bolingbroke HMS Avenger
- ♦ Teniente de Navío Charles Cantan 801 NAS (HMS Invincible)
- ♦ Suboficial Segundo Rod Fearnley HMS Invincible
- ♦ Suboficial Mayor Nicholas Lutwyche HMS Invin-

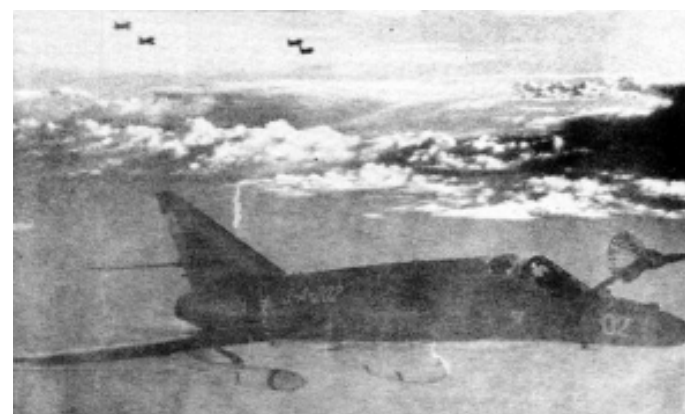
cible

Fuente: ACCIONES AÉREAS EN EL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR 1971-1982. Buenos Aires 8, 9 y 10 de septiembre de 2014.

ACTAS DEL III CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA AERONÁUTICA MILITAR ARGENTINA «ACCIONES AÉREAS EN EL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR, 1971-1982».



Pintura que muestra en primer plano al Super Etendard 3-A-202 de la ARA, junto a la escuadrilla de A-4C de la FAA, durante las maniobras de reabastecimiento previo al ataque contra el HMS Invincible.



Histórica fotografía tomada en la etapa de ida durante la misión de ataque al HMS Invincible. En primer plano se observa el Super Etendard 3-A-202 pilotado por el C.C. Alejandro Francisco (con el único misil Exocet bajo el ala derecha) que se reabastece de combustible de un KC-130. Atrás, aguardando su turno, se advierte la formación sobre el horizonte de cuatro A-4C Skyhawks, integrantes del grupo «Zonda»



Ernesto Ureta y Gerardo Isaac posando en la fotografía junto al as de la Segunda Guerra Mundial Pierre Clostermann.



NR* Abogado (UCA / 1999) y Magister en Estrategia y Geopolítica (ESG-EA / 2007). Es autor de «Malvinas – Tras los Submarinos Ingleses», publicado por el Instituto de Publicaciones Navales en el año 2010, así como de numerosos artículos sobre temas navales en revistas especializadas y páginas de Internet.



Cementerio Argentino - Darwin - Islas Malvinas - República Argentina

A Ellos, Nuestros Pensamientos por Siempre