

LA GACETA MALVINENSE

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



AÑO 15 – Nº 59 - Marzo - 2016

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



Inaugurado el 29 de Septiembre de 2006
Planteado como centro del Paseo Recreativo
Cultural Parque Central
Promesa de Escolares el 20 de Junio de 2013

Memorial de los Héroes de Malvinas. Neuquen, Capital de la Provincia Homónima

SUMARIO



Ejército..... Pag. 3



Armada Pag. 11



Crónica Pag. 28



Pag. 9



Fuerza Aérea Pag. 16



Radios Pag. 31



AVEGUEMA Pag. 10



Prefectura Pag. 27



Civiles Pag. 32

EDITORIAL

En estas jornadas plenas de recuerdos y evocaciones de sentimientos tan caros a los argentinos y en particular a los Veteranos y sus familias, queremos expresar nuestro reconocimiento institucional a todos los Veteranos de Guerra, independientemente que sean o no miembros de la Asociación, a los familiares de los Veteranos y de los caídos en combate por la recuperación de nuestras Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur, y muy especialmente, rendir una vez más, nuestro homenaje a los camaradas de todas las fuerzas y civiles que dieron su vida por la Patria.

Treinta y cuatro años han pasado y parece que fue ayer... Porque los recuerdos permanecen vivos, y aunque se nos confunda alguna fecha o algún nombre, las imágenes de los hechos protagonizados por cada Veterano siguen inflamando nuestro corazón del legítimo orgullo de decir: «Yo estuve allí». «Combatí por mi Argentina».

Cada uno desde su puesto, con mayor o menor jerarquía, con la juventud o la madurez, con experiencia o bisoño, enfrentó el desafío histórico en una encrucijada donde se jugó el destino de la Nación. Ese compromiso asumido en tierra, mar y aire, nos debe alegrar como argentinos.

Más allá del resultado, que es propio de los avatares de la vida de los estados, como soldados y argentinos le cumplimos a la Patria y a nuestros conciudadanos, poniendo en riesgo la vida y tratando de hacer lo mejor posible nuestra tarea. Aún el que pudiera parecer el más insignificante esfuerzo tuvo

sentido como entrega generosa a la Patria, sin pedir nada a cambio.

Creemos que aún resta mucho para brindarle a la Argentina que amamos, en esta legión de Veteranos, que empieza a ser secundada por la generación siguiente. Es nuestro tiempo para reflexionar y transmitir a las jóvenes generaciones, una experiencia de vida en un momento trascendental de la historia de la Argentina del siglo XX, con la madurez que dan los años y el bálsamo que aporta el paso del tiempo transcurrido desde aquellos días de fuego.

Y seguir construyendo desde cada ocupación y desde el seno del hogar, la Patria que les debemos a nuestros camaradas caídos en combate, pero sobre todo, a nuestros hijos.

Veteranos, alta la frente y con el pecho henchido de legítimo orgullo y patriotismo, gritemos a voz de cuello en este nuevo 2 de Abril:

«¡Viva la patria!»

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

Propietario:
Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas
Personería Jurídica N° 805/2002

La Gaceta Malvinense
Título y marca N° 1954.110 (INPI)
Prop. Intel. N° 5277640

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 4° 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.

ARGENTINA
DESPIDE A SUS MIRAGE...

ATENCION NUEVA FECHA

Domingo 29 de Noviembre
Apertura 10:00 hs.
Ceremonia central 17:00 hs.
VI BRIGADA AÉREA - TANDIL

Pasajes aéreos, exposiciones, artistas invitados,
conferencias de Veteranos de Malvinas y
muchas sorpresas más !!!

Entrada libre y gratuita

*...pero la GLORIA
quedará para SIEMPRE*

FuerzaAereaArgentina Oficial

Ministerio de
Defensa
Presidencia de la Nación

Ver Página Central

Los Cañones Argentinos en Malvinas

Extraído de «Fundación Malvinas Ushuaia»
(fundacion_malvinas_tdf@yahoo.com.ar)

En la tarde del 13 de mayo de 1982, aterrizaba en Puerto Argentino un C-130 Hércules de la Fuerza Aérea Argentina, luego de un prolongado vuelo rasante sobre las olas del mar burlando el bloqueo.

Al abrirse la compuerta de la bodega de la aeronave, no fue poca la sorpresa.

Se asomaba la boca de una mole impresionante: era un cañón remolcado Sofma, calibre 155mm L33 Modelo 1977, del Ejército Argentino.

Tres días después, y con la pista de aterrizaje totalmente a oscuras, llegó otro Hércules con una segunda pieza.

La pieza había sido concebida y desarrollada en Argentina por CITEFA durante la década del setenta, y producida en la Fábrica Militar de Río Tercero, en la provincia de Córdoba. Tenía un alcance máximo de 20 kilómetros, con munición convencional de 43 kilos.

Se decidió su emplazamiento en los alrededores de Puerto Argentino, sobre el camino que pasaba por Sapper Hill, al abrigo de su ladera nordeste.

El peso del cañón (8500 kilos) y la ausencia de caminos adecuados provocaban su hundimiento en la esponjosa turba malvinense. Ello causaba grandes limitaciones en su movilidad, requiriendo un mayor trabajo y la utilización de una retroexcavadora para lograr el emplazamiento de las piezas en su posición, a unos 150 metros una de otra.

Debido a los ataques de la aviación argentina que ya causaban serias pérdidas a la Royal Navy, las incursiones de bombardeo naval británico se realizaban sólo por la noche, lejos del alcance de la artillería terrestre de la defensa y sin la molestia de las aeronaves argentinas, imposibilitadas de operar en misiones de ataque naval nocturno.

Transcurrían las noches, y la guarnición argentina sufría el constante martilleo de los proyectiles británicos.

Cada buque tenía un cañón automático de 114 milímetros, con capacidad para efectuar 80 disparos por minuto. Si bien el suelo de turba de Malvinas absorbía gran parte de la acción de los proyectiles, su constante accionar minaba la moral de la defensa que nunca estaba a salvo de recibir sus efectos.

El 13 de mayo de 1982, pasadas las 23:00 hs, el jefe de la pieza recibió la información sobre la aparición en el radar de un eco sobre el mar.

Era un buque que navegaba hacia el circuito de tiro cerca de la costa para cumplir con su rutinaria tarea de bombardeo naval contra las posiciones argentinas, confiando en la ausencia de respuesta.

Esa noche se equivocaría. Con los datos suministrados por el radar, se establecieron la distancia y el ángulo de dirección para el disparo que, sumado a la velocidad del buque y el tiempo estimado en que el proyectil llegaría al blanco, permitiría preparar la pieza para abrir fuego con una relativa eficacia. La munición era escasa, por lo que los artilleros argentinos no podían permitirse fallar en exceso.

Cuando el incursor se encontraba a unos 18 km de distancia, el silencio de la noche se quebró con el hasta entonces desconocido estampido del disparo del Sofma.

Para sorpresa de la desprevenida tripulación, los impactos cayeron cerca del buque. Si bien no causaron daño, lograron el efecto esperado. Abruptamente la nave viró con rumbo opuesto, alejándose a toda velocidad.

En la noche del 17 de mayo se repetiría la acción. A las 22:50 hs, el radar reci-



bió un eco ubicado a unos 30 km de la costa. Pocos minutos después aparecieron en la pantalla dos ecos más, que se aproximaban a gran velocidad en dirección a la costa. Ahora se contaba con un segundo cañón.

Los buques comenzaban a realizar el habitual circuito de carrusel para el bombardeo naval.

Los artilleros argentinos concentraron el fuego sobre uno de los blancos. Con los primeros impactos sobre el agua, los tres buques repitieron la desesperada maniobra, alejándose velozmente del lugar. Ya no se acercarían más impunemente.

Había comenzado un duelo personal entre los buques ingleses y la artillería argentina.



Características del Cañón L33 CITEFA Modelo 77 De 155mm

Fabricante: Fabricaciones Militares Cartucho: 155mm
Alcance máximo: 20 km
Longitud del tubo: 9,40 mts
Longitud Total de la pieza: 10,12 mts
Altura total de la pieza: 2,20 mts
Despeje del suelo: 0,28 mts
Ancho Total: 2,67 mts
Ancho total en batería: 6,70 mts
Peso del proyectil: 43kg
Alcance Efectivo: 20.000 m (con munición normal)
 24.000 m (con munición especial)
Peso del Material en orden de marcha: 8.200 kg
Peso de la masa oscilante: 4.400 kg
Campo de tiro vertical: -5° a +67°
Campo de tiro Horizontal: 70° (+35°)

A principios de junio, con la infantería y artillería británicas aproximándose desde el oeste sobre el perímetro defensivo de Puerto Argentino, los Sofma recibieron una nueva tarea.

Durante el día debían apuntar sus bocas de fuego en dirección a los cerros que comenzaban a ser ocupados para el avance final sobre la capital isleña. Así, en varias oportunidades efectuaron disparos sobre los montes Kent y Wall, atacando posiciones de artillería, infantería y

puestos de observación enemigos.

Los efectivos británicos rápidamente aprendieron a distinguir el zumbido de la munición de 155 mm aproximándose, y a hundir sus cabezas en la turba apenas lo escuchaban.

Los intentos para silenciar la molesta artillería argentina fracasaban uno tras otro.

Las tropas enemigas recibían su castigo mientras intentaban avanzar sobre Monte Longdon, Dos Hermanas y Monte Harriet.

Uno de los cañones quedó dañado en un ataque de los aviones Sea Harrier ingleses.

Tales fueron los perjuicios ocasionados, que el enemigo, en una arriesgada y desmesurada acción, expuso, durante los últimos días de combate, una escuadrilla de aviones Harrier para silenciarlos.

El asalto final sobre Puerto Argentino se aproximaba. Los duelos de artillería eran incesantes.

A los Sofma se les sumaban los obuses Otto Melara de 105 mm, pero las piezas inglesas quedaban fuera del alcance de los proyectiles argentinos del Otto Melara.

Ello hacía muy arriesgada la situación de los artilleros, obligándolos a cambiar su posición permanentemente para evitar ser alcanzados.

Pero la munición les estaba escaseando.

El último vuelo en entrar a Puerto Argentino en la noche del 13 de junio llevaba en su vientre una última pieza de 155 mm. Tal vez, un intento desesperado para prolongar el desenlace final.

La Batería, aún en inferioridad de condiciones, combatió estoicamente hasta la noche del 13 de junio en que se acallaron sus bocas de fuego luego de consumir totalmente la munición.

Las tropas inglesas ya estaban en las afueras de la capital y esa última noche los artilleros argentinos callarían finalmente sus cañones.

Dispararon hasta agotar su munición. En la mañana siguiente se produjo el cese del fuego. El último cañón no alcanzó a ser emplazado y quedó estacionado en una de las calles de la ciudad.

Los artilleros sacaron de sus piezas los blocks de cierre, enterrándolos en la turba, en un intento para inutilizarlas.

Testimonios británicos del conflicto (Artillería Argentina)

Los relatos que se agregan a continuación han sido extraídos de crónicas de guerra británicas y forman parte del sentimiento auténtico de soldados que supieron valorar la aptitud de los artilleros argentinos.

Al igual que un sinnúmero de otras referencias vinculadas con la valentía y el coraje evidenciado por soldados de las fuerzas argentinas que participaron





en la gesta de Malvinas, nos permitimos extraer estas notas a modo de homenaje a quienes modestamente lucharon y expusieron sus vidas con la templanza propia de nuestros legados artilleros y, por sobre todo, en reconocimiento hacia quienes murieron en suelo malvinense.

Testimonios

«Todas las informaciones dejaban entrever que los argentinos se servían de las elevaciones para atrincherarse y preparar las mejores posiciones defensivas. El área quedaba dentro del alcance de los grandes cañones calibre 155mm que los argentinos desplazaban constantemente desde una base a otra alrededor de STANLEY».

The Sunday Time Insight Team, Una cara de la moneda, La Guerra de Malvinas, Editorial Hispamérica, Buenos Aires, 1983, Pág. 367 y 368.

«El viernes 11 de junio todavía no se había respondido a los llamamientos, y el efecto de la demora, combinados con las noches heladas y bombardeos por parte de la artillería argentina, empezaban a producir cierta frustración. Un pelotón de Guardias Escoceses tuvo que retirarse ante los intensos disparos de la artillería pesada argentina y el Regimiento de Comandos 42 sufrió las primeras bajas, desde el avance, al verse alcanzado por los proyectiles argentinos».

The Sunday Time Insight Team, Una cara de la moneda, La Guerra de Malvinas, Editorial Hispamérica, Buenos Aires, 1983, Pág. 370.

«Los cañones argentinos que estaban situados alrededor de STANLEY, seguían causando estragos entre las posiciones británicas. Son unos cachorros

endemoniadamente malos y desagradables. Te escupen un proyectil y bate toda la zona».

The Sunday Time Insight Team, Una cara de la moneda, La Guerra de Malvinas, Editorial Hispamérica, Buenos Aires, 1983, Pág. 377.

En relación con los fuegos de hostigamiento realizados contra los buques ingleses, según el testimonio del Teniente de la Armada Británica David Tinker, «...los proyectiles de los cañones argentinos caían a unas 50 yardas de distancia de nosotros».

TINKER HUGH, «La vida y gallarda muerte del Teniente David Tinker».

«La artillería argentina tenía cuatro cañones franceses calibre 155mm. Durante la campaña estos fueron utilizados con poca munición. Mientras esperábamos en el Monte KENT, recibimos más de treinta ráfagas. Durante el ataque al Monte DOS HERMANAS, aproximadamente 400 proyectiles de alto poder fueron disparados sobre nosotros en aproximadamente 4 horas».

(NOTA: Error del autor. Se trataban de sólo dos cañones calibre 155mm, Modelo Argentino, de fabricación nacional)

AKHUST GERALD R (My), «A gunner's tale», Fiel Artillery Jornal (US Army), Marzo - Abril 1984, Pág. 21.

«Los fuegos de las baterías enemigas fueron muy efectivos. Finalmente tuvimos muchas dificultades para localizar los cañones enemigos. Disparamos muchos proyectiles sobre posiciones simuladas. Demasiado tarde nos dimos cuenta que tirábamos sobre viejas cubiertas que simulaban ser cañones, cubiertas por telas de enmascaramiento. Fueron muy buenos para engañarnos».

AKHUST GERALD R (My), «A gunner's tale», Fiel Artillery Jornal (US Army), Marzo - Abril 1984, Pág. 21.

«El 2do Batallón del Regimiento de Paracaidistas, tuvo escasa oposición, pero considerable dificultad causada por el fuego de la artillería argentina calibre 155mm»

- WATSON, BRUCE W y DUNN, PETER M Military lesson of the Falklands Island warviews from the Unites States, Arms and armours press, Londres, 1984, Pág. 164.

«El fuego de la artillería argentina de 155mm comenzó a caer sobre las posiciones que los argentinos acababan de perder. Los Infantes de Marina británicos se protegieron entre las fisuras que presentaban las rocas, mientras que los proyectiles explotaban alrededor».

- THOMPSON JULIAN, No Picnic, Leo Cooper in association with SECKER and Warburg, London, 1985, Pag 157.

«Con la luz del día el fuego de la artillería argentina se intensificó bajo la dirección de los observadores adelantados quienes reglaban el tiro. El terreno lindante el Monte DOS HERMANAS estaba cubierto de cráteres por las granadas de 155mm».

- THOMPSON JULIAN, No Picnic, Leo Cooper in association with SECKER and Warburg, London, 1985, Pag 165.

«Los proyectiles de los cañones calibre 155mm se distinguían de los proyectiles de los obuses calibre 105mm y de los morteros de 120mm por su fuerte tronar. Cuanto antes tuviera lugar la siguiente fase del ataque era mejor, pues menos tiempo debieran mis hombres permanecer bajo el fuego de la artillería argentina».

- THOMPSON JULIAN, No Picnic, Leo Cooper in association with SECKER and Warburg, London, 1985, Pag 165.



«Las tropas británicas enfrentaron a una dura artillería de 155mm, que dejó tirados a heridos y muertos, pertenecientes a las unidades de asalto».

- LAURENCE CHARLES, corresponsal de guerra del The Daily Telegraph.



El Regimiento de Infantería 5 «General Félix de Olazabal» en la Guerra de Malvinas



Isla Gran Malvina

Gral. Br (R) VGM Juan Ramón Mabragaña.
El Regimiento de Infantería 5 (RI 5), uno de los Regimientos históricos del Ejército creado el 29 de mayo de 1810, tenía su asiento de paz en la ciudad de Paso de los Libres (Corrientes), integrando los efectivos de la IIIª Brigada de Infantería (Br I III), cuyo Comando guarnece en Curuzú Cuatiá (Corrientes). Durante 1981 había incorporado sus soldados provenientes de las provincias de Chaco, Corrientes, Formosa, Misiones y de la ciudad de Rosario (Santa Fe).



Al momento de producirse los hechos del 2 de Abril, bajo un sistema de incorporación trimestral, disponía de $\frac{3}{4}$ de la clase 1962 y $\frac{1}{4}$ de la 63 incorporados. Los primeros instruidos con el periodo de Unidad completo (incluso Ejercicios Finales) y los segundos terminando el Periodo Individual. El primer cuarto de la clase 62, que había sido dado de baja a fines de 1981, fue convocado, así el Regimiento pudo marchar a Malvinas con soldados totalmente instruidos, quedando los de la clase 63 para custodia del cuartel. En cuanto a los oficiales y suboficiales, estos fueron completados con integrantes de otras unidades más subtenientes y cabos del último curso de los institutos de reclutamiento.

Producidas la recuperación de los territorios isleños, se recibe el 3 de abril, la orden de constituir la Fuerza de Tareas «Litoral», organizada sobre la base a una subunidad de los Regimientos de Infantería 4, 5 y 12 a órdenes del 2do Jefe del RI 5. El 5 de abril queda sin efecto la anterior y se ordena alistar toda la Unidad para desplazarse hacia jurisdicción del Vº Cuerpo de Ejército, es decir a la Patagonia. Entre esta fecha y hasta el 12 de abril se ejecuta el completamiento del personal y los aprestos logísticos, partiendo entre el 13 y el 18 de abril hacia el sur en tres escalones: dos aéreos hasta Comodoro Rivadavia con la totalidad del personal con equipo y armamento individual, y el tercero por ferrocarril hasta San Antonio Oeste (Río Negro), y posteriormente motorizado hasta la ciudad ya mencionada, integrado por el personal y los medios logísticos incluyendo armas pesadas, munición y víveres para 5 días de combate.

El 18 de abril, reunida la Unidad en Comodoro Rivadavia, recibe la orden de establecer la seguridad en las zonas vitales del litoral marítimo (Pozos petroleros, destilerías, puerto, etc.) desde Caleta Córdoba (al N) hasta Rada Tilly (al S), en una extensión aproximada de 20 Km. Al día siguiente se recibe la orden de relevar al RI 12 prolongando el sector en 30 Km más, desde Rada Tilly hasta Caleta Olivia, dependiendo para el cumplimiento de esta misión del Comando de la IXª Brigada de Infantería Mecanizada (Cdo. Br I Mec. IX), con asiento en Comodoro Rivadavia.

El 22 de abril es relevado en el cumplimiento de lo anterior por el Liceo Militar General Roca, retornado a su dependencia orgánica, es decir al Cdo. Br I III, debiendo planificar un movimiento aéreo y marítimo hacia las Islas Malvinas. El Regimiento se reúne en los cuarteles del Regimiento de Infantería 8 en Comodoro Rivadavia, donde se organiza el traslado de la siguiente forma: por modo aéreo se trasladaría el personal con su equipo individual, sus armas livianas y dotación de munición y víveres para 10 días. Por modo marítimo lo harían las armas pesadas (Mor 120 y Cñ 105 s/r), las cocinas de campaña, la munición y los efectos CI II y IV de repuesto, también se trasladarían unos pocos vehículos para el remolque de las armas pesadas, la munición y los efectos CI I, II y IV de Int.; éstos debían desplazarse por propios medios hasta Puerto Deseado; lugar donde embarcarían en el buque transporte mercante Córdoba, a órdenes del Oficial Logístico.

El movimiento marítimo no se pudo realizar, debido a las amenazas navales enemigas, por lo que la Unidad se vio privada por varios días de los elementos que debían transportarse. Una redistribución efectuada en las Islas entre los elementos que ya habían arribado, permitió contar con una cocina de

campaña de las cinco que le correspondían; tres Morteros Pesados de los cuatro que debieron cruzar; cuatro cañones sin retroceso de los nueve que correspondían por dotación y ningún vehículo de los necesarios para el remolque de las armas pesadas, transporte de la munición y de otros efectos.

Con las primeras luces del 23 de abril, se inicia el movimiento aéreo. De aquella circunstancia han quedado algunas anécdotas como los sapucays que emitían los soldados litoraleños cada vez que el avión caía en un pozo de aire; es de destacar que los aviones de Aerolíneas habían sido configurados sin asientos para aumentar su capacidad de transporte y los soldados se encontraban sentados en el suelo y tomados de los brazos a falta del cinturón de seguridad. El decolaje y el aterrizaje desplazaban a los soldados hacia atrás y hacia adelante, con la consiguiente algarabía que el forzado movimiento involuntario provocaba.

El 25 de abril y luego de acampar durante dos días en Pto. Argentino, el Comandante de la Agrupación Ejército Litoral (Cte. Br I III) imparte la orden de ocupación y defensa de Puerto Howard (Puerto Mitre), en la Isla Gran Malvina, como consecuencia parten en helicóptero el jefe de regimiento, el oficial de operaciones y el de inteligencia para efectuar los reconocimientos de rutina, los que no se pueden concretar por las malas condiciones meteorológicas imperantes al llegar a Pradera del Ganso.



Ubicación del RI 5 en Puerto Mitre (Puerto Howard) en Gran Malvina y del RI 8 también en la misma Isla hacia el Sur



Al día siguiente se inicia el movimiento helitransportado y marítimo hacia la isla Gran Malvina. Por modo aéreo se moviliza la Plana Mayor (PI My); las Compañías de Infantería A y C y la Compañía Comando; por vía marítima se desplaza la Compañía de Infantería B y los efectos Clase I (víveres) y V (muni-

ción). Es de destacar la penosa travesía de la Ca I B en el buque Monsunen (pequeño navío de transporte de ganado interisleño), que intentó el movimiento por el N, pero que ante la presencia de submarinos británicos regresó a Pto. Argentino y se desplazó por el S. de las islas, movimiento que le llevó más de dos días de navegación con la tropa en la bodega, sentada sobre los cajones de munición y sin salir a cubierta dadas las malas condiciones meteorológicas que imperaron.

El 29 de abril se completó el traslado y se impartió la orden de operaciones para la ocupación y defensa de la posición en Pto. Howard, quedando establecida una defensa de zona sobre la base de tres puntos de apoyo (uno por subunidad de infantería) en los 360 grados y una zona central donde se ubicó el Puesto Comando (Pto. Cdo.), la reserva y la zona de posiciones de las armas pesadas del regimiento.

El 1º de mayo se recibe la alarma de Alerta Roja (ataque aéreo), ante el bombardeo de que es objeto Pto Argentino y que marcó el inicio de las hostilidades. Entre el 2 y 13 de mayo el enemigo llevó a cabo las siguientes operaciones sobre Puerto Yapeyú (denominación que se propuso para Pto Howard, aprobada por el Gobernador Militar de las Islas Malvinas):

Sobrevuelo de la posición de la Fuerza de Tarea (FT) Yapeyú (RI 5 + dos secciones / Ca. Ing. 3 y Ca San 3) por aviones enemigos en misiones de reconocimiento.

El 9 de mayo un helicóptero enemigo sobrevuela de noche la posición, lanzando bengalas que iluminan la bahía, especialmente el muelle, tratando posiblemente de localizar naves propias que efectúan el abastecimiento. También esa noche y la siguiente el Radar Rassit (radar terrestre de corto alcance), detecta movimientos de personal y de helicópteros al N de la posición.



El General Mabragaña en una ceremonia recordando el conflicto año 2013

Para mediados de mayo ya es limitado el nivel de abastecimiento de efectos clase I (víveres), faltando en forma total el pan (consumido al 3er día de estar en la posición); la leche en polvo el azúcar y las

verduras. Solamente se disponía de cantidades limitadas de porotos, arroz y zanahorias, los que eran estrictamente administrados; P Ej.: si quedaban raciones para 5 días, se fraccionaban para que durasen 12 días, reducidas en volumen y calorías. La carne de oveja, que era muy magra y se almacenaba cocida, era lo único disponible sin restricciones; con ella se podía confeccionar una comida diaria. Es de destacar que la FT Yapeyú (con cerca de 1.000 hombres) disponía de una sola cocina de campaña (apta para cocinar 250 raciones), ante ello se habían conseguido tambores de 200 lts. de combustible los que, convenientemente «higienizados» suplían a las cocinas, a razón de uno por subunidad.

La cocción duraba entre 4 a 5 horas dadas las características del combustible (turba malvinense) de bajo rendimiento calórico; la adversidad del clima y el escaso periodo de luz, imponían encender los fuegos después de las 09:00 horas y apagarlos antes de las 17:00 horas, para evitar constituir blancos rentables a los aviones o naves enemigas. Esta situación se vio agravada con el tiempo y produjo un deterioro físico muy importante en el personal que perdió entre el 10 y el 20 por ciento de su peso, provocando graves casos de inanición. Este crítico estado de desnutrición nunca pudo ser revertido por cuanto el bloqueo marítimo impidió en forma total cualquier tipo de reabastecimiento. Posiblemente esta adversidad fue uno de los mayores padecimientos, junto al frío, la lluvia y la falta de sol que nos mantenía permanentemente humedecidos.

Para esa fecha se produce el hundimiento del buque Islas de los Estados, en el estrecho San Carlos, frente a nuestra posición; este hecho produjo momentos de gran incertidumbre dado que en el pequeño barco de transporte Forrest, anclado en Puerto Yapeyú, se recibían las noticias por radio que decían textualmente: «Nos dirigimos Hacia Ese..... Nos tiran... Nos tiran y a continuación una explosión ilumina el lugar del ataque al buque en medio del estrecho San Carlos. De inmediato se trata de restablecer la comunicación radial resultando imposible, por lo que se transmite la novedad de lo ocurrido a Pto Argentino.



ARA «Isla de los Estados» en el canal Beagle, navegando rumbo a Malvinas



El «Forrest» navegando en Malvinas

En esa época también comienzan a incursionar patrullas terrestres enemigas, que presumiblemente buscaban información y además podrían dirigir el fuego naval con mayor precisión. Se decide buscar información sobre las mismas para lo que se destaca una patrulla a órdenes del Oficial de Inteligencia, Capitán Terán, compuesta por 2 oficiales, 5 suboficiales y 1 soldado operador de radio, la que debía explorar sobre las alturas de Blof Cove que daban sobre el estrecho, a la vez que observar tratando de localizar restos del Isla de los Estados. Una fuerte tormenta dificulta la recuperación la que no obstante a las últimas horas de ese día se pudo concretar, disponiéndose el 16 de mayo que el Forrest incursionara en el estrecho San Carlos, en búsqueda de información sobre el buque propio atacado. Solo se encontraron restos de material flotando cerca de la costa de la isla Soledad y se logró rescatar el cadáver de un tripulante del buque hundido, identificado como Sandoval, reconocido más tarde como integrante de la tripulación del Isla de los Estados. Sus restos fueron trasla-

dados a Puerto Yapeyú, donde es enterrado con los honores correspondientes en el cementerio preparado en cercanías de la localidad.

Se recibe en esa oportunidad también la orden de destacar patrullas terrestres de observación al Monte Rosalía, ubicado unos 15 Km al N de la posición y frente a San Carlos (Isla Soledad). Esta misión se cumple trabajosamente, pues el recorrido debe realizarse a pie, sobre un terreno abrupto, surcado por ríos de piedra, por lo que el desplazamiento insu-me un día de ida y uno de regreso, bajo fuertes vientos y lluvias; a su término el personal destacado informa la existencia de movimientos enemigos sobre la boca N del estrecho y la isla Soledad.

El 21 de mayo se produce el desembarco enemigo en San Carlos. La noche anterior la posición sufre un intenso bombardeo naval a cargo de dos fragatas británicas que, estacionadas sobre el estrecho y a más de 15 Km al E de la posición, mantuvieron a la FT Yapeyú «aplastada» en los pozos de zorro desde las 2330 horas del 20 mayo hasta aproximadamente las 0600 horas del día siguiente sin interrupción, poniendo a prueba el temple del personal y la eficacia de las fortificaciones de la defensa. Afortunadamente solo produjeron 6 heridos, un oficial y cinco soldados. Lamentablemente la propia respuesta resultó ineficaz, dado que tanto los Morteros Pesados 120 mm, cuanto los Cañones 105 s/r no tenían alcance suficiente para dar en el blanco enemigo.

El 23 de mayo cuatro helicópteros propios cruzan el estrecho desde la Isla Soledad, transportando un Mortero Pesado 120mm, la munición y otros pertrechos. Estando ya casi sobre nuestra isla son atacados por dos aviones Sea Harrier; no obstante los tres Pumas y el Augusta consiguen eludir y tocar suelo entre los cañadones y sus tripulantes ponerse a salvo; en un segundo ataque y ya sobre tierra son destruidas tres aeronaves, salvándose un Puma y el mortero 120mm que transportaba, el que fue recuperado junto al personal por efectivos de la Unidad.

A todo esto y ante la información proporcionada al Cte. Agr. Ej. Litoral sobre incursiones enemigas en cercanías de la posición, es destacada la Ca Cdo. (s) 601 a órdenes del My. Mario Castagneto, la que por unos días opera en misiones de exploración en búsqueda de contacto con el enemigo. Luego es retirada la masa de la subunidad quedando 1 sección a órdenes del Tte. 1ro Sergio Fernández, el que continuó con los patrullajes de exploración. Una de esas patrullas a cargo del Tte. José Duarte, observó un desplazamiento nocturno de una patrulla y le tendió una emboscada. La acción terminó en un enfrentamiento en el que murió el jefe de la fracción británica Capitán John Hamilton y fue capturado un suboficial, los que fueron llevados a la posición de la FT Yapeyú. El oficial inglés fue enterrado con los honores que teníamos previstos para los nuestros en el cementerio donde descansaban los soldados argentinos caídos en combate. El suboficial permaneció como prisionero de guerra hasta la finalización del conflicto, en Puerto Yapeyú.

A partir del primer bombardeo naval del 20/21 de mayo, se produjeron sucesivos ataques desde las fragatas a nuestra posición defensiva, los que nos obligaron a mantenernos a cubierto, pero vigilantes ante cualquier intento de desembarque y con fuegos de cerrojo preparados con las armas pesadas de la FT sobre los posibles lugares de acción enemiga, ejecutados en forma selectiva cuando el enemigo bombardeaban desde las fragatas. Estos bombardeos navales que se sucedían cada dos o tres noches y duraban entre cinco y seis horas, no produjeron ningún muerto, aunque si heridos graves, como el subteniente José Alberto Miñones, el que no pudo ser evacuado hasta el 4 de junio, en oportunidad del arribo del buque hospital Bahía Paraíso. En cuanto a los ataques aéreos, la unidad sufrió dos. El primero se produjo el 26 de mayo, oportunidad en la que dos aviones Harrier aparecieron sorpresivamente en el momento en que salía el sol, desde esa dirección (E) y a baja altura sorprendieron a los observadores aéreos que solo disponían de prismáticos. Destaco que

la FT no contaba con artillería de defensa aérea, razón por la cual había sido instruida para la reacción en conjunto con el arma individual, haciendo fuego a granel hacia arriba, de forma tal que llegara al blanco una masa de proyectiles desde toda la superficie de la posición. Esta acción posibilitaba que algún proyectil impactara en alguna parte vital del avión o en su piloto logrando derribarlo. En la primera pasada, tan sorpresiva e inesperada, no hubo tiempo de reacción y los aviones descargaron sus bombas Belluga sobre la posición de la Ca I C (punto de apoyo S de la defensa) produciendo la muerte de los soldados Caballero Ramón, Sánchez Mario, Maciel Jerónimo; Aguirre Marcelino, Alegre Raúl y una decena de heridos entre oficiales, suboficiales y soldados. En la segunda pasada, ya bajo nuestra observación, efectuada de S a N y siempre a muy baja altura, la posición reaccionó y el fuego de la armas, entre las que se contaba con un Blow Pipe accionado por personal de la Compañía de Comandos 601, derribó uno de los aviones, cuyo piloto se eyectó en paracaídas. Un estruendoso sapucay atronó como grito de guerra ante el Harrier abatido, mientras el otro avión se alejaba y según algunos observadores caía en aguas del estrecho. Inmediatamente de caer el piloto en aguas de la bahía, se abrió un bote de goma salvavidas y un grupo de comandos lo rescató con un precario bote de madera. Llevado al puesto de socorro fue identificado como el 1er teniente de la RAF Jeff Glover, quien había sufrido, además del shock nervioso, una fractura de clavícula y magullones en el rostro, por lo que se prestó la asistencia médica del caso; al día siguiente fue trasladado a Puerto Argentino por un helicóptero enviado en su búsqueda.



Teniente Jeff Glover cuyo Harrier fuera abatido por un misil argentino



Recuperación del Tte. Glover de las aguas del Estrecho

Así se llega al 4 de junio, periodo durante el cual el personal siguió sufriendo los rigores del clima con fuertes lluvias, vientos y bajas temperaturas, lo que produjo decenas de casos de pie de trinchera y graves estados de desnutrición, dado las escasas calorías que aportaban los víveres disponibles (ya solamente se comía cordero hervido, una vez por día). Según los médicos, una dieta mínima para enfrentar los rigores del clima, el stress de combate, la falta de descanso nocturno (oportunidad en la que se producían los bombardeos navales) exigía proporcionar entre 4500 y 5000 calorías diarias, mientras que con los víveres disponibles solo se proporcionaba entre 1000 y 1500. Es de destacar que el último desayuno consistente en un jarro de mate cocido, se tomó el 25 de mayo para festejar el día patrio, oportunidad en la que ese mediodía se cantó el Himno Nacional de pie en cada uno de los pozos de zorro o posición de arma pesada o puesto de comando. En la fecha antes mencionada llegó el buque hospital ARA Bahía Paraíso, el que evacuó personal herido y desnutrido.

Los días posteriores continuaron bajo el cerco marítimo y aéreo de la posición y los bombardeos navales que casi todas las noches asediaban la posición... Así se llega al 11 de junio, oportunidad en la que se recibe la orden de operaciones 1001 del Cdo Agr Ej Litoral. Esta orden, que llegó cifrada, nos sorprendió, pero también nos esperanzó por su contenido. En síntesis disponía el alistamiento para que, con parte de los efectivos, constituyéramos una FT reducida pero con el mayor poder de fuego disponible, para estar en condiciones de operar en la retaguardia enemiga en la isla Soledad. Expresaba que luego de una selección de personal en aptitud física, se solicitaran necesidades de material, munición y equipo para ser transportado por modo aéreo o naval a una zona al O de la isla Soledad, para que desde allí y bajo la autoridad de un comando a designar y con otras tropas se reconquistara Darwin y se ejecutara un ataque sobre la retaguardia de las fuerzas británicas, las que ya se aprestaba para iniciar el ataque final a la posición defensiva de Pto Argentino. Lamentablemente esta operación nunca se concretó, pese a que la unidad efectuó los requerimientos y realizó la planificación inicial de la misma.

El 14 de junio a las 1600 horas aproximadamente, se recibe una comunicación en claro del comando superior, donde se ordenaba estar en escucha permanente, dado que el comandante iba a mantener una conversación directa con el jefe de la FT Yapeyú. Esta conversación nunca se produjo. A las dos horas se recibe otro mensaje en claro del Cte. Br I III (Agr Ej LITORAL), que en resumen expresaba lo siguiente: El Cte. Mil Conj Malvinas ha ordenado el «cese del fuego» en todo el ámbito del TO Malvinas, debiendo en consecuencia tomar una serie de medidas para el traslado al continente, a orden, de sus efectivos, sea en buques propios o británicos; deberá replegar los elementos de seguridad avanzados de la posición; dispondrá la prohibición de abrir fuego, salvo ante agresión directa del oponente; la entrega de los bienes en las mismas condiciones con que se recibieron; el día 15 de Junio, personal jerárquico de las fuerzas británicas, previo contacto telefónico, se hará presente por modo aéreo en el sector bajo su responsabilidad a efectos de la entrega del mismo; no se efectuará ceremonia alguna, ni se firmará ningún documento; las banderas de guerra se mantendrán enfundadas en poder de la jefatura de unidad; se observará una conducta digna de las más caras tradiciones del Ejército.

Recibido y analizado a la luz del Código de Justicia Militar, se decidió que la orden taxativa de «cese del fuego» equivalente a «tregua» o «cese de hostilidades», debía ser acatada, para no transgredir lo prescripto en el artículo 741 del mencionado Código. Muy distinto hubiera sido si se hubiera recibido la orden de «rendición», la que de acuerdo al artículo 750 del mencionado Código, hubiera dejado al jefe de unidad en libertad de acatarla o no de acuerdo a varios factores a evaluar: situación de personal, nivel de munición y armamento y/o de víveres, etc. que permitirían o no seguir la lucha. Esta orden de rendición, que posteriormente se impartió a las tropas en Pto Argentino, no llegó nunca a la FT Yapeyú ni a los efectivos que estaban en la isla Gran Malvina, cuyas jefaturas, sin ninguna otra comunicación con sus comandos superiores directos, tanto en las islas Malvinas, cuanto en el TOAS, se rigieron por la única orden recibida de «cese del fuego». Tal cual se había establecido en esta orden, al día siguiente se hizo presente un coronel de infantería de marina británico para recibir el sector y coordinar la evacuación de las tropas argentinas. Luego de los correctos saludos protocolares, nos reunimos para acordar actividades y allí me enteré por boca del oficial inglés de la rendición final acordada el día anterior, la que cambiaba algunos aspectos de la orden de cese del fuego recibida; ahora debía embarcar las tropas sin armamento, el que quedaría en poder de los británicos. El coronel inglés me indicó que tanto yo, cuanto los oficiales argentinos íbamos a conducir el repliegue y embarque en naves británicas, para lo cual podíamos permanecer arma-

dos hasta finalizada la operación. Luego de impartir las órdenes correspondientes, se efectuó el repliegue, dejándose el armamento en una cancha de fútbol (previa destrucción de alzas, aparatos de puntería, percutores, etc., aspecto ordenado con suma cautela). Luego llamé a mi Ayudante el Tte. Jorge Santiago para que junto con el Tte. Bernabitti, tomaran la Bandera de Guerra de mi Puesto Comando, le sacaran la funda y la cuja, destruyeran ambas, envolvieran el paño y la corbata en una toalla y la ocultaran en mi bolsón porta equipo. Así se salvó de caer en manos de los británicos ya que no me revisaron ni aquí, ni en otros lugares por donde pasé hasta que, cuando nos trasladaron desde el lugar de detención en el frigorífico de San Carlos al buque inglés Saint Edmund, un soldado que me hizo vaciar el bolsón, la descubrió y la retiró, siendo devuelta luego por el mayor inglés a cargo de los prisioneros ante mi pedido; hoy esa Bandera de Guerra luce en el Museo Histórico del RI Mec 5 «Gral. Félix de Olazábal».

Volviendo al acto anterior, es decir a la operación de evacuación y embarque de los efectivos de la FT Yapeyú acordada con el Oficial Superior inglés, esta se cumplió en un par de horas y a su finalización presenté a los oficiales a la mencionada autoridad y respondiendo a su actitud de caballero, hicimos entrega de nuestras pistolas y el suscrito no fue revisado. En esa oportunidad el coronel me indicó que tanto yo, como el 2do Jefe, el oficial de inteligencia, el oficial de ingenieros y un oficial por subunidad permaneceríamos en tierra a fin de proceder a la localización de los campos minados, aspecto que se cumplió con el registro correspondiente.

Habían finalizado las operaciones militares y me embargaba una mezcla de sentimientos: tristeza por el desenlace no deseado; satisfacción por estar convencido que se había cumplido hasta el máximo de nuestras posibilidades y agradecimiento a Dios por haberme permitido conducir una unidad en situaciones límites, las que pusieron a prueba el temple del soldado argentino.

Luego vino el embarque, al día siguiente, en helicópteros hacia el Puerto San Carlos, donde permanecimos como prisioneros de guerra en el frigorífico local durante 15 días y otros 15 embarcados en el buque inglés Saint Edmund, el que nos desembarcó, el 15 de julio en Puerto Madryn. Fueron, estos treinta días de prisioneros de guerra, vividos muy intensamente; allí se cruzaron sentimientos de nostalgia, tristeza e incertidumbre sobre nuestro futuro; pero donde no faltaron fuertes lazos de camaradería y solidaridad hacia quienes se sentían espiritualmente caídos o tenían menos elementos para la dura vida en cautiverio. Donde tampoco faltaron anécdotas inolvidables; fortaleza espiritual y muestras de profundo patriotismo, como la celebración del 9 de julio, oportunidad en la que con todo fervor cantamos el Himno Nacional Argentino, respetuosa y silenciosamente escuchado por nuestros ocasionales guardianes británicos.

Han pasado 22 años; los sueños de recuperación de la soberana sobre nuestras queridas Islas Malvinas no decaen; el mundo fue testigo que dimos todo por ellas. Hasta 1981 existía, anualmente, una simple y formal presentación ante las UN, jamás tenida seriamente en cuenta. A partir del 2 de abril de 1982 no solamente el mundo tomó conocimiento de que nuestros reclamos eran serios, sino que además el Comité de Descolonización de la UN aceptaría la discusión de la soberanía sobre las ellas y los archipiélagos del Atlántico Sur. Es decir que se reconocía que el reclamo de soberanía sobre estas tierras era válido, cosa que antes ni se mencionaba. Como consecuencia, se instó a los gobiernos de la República Argentina y del Reino Unido a entablar conversaciones sobre este asunto.

Creo, sin temor a equivocarme, que la Gesta de Malvinas no fue un esfuerzo en vano para gloria de los héroes que descansan el sueño eterno en sus tierras y sus mares adyacentes.

El autor con el grado de Coronel se desempeñó como jefe del Regimiento de Infantería 5 (FT Ya-

peyú) durante la guerra de Malvinas. En la actualidad es Jefe Honorario de dicha Unidad y socio activo de nuestra entidad.



Posiciones del RI5

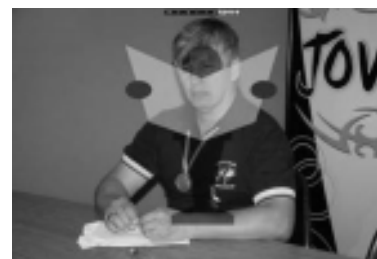


Posiciones del RI5

«SI TUVIERA QUE VOLVER A MALVINAS, LO HARÍA SIN DUDARLO»

Jorge Cantero es uno de los ex soldados correntinos que participó del conflicto bélico del Atlántico Sur. Hoy con 50 años, contó a época el antes, durante y después de la guerra con el Reino Unido de la Gran Bretaña. «Por la memoria de mis siete camaradas fallecidos volvería a defender las islas», dijo.

31/03/2013 - Fuente: **Diario ÉPOCA**



Ex Soldado Cantero - 2013

El 2 de abril de 1982 desembarcaba las FFAA argentinas en las Islas Malvinas y daba inicio a la trágica guerra contra el Reino Unido. Corrientes fue una de las que más hombres aportaron en el conflicto del Atlántico Sur que dejó 649 argentinos sin vida.

A 31 años de aquel episodio que se conmemora este martes, época quiso recordar a las víctimas de aquel enfrentamiento bélico y reconocer en nombre de Jorge Cantero a todos aquellos compatriotas que dieron la vida por su patria.

La historia de Cantero es una de las tantas existentes a lo largo y a lo ancho del territorio provincial.

Después de 31 años de la gesta de Malvinas recordó su ingreso al servicio militar, el momento en el que le comunicaron que iba a ser uno de los soldados que viajaría a las islas, el momento del desembarco y la pos guerra.

Transcurría el año 1980, y con apenas 18 años, Jorge tuvo que abandonar su trabajo en la fábrica textil Tipoití. En ese momento, estaba en vigencia el servicio militar obligatorio y por sorteo tuvo que prepararse para cumplir con las obligaciones que demandaba el actual gobierno.

«Por quince números ingrese al servicio militar. Me tocó el 335 y hasta el 320 me salvaba», recordó Cantero en la primera parte de la entrevista realizada en la redacción de este matutino.

-¿Cómo te enteraste del comienzo del conflicto bélico?

Yo estaba cumpliendo funciones en la cocina, ese 2 de abril fuimos como todos los días a buscar el pan desde Yapeyú a la terminal de Paso de los Li-

bres. Fue ese momento cuando algunos comerciantes y choferes nos informaron lo sucedido. Una vez que llegamos a la compañía y les comunicamos a los superiores nos pidieron absoluto silencio para que nuestros camaradas no se enteraran.

-¿Cuándo se produce el comunicado oficial?

Recién a la noche el Capitán Gómez -estaba a cargo de la compañía- nos reúne a los 120 soldados para informarnos que habían tomado las Islas Malvinas y que nos miremos a la cara porque íbamos a entrar en Guerra y probablemente no nos íbamos a ver más.

-¿Qué sentiste en ese momento?

Mi primera sensación fue de alegría porque íbamos a recuperar las islas. Luego comencé a pensar en mi familia y que verdaderamente si era designado podría estar en riesgo mi vida y no volver.

-Finalmente... ¿Cuántos hombres de la compañía «C» fueron seleccionados para ir a las Islas?

De los 120 fuimos elegidos 32. Eso fue un 7 de abril, el 11 nos fuimos a Paso de los Libres. Allí nos quedamos cuatro días, el 15 viajamos a Entre Ríos y ese mismo día vía aérea nos trasladaron a Comodoro Rivadavia.

-¿Recordás el momento que pisaste por primera vez Malvinas?

Sí como si fuera hoy. Fue el 20 de abril de 1982 a las 16. Viajamos en un avión sin asiento y aterrizamos en el aeropuerto de Puerto Argentino. La alegría era incontenible. Una vez en tierra a escasos 700 metros de la base aérea armamos las carpas. Allí estuvimos siete días hasta que llegó un comunicado para que nos traslademos a Puerto Howard.

-¿Quiénes te acompañaban en este grupo?

El grupo estaba integrado por el cabo Romero, los soldados Mario Sánchez, Albino Ávalos, Ramón Caballero, Alberto Marcelino Aguirre y Franco Simeone.

-¿Cómo fueron las primeras horas en Puerto Howard?

Ni bien llegamos comenzamos a hacer el denominado «Pozo de Zorro». Recuerdo que hacía mucho frío. Nosotros estábamos saliendo del verano y nos encontramos con estas heladas a las que no estábamos acostumbrados. Allí realizamos guardia de 17 a 9 de manera rotativa.

-¿Cuándo fue el primer ataque Ingles?

El primer bombardeo fue el 1 de mayo. Me acuerdo bien porque ese día murieron tres camaradas -Ramón Caballero, Alberto Aguirre y Jerónimo Maciel-. Ese día cayeron dos bombas. Los soldados salieron de la guardia y buscaron comida; en ese interin la onda expansiva del explosivo provocó que los camaradas perdieran la vida de manera instantánea. Más allá del dolor, el destino me dio otra oportunidad ya que la bomba cayó en Puerto Argentino, justamente en el primer lugar que acampamos.

-¿Cómo hacían para contrarrestar la ofensiva de Gran Bretaña?

Hacíamos lo que podíamos. Imagínate que los primeros ataques comenzaban a las 17 y terminaban cerca de las 2 de la madrugada. Aunque recuerdo que el 22 de mayo el cabo primero Caro derribó un avión-volaba a baja altura- con una ametralladora. El piloto inglés logró eyectase y salir de la nave, luego fue rescatado por un grupo de Comandos argentinos y tomado como prisionero. Diez días más tarde, nuevamente el grupo comando logró detener a dos militares británicos en la zona de Bahía San Carlos. Esta situación provocó que los aviones ingleses pierdan referencia del lugar y de esta manera los vuelos y bombardeos comenzaron a mermar.

-¿Hasta cuándo duró esa merma?

Hasta el 10 de junio. Desde ese día y hasta el 14 -ese día terminó la guerra- los bombardeos se intensificaron al punto que no podíamos dormir y el avance inglés era incontenible.

-¿Cómo fue el momento de la rendición?

Fue duro pero estábamos en inferioridad de condiciones y no veíamos la hora de que esto llegue

a su fin. Cuando nuestros superiores nos informan de la rendición, las tropas inglesas nos tomaron como prisioneros y se sorprendieron por la cantidad de jóvenes que éramos. Uno de ellos nos preguntó por qué se daba esto y le respondimos por amor a la patria, ellos -que promediaban los 30 años- nos respondieron que por dinero.

-¿Cuánto tiempo estuvieron prisioneros?

Sólo dos días. El trato fue bueno, nos tomaron los datos, nos dieron que comer y luego con un barco nos trasladaron hasta Comodoro Rivadavia. Allí la alegría fue inmensa aunque los oficiales argentinos no nos dejaban tener contacto con la gente que nos fue a esperar con emoción.

-¿Cuánto tiempo tardaron para volver a Corrientes?

De Comodoro Rivadavia nos trasladaron al Regimiento de Campo de Mayo. Allí estuvimos una semana y los superiores nos pidieron que no contemos lo sucedido en la guerra. Luego- a fines de junio- tuvimos que volver en tren a Paso de los Libres.

-¿Cómo fue la llegada a Paso de los Libres?

Allí sí, la recepción fue más emotiva, la gente no paraba de felicitarnos. Una vez en el Regimiento insistieron con el pedido de no contar nada y el 9 de julio de 1982 me dieron la baja.

-De ahí en más ¿Cómo fue tu vida?

Ahí comenzó otro calvario. Yo no había tomado consciencia de la guerra hasta que un día mis amigos me invitaron a jugar al fútbol. Yo jugaba en la quinta de Mandiyú, tenía noción del juego, y en ese primer partido post guerra no podía concentrarme, se me escapaba la pelota hasta que en un momento dado salté un alambrado y me tiré cuerpo a tierra. Ahí mis amigos me llevaron a casa y comencé a vivir en carne propia las secuelas.

-¿Tuviste asistencia médica en lo inmediato?

Sí, por suerte el cuerpo médico del hospital militar me ayudó mucho.

-¿Y en lo laboral como fue la etapa pos guerra?

Una vez que me recuperé tuve que buscar trabajo y fue duro. Busqué en muchos lugares y nadie me abría una sola puerta hasta que decidí volver a pedir trabajo en Tipoití y me lo dieron el 2 de septiembre de 1982. Allí estuve hasta 1990 cuando decidí realizar un emprendimiento familiar luego de cobrar una indemnización de la fábrica textil.

-¿Qué pensás de la clase política y la causa Malvinas?

La verdad que desde que volvimos de la Guerra la mayoría de los gobiernos nacionales hicieron poco por lo que nosotros dimos por el país. Todavía hay cuestiones por solucionar. Ante la falta de respuesta de los distintos gobiernos, los ex soldados correntinos en 1985 decidimos conformar una comisión que hoy es el Centro de ex Soldados Combatientes de Malvinas. El edificio se encuentra en calle Ituzaingó 1232 de esta ciudad y es un ejemplo en el país ya que cuenta con un centro asistencial de primer nivel.

-Luego de comentar la etapa previa, vivir en carne propia la guerra, y las dificultades que vive un ex combatiente. **¿Si tuvieras que volver a combatir por las Islas Malvinas lo harías?**

Sin dudas que volvería. Lo haría por la memoria de los 649 muertos y en especial por los siete camaradas que cumplieron funciones en la compañía «C» de Yapeyú.

Fuente: Diario Clarín (2002)

El combate que empezó en Malvinas y terminó en Londres

Hace veinte años, durante un combate en la Isla Gran Malvina, el entonces teniente primero José Martiniano Duarte mató a John Hamilton, un capitán de las fuerzas especiales británicas. En abril del año pasado, la viuda de Hamilton quiso conocer a Duarte para decirle que, gracias al testimonio que dio sobre la bravura de su enemigo, la valentía de su esposo

no había sido olvidada. Ambos se reunieron en la agregaduría militar argentina en Londres. «Usted no es un asesino —dijo Vicky Hamilton a Duarte— Estaba luchando por su país.» Duarte le dijo entonces que el destino pudo ser diferente: «El muerto pude haber sido yo. Si hubiera sido así, un oficial británico estaría hoy hablando con mi mujer.»

Las huellas que deja esa extraña miseria humana que es la guerra tardan en cerrar. Las que cierran. El primer paso de esta historia se dio el 10 de junio de 1982, en Puerto Yapeyú, Isla Gran Malvina. Los ingleses llaman a ese lugar Puerto Howard. Pero en aquellos días el Regimiento de Infantería 5 de Corrientes lo habían rebautizado como Puerto Yapeyú porque custodiaban la casa natal de San Martín. Allí actuaba un grupo comando de la Compañía 601 al mando del hoy general de división Mario Castagneto. A las 11 de la mañana de aquel 10 de junio, el teniente primero Duarte y tres suboficiales, que buscaban un sitio para vigilar a las tropas inglesas de San Carlos, oyeron voces. Duarte, hoy coronel, recuerda:

—Pensé que podían ser kelpers. O gente nuestra, otra patrulla, O el enemigo. Uno de los sargentos que venía conmigo, Eusebio Moreno, quiso tirar una granada. Le dije que esperara. En eso veo que avanza un soldado, morocho, de bigotes, con un pasamontañas. Le grité entonces que alzara las manos. Por las dudas lo grité en inglés también: «Hands up» El tipo pegó un salto al costado con los ojos así de grandes. Ahí le vi el uniforme. Me tiró con su M 16 y las balas pegaron frente a mi cara, en la piedra detrás de la que estaba a cubierta: se me llenaron los ojos de tierra.

Minutos después, el fuego de Duarte alcanzó a uno de los británicos. El otro se rindió enseguida. Era el cabo primero Roy Fonseca que pasó a ser prisionero de las fuerzas argentinas. Ya de regreso en Puerto Yapeyú, Duarte envió a uno de sus oficiales a recoger a quien, sabía por Fonseca, era el capitán John Hamilton, de las fuerzas especiales inglesas (SAS).

—Lo velamos en el regimiento que entonces comandaba el coronel Mabragaña, y lo enterramos con honores militares. Había muerto protegiendo a su compañero, lo que me hizo respetarlo como soldado. Yo sé que estas cosas a veces no se entienden muy bien pero, en la desgracia enorme que es una guerra, estas actitudes tal vez la humanicen un poco. Pero tres días después, los prisioneros éramos nosotros. Le comenté entonces a un coronel inglés que habíamos enterrado a Hamilton y le di sus placas identificadoras. Le dije que había combatido con mucho valor y que me gustaría quedarme de recuerdo con el cubre cabeza de Hamilton. El coronel se emocionó y es él quien hace el informe en el que cita lo que yo le dije.

Las palabras de Duarte hicieron que el gobierno británico condecorara a Hamilton. Su viuda recibió la distinción de manos de la reina. Y veinte años después de Malvinas, creyó que era el momento de conocer al hombre que había matado en combate a su esposo. El pasado 9 de abril, Duarte y Vicky Hamilton se encontraron en la Embajada Argentina en Londres.

—Yo estaba un poco nervioso porque no es algo muy común, como se imaginará. Pero se ve que la mujer quería conocerme porque fue lo primero que me dijo: «Quería conocerlo y agradecerle, porque gracias a su gestión la valentía de mi esposo fue reconocida» Para ellos no es poca cosa que un enemigo exprese su reconocimiento a la bravura de un soldado. Y me contó que la reina le dijo que sabía de esa valentía, lo que para ella era muy importante. Es una mujer muy aplomada, me dio la impresión de que tiene una calidad y una calidez humana muy grande. Mire, yo viajé para encontrarme con esta mujer por la gestión de un diario británico. Y cuando el periodista inglés le habló a ella de «su héroe», en referencia al marido, esta mujer lo frenó y le dijo: «Un momento: también él es un héroe.»

Para mí, ese encuentro con la viuda del capitán

Hamilton cerró un círculo. Tuvo mucho más de sentimental que de racional. Con los años, de todo ese muestrario de miserias que es una guerra, a sus hijos, a los míos, lo único que les va a quedar es eso: las buenas acciones, los buenos sentimientos. Malvinas fue una guerra en la que uno le vio la cara al enemigo. Y cuando el enemigo muere, siempre queda una herida. No es que uno se sienta responsable por el adversario, pero siempre hay algo que no es natural en la muerte de una persona, en matar a una persona. No sé si se puede decir «matamos a una persona». Combatimos, y uno de los dos murió. Pude ser yo.

El por entonces Teniente 1° José Martiniano Duarte pertenecía al Regimiento de Infantería 5 General Félix de Olazábal, al mando del coronel Juan Ramón Mabragaña.

Este regimiento tenía su asiento de paz en la ciudad de Paso de los Libres, en la provincia de Corrientes, siendo sus efectivos parte de la IIIª Brigada de Infantería.



Izq.: Capitán John Hamilton, caído en Gran Malvina
Der.: Roy Fonseca hoy, el otro integrante de la patrulla británica



Coronel VGM (Re) Duarte en un viaje a Malvinas



Recreación del sitio web «Campo de Batalla Digital» del combate



Cementerio Argentino en Darwin

NOTA de la Redacción: «El Tte 1ro José Martiniano Duarte No revistaba en el RI 5, sino que pertenecía a la Compañía de Comandos 601, siendo jefe de la 1ra Sección.»



La Fundación Soldados

La Fundación Soldados (FUNDASOL) es una entidad civil sin fines de lucro creada el 27 de Diciembre de 1995, con el objetivo de «Propender al establecimiento el desarrollo y la propagación de relaciones comunicacionales entre el Ejército Argentino, como Institución y la civilidad en general».

Desde sus inicios ha realizado un esfuerzo sostenido para cumplir su razón social. Entre otras actividades, promueve actividades culturales, de investigación histórica, recopilación y resguardo de obras referidas a la pinacoteca y fotografía militar, otorga becas para estudios y actividades deportivas.

Para ello, fue incorporando poco a poco distintas herramientas. La primera y emblemática —pues fue concebido con su propio nacimiento—, ha sido el periódico mensual Soldados. Este medio, desde 1995, ha estado íntimamente ligado con el transcurrir de la vida de la Fundación, ya que nació con ella misma.

Más tarde, en el año 1999, se creó FM Soldados. La Fundación tiene la responsabilidad de su administración (la licencia pertenece al Instituto de Enseñanza Superior del Ejército – IESE). El programa Nuestro Ejército, la Revista del Suboficial y El Soldado Argentino son también administrados por esta Fundación. En el año 2007 se sumó Soldados Digital, y el año 2009 se creó la División Editorial, retomando la edición de libros.

En el año 2010, del Bicentenario de la Revolución de Mayo, la Fundación desplegó un gran esfuerzo editorial, con la publicación de tres obras. La primera de ellas, «Hombres de Coraje». También la compaginación y edición de un CD con música militar y popular y la organización de eventos culturales (conferencias, seminarios, paneles de expertos, simposios) que abordaron temáticas vinculadas con el Bicentenario.

Otras actividades que se realizan son donaciones efectuadas para la recreación y esparcimiento de colonia de vacaciones en barrios militares, y una amplia campaña de donación de libros a los Institutos Militares y bibliotecas civiles.

De esta manera, la Fundación continúa con su esfuerzo en cumplir con los objetivos que fija su Estatuto y brindar un verdadero puente entre la sociedad y el Ejército.

La Fundación Soldados, si bien es una asociación de carácter privado, se encuentra estrechamente relacionada con el Ejército Argentino. Este vínculo se materializa por medio de la conformación de su Consejo de Administración integrado por miembros del Ejército (militares y civiles) y el hecho de que su Presidente, según lo fija el estatuto, es nombrado por el Estado Mayor General del Ejército.

Misión

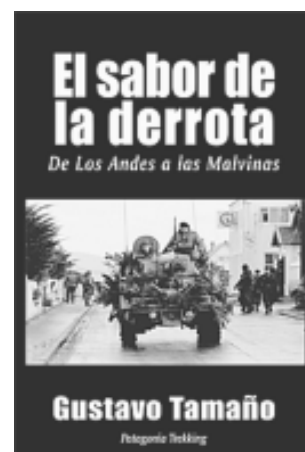
La Fundación Soldados (FUNDASOL) es una entidad civil sin fines de lucro, con el objetivo de «Propender al establecimiento el desarrollo y la propagación de relaciones comunicacionales entre el Ejército Argentino, como Institución y la civilidad en general».

Visión

Para el año 2016 esperamos como fundación haber consolidado nuestra presencia en la sociedad, por medio de una interrelación con organizaciones de características similares, buscando proyección de la historia y de las tradiciones del Ejército. Con ello esperamos propender a una mayor comprensión mutua con la ciudadanía.

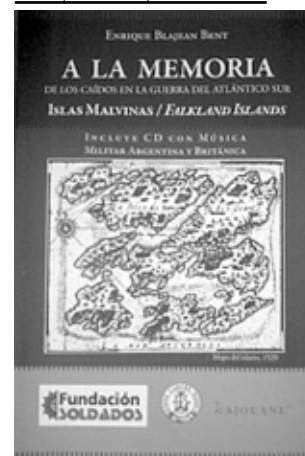
Parte de los Libros Editados por la Fundación Relacionados con Malvinas

EL SABOR DE LA DERROTA



El Sabor de la Derrota se titula este libro, enunciado que en sí mismo implica una aproximación realista al tema. El autor, Oficial de Caballería al mando entonces de una sección de blindados Panhard aporta, además del relato de su experiencia en Malvinas, muchos datos colaterales referidos a la geografía, la historia y la población de las Islas en el marco de la Campaña.

A LA MEMORIA



«Al cumplirse treinta años de la guerra de Malvinas, esta obra de Enrique Blajeán Bent es una contribución importante y singular en el recuerdo y conmemoración de este hecho.

Se trata de una de las últimas guerras -o quizás la última entre dos estados nacionales a través de sus fuerzas armadas regulares.

Desde entonces, la casi totalidad de los conflictos bélicos se han desarrollado entre estados y actores no estatales o entre estados y fuerzas multinacionales.

La Guerra de Malvinas fue así un enfrentamiento bélico que tiene lugar a fines del siglo XX, pero librado en el modelo de guerra entre estados nacionales predominante en los conflictos de los siglos XVIII y XIX».

Edición: noviembre de 2012, 250 págs.

Autor: Enrique Blajeán Bent

Prólogo de Rosendo Fraga

ASÍ COMBATIMOS



Un nuevo libro, preparado por integrantes del Grupo de Artillería 10, herederos del GA 101, con asiento de paz en la localidad bonaerense de Junín y publicado gracias al apoyo de la división editorial de la Fundación Soldados, viene a echar luz sobre esos aspectos inéditos de una lucha desigual, contra las principales potencias militares de su tiempo.

Se trata de un libro realizado con la participación de tantas voluntades, que finalmente optaron por inscribirlo como de autor anónimo. Tal fue la decisión de los integrantes de este grupo de artilleros contemporáneos, que han querido honrar con esta obra a sus predecesores.

Edición: agosto de 2012, 248 págs.

Autor: Grupo de Artillería 10 «Tte. Gral. Bartolomé Mitre»

Informes sobre el libro: GA 10 Junín - (02362) 424081

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 Av. Belgrano 923 CABA, enviando un e-mail a eduardogerdinster@gmail.com

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 Tel. 011-4576-5545 al 49 int. 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 su creación nadie lo había tomado seriamente.»

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

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

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

Ejemplos:

En Capital Federal:

Existen 10 Agencias que dependen de la UGL 6. Si el VGM vive en Ramón Falcón 2500 le corresponde la Agencia 6. La UGL 6 se encuentra en Tucumán 753 - 10° P.

En el país:

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

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

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

0800-666-4584

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

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

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

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

Batallón de Infantería de Marina N° 5



Compañía «MAR»

La increíble historia de los sobrevivientes del último combate de Malvinas y el último vuelo desde Puerto Argentino. Los sobrevivientes del combate en la colina Sapper Hill (Cerro Zapador en castellano) que, sin tener noticias del fin de la guerra, provocaron un daño letal a la Royal Marine en un último combate que ésta prefirió no contabilizar.

Fuentes: Diario La Capital (Rosario), por Silvia Carafa, Extracto del libro, «Malvinas Guerra en el Atlántico Sur», autor Alberto N. Manfredi (h) y recopilaciones de AVEGUEMA



Los integrantes de la Compañía «Mar» del Batallón de Infantería de Marina N° 5, el 20 de Junio de 2013 en Rosario.



Ubicación del Cerro «Zapador» («Sapper Hill»)

Debido a su proximidad a la capital isleña, el cerro era de gran importancia estratégica. Aquí, el 7 de junio de 1982, se encontraba un batallón de argentinos, que por la tarde fue bombardeado por las fuerzas británicas. Luego de la batalla de Monte Tumbledown un escuadrón británico avanzó por el monte William hacia el cerro para capturarlo e ingresar a la capital. Esto resultó en un breve pero intenso combate por el fuego. Tres infantes de marina argentinos murieron y varios miembros de las tropas británicas fueron muertos o heridos, siendo las últimas bajas sufridas por ambos bandos en la guerra. A los pies de la colina había un enorme campo de minas.

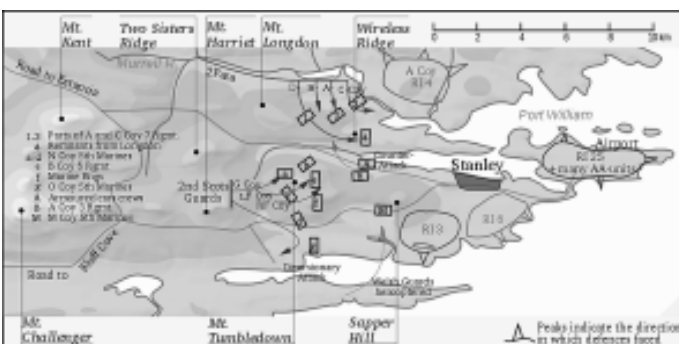


Gráfico británico del avance sobre Puerto Argentino, se indica el movimiento helitransportado de efectivos galeses sobre la posición de la Compañía «MAR» en Sapper Hill (ver parte inferior del gráfico)

El encuentro después de treinta y un años

Eligieron Rosario para reunirse por primera vez después de treinta y un años. Pensaron en el Día de la Bandera porque en ella encuentran un sentido a

los días heroicos que vivieron y además decidieron que había llegado el momento de hablar sobre el vínculo que los marcó a fuego. Son los sobrevivientes de la colina de Sapper Hill que, sin tener noticias del fin de la guerra de Malvinas, provocaron un daño letal a la Royal Marine en un último combate que Gran Bretaña prefirió no contabilizar. Fueron las propias viudas de los ingleses muertos las que actualizaron el tema. Después de aquel acto de arrojo de la tropa de argentinos, las armas enmudecieron en aquella geografía de frío y muerte.

«Era la primera vez que íbamos a desfilar», dijeron los siete integrantes que pertenecieron a la Tercera Sección de Tiradores de la Compañía Mar del Batallón de Infantería de Marina N° 5, con asiento en Tierra del Fuego, que llegaron a Rosario desde distintos puntos del país pero sin saber que el formato del acto había cambiado. Por eso, como grupo sólo decidieron participar del izamiento de la bandera. Después se reunieron alrededor de una mesa, con una taza de café, en el local que los ex combatientes de la ciudad de Rosario tienen en Ayacucho 1477. Allí y confortados quizás por el marco del lugar, hablaron con «La Capital».

El grupo que llegó a Rosario estuvo conformado por Alejandro Koch (Guardiamarina retirado, Jefe de Sección de la Compañía «Mar»), Daniel Benítez (Suboficial Mayor de Infantería de Marina, en actividad), Atilio Romero, Gabriel Rodríguez, Sergio González, Ismael Torres y Jorge Santana. Todos formaron parte de los cuarenta y cinco argentinos que el mediodía del 14 de junio de 1982, dos horas después de que había cesado el fuego, rechazaron el aterrizaje de seis helicópteros ingleses que avanzaron sobre Sapper Hill como un trámite más en la batalla que habían ganado. Los argentinos utilizaron armas de trayectoria tendida, fusiles FAL, FAP, ametralladoras MAG y lanzacohetes.

El equipo de retaguardia, a cargo del guardiamarina Koch, abrió fuego con una valentía reconocida más tarde por sus propios pares.

Un helicóptero inglés aterriza en llamas, otro averiado, los demás hacen lo mismo, desembarcan sus efectivos y se generaliza el enfrentamiento final. Allí perdieron la vida los conscriptos clase 1962 Roberto Leyes, Eleodoro Monzón y Sergio Robledo.

A los ingleses les fue peor, perdieron un helicóptero, otro resultó averiado y sumaron un importante número de bajas que nunca se conoció, salvo cuando comenzó el reclamo legal de sus viudas. ¿Cómo admitiría Gran Bretaña que un pequeño grupo decidiera dar una pelea tan dura cuando el final había llegado? «Ellos sí sabían que había terminado la guerra, se expusieron al combate, podrían haberlo evitado porque estaban en helicópteros y tenían la información necesaria», explicó Koch.

«Es la primera vez que hablamos juntos y en público», dijeron los integrantes de la Tercera Sección de la Compañía «Mar» que después de 31 años eligieron Rosario como punto de encuentro.

Fueron llegando el miércoles para pasar la mayor cantidad de tiempo juntos.

Algunos no se reconocieron en el lobby del hotel donde se alojaron. «Estábamos de espaldas y no nos dimos cuenta, pensar que yo era radioperador y en la trinchera vivíamos hora a hora, minuto a minuto, tenía que estar siempre a su lado porque Koch

era el jefe», evocaron.

«Les presento a Koch», cuentan que les dijo Marcos Basabilvaso, un historiador de Villa Cañas que quedó fascinado con la odisea del último combate e invirtió años en lograr el encuentro que se dio en Rosario. No tienen palabras para ponerle a la sensación de volver a estar juntos para evocar aquellos 72 días en los que conocieron el límite entre la vida y la muerte.

«El reencuentro llena el alma», dijeron. ¿De qué forma? Son tipos fuertes, curtidos y enumerar las sensaciones no los achica: con lágrimas, risas, abrazos y emoción adentro y afuera de la piel.



Vista desde Sapper Hill, sede de una de las batallas que se produjeron entre las tropas argentinas y las británicas durante la Guerra de Malvinas, en el año 1982. Todavía hoy, después de 30 años de la contienda, el terreno está minado, aunque los explosivos han sido desactivados. Hoy, una cámara web ubicada en la altura permite ver en directo imágenes de los alrededores (www.teleaire.com)

En el encuentro, cada uno ayudó a completar los recuerdos, algunos tan propios del grupo que jamás habían salido a la luz.

En 1982 estaban haciendo el servicio militar en Tierra de Fuego, asiento de la Compañía «MAR», parte integrante del Batallón de Infantería de Marina 5, cuando estalló la guerra y Malvinas estaba a tan sólo 45 minutos de vuelo.



Monumento en memoria de los soldados británicos caídos en Sapper Hill

Todos tenían más de seis meses de aclimatados a la zona y compartieron «segundo a segundo» la trinchera de Sapper Hill, donde escuchaban radio Carmen de Montevideo, así se enteraron del hundimiento del ARA General Belgrano.

Ahora esperan encontrarse con el resto de sus compañeros de combate. Lo sienten como una nece-

sidad, porque retoman una parte de la vida que los marcó a fuego y que les permite ir hilvanando los recuerdos con un soporte de afecto y contención que sólo da un grupo.

El Día de la Bandera, sintieron que estaban saldando su parte de historia viviente, están orgullosos de haberla defendido y de ser parte de un grupo particular: Entre los primeros en llegar y los que dieron el último de los combates.

Extracto del libro «Malvinas - Guerra en el Atlántico Sur», autor Alberto N. Manfredi (h) referente a la acción ocurrida en Sapper Hill

Luego de conseguir desalojar a las tropas argentinas que defendieron los montes Tumbledown y Williams, en la mañana del 13 de junio de 1982...

El siguiente objetivo británico, era Sapper Hill, último bastión de la defensa argentina antes de Puerto Argentino. Lo defendía la 3ª Sección de la Compañía «Mar», a cargo del guardiamarina Alejandro Koch cuyas posiciones debieron ser reubicadas por encontrarse de cara a la costa. Mientras los ingleses se aprestaban a lanzar el ataque, algunas secciones del BIM 5 reforzaban el perímetro defensivo, desplegándose unos 100 metros una de otra. El batallón recibió la orden de retroceder hasta la capital, movimiento que debía efectuar bajo la protección de la sufrida sección del mismo guardiamarina Koch. A las 13.30, cuando Koch se dirigía al puesto de comando en Sapper Hill para solicitar órdenes, aparecieron tres Sea King provenientes del recientemente evacuado monte Williams, con la evidente intención de desembarcar efectivos.

Un cabo de las secciones en defensa observa-

ba con verdadero espanto a Koch, caminando sin percatarse de lo que ocurría y cómo un conscripto lo alertaba a gritos para que se pusiese a cubierto. Los aparatos lanzaron desde muy baja altura, una cincuenta de efectivos que se desplegaron por el terreno, a 300 metros de un contenedor abandonado y a 1000 de donde se encontraba Koch. El guardiamarina corrió hasta un puesto de ametralladoras y una vez ahí, ordenó a sus servidores abrir fuego. Los hombres se apresuraron a obedecer disparando varias ráfagas, mientras los conscriptos apostados cerca accionaban sus fusiles FAL. Cuenta Emilio Villarino en el libro «Batallón 5», que los ingleses, sorprendidos por una presencia que no esperaban, se dispersaron velozmente y buscaron cobertura detrás del contenedor, respondiendo la agresión con sus armas automáticas y sus morteros. Alcanzado por el fuego de las ametralladoras, uno de los helicópteros comenzó a humear y otro se posó pesadamente, con el rotor averiado a causa de los impactos. El combate fue creciendo en intensidad a medida que los británicos avanzaban. La metralla alcanzó al conscripto Leyes en el cuello y la cabeza, lo mismo a su compañero Eleodoro Monzón, que recibió un impacto cuando iba a disparar su lanzacohetes. Al soldado Walter Cabral se lo dio por muerto al no responder los llamados de Sini y este último, junto a al apuntador Sergio Robledo, cayeron heridos por las esquirlas de un proyectil de mortero. Koch corrió hasta donde se hallaban tirados ambos y comprobó que el primero estaba inconsciente en tanto el segundo, bastante mareado, no podía mover el brazo derecho. El resto de la sección comenzó a replegarse en «combate retrógrado», maniobra muy conocida por los conscriptos por haberla practicado infinidad de veces antes de pasar a las islas, y así llegaron hasta la capital. Durante los

enfrentamientos que tuvieron lugar en Sapper Hill cayó herido el soldado Marcos Irrazabal, ametrallado por dos Sea Harrier cuando corría por el campo junto a un compañero, en procura de alimentos. Los proyectiles le dieron en el brazo izquierdo al que le tuvieron que amputar una vez finalizada la guerra.



Fotografía del BIM 5 hoy, las condiciones extremas eran habituales para sus integrantes.

La primera sección que se replegó lo hizo bajo las órdenes del conscripto Paredes, que asumió el mando tras la muerte de Leyes. Una de las últimas fue la de Koch. Así fue como llegaron a un descampado de 800 metros de extensión, que debieron atravesar en medio de la resolana, cubiertos por el inesperado apoyo de la ametralladora que manipulaba el conscripto Castillo, de la sección al mando del cabo Maciel. Al ver que el grupo de Koch se retiraba, Castillo abrió fuego, conteniendo a los británicos el tiempo suficiente como para que los suyos terminasen de replegarse y se pusiesen a cubierto. Para entonces, los británicos dominaban las alturas circundantes y estrechaban el cerco en torno a la capital.

Destructor ARA Piedrabuena D-29

(Ex-USS Collett DD-730, (1974 a 1985), clase Summer)

Los Avisos ARA «Sobral» y ARA «Zapiola» trajeron a remolque desde la Base Naval de San Diego a los destructores ex-USN «COLLETT» (luego ARA «PIEDRABUENA») y «MANSFIELD» hasta el Río de la Plata, desde donde teóricamente serían remolcados hasta SOMISA para ser convertidos en chatarra... menuda sorpresa y menuda tarea fue poner el ARA «Piedrabuena» en servicio.



Escudo del ARA «Piedrabuena»

Breve reseña

El ARA Piedrabuena (D-29) (USS Collett (DD-730)) fue un destructor de la clase Sumner de la Armada de Estados Unidos. El Collett fue botado el 5 de marzo de 1944. Fue adquirido junto al USS Mansfield (DD-728) en 1974, por el Estado Argentino y fueron remolcados desde San Diego, California a Puerto Belgrano, en la Argentina por los buques ARA Zapiola y ARA Alférez Sobral.



Actuación en la Guerra de Malvinas

Fue asignado inicialmente a la Fuerza de Ta-

reas Naval que dio cobertura a la fuerza de tareas anfibia en la Operación Rosario. La Fuerza de Tareas tenía la misión de actuar en caso de que otros países hicieran movimientos agresivos el sudoeste de las islas Malvinas. Luego el Piedrabuena fue asignado al Grupo de Tareas 79.3 que también incluyó el Crucero ARA General Belgrano (C-4), el destructor ARA Bouchard (D-26) y el petrolero de YPF Puerto Rosales. La misión del grupo de tareas 79.3 era estar listos para atacar a las Fuerzas Navales británicas y permanecer fuera del área de la exclusión declarada por el enemigo. El submarino nuclear HMS Conqueror desde el 30 de abril siguió al grupo de tareas, hasta que recibió la orden de atacar al crucero ARA General Belgrano. El submarino atacó a las 16:00 horas del día 2 de mayo con dos torpedos que hicieron hundir el crucero y un tercer torpedo que posiblemente pudo haber golpeado al ARA Bouchard pero que no estalló. Ambos destructores, el Piedrabuena y el Bouchard, comenzaron la acción evasiva contra el o los submarinos en el área, recibiendo ayuda aérea desde la Base Aeronaval de Río Grande, debido a la amenaza submarina. El ARA Gurruchaga y el buque hospital ARA Bahía Paraíso acudieron al lugar de los acontecimientos. El Piedrabuena comenzó la búsqueda de los sobrevivientes. A las 10.40 horas del 3 de mayo fueron avistadas las primeras dos balsas, a las 17.50 horas la nave había rescatado cinco balsas con 42 sobrevivientes, mientras que el Bouchard y

el Gurruchaga habían rescatado cinco balsas con 81 sobrevivientes. Las tareas del rescate continuaron por otros medios. Antes del 9 de mayo, rescataron a 770 hombres, de la totalidad de 1093 que tripulaban el Belgrano. **En total, el Piedrabuena rescató 18 balsas con 278 personas.** El buque arribó a Ushuaia el 10 de mayo y después zarpó con rumbo a la Base Naval Puerto Belgrano.

Actualidad

Desde el año 2005, los tripulantes del Destructor se reúnen en forma anual con la finalidad de mantener la camaradería latente y cada año llevar a sus memorias aquellos días compartiendo las tareas en tan noble nave.

LOS ENCUENTROS:

- 2005: Buenos Aires
- 2006: Bahía Blanca (Base Naval Puerto Belgrano)
- 2007: Mar del Plata
- 2008: Santa Fe
- 2009: San Juan
- 2010: Chascomús
- 2011: Córdoba (Villa Dolores)
- 2012: Punta alta
- 2013: San Nicolás
- 2014: 9 de Julio
- 2015: Tandil

En abril del año 2015, un grupo de ex tripulantes conformaron una asociación sin fines de lucro la cual lleva por nombre «**Asoc. Ex Tripulantes del Destructor Piedrabuena D-29**» contando ya con personería jurídica provincial y con muchas finalidades, entre ellas poder representar al buque en las olimpiadas de Veteranos de Malvinas.

Contactos:

El buque consta de distintos lugares donde se difunde su actividad y mantiene vivos los recuerdos estos son:

<http://www.dcsi.com.ar/piedrabuena/index.html>

<https://www.facebook.com/groups/292836249726/photos/>



Dotación del ARA Piedrabuena



Tripulación del Piedra Buena en uno de los encuentros

**Fuente: Gaceta Marinera Digital
Gustavo Pereyra**

Dolor, bronca y el buque, a pique

El cabo Marcelo Gramaccioli sufrió con rabia cuando vio que el «Belgrano» había desaparecido del radar. Iba cerca, a bordo del destructor «Piedrabuena». Rescató náufragos esperando hallar a tres amigos que formaban parte del Belgrano...



Gramaccioli anotó sus vivencias en una libreta que usó de diario personal y que aún conserva.

Empiezo a vivir la guerra en carne propia cuando se hunde el «Belgrano» -cuenta Marcelo Gramaccioli, que presenció de cerca cómo el crucero desapareció de los radares y de la faz del mar.

En 1982, tenía 20 años y era cabo segundo de Operaciones en el destructor ARA «Piedrabuena», uno de los buques que escoltaban al «Belgrano» la jornada del 2 de mayo, cuando lo atacó el submarino británico HMS «Conqueror», durante la guerra por las is-



las Malvinas.

-Sabés que cuando se pierde el contacto radar no es porque te alejaste mucho. Algo pasó -advierde-. Estamos a unas 20 millas cuando vemos que se pierde la marcación. Ahí nos damos cuenta de que el crucero se está hundiendo.

Un torpedo le había arrancado 12 metros de proa y otro lo había herido de muerte más al centro, cerca de las máquinas. Eran las 4 de la tarde.

Gramaccioli sintió dolor y bronca cuando en el cuarto de Contramedidas Electrónicas de su buque se enteró del ataque. También angustia, porque entre los 1.093 tripulantes del crucero había tres que eran sus amigos.

Junto al destructor ARA «Bouchard», el «Piedrabuena» salió a proteger a su buque insignia y a buscar al submarino enemigo.

-Comenzamos un acortinado alrededor del buque y a lanzar bombas y más bombas de profundidad, con el riesgo de también ser atacados. Y pensás: «Los muchachos están tirándose en este momento a una balsa y nosotros en cualquier momento podemos estar en la misma situación». Ahí te das cuenta de en qué baile estás.

Una imagen: «Cuarto de Contramedidas, arriba del hangar del «Piedrabuena». El foco de señales del puente de comando del crucero «Belgrano» que emite señales en Morse y el barco cruzado, sin la proa, con algunas balsas. Me queda en la memoria que nos alejamos y veo salpicar agua por todos lados. Una leve escora. Después, nos distanciamos y no veo más nada. Es la última foto en mi cabeza.»

Una anotación: «...siendo las 16,53 hs. y estando a 22 millas del crucero lo pierdo en la pantalla (...) para mí, se ha hundido...». Gramaccioli lo escribió en su libreta 100 hojas de tapas negras que usaba de diario personal y que todavía conserva.

Con el «Belgrano» desaparecido ya del radar y sin haber encontrado al submarino, el «Piedrabuena» vuelve al lugar del hundimiento a buscar náufragos. Son las 2 de la mañana y hay una neblina y un temporal terribles. Y una escena desalentadora: pedazos de carcasas de balsas, pero ninguna en la zona.

-Pensamos: «Se fueron todos a pique con el barco».

Habían hecho los cálculos de deriva, viento y corriente marina y les daban que las balsas iban al sudeste; pero lo real era que iban al sur derecho.

A las 14 del otro día, un avión Neptune da la primera localización de las balsas.

-Fue una alegría que nos cambió el ánimo. Me fui a trabajar para rescatar a los náufragos. Quería colaborar y ver si aparecían mis amigos.

-Éramos compinches, compañeros del taquillero frente al Puesto 1 de Puerto Belgrano donde guardábamos la ropa. Vivíamos juntos y jugábamos juntos al fútbol: Fernando Dorgambide, Julio César Tello y Jorge Antonio Yacante.

Los perdió en el Hundimiento.

El destructor «Piedrabuena» fue el primero en llegar al sitio del naufragio y el último en irse. Se quedaron pintando las balsas que sólo llevaban tripulantes muertos para que las levantasen los buques hospitales ARA «Almirante Irizar» y «Bahía Paraíso» y lograron rescatar una con los últimos 16 tripulantes vivos, al borde de morir por congelamiento.

Entre ellos estaba el cabo segundo Hugo Gorosito, el último rescatado:



-Lo recuerdo porque no podía subir. Estaba totalmente congelado de la cintura para abajo, todo entumecido. Le gritábamos que se agarrara y no podía. Se tiró uno de los nadadores de rescate y lo enganchó con el arnés para que lo pudiéramos levantar.

Gorosito sobrevivió y le costó casi un mes poder volver a caminar. Estuvo 21 días en descongelamiento y fue el último en irse del Hospital Naval Puerto Belgrano.

-Me gustaría ver la silueta del crucero «Belgrano» otra vez navegando frente a Mar del Plata.

-Es una lástima que un barco tan grande se haya muerto así, sin poder defenderse -dice-. Yo lo vi tirar y era impresionante lo que escupían esos cañones. Y duele mucho volver a Puerto Belgrano y ver ese espacio vacío en la dársena. Junto al portaviones, eran dos emblemas; tenían un muelle propio, era todo de ellos.

-Tenés un antes y un después del 82. Después de la guerra volví a vivir, a mi manera y mirando al sur. Cuántos tipos hoy no pueden disfrutar lo que yo disfruté, a pesar de haber vivido una guerra. Eso es gracias a la familia.

Nacido en Río Cuarto (Córdoba), Marcelo Gramaccioli llegó al «Piedrabuena» en diciembre de 1981 y su primera navegación la hizo el 2 de febrero a Ushuaia, 4 meses exactos antes del hundimiento del crucero ARA «General Belgrano». Se retiró de la Armada en Mar del Plata, donde vive en la actualidad.



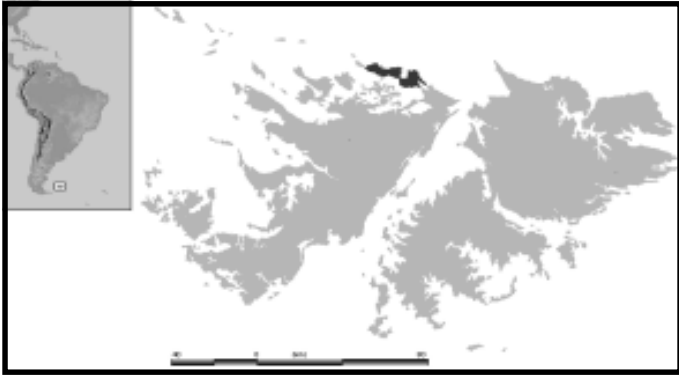
*Izq.: Rescate de una balsa del Belgrano
Der.: Los destructores Piedrabuena y Bouchard amarrados juntos en Ushuaia.*



Algunos náufragos debieron ser izados por estar semicongelados

La Estación Aeronaval Calderón de la Isla Borbón

Tomado del libro *Historia de la Aviación Naval Argentina - Tomo III, del Contralmirante Héctor Martini y anécdotas personales. AVEGUEMA introdujo ligeras variaciones para mejor la comprensión de lo ocurrido.*



Ubicación relativa de la Isla Borbón

La Estación Aeronaval estaba ubicada en la isla homónima al Norte de la Gran Malvina.

El 23 de abril de 1982 en un helicóptero PUMA de la Prefectura Naval Argentina llegó el primer grupo de efectivos argentinos que darían origen a la misma como punto de apoyo aeronaval, a la vez de servir de lugar de observación de la zona norte de Malvinas.

Se aprovecharon las instalaciones de una estancia ubicada en el lugar para montarla, contaba con tres pistas de turba, libres de obstáculos, en la cuales operarían aviones y helicópteros argentinos. Entre ellos estaban aviones T-34C Mentor de la Escuela de Aviación Naval, de los cuales fueron destacados cuatro, una división, en forma casi inmediata.

Para su alistamiento se aprovecharía la doctrina, experiencia y equipo con que el Grupo Aeronaval Insular montaba aeródromos de campaña en la Isla Grande de Tierra del Fuego desde hacía varios años.

La población local isleña era de veinticinco personas, incluyendo niños, a las cuales se les permitió seguir con sus actividades normales, en la medida que no afectaran las operaciones militares. De hecho convivieron durante cerca de dos meses con los efectivos argentinos en situaciones de combate sin que se generaran inconvenientes de ningún tipo en un marco de mutuo respeto.

En el casco de la Estancia se instaló la Central de Operaciones de Combate, y una Compañía de Infantería de Marina del Batallón de Infantería de Marina Número Tres (BIM3), a cargo del entonces Teniente de Navío Ricardo Marega, se hizo cargo de la defensa terrestre.

El entonces Teniente de Navío Aviador Naval José María Pereyra Dozo era el responsable de las operaciones aéreas navales, y en su carácter de oficial más antiguo, Comandante de la Plaza Militar, con dependencia del Comando Naval Malvinas.

Entre los días 24 y 30 de abril llegó todo el personal necesario para el funcionamiento operativo de la Unidad, siendo trasladado desde Río Grande y Puerto Argentino, sea en aviones de la Armada Argentina, como de la Prefectura Naval Argentina, quedando destacado un avión Skyvan de la Prefectura Naval como sostén logístico móvil.

El último día mencionado la Estación estaba alistada, con combustible, repuestos, armamento de defensa individual, trampas defensivas etc.

Luego del 1 de mayo, materializada ya la presencia

del enemigo inglés en Malvinas, la Unidad fue una guarnición que sirvió de apoyo de diversas operaciones sea de ataque, reconocimiento armado, Búsqueda y Rescate, Información, Sostén logístico móvil, etc.

Ese mismo día 1 de mayo, tres aviones T34-C destacados a atacar helicópteros ingleses se enfrentaron a aviones Harrier. Uno de los primeros pudo eludir la persecución de aviones ingleses, pero los dos restantes se enfrentaron en un combate desigual.

Basta decir que la velocidad de los aviones era cuatro a uno a favor de los ingleses, y que los Harrier eran aviones de ataque, mientras los Mentor eran de adiestramiento básico, empleados en tiempos de paz como aviones de instrucción en la Escuela de Aviación Naval.

Los pilotos argentinos, por entonces el Teniente de Navío José María Pereyra Dozo y el Teniente de Corbeta Daniel Manzella, luego de la guerra se escribirían con sus circunstanciales contendientes británicos, quienes reconocieron su coraje.

Con maniobras de combate aire-aire evasivas, los aviones argentinos buscaron refugio en unas nubes y los pilotos ingleses no usaron sus misiles aire-aire SideWinder, (al decir de uno de ellos, el Capitán de Corbeta Mike Watson, no los usaron por ser

demasiado lentos nuestros Mentor, agregando, «aunque otra vez los usaría»), en cambio, los Harrier barrieron las nubes con sus radares navales en búsqueda de los aviones sin éxito, y luego de un tiempo fueron destacados para interceptar aviones Mirage de nuestra Fuerza Aérea, a los que sí llegaron a lanzarles sus misiles.

El ya fallecido Capitán de Fragata Pereyra Dozo refería que en la nube ellos estaban o se sentían seguros, y que salían de la misma para ver si estaban o no los Harrier, su sección no contaba con control radar o sea que luego de varias salidas y viendo que los aviones enemigos no estaban se destacó a Calderón con su Numeral.

Con la simpleza que lo caracterizaba decía que durante el combate el rebufo del cañón de los Harrier hacía temblar tanto su cabina, que en un momento creyó que había perdido el plexiglás.

Ese mismo día 1º de mayo, personal de la Estación rescata al Capitán Perona de la Fuerza Aérea Argentina, que se había eyectado de un Mirage y en horas de la tarde fueron destacados cinco aviones Pucará de la Fuerza Aérea Argentina, que buscaban mayor dispersión en vista del ataque aéreo inglés que se había lanzado esa jornada.

Sin duda el bautismo de fuego de la Unidad, a una semana de su creación había sido intenso. Se sucederían vuelos de Pucará, de B200 provenientes de Río Grande, de reconocimiento armado con aviones T34 C, etc.

Calderón era un dolor de cabeza para el enemigo, su presencia cercana a la parte norte del Estrecho de Carlos era de un importante valor militar, solamente por la información que podría brindar como punto de apoyo de operaciones militares diversas.

Además, ya avanzado el mes de mayo, los británi-

cos habían decidido desembarcar en San Carlos y resultaba imprescindible anular la base argentina que podía detectar la aproximación de la fuerza naval en la operación anfibia en el estrecho de ese nombre.

Así fue que en la noche del 14 al 15 de mayo 45 hombres del Escuadrón D del S.A.S («Special Air Service», lo mejor de las fuerzas especiales del adversario) destacados en dos helicópteros Sea King, sumado al cañoneo naval del H.M.S Glamorgan atacaron la Unidad, destruyendo o inutilizando el material de vuelo de la Armada Argentina, Prefectura Naval Argentina y Fuerza Aérea Argentina en el lugar.

Durante el ataque se cumplió el plan de Defensa que incluía la voladura de las pistas para negar su uso al enemigo.

Personal de Comandos del Ejército Argentino el 15 de mayo arribaron en un helicóptero Chinook posteriormente e hicieron un reconocimiento de la isla en búsqueda de tropas británicas, encontrando evidencias de su accionar y posterior repliegue.

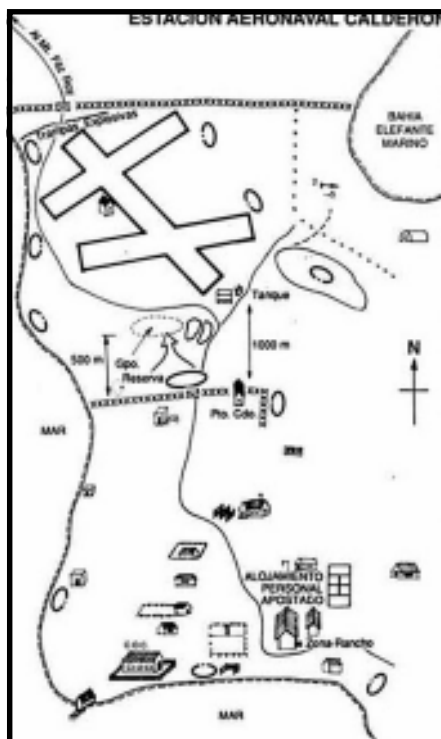
Luego del fin de las hostilidades los ingleses manifestaron que habían asumido que en esa Estación había una estación de radar y depósitos de munición, presunción originada a partir de la voladura de las pistas por personal propio y la actividad operativa de la misma.



Escudo del BIM3



Escudo Escuela de Aviación Naval



Avión Mentor de la Armada con su tren de aterrizaje destruido y otros daños

Sin aviones operativos en Borbón, comenzó el repliegue de parte del personal de vuelo a Puerto Argentino y al Continente y se procedió a reforzar la defensa de la plaza aprovechando el material de armamento de los aviones inutilizados, es decir que la Unidad mantuvo el espíritu de combate, quizás con más ímpetu que antes ya que el ataque había quebrado «la absoluta inexperiencia en combate de gran parte de sus efectivos». Se pudo continuar brindando apoyo de inteligencia, comunicaciones y meteorología, negándole desde ya el uso de ese espacio táctico al enemigo.

En dos días se rehabilitaron las pistas, las cuales eran periódicamente bombardeadas por aviones enemigos.





El 25 de mayo una patrulla terrestre de la Unidad rescató al Mayor Puga de la Fuerza Aérea Argentina. En esa tarea se avistaron buques ingleses y se informó de ello al Comando Naval Malvinas como a la Fuerza Aérea Sur, quién pidió se mantuviese actualizada la posición de los buques a la vez que lanzó un ataque sobre ellos con aviones A4B de la Fuerza Aérea Argentina.

La tarea de la guarnición entonces incluía brindar información de la situación en el mar circundante como la de las patrullas aéreas enemigas sobre la zona. Ello permitió que se materialice el ataque sobre los buques británicos H.M.S Coventry y H.M.S Broadsword, siendo el primero hundido y averiado seriamente el segundo.



Quién mantenía la información de la posición de las unidades británicas, por entonces el Guardiamarina de IM Daniel Montalbo, se valía de una brújula y apreciación de distancia referida a un punto geográfico.

El día 26 de mayo se continuó con la tarea de adaptar material de armamento de los aviones T34C para la defensa de la Unidad, a la vez de recibir en diversas oportunidades bombardeos de aviones Harrier.

El 29 de mayo en un avión Twin Otter de la Fuerza Aérea Argentina, a cargo del Primer Teniente Marcelo Uriona se repliega con personal herido y pilotos al Continente, operación que se repite el 1 de junio con dos helicópteros Sea King de la Armada Argentina.

Desde entonces hasta el 14 de junio la Unidad siguió aportando información táctica.

Cuatro Hombres de la misma fueron condecorados:

SI	Rubén Laureiro
SS	Federico Leu
SS	Pablo Chiodini
CS	Marcelo Iturbe

AL ESFUERZO Y ABNEGACIÓN

Por «Demostrar esfuerzo y abnegación al emprender y continuar tareas de alistamiento del Grupo de aviones destacados en la Estación Calderón de la isla Bordón, durante períodos de alarma antiaérea, constituyendo un ejemplo para el resto del personal por su espíritu de sacrificio y arrojo»

Las acciones de la mencionada Estación Aeronaval son poco conocidas, sea este artículo un homenaje para sus integrantes.

Ellos fueron un heterogéneo contingente de personal militar de las tres Fuerzas Armadas y la Prefectura Naval Argentina que dieron muestra de interoperabilidad y «conjuntez» en el nivel táctico, encontrando soluciones, muchas veces ingeniosas por no estar previstas en la doctrina, para mantenerse en condiciones de combate y ser una amenaza para el enemigo. El bombardeo de los Harrier hasta casi el

fin de las hostilidades es una clara muestra de ello.

Personal de Aviación Naval que participó

TN	José María PEREYRA DOZO (1) (2)
TF	Miguel Emilio UBERTI (2)
TF	Livio César CASTRO (3) (4)
TF	Marcelo Félix BATLLORI (5)
TF	Luis FERNÁNDEZ VIDAL (4)
TC	Daniel Gustavo MANZELLA (4)
SP	José SABAT (5)
SI	Rubén LAUREIRO (5)
SS	César BOGADO (5)
SS	Federico LEUS (5)
SS	Pablo CHIODINI (5)
SS	Osvaldo GUTIÉRREZ (5)
SS	Héctor GAUNA (5)
SS	Ricardo TELAINA (5)
CP	Alfredo SOSA (6)
CP	Nelson TALONE (5)
CI	Carlos AVOGADRO (6)
CS	Marcelo ITURBE (5)

- (1) Jefe Estación Aeronaval CALDERÓN.
- (2) Replegado a Pto. Argentino 12-05 y evacuado al continente el 15-05.
- (3) 2° Jefe Estación CALDERÓN.
- (4) Evacuación al continente en Twin-Otter (FAA) el 29-05.
- (5) Evacuado al continente en 2 Sea-King (ARA) el 01-06.
- (6) Permanecieron con el personal de IM.

Recordatorios de Malvinas Adquieralos en nuestra sede



de
08.30
a
16.00



Uruguay 654
CABA

Piso 4° Of. 403
Tel: 4373-5440

Despedida de los Aviones Mirage



Fuentes: Página oficial de la FAA y diversos periódicos que se refirieron al evento

Tras 43 años de servicio ininterrumpido custodiando nuestro cielo, los Mirage recibieron una cálida despedida. El merecido descanso para estos guerreros, llega tras más de 131.000 horas de vuelo, entre las que se destacan, aquellas donde obtuvieron sus mayores lauros, durante la batalla aérea por nuestras islas Malvinas. Los Mirage emprendieron su último vuelo... y con el tronar de sus motores, dejan grabado por siempre en nuestros corazones, el recuerdo de su valerosa historia.



Historia

El Mirage III fue el primer avión supersónico de la Fuerza Aérea Argentina con capacidad de portar misiles aire – aire y de realizar interceptaciones todo tiempo y bajo control radar de tierra. Su techo de operación 20.000 metros de altura y su velocidad máxima hasta 2.400 kilómetros por hora o dos veces la velocidad del sonido, es decir Mach 2.



El 14 de octubre de 1970, Avions Marcel Dassault y la Fuerza Aérea Argentina firman el contrato MIII/70, en el cual se acuerda la entrega de Mirage IIIE monoplazas y Mirage IIID biplazas de entrenamiento, llegando el primer avión al país en Agosto de 1972.

El vuelo inaugural del Mirage III en nuestro país tuvo lugar el 10 de enero de 1973, cuando el I-003 despegó tripulado por el piloto de la Dassault, Gerald Resal. El día 17 de enero de 1973 el Vicecomodoro David Giosa y el Capitán Mario Román completaron el primer vuelo con tripulación argentina, a bordo del I-001.

Los Mirage III comenzaron a prestar servicio en el Grupo 8 de Caza conformando el Escuadrón 1 de Caza Interceptora, con asiento en la VIII Brigada Aérea en la localidad de Mariano Moreno (Pcia de Bs As). Los aparatos fueron matriculados con la letra I de «Interceptores».



A mediados de 1978, se presentó la necesidad de adquirir material aéreo del tipo Caza Bombardero. Se llegó a un acuerdo entre la Fuerza Aérea Argentina y la Israel Aerospace Industries (IAI), acordándose la compra de aviones Mirage 5 «Nesher» («Águila» en hebreo) y biplazas rebautizados en Argentina como «Dagger» («Daga»). Así, el 28 de agosto de 1978 nace el Escuadrón «Dagger» con personal proveniente de la IV, V y VIII Brigada Aérea y la Escuela de

Aviación Militar.



Durante la Batalla por nuestras Islas Malvinas, los Mirage III estuvieron desplegados en las Bases Aéreas Militares de Comodoro Rivadavia y Río Gallegos.

El 1 de mayo de 1982, día del Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea Argentina, la Sección «Dardo» integrada por el Capitán Gustavo Argentino García Cuerva y el Primer Teniente Carlos Perona, se traba en combate con una sección de aviones «Sea Harrier», constituyendo esta acción el Bautismo de Fuego del Sistema de Armas Mirage III EA.



Durante el conflicto de Malvinas los Mirage III ejecutaron 56 salidas de combate cumpliendo misiones de cobertura, escolta y diversión ofrendando su vida el Mayor Gustavo Argentino García Cuerva.

Por su parte, el 4 de abril de 1982, el Jefe de

Grupo 6 de Caza, recibió la orden de desplegar los aviones hacia tierras patagónicas. El 25 de abril de 1982 se constituyeron 2 Escuadrones Aeromóviles: las «Avutardas Salvajes» en la Base Aérea Militar Río Grande y «La Marinete» en la Base Aérea Militar San Julián.

El 1 de mayo de 1982, los Daggers en su bautismo de fuego, completaron las primeras 13 salidas de un total de 115 en los 45 días que duró el conflicto, siendo derribados once aviones, entregando heroicamente su vida por la Patria 5 pilotos: el 1 Ten José Ardiles, los tenientes Juan Bernhardt, Pedro Bean, Héctor Volponi y Carlos Castillo. Asimismo, el 4 de Junio de 1982 llegaron a la VI Brigada Aérea diez aeronaves Mirage 5P procedentes de La Joya (Arequipa, Perú) previa escala en el aeropuerto de Jujuy.

Para Noviembre de 1986 se dispuso el traslado de los Mirage 5P hacia la X Brigada Aérea en Río Gallegos, creándose el Escuadrón X de Caza «Cruz y Fierro». Para entonces ya se había previsto un programa de actualización e incorporación de nuevo equipamiento, denominado «Mara», cuyo nombre adoptarían todas estas aeronaves.



A comienzos de 1988 debido a un plan de reestructuración, los Mirage III son asignados a la VI Brigada Aérea. A partir de entonces, el Grupo 6 de Caza quedó conformado por dos Sistemas de Armas: uno Caza-Bombardero y el otro Caza Interceptador.





A partir del año 2012, ambos Escuadrones se unirían en un solo Escuadrón, el Escuadrón «Mirage», el cual continuó hasta la fecha cumpliendo con la importante e indelegable tarea de proteger y custodiar los cielos de la Patria.

Informes de la Prensa

La Fuerza Aérea Argentina informó que se desarrolló en la VI Brigada Aérea, la ceremonia de despedida del Sistema de Armas Mirage, tras 43 años ininterrumpidos custodiando el cielo de nuestra Nación.



El acto fue presidido por el entonces Jefe de Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, Brigadier General (VGM) Mario Miguel Callejo; acompañado por el Jefe de la VI Brigada Aérea, Comodoro Mayor Pedro Esteban Girardi, las máximas autoridades de la Institución; autoridades nacionales, civiles y militares, y público presente.

El merecido descanso para estos guerreros, llegó tras más de 131.000 horas de vuelo, entre las que se destacan, aquellas donde obtuvieron sus mayores lauros, durante la Batalla Aérea por nuestras Islas Malvinas.

Coincidente con la ceremonia, la Fuerza Aérea Argentina, organizó una Jornada de Puertas Abiertas, con entrada libre y gratuita. A partir de las 10 de la mañana, se llevaron a cabo demostraciones aéreas y muestras estáticas, con la exhibición de los citados Mirage y también, con aviones y helicópteros de la Institución que llegaron desde diversas unidades del país.

A lo largo del día, todos los que se acercaron a

la VI Brigada, disfrutaron de las demostraciones aéreas que efectuaron aviones Mirage, IA-63 Pampa, IA-58 Pucará, Hércules C-130, Fokker F-27, DHC-6 Twin Otter, Grob 120 y Embraer 312. Apreciaron también, los pasajes de los helicópteros MI-171 E, Bell 212 y Hughes 500, los saltos que efectuaron el Equipo Militar de Paracaidismo de la fuerza, los «Águilas Azules» y disfrutaron de la música que interpretó la Banda de Música de la Institución.



Asimismo, se llevaron a cabo diversas exposiciones sobre la actuación de la fuerza en la Contienda del Atlántico Sur, a cargo de Veteranos de la Guerra de Malvinas que transmitieron su experiencia y conocimiento sobre esta página importante de nuestra historia.

El Mirage, es una aeronave considerada por muchos, el avión de combate de mayor éxito producido en Europa Occidental, cazabombarderos e interceptores que constituyeron la columna vertebral de la defensa aérea del país.

Este Sistema de Armas logró infligir graves daños a la flota británica durante el conflicto Malvinas.

La presencia de público asistente superó todas las expectativas, estimándose que alrededor de 200.000 personas disfrutaron de las actividades programadas.

En horas de la tarde, se desarrolló el Acto de Ceremonia de Despedida del Sistema Aéreo Mirage, presidido, como se dijo, por el Jefe de Estado Mayor General de la Fuerza Aérea



El titular de la Fuerza afirmó durante su alocución: «Este evento no convoca a una despedida, sino a un reencuentro de hombres y mujeres de la Fuerza Aérea, que compartieron ese lazo invisible con estos aviones; pilotos, mecánicos, personal civil y de apoyo, unidos a través de 43 años de actividad en diversas unidades aéreas».

Concluyó la jornada, con la emoción impuesta por los 21 cañonazos, que despidieron con sus salvas a estos gloriosos guerreros.



ARGENTINA DESPIDE A SUS MIRAGE...

ATENCION
NUEVA FECHA



Domingo 29 de Noviembre
 Apertura 10:00 hs.
 Ceremonia central 17:00 hs.
VI BRIGADA AÉREA - TANDIL

Pasajes aéreos, exposiciones, artistas invitados,
 conferencias de Veteranos de Malvinas y
 muchas sorpresas más !!!

Entrada libre y gratuita

*...pero la GLORIA
 quedará para SIEMPRE*






El Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea Argentina

(Texto extraído de la página web oficial de la Fuerza Aérea)

Sábado 1º de mayo - Cronología de las Acciones -

El parte meteorológico

El día se presentaba lluvioso y con techos bajo mínimo en los aeródromos de despliegue de la Fuerza Aérea Sur en el continente, esta situación dificultaría la operación de los aviones de combate argentinos, que debían volar los 700 / 900 kilómetros que separaban las islas de los aeródromos.

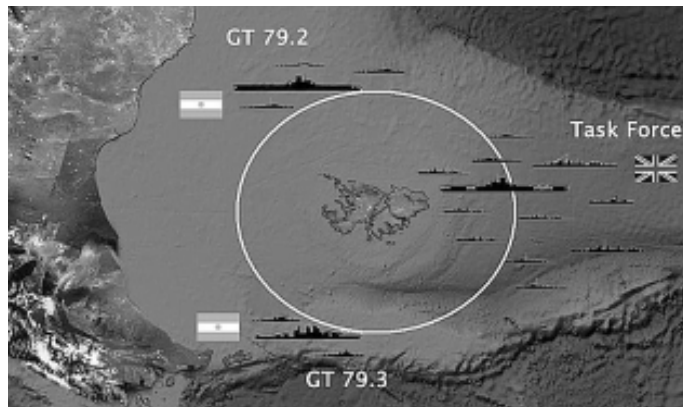


Bases de despliegue de la Fuerza Aérea Sur - FAA

La situación de la Task Force (Fuerza de Tareas Británica)



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



Ubicación de la «Task Force» británica con sus principales buques

Los planes británicos

Los británicos habían concebido una operación

estratégica conjunta. La Royal Air Force (RAF) con la operación Black Buck (Carnero Negro), por un lado consistente en el bombardeo de la pista de Puerto Argentino con aviones bombarderos VULCAN operando desde Isla Ascensión y, por el otro, el ataque masivo de la Fuerza de Tarea de la Royal Navy con los siguientes objetivos:



Fotografías del avión «VULCAN»

Destruir los aeródromos argentinos en las islas (BAM Malvinas, en la península de Freycinet y BAM Cóndor, en el istmo de Darwin).

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

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

Infiltrar elementos de fuerzas especiales, en distintos puntos costeros o isleños, a efectos de obtener información táctica del despliegue argentino.

Contaban a su favor, la experiencia obtenida por algunas de sus unidades en Georgias, que habían recuperado la isla sin mayor resistencia y la ausencia de la flota de mar argentina.

Esos factores, sumados al pronóstico meteorológico sobre el continente, que preveía techos bajo mínimo en los aeródromos de despliegue de la FAS, les hizo pensar en la posibilidad de que, frente a una demostración de fuerza y contundencia de los ataques, el comandante de la guarnición argentina en las islas aceptara la rendición inmediata.

Se emitieron las siguientes órdenes:

Grupo 1: Posicionado a cien millas al N/NE de Puerto Argentino, compuesto por el HMS Invincible, ocho Sea Harrier del Escuadrón 801, con naves de escolta, para misiones de defensa aérea, Patrulla Aérea de Combate (PAC).

Grupo 2: A noventa y cinco millas al E/NE de Puerto Argentino, el HMS Hermes, buque insignia y naves escolta, con doce aviones Sea Harrier del Escuadrón 800 para ataque aéreo a objetivos te-

rrerres. De este Grupo debía desprenderse una flotilla de ataque, compuesta por un destructor Clase County y dos fragatas para bombardeo naval al aeródromo de Puerto Argentino y defensas costeras.

Grupo 3: En zona TRALA, en espera, para helidesembarco y asalto anfibio.

La apreciación operativa de la Fuerza Aérea Sur

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

Antes del amanecer se ordenó a las BAM (Bases Aéreas Militares) Río Gallegos, Río Grande y San Julián que, en distintos grados de apresto, se pusieran en alerta secciones armadas con misiles aire-aire Magic / Matra / Shaffrir y cañones, esperando órdenes para entrar en acción.

La primer orden de ataque

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

Operaciones de la Task Force

Grupo 1: Desde las 06:00 el HMS Invincible ordenó despegar una PAC, con la intención de interceptar a los cazas argentinos que arribaran a las islas. A partir de las 13:00 destacó una flotilla, compuesta por 2 fragatas F 21, la HMS Arrow y otra no identificada como escolta del destructor clase County HMS Glamorgan. La flotilla se ubicó a 10/20 MN al SE de Puerto Argentino y bombardeó el aeródromo.

Grupo 2: (HMS Hermes): desde un área centrada a 95 MN al NE de Puerto Argentino, lanzó a las 07:50, tres escuadrillas de Sea Harrier, doce aviones del Escuadrón Naval 800, que atacaron de la siguiente manera:

- A la BAM Malvinas (0830 hs) (Puerto Argentino)

- Una escuadrilla de cuatro aviones, indicativo «Red»: LtCdr Ogilvy, LtCdr Batt, LtCdr Thomas, Lt Morell. Atacó desde el NO a posiciones de artillería antiaérea con tres bombas de 1.000 lbs cada una.
- Una escuadrilla de cuatro aviones, indicativo «Black», compuesta por Lt Andy Auld, LtCdr Mike Blisset, FltLt (RAF) Dave Morgan, FltLt (RAF) Ball y FltLt (RAF) Penfold dividida en secciones ata-

có rasante desde el N y NO las instalaciones del aeródromo y la pista, con bombas «Beluga» (bomba racimo) y de 1.000 lb (retardadas con paracaídas). La artillería antiaérea derribó un Sea Harrier y averió a otro, el cual, aparentemente, no alcanzó a llegar a su buque.

- A la BAM Cóndor (0831 hs) (Goose Green)

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

El bautismo de fuego de la FAA

A las 07:45 despegaron de Río Grande 2 M-5 Dagger, indicativo «Toro» armados con misiles Shaffrir. Pilotos: capitán Carlos Moreno, teniente Ricardo Volponi. Los cazas argentinos, sin llegar a entrar en combate, apoyados por la Estación de Interceptación del CIC (centro de información de combate) Malvinas, evolucionaron en contacto con dos Sea Harrier del HMS Invincible, (LtCdr RN Robin Kent y Lt Brian Haigh). Los Toro aterrizaron, de regreso en Río Grande, a las 09:45.



M5 Dagger - Argentina

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

Alertas en Vuelo

Con las primeras luces, como se suponía, los Sea Harrier embarcados atacaron las BAM Malvinas y Cóndor. Si bien fueron detectados con suficiente antelación no hubo posibilidad de interceptarlos con los Toro porque, inmediatamente después del despegue descendieron a cotas bajas y se aproximaron rasante debajo de la capa de nubes. Alertada a tiempo, la artillería antiaérea de Puerto Argentino, dio buena cuenta de ellos, no así la de la BAM Cóndor que en esos momentos, pese a la alerta roja, para que no los sorprendieran en tierra, intentaba hacer despegar a sus Pucará.

Ante el resultado exitoso de los primeros ataques aéreos británicos y las numerosas detecciones, visuales y electrónicas, que efectuaban los defenso-

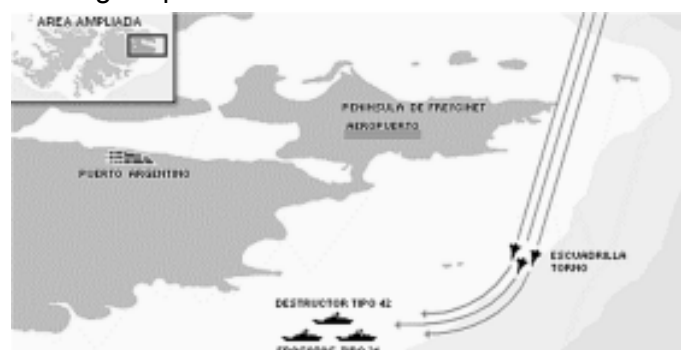
res argentinos de las islas, que alertaban sobre la presencia de gran cantidad de buques enemigos, el comando dedujo que era inminente un asalto anfibio en alguna de las playas o puertos no defendidos de Malvinas. Porque así estaba previsto y coordinado, la FAS ordenó el despegue escalonado de prácticamente el 100% de sus aviones de combate que, configurados como interceptores o atacantes debían volar hasta las islas y permanecer en alerta en vuelo para ser dirigidos por el CIC (centro de información en combate) Malvinas hacia los blancos.

Las misiones de ataque

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

- Tres M-5 Dagger, indicativo «Torno». Misión: ataque a objetivo naval. Tripulación: Capitán Norberto Dimeglio (C-432), Teniente Gustavo Aguirre Faget (C-412) y 1er Teniente César Román (C-407). Armamento: bombas retardadas por paracaídas y cañones. Despegaron de San Julián a las 15:45 hs. El C-432 arribó a las 17:25 hs y los otros a las 18:25 hs.

Atacaron a un destructor y a dos fragatas. Esta salida fue la de mayor rédito de toda la batalla del 1 de Mayo ya que atacó y averió seriamente al destructor de gran porte.



El informe de esta misión dice:

... observan tres buques que cambian constantemente el rumbo, formando un triángulo. Se dispararon dos bombas sobre el de la derecha y cañones sobre el del centro y a la izquierda, lográndose comprobar impactos únicamente sobre el barco del centro. Se apreció intención de encerrarse en el círculo con grandes cambios de rumbo, distancias entre 1.000 y 3.000 metros. Únicamente se recibió intenso fuego de artillería antiaérea, lo que un numeral logró evitar disminuyendo el nivel de vuelo.

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

HMS Glamorgan (destructor clase County): daños menores.

HMS Alacrity (fragata tipo 21): rumbo abierto por una bomba que estalló muy cerca, pudo ser reparado.

HMS Arrow (fragata tipo 21): ocho impactos de cañón de 30 mm y un hombre herido.

De acuerdo con los testimonios de quienes observaron desde la costa y del Capitán Giaigischia, que llegaba desde la BAM Cóndor en un helicóptero Chinook trasladando heridos, los buques atacados por la escuadrilla «Torno», por su gran tamaño y los domos característicos del radar, eran un destructor tipo Sheffield u otro parecido y dos fragatas.

Después del ataque, la flotilla comenzó a alejarse. El destructor estaba seriamente averiado, una densa columna de humo, negra primero y blanca después, salía de su cubierta una hora después.

Durante la noche se visualizó una gran explosión hacia el rumbo en que se habían alejado.

- Dos A-4C Skyhawk. Misión: sombrilla aérea. Tri-

pulación: Teniente Néstor López (C-303) y 1er Teniente Daniel Manzotti (C-310). Despegó de San Julián a las 14:00 hs y arribó a las 15:00 hs. Dos A-4C Skyhawk, indicativo «Pampa». Misión: reconocimiento ofensivo y sombrilla aérea. Tripulación: Capitán Eduardo Almoño (C-322) y Alférez Carlos Codrington (C-325). Armamento: misiles Shaffrir. Despegaron de San Julián a las 15:20 hs. El avión guía, informado de la presencia de PAC y con fallas del VHF y trasvase del tanque izquierdo, regresó. Arribaron a las 17:20 hs.

- Dos M-5 Dagger, indicativo «Fortín». Misión: sombrilla aérea. Armamento: misiles Shaffrir. Tripulación: Capitán Guillermo Donadille (C-403) y 1er Teniente Jorge Senn (C-421). Despegaron de San Julián a las 16:00 hs y arribaron a las 18:40 hs.

La tarea de los «Fortín» consistió en efectuar una cobertura del escape de la escuadrilla «Torno», luego de atacar ésta a los buques británicos que amenazaban a la BAM Malvinas. El despegue se ejecutó normalmente, sobre el mar y con rumbo hacia las islas. El jefe de sección, Capitán Donadille, ordenó efectuar el control de los cañones mediante una breve ráfaga; los del guía no funcionaban. Evaluada la situación se decidió continuar. Se realizó la navegación normalmente. Arribó a la zona asignada por el control radar Malvinas y esperó sobre la Gran Malvina a 30.000 pies (9.000 m).



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



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

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

bertura. Tripulación: Capitán Gustavo García Cuerva (I-019) y 1er Teniente Carlos Perona (I-015). Armamento: misiles Magic. Despegaron de Río Gallegos a las 15:45 hs

Esta tripulación realizaba la segunda salida del día y fue la primera que recibió fuego de una PAC británica.

Ambos aviones eyectaron tanques y se trabaron en combate sobre la isla Borbón. García Cuerva vio el misil arrojado sobre Perona y le gritó: «Le lanzaron un misil, ¡cierre, cierre!», pero el misil lo alcanzó. Perona se eyectó y posteriormente fue recuperado.

Luego del encuentro, durante largos minutos, el radar del CIC Malvinas perdió el contacto con el Capitán García Cuerva. Al cabo de ese tiempo, ya sin combustible para regresar al continente, el piloto tenía dos alternativas: eyectarse sobre las islas y perder el avión o intentar el aterrizaje en la pista de Malvinas. García Cuerva eligió aterrizar y lo comunicó por VHF al radar y éste al CIC. Cuando se recibió el pedido, se le ordenó volar hacia el norte del aeródromo y eyectarse, ya que era prácticamente imposible coordinar el alto el fuego debido a la variedad de escuadrillas que operaban en la zona, al bombardeo naval y a las interferencias que, en ocasiones, imposibilitaban una comunicación adecuada. Pero él insistió. Ante lo inevitable, el CIC Malvinas ordenó el «alto el fuego».

El cumplimiento de esta consigna demandaba una excelente coordinación entre el CIC Malvinas y el Puesto de Comando de las baterías antiaéreas de las tres fuerzas que defendían Puerto Argentino y la BAM Malvinas. Lamentablemente, los hombres a cargo de la defensa aérea de las tres Fuerzas Armadas argentinas, carentes de una doctrina conjunta de procedimiento y sin haber realizado jamás en su historia una ejercitación de esa naturaleza, pese a haber previsto la contingencia y adoptado una serie de medidas en los escasos 20 días de preparación disponibles, no lograron hacer acatar el alto el fuego, máxime cuando había buques bombardeando la pista y subsistía el grado de desorganización producido por los ataques aéreos previos. García Cuerva fue abatido en la fase final por cañones antiaéreos argentinos controlados por radar. El piloto no logró eyectarse.

El FI Lt RAF Paul Barton derribó al 1er Teniente Perona y el Lt RN Steve Thomas combatió contra el Capitán García Cuerva.

En los quince minutos que mediaron entre el combate y su solicitud de aterrizaje, algunas versiones afirman que García Cuerva avistó al Hermes donde, en ese momento, un Sea Harrier se aprestaba a aterrizar. El argentino lo habría atacado con sus cañones, haciéndolo rebotar dos veces sobre la cubierta del portaaviones, romper el elevador y caer al mar. Luego ametralló el puente causando averías menores (Pierre Clostermann, «Le Grand Cirque des Malouines» Paris Match).

- Un M-5 Dagger, indicativo «Rubio». Tripulación: 1er Teniente José Ardiles (C-433) y Capitán Carlos Rohde, como jefe de sección. Armamento: cañón de 30 mm y dos Shaffrir. Despegó de Río Grande a las 15:54 hs.

El 1er Teniente Ardiles formaba parte de la sección del Capitán Rohde que debió quedarse en tierra por fallas técnicas. Ardiles continuó solo hacia Malvinas. Al llegar, estableció enlace con el CIC Malvinas y fue guiado para interceptar a un supuesto Harrier. Justo antes del cruce, el eco británico se dividió en dos, resultando ser dos aviones de una PAC integra-



Mirage III - Argentina

da por el FI Lt RAF Tony Penfold y Lt Cdr RN Martin Hale. A pesar de la desventaja, Ardiles ganó primero la cola de uno de los enemigos y disparó su misil que, por las inferiores características, no alcanzó al blanco. Sin advertir que el otro Harrier le había disparado un Sidewinder, fue derribado sin que pudiera eyectarse. Fueron testigos oculares los Capitanes Ricardo Grünert, Roberto Vila y el 1er Teniente Ricardo Fasani, tripulantes de Pucará en la BAM Cóndor. Era el cuarto piloto caído el día del bautismo de fuego de la Fuerza Aérea.

Alrededor de las 15:00 hs, la FAS había actualizado en su carta la ubicación del enemigo, algunos blancos dentro de su radio de acción y tenía en claro las intenciones de desembarcar y ablandar con fuego naval las posiciones argentinas. Lanzó al ataque todos los aviones disponibles, incluyendo los bombarderos livianos Canberra MK 62 basados en Trelew.

- Tres Canberra MK 62, indicativo «Ruta». Misión: buques Bahía Anunciación. Tripulación: Capitán Juan Nogueira, Capitán Raúl Sánchez (B-105), Capitán Eduardo Rodino, 1er Teniente Armando Dubroca (B-108), 1er Teniente Ernesto Lozano y Teniente Ernesto Cooke (B-109). Armamento: bombas MK-17. Despegaron de Trelew a las 16:05 hs.

Fueron interceptados próximos al objetivo (avistaron al Invencible) por dos Sea Harrier. Evadieron y regresaron, uno (B-108) a Puerto Deseado a las 18:30 hs con averías; los otros dos a Trelew a las 19:30 hs.

- Tres Canberra MK 62, indicativo «Rifle». Misión: buques Bahía Anunciación. Tripulación N° 1: Capitán Alberto Balgorri y Mayor Enrique Rodeyro (B-102); No 2: 1er Teniente Mario González y 1er Teniente Eduardo De Ibáñez (B-110); N° 3: Capitán Eduardo García Puebla y 1er Teniente Jorge Segat (B-104). Armamento: cuatro bombas de 1.000 lbs cada una. Despegaron de Trelew a las 16:20 hs.

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

- Cuatro A-4B Skyhawk, indicativo «Trueno». Misión: ataque a objetivo naval. Tripulación: Capitán Pablo Carballo (C-215), Teniente Carlos Rinke (C-212), 1er Teniente Carlos Cachón (C-225) y Alférez Leonardo Carmona (C-240). Armamen-

to: tres bombas retardadas por paracaídas. Despegaron de Río Gallegos a las 16:00 hs.

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

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

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

En misión de cobertura de estas escuadrillas, partieron tres A-4B. Tripulación: 1er Teniente Mariano Velasco (C-206), Teniente Carlos Ossés (C-246) y 1er Teniente Héctor Sánchez (C-209). Despegaron de Río Gallegos a las 16:30 hs. Sin blancos adecuados disponibles, el CIC Malvinas les ordenó regresar. Arribaron a las 18:00 hs (el último regresó por defectos a las 17:00 hs).

Balance del día

Se concretaron 58 salidas de combate:

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

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

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

Capitán	D. Gustavo Argentino García Cuerva
Primer Tte.	D. Mario Hipólito González
Primer Tte.	D. José Leónidas Ardiles
Teniente	D. Daniel Antonio Jukic
Teniente	D. Eduardo Jorge Raúl de Ibáñez
Cabo Ppal	Mario Duarte
Cabo Ppal	Juan Antonio Rodríguez
Cabo 1º	Miguel Ángel Carrizo
Cabo 1º	José Alberto Maldonado
Cabo 1º	José Luis Peralta
Cabo 1º	Agustín Hugo Montaña
Cabo 1º	Andrés Luis Brasich
S. C/62	Guillermo Ubaldo García
S. C/62	Héctor Ramón Bordón

Operación ARIES 82

El Transporte Aéreo en el Conflicto del Atlántico Sur



R. Quiroga y S. Villegas
Publicado en la revista «Aeroespacio»

«Los buques británicos podían detectar a los Hércules C-130 desde unos 35 km, aunque volaran rasante. Cuando los comandantes advertían el peligro, debían tomar la ruta de escape. Volando a esa cota, cualquier viraje era un problema agudo, ya que la gran envergadura del Hércules hacía imposible darle demasiada inclinación para evitar la superficie oceánica».

Condensado de Puente Aéreo a Malvinas - Brig. My. Rubén O. Palazzi - (R.N.A.E. Aeroespacio, junio, 1984).

Aparentemente se trataba de una reunión de rutina de las que se acostumbraban realizar en el Grupo de Transporte Aéreo 1. Era la primera de 1982 y los tripulantes que concurren aquel 1ro de Abril, a las 17:00 h, no sospechaban que estaban en vísperas de acontecimientos que signarían sus vidas para siempre.

No obstante, tan pronto como el Jefe de Grupo comenzó a hablar, los oficiales y suboficiales que lo escuchaban comprendieron que sus palabras estaban muy alejadas de lo que era corriente en circunstancias parecidas. El oficial superior que exponía ante los sorprendidos tripulantes describió los movimientos de una operación aerotransportada para trasladar personal y material, cuya entrega se efectuaría por aterrizaje desde las primeras horas del día siguiente (2 de Abril). Un fuerte murmullo coronó el anuncio del aeródromo de destino de esos medios: el entonces Pto. Stanley, y muy poco después, Pto. Argentino.

Esa operación fue bautizada «Aries 82», y su planeamiento había comenzado en silencio algunos días antes. Para la ejecución de los distintos momentos previstos se utilizarían cuatro C-130H Hércules, cinco Fokker F-28 Mk 1000 Fellowship, un G-II Guarani, de factura nacional y finalmente un Fokker F-27 Friendship que cumpliría las tareas de búsqueda y salvamento. Todos estos transportes pertenecían a los escuadrones de la I Brigada Aérea con asiento en El Palomar. Los detalles acerca de la misión a cumplir: horarios, indicativos, frecuencias radiales y tantos otros datos, comenzaron a ser esmeradamente anotados por el ahora tenso auditorio que, poco a poco, empezó a comprender que sería protagonista de acontecimientos históricos para los argentinos.

Los tripulantes de los Fokker F-27 y F-28 eran antiguos conocedores de lo que a partir del día siguiente sería la zona de operaciones. Los servicios que cumplían por cuenta de Líneas Aéreas del Estado (LADE) los habían familiarizado con la pista de la capital malvinense, pero no sucedía lo mismo con los pilotos de los aviones Hércules. Pocos de ellos habían operado en Pto. Stanley, excepto algunos que habían llevado carga el año anterior, y la tripulación de un KC-130 que, durante una salida de exploración aérea lejana poco antes del 2 de Abril, se había visto obligada a aterrizar para subsanar un desperfecto técnico. Sobre ese hecho intrascendente se tejió luego una pequeña historia. Sin embargo, prácticamente todos los pilotos conocían las características generales del aeropuerto colonial por haberlo sobrevolado reiteradamente en su trayecto hacia la base argentina Marambio (Antártida) y en las tareas de exploración que habitualmente se efectuaban hasta las Georgias y Sandwich del Sur.

Con el lanzamiento de la Operación Rosario (recuperación de las Malvinas) la sede de la IX Brigada Aérea (C. Rivadavia) adquirió un movimiento inusitado. A partir de la 1:00 h del 2 de Abril comenzaron a arribar los C-130 y poco tiempo después se aproximaron a la plataforma los efectivos del Reg. Infantería 25, de la Compañía de Ingenieros de Combate 9 y del Comando Brigada IX, pertenecientes al Ejército, que serían los pri-

meros elementos de las fuerzas terrestres transportados por vía aérea hacia las islas liberadas.

El primer C-130, cuyo indicativo era Litro 1, despegó hacia las islas a las 5:50 con 108 personas que integraban parte de los equipos imprescindibles para dar pleno funcionamiento al aeropuerto de destino. Poco después siguieron otros dos Hércules con más elementos del Ejército Argentino y de inmediato hicieron lo propio los F-28. Los 957 km de vuelo a las islas exigían a los C-130 alrededor de 1 h 50 min de vuelo. El primero no pudo aterrizar hasta las 8:45, esperando que los obstáculos que habían dispersado sobre la pista las fuerzas de ocupación británicas fueran removidos.



En la última semana de abril, los C-130 realizaron 91 vuelos desde Comodoro Rivadavia, pero en mayo fue imposible sostener ese ritmo a causa del fuego enemigo.

Antes del mediodía del 2 de abril, la fase de Asalto Aéreo del Plan Aries 82 había finalizado con éxito. Considerándose cumplido el asalto aéreo y la recuperación de las Islas, los vuelos siguientes ya no se considerarían de Asalto Aéreo, sino vuelo regulares de traslado de tropas y material de todo tipo para las tres FFAA en las Islas

El puente en marcha

Desde el sábado 3 de Abril se activó la ejecución de la fase sostenimiento del plan en desarrollo. De inmediato la prensa local denominó «puente aéreo» a los vuelos que se efectuaban entre las bases continentales y Pto. Argentino. Técnicamente fue algo más que un simple «puente aéreo»: constituyó la operación más importante realizada por la aviación militar argentina de transporte desde su creación, no obstante prevaleció el nombre popular que se le adjudicó.

Poco tiempo después los aviones de la I Brigada Aérea tendrían que mantener un vital cordón umbilical para abastecer a la Guarnición Militar Malvinas dado que la Zona de Exclusión Total (ZET) establecida por el Reino Unido impidió el abastecimiento a las islas por vía marítima.

Durante los dos días de operación - 2 y 3 Abril - que especificaba el plan original, se volaron 259 hs trasladando a 1761 pasajeros y 272 tn de carga general, al servicio del Ejército y la Fuerza Aérea Argentina. En ese breve lapso se ejecutaron 33 salidas previstas, pero al comenzar la fase de sostenimiento se hicieron regresar algunos aviones a El Palomar. Para satisfacer las necesidades de transporte aéreo de las Fuerza Aérea Sur (FAS) destinaron a C. Rivadavia dos C-130H y dos F-28, que a requerimiento podían trasladar en conjunto 350 hombres y cerca de 50 tn de carga.

Al agravarse la situación política, el 7 de Abril

se puso en acción el Comando Aéreo de Transporte para centralizar todas las necesidades de esa índole en coordinación con el Estado Mayor Conjunto (EMC). Este último organismo determinaría las prioridades y los modos de transporte a utilizar con destino a las Islas. Hasta aquel momento la Fuerza Aérea Argentina había transportado 3122 efectivos y 600 tn de carga, volando un promedio diario de 108 hs durante cinco días de actividad. Una vez organizadas las líneas aéreas de comunicación con la zona del interior, se emplearon en las rutas troncales cinco Boeing B-707, dos C-130H, un F-28 y tres F-27, en tanto que las líneas secundarias dentro del teatro de operaciones continental eran frecuentadas por otros Hércules, Fellowship, Friendship y G-II. El puente aéreo se mantenía activo con los aviones anteriormente asignados.

La fase de sostenimiento planeada resultaba desbordada por los acontecimientos que se aceleraban. Desde el 15 de Abril, cuando se suspendió definitivamente el tránsito logístico marítimo, el problema se agravó. Hasta el 9 de Abril se habían volado 1080 h para trasladar 1956 hombres de la Fuerza Aérea Argentina, 3443 del Ejército y 381 de la Armada Argentina, más 613 tn de carga para la Fuerza Aérea, 412 tn para el Ejército Argentino y 115 tn para la Armada. Para descongestionar el aeropuerto de C. Rivadavia se comenzó a usar el de Río Gallegos (GAL) y de esa forma cada cruce sobre el mar hacia las Islas Malvinas se redujo en 185 kilómetros.

A medida que los pedidos de transporte por aire se incrementaban rápidamente, el Comando Aéreo de Transporte destacó un Elemento de Control de Transporte Aéreo (ECTA) en C. Rivadavia para dar mayor flexibilidad a los movimientos aéreos. Mientras tanto el aeropuerto de la BAM Malvinas trabajaba las 24 h del día y la actividad disminuía ligeramente con meteorología adversa.

Los mínimos meteorológicos establecidos para la pista 26 (08-26) eran 100 m de techo y 2000 m de visibilidad horizontal, para la operación diurna y nocturna indistintamente, mientras que la circulación visual hacia la cabecera 03 necesitaba un techo de 190 m. Esas cifras simplemente tuvieron un valor teórico; en numerosas ocasiones se operó con 50 m de techo y no más de 500 m de visibilidad. Por esas razones, y los intensos vientos cruzados, las operaciones IFR (operaciones por instrumentos) sufrieron demoras y hubo cancelación de vuelos.

Además, en la BAM Malvinas no podían operar



Avión Fokker F-28

Los mínimos meteorológicos establecidos para la pista 26 (08-26) eran 100 m de techo y 2000 m de visibilidad horizontal, para la operación diurna y nocturna indistintamente, mientras que la circulación visual hacia la cabecera 03 necesitaba un techo de 190 m. Esas cifras simplemente tuvieron un valor teórico; en numerosas ocasiones se operó con 50 m de techo y no más de 500 m de visibilidad. Por esas razones, y los intensos vientos cruzados, las operaciones IFR (operaciones por instrumentos) sufrieron demoras y hubo cancelación de vuelos.



más de seis aviones en forma simultánea. Allí el personal de la Terminal Aérea de Cargas (TAC) se multiplicaba para abreviar las tareas de recepción y despacho. En estas circunstancias se registró que en un lapso de 22 h de trabajo continuo llegaron a atender a 76 aparatos de diversos tipos, con medios auxiliares limitados. Esa cifra determinó una demora de 15 minutos en promedio por cada avión, lo cual estableció un verdadero récord en razón de la precariedad de recursos existentes.

El intenso movimiento en la BAM Malvinas saturó su capacidad operativa debido a que la casi totalidad de los despachos desde el continente se hicieron por medio aéreo, con destino a una terminal única, con facilidades de estacionamiento y manipulación limitadas, y que además debía soportar situaciones meteorológicas marginales con alarmante frecuencia. Esta circunstancia exigió rapidez en el desembarco de pasajeros y carga, y la demora dependía de la forma de acondicionamiento y peso de los materiales.

Por otro lado, la distribución de los medios, desde el aeropuerto hasta los sitios de empleo, almacenamiento o estacionamiento, se hacía bajo la responsabilidad de cada fuerza, con cierta lentitud en virtud de la casi inexistente infraestructura vial. Por tal razón los helicópteros fueron utilizados hasta el máximo de sus capacidades.

El 29 de Abril se cerró una etapa de intensa actividad para la aviación de transporte, porque con las primeras horas del día se difundió el primer alerta rojo en las islas. Sin embargo los vuelos de los F-28 y C-130 continuaron hasta las 17:00 h, efectuando un total de 14 salidas que posibilitaron el transporte de 158 tn y 126 pasajeros a lo largo de la jornada. En ese ajetreado período se habían llevado desde el continente hasta las islas 9215 pasajeros y 5003 tn de carga general, para lo cual se requirieron 1929 h de vuelo. La segunda fase de ese prolongado puente aéreo se iniciaría en poco tiempo, como único nexo de unión con las bases continentales. Durante esos días los tripulantes de transporte darían al mundo un ejemplo de profesionalismo militar y coraje.



Como el tiempo y la seguridad eran prioritarios, la ventaja del transporte aéreo fue inestimable, máxime que la comunicación vía marítima estuvo muy limitada. Cabe recordar que la ZET comenzó el 12 Abr a la 01:00

Malvinas bajo fuego

Cuando estalló la guerra las tripulaciones de las aeronaves de transporte se dispusieron a asumir su responsabilidad sin hesitación, sabiendo que cuanto se esperaba de ellos requería valor y estabilidad emocional. El transporte aéreo debía continuar, teniendo en cuenta que los combates acentuarían la demanda de abastecimientos y evacuaciones sanitarias. Pero no todos los aviones que habían participado en la primera fase del puente estaban en condiciones apropiadas de seguir operando, ahora bajo el riesgo del fuego enemigo.

Para evitar detecciones por radar y las consiguientes interceptaciones, los vuelos se deberían cumplir a muy bajas cotas, factor que demandaría una carga mayor de combustible. La permanencia en tierra tendría que limitarse a muy escasos minutos y tal vez mantener los motores en marcha. La carga de

combustible en Pto. Argentino fue excluida por la dilación que producía el abastecimiento y la escasez de ese elemento en las islas. La sorpresa sería un requisito inexcusable, porque de otra manera los pesados transportes resultarían presa fácil de los cazas británicos.

Estas exigencias definieron al Hércules C-130H como el modelo más apto para las operaciones futuras, por su excelente carga de pago, gran autonomía, capacidad para el vuelo rasante y ausencia de servidumbres durante la carga y descarga. El Hércules tiene una carga útil de aproximadamente 35 t y un peso máximo para despegue normal de 70 307 kg que podrían ser incrementados en caso de usar los procedimientos de «emergencia de guerra» y «máximo esfuerzo». No obstante, se decidió no exceder un peso de aterrizaje que facilitase la aplicación de la técnica del «máximo esfuerzo» al operar en la pista de la BAM Malvinas. Para esa circunstancia, se apreció que sería conveniente contar con una carga de pago de 15 890 kg, con lo cual se podría volar más de 4 h a muy baja altura con buena velocidad de crucero, disponiendo de un remanente de combustible para niveles más altos, lejos de las islas.



El C-130H, además, podía hacer entrega por lanzamiento con paracaídas, de carga, tropa y armas. Para el aterrizaje normal requiere una calle de 25 m de ancho, pero durante las operaciones tácticas puede hacerlo en sólo 19 m. La pista de la BAM Malvinas había recibido un impacto de bomba en la franja izquierda de la cabecera 26, pero no impedía la actividad de esta clase de aparatos. Este incidente, más otros factores, impidieron el empleo de aviones utilizados en la primera fase del puente aéreo tales como el F-28, B-737 y BAC 1-11.

Durante los 44 días posteriores al 10 de Mayo, el Escuadrón Aéreo I (Hércules C-130) de la I Brigada Aérea desarrolló procedimientos de entrega de abastecimiento aéreo por aterrizaje (417 tn de carga), lanzamiento en paracaídas (17,5 tn de municiones y víveres para el Ejército Argentino en Darwin y Bahía Fox) y abastecimiento en vuelo de combustible (93 escuadrillas de la Fuerza Aérea Argentina y 20 de la Armada Argentina en 29 salidas de los KC).

El puente aéreo se reinició el 6 de Mayo, después de varios días en que la meteorología mantuvo a los aviones en tierra. El primer C-130 que aterrizó en la BAM MLV fue el identificado como Tigre, a las 15:50 h aproximadamente, después de volar 3 h 50 min desde C. Rivadavia siguiendo rutas inusuales. Allí dejó 14 tn de carga y retornó de inmediato al continente con 23 heridos a bordo. Esa actividad continuó en las semanas sucesivas mediante el empleo de dos a tres Hércules, cuyas tripulaciones eran relevadas periódicamente. A fines de mayo se habían dejado en Pto. Argentino 354 tn de abastecimientos y 241 pasajeros, trasladando 151 evacuados.

Entre las experiencias más emocionantes que atesora el Escuadrón Aéreo I se cuentan los dos lanzamientos con paracaídas de elementos imprescindibles a unidades del Ejército Argentino. El primer vuelo se efectuó el 19 de Mayo, con destino a Darwin; en esa ocasión se transportaron ocho contenedores A-22. El lanzamiento se realizó sin inconvenientes a las 16:04 h, después de una navegación táctica (a bajo nivel) hasta la zona de entrega. La operación fue controlada desde tierra por un Equipo de Control de Combate (ECCO), destacado para asegurar el apoyo terrestre y orientar por radio al avión en la corrida final.

El segundo vuelo de este tipo tuvo por objetivo

a las unidades del RI 8 que estaban desplegadas en Bahía Fox y se cumplió al día siguiente.

El martes 1° de Junio el Escuadrón Hércules registró su primera y única baja en la guerra. El TC-63 despegó a primera hora para cumplir una tarea de exploración y reconocimiento, imprescindible para reunir información sobre la Fuerza de Tareas británica. A las 10:40 h se interrumpió el contacto. Posteriormente fuentes británicas informaron que el TC-63 había sido derribado con fuego de misiles y cañones por aviones Sea Harrier.



Tripulación del Hércules C-130 TC-63



Comodoro Meisner



Mayor Martel



Mayor Krause



Suboficial Ppal. Lastra



Suboficial Ayte Albelos



Suboficial Cardone



Suboficial Cantezano



El 13 de Junio, con el despegue del C-130H Cobre durante la noche desde la BAM Malvinas, evacuando 48 heridos, finalizó el «puente aéreo» sostenido con grandes dificultades y zozobras, pero con enorme voluntad, a lo largo de 44 días de operaciones militares durante el Conflicto del Atlántico Sur.



Acciones del Escuadrón Fénix



El Escuadrón «Fénix» fue una unidad de la Fuerza Aérea Argentina formada durante la guerra de las Malvinas contra Gran Bretaña en 1982. Estuvo integrado por personal militar y civil y aeronaves requisadas a empresas privadas y organismos estatales, y sirvió en tareas diversas durante el conflicto. Cumplió una importante labor y fue disuelta tras la guerra.

El 7 de junio de 1982, en tareas de exploración y reconocimiento es abatido el avión Lear Jet matrícula T-24 de dotación de la Fuerza Aérea Argentina, falleciendo todos sus tripulantes militares: el Comandante, Vicecomodoro De la Colina; el Copiloto, Mayor Falconier; el fotógrafo militar, Capitán Lotufo; el Suboficial de Comunicaciones, Suboficial Ayudante Luna; y el mecánico de aeronave, Suboficial Ayudante Marizza. Todos pertenecían a la II Brigada Aérea sita en la ciudad de Paraná.



Reproducción de uno de los cuadros que ha pintado el piloto VGM Exequiel «Sapo» Martínez, para el Escuadrón «Fénix».

Exequiel Martínez ha pintado varios cuadros sobre aviones del Escuadrón, (que eran en total más de treinta), representando situaciones de algunos de los Lear Jet civiles, que eran diez. Además estaban el Hawker Siddeley HS-125 de YPF, seis Cessna «Citation», cuatro Turbocommander, un Merlin Metro de Astilleros Alianza, y ocho Aerostar TS-60.

Información sobre la escena de este cuadro, y sobre algunas de las misiones que se hicieron con los 3 aviones civiles, biturbo hélices Mitsubishi MU-2J, que estuvieron operando desde la pista de Puerto Deseado, durante toda la Batalla por las Islas Malvinas:

Este cuadro, con el Mitsubishi y los «Pucará», es una interpretación artística de un hecho real, histórico, del cual existen fotografías tomadas tanto desde el MU-2J como también desde los aviones de ataque.

En este cuadro, los cuatro aviones «Pucará» están cruzando hacia las Islas Malvinas, guiados por el Mitsubishi civil, matrícula LV-ODZ, convocado para el Escuadrón Fénix, que pertenecía a la empresa privada Vicente Robles S. A. Al MU-2J lo volaban los pilotos civiles Carlos A. Quiroga y Eduardo Meyer, ambos convocados con el grado de «Alférez en comisión».

Hicieron varios vuelos como este, los IA-58 salían de la BAM Santa Cruz, y le informaban al Mitsubishi, que los guiaba en vuelo rasante hasta estar a la vista del archipiélago, en un lugar preestablecido en la reunión previa al vuelo.

El día 15 de Mayo, estando destinado en esa BAM SCZ para ser habilitado en IA-58, fui testigo cuando cruzaron el Mayor Saúl Costa, el Alférez Carlos Díaz, el 1er Teniente Juan Micheloud, y el Alférez Lema.

El avión civil estaba equipado con VLF, (novedad tecnológica en esa época), volaba muy bien a la misma velocidad de los IA-58, y tenía buena autonomía como para ir y volver sin reabastecer combustible.

Por esas características los elegimos, un mes antes, para integrar el Escuadrón Fénix, y nos autorizaron a convocar tres de esos aviones, que estuvieron operando basados en Puerto Deseado durante todo el conflicto.

Los otros dos Mitsubishi eran el LV-OAN que volaban el Alférez «en comisión» Pedro Saralegui (viejo piloto), con el Primer Teniente FAA (convocado) «Zeke» Zungri, (había sido cadete de mi pelotón, en la EAM), y el LV-MOP que volaban los Alféreces «en comisión» Gonzalo Gil (Comandante jubilado de Austral, con más de 63 años en ese momento), y el joven Martín Etcheverry.

Algunos detalles de los tres últimos cruces a Malvinas, que se efectuaron los días 27, 28 y 29 de Mayo de 1982:

- ♦ Jueves 27 de mayo: Orden Fragmentaria 1251 - el LV-ODZ con dos IA-58 indicativo «GAUCHO», misión de reconocimiento ofensivo y traslado a la BAM Malvinas, el A-537 Primer Teniente Hugo Argañaraz, y el A-532 Alférez Luis Blanchet. (Armamento: cañones y bombas). Con tanques suplementarios de combustible.
- ♦ Viernes 28 de mayo: Orden Fragmentaria 1257 - el LV-ODZ con la Escuadrilla «FIERRO», el A-536, (Primer Teniente Luis Martínez Chávez), A-515, (Alférez Rubén Omar Manzur), y el A-555, (Alférez Rubén Galván).
- ♦ Sábado 29 de mayo: Orden Fragmentaria 1265 - El LV-ODZ con la Escuadrilla «MAYO», Primer Teniente Ayerdi, Alférez Rodolfo Hub, Alférez Eduardo M. La Torre.

No hubo cruces posteriores a esa fecha. El Comodoro Eduardo Mario La Torre, es el Alférez que el 29 de mayo de 1982, efectuó el cruce a MLV en IA-58, siendo el oficial más moderno que cruzó durante el conflicto, volando en ese tipo de avión, y es testigo de estos hechos.

NR. Información: Capitán VGM (R) Jorge Luis Páez Allende (Fuerza Aérea Argentina)

Fuente: AVEGUEMA de diversos artículos de medios de comunicación



Cruce de Pucaras

Antes del conflicto la Fuerza Aérea no tenía responsabilidad primaria en la hipótesis de guerra aeronaval, esa responsabilidad era de la Marina. Por lo tanto el material del arma aérea no tenía la adecuación específica para este teatro. En el conflicto de Malvinas tuvo que suplir con ingenio ese faltante teniendo el Escuadrón Fénix una importante responsabilidad en esta tarea.

Los aviones IA-58 basados en la Patagonia hacían el cruce del mar hasta las Islas Malvinas para reforzar o reemplazar a los destinados en ese teatro. El cuadro representa un cruce realizado el 15-may-82 por una sección de Pucará con tanque auxiliar ventral de combustible y armados con cohetes aire-tierra en estaciones sub-alaes, cañones y ametralladoras.

Los IA-58 no tenían sistemas de navegación para usar en el mar, por eso iban acompañados por un Mitsubishi MU-2B del Escuadrón Fénix que no solamente tenía los sistemas de navegación para este teatro sino que con su radar de navegación podía detectar un buque a distancia.

El MU-2B volaba con altura suficiente para darle alcance de detección a su radar mientras los aviones de combate lo hacían en vuelo rasante para no ser detectados. Si el radar localizaba un buque, la sección de Pucará recibiría el rumbo y la distancia para hacer la aproximación por debajo del lóbulo del radar de la nave y atacarla si era enemiga. El riesgo del Fénix era grande porque si la nave era una fragata tipo 42 las posibilidades de eludir el misil Sea Dart de largo alcance eran pocas.

Integrantes del escuadrón «Fénix» en una ceremonia por Malvinas



El primer avión argentino y el último, que operaron en el aeropuerto Malvinas

Fuente: Comodoro VGM (Re) Roberto Federico Mela

El primer aterrizaje para la reconquista de las Islas Malvinas en la mañana del 2 de abril de 1982 y el último aterrizaje y despegue en la noche del 13 al 14 de junio, fueron protagonizados por aviones C – 130 «Hércules» de la Fuerza Aérea Argentina en la pista de Puerto Argentino. A pesar que actuaron distintas tripulaciones, su navegador fue la misma persona, el entonces Comodoro Roberto Federico Mela.



Primer Aterrizaje

En la noche del 1º de abril de 1982 14 aviones de transporte de la Fuerza Aérea Argentina (5 C – 130, 4 Fokker F – 28, 2 Boeing 707, 2 Fokker F – 27 y 1 IA – 50 G – II) volaban desde su asiento de la I Brigada Aérea de El Palomar a distintas bases de despliegue en el sur argentino, para intervenir en la Operación ARIES 82, nombre clave del operativo de asalto aéreo sobre la pista de Puerto Argentino.

El primer despegue hacia Malvinas estaba previsto para el C – 130 matrícula TC – 68 (Indicativo de llamada LITRO UNO) desde la Base Aérea Comodoro Rivadavia trasladando al Brigadier Luis Castellano, Comandante del Componente Aéreo Malvinas, su Estado Mayor, el Grupo de Operaciones Especiales de la Fuerza Aérea y personal para implementar la Terminal de Cargas Aéreas.

El despegue de este primer avión se demoró en varias oportunidades, hasta que finalmente decoló a las 05:32 horas del 2 de abril en rumbo directo a un punto situado 10 kilómetros al Este de Puerto Argentino, donde debió esperar hasta que las últimas tropas británicas evacuaran la zona del aeródromo y además para que las propias tropas pudieran terminar con la remoción de los obstáculos que el enemigo había diseminado sobre la pista (tractores, vehículos, carros de equipajes, etc.).

El aterrizaje fue finalmente autorizado y se realizó a las 08:23 horas, luego del cual el personal trasladado abandonó rápidamente la aeronave, descargando los equipos necesarios para implementar la Base Aérea Militar MALVINAS.

Mientras tanto en la localidad de Puerto Argentino (a poco más de 2 Kilómetros de distancia) se procedía a la toma de la casa del Gobernador, llegando a los oídos de los recién aterrizados el intercambio de disparos entre la guarnición británica y las fuerzas de Infantería de Marina patriotas.

Correspondió a la tripulación del LITRO UNO el

galardón de haber iniciado el asalto aéreo por la recuperación de nuestras islas, y al Comodoro Roberto Mela el orgullo de haber tomado personalmente la bandera enemiga principal en las instalaciones del aeropuerto aún denominado Port Stanley, la cual se encuentra actualmente en el Salón de Honor del Cuerpo de Cadetes en la Escuela de Aviación Militar de Córdoba.

Último Aterrizaje y Despegue.

El último vuelo argentino a las Islas Malvinas, con aterrizaje y posterior despegue de regreso fue realizado por el C – 130 TC – 65 (Indicativo de llamada PATO), que despegó de la Base Aérea Militar Comodoro Rivadavia a las 15:26 horas del 13 de junio con un plan de vuelo simulado hasta Río Grande (Tierra del Fuego) y desde allí bajar hasta 10/ 20 metros sobre el mar, ya de noche cerrada por la época del año en esas latitudes y dando un extenso rodeo por el sur de las Islas Malvinas entrar a Puerto Argentino por el Sudeste.

El vuelo se realizó por instrumentos pues la visibilidad era totalmente nula por la oscuridad reinante sumada a una meteorología adversa con lluvia, aguanieve y la niebla salina del vuelo bajo sobre las olas, la cual formaba una costra mugrosa en los parabrisas. No se encendieron luces, excepto las mínimas indispensables para visualizar someramente el instrumental estrictamente necesario. Tampoco fue posible el empleo del radar de abordaje ni eran posibles comunicaciones radioeléctricas, pues estas emisiones hubieran sido inmediatamente detectadas por el enemigo.

Pese a todas estas adversidades, luego de un vuelo de más de tres horas y media se pudo llegar hasta unos 30 kilómetros de Puerto Argentino en el horario establecido (había una tolerancia de 5 minutos para arribar a este punto, pues de adelantarse o atrasarse más de ese tiempo la propia artillería antiaérea abriría fuego por considerarnos enemigos).

En esa posición, la tripulación pudo apreciar al Oeste de la capital malvinense una extraordinaria luminosidad, producida por el duelo de artillería, las bengalas utilizadas para ubicar blancos y munición trazante de todo tipo.



Cap. Víctor Borchet a los comandos del TC-65 la noche del 13/06/82 (Foto: Nicolás Kasanzew)

El entonces Capitán Víctor Borchet a los comandos del TC-65 en la noche del 13/06/1982 (Foto N. Kasanzew)

Aunque las condiciones tácticas eran críticas, se decidió el aterrizaje ya que a bordo se trasladaba un elemento vital para las tropas argentinas: un poderoso cañón calibre 155 milímetros y su correspondiente parque de munición.

Luego de tocar tierra, el Hércules fue carreteado hasta el extremo de la pista más alejado de Puerto Argentino, debido a que en la cercanía de la otra cabecera se estaba produciendo un cañoneo enemigo y gran cantidad de bengalas iluminaban el área.

La intrincada tarea de bajar el cañón, con un peso de varias toneladas, se complicó al trabarse una de las ruedas contra las paredes del avión, estando los motores en marcha y listos para partir de inmediato. Súbitamente, desde tierra se ordenó al Comandante del avión cortar motores y abandonar el avión ya que el radar de vigilancia aérea de Puerto Argentino había detectado una PAC (Patrulla Aérea de Combate) inglesa que se dirigía directamente hacia el aeródromo.

En la oscuridad, fugazmente iluminada por bengalas y estallido de granadas de artillería, el personal de tripulante y pasajeros abandonó el avión, permaneciendo casi una hora entre el barro y las rocas aledañas a la pista, aguardando a que los incursores aéreos británicos, quienes no se acercaron por el respeto que le tenían a nuestra eficiente artillería antiaérea, decidieran volver al agotar su combustible.

Cuando los aviones enemigos se alejaron momentáneamente y antes de esperar otra incursión, el personal regresó al Hércules que ya estaba liberado del cañón, poniendo los motores en marcha en tiempo récord y a las 20:35 horas, entre las esquirlas sembradas sobre la pista el «PATO» despegó de regreso con casi 70 evacuados, entre ellos dos periodistas de Argentina Televisora Color, Nicolás Kasanzew y Carlos Lamela.

La agitada ruta de regreso, entre sombras de buques de guerra enemigos y amenaza de nuevas patrullas de combate aéreas, se realizó a una altura sobre el mar que, por momentos era apenas de 10 metros.

En los primeros minutos del 14 de junio de 1982 el Hércules aterrizó en la Base Aérea Militar Comodoro Rivadavia, a poco más de 9 horas de la partida inicial.

Ese mismo día, horas más tarde, las fuerzas británicas ocuparon el aeródromo malvinense, com-



Recreación del vuelo rasante para arribar a Puerto Argentino

probando con sorpresa, no exenta de admiración, que aviones de transporte argentinos habían operado en la pista durante todo el bloqueo aéreo y naval, hasta el último minuto del último día.

Tripulaciones del Primero y del Último Vuelo Argentino con Aterrizaje y Despegue en Puerto Argentino. (Islas Malvinas)



Esta foto es realmente muy indicativa de nuestro trabajo en la guerra, pues muestra tres Hércules (uno despegando y dos en espera para despegar desde la base aérea Malvinas), además se aprecia el tiempo siempre neblinoso y frío de la zona de combate. Foto: VGM Hugo Lepez (gracias VGM Jorge Capellino).

2 de Abril de 1982

Avión: C – 130 «Hércules» Matricula TC – 68 (Litro Uno)

Aterrizaje en Malvinas: 08:43 horas

Despegue de Malvinas: 09:20 horas

Piloto: Comodoro Carlos Julio BELTRAMONE

Copiloto: Vicecomodoro Alfredo CANO (Jefe Escuadrón C – 130)

Navegador: Comodoro Roberto Federico MELA

Mecánicos de Vuelo: Suboficial Ayudante Juan RYDZIK y Cabo Principal Mario CEMINO.

Auxiliares de Carga: Suboficial Ayudante Manuel CARABAJAL, Suboficial Auxiliar Ramón PAJÓN y Suboficial Auxiliar Carlos SALZANO.

13 – 14 de Junio de 1982



El Hércules TC-65

Avión C – 130 «Hércules» Matricula TC – 65 (PATO)

Aterrizaje en Malvinas: 19:10 horas

Despegue de Malvinas: 20:35 horas

Piloto: Capitán Víctor BORCHERT

Copiloto: Capitán Hernán DAGUERRE

Navegador: Comodoro Roberto Federico MELA

Mecánicos de vuelo: Suboficial Auxiliar Hugo CASTELLINI y Cabo Principal Carlos SOSA.

Auxiliares de Carga: Suboficial Ayudante Manuel CARABAJAL y Suboficial Auxiliar Carlos PAOLONI.

Médico tripulante para atención de heridos/evacuados: Primer Teniente Guillermo MÜLLER

NR: Los tripulantes figuran con el grado militar que poseían en junio de 1982.



Esta foto mía fue tomada por Nicolás Kasanew en mi puesto de navegador cuando volvíamos de Malvinas en el último vuelo de la noche del 13 de junio de 1982, luego de haber efectuado el último aterrizaje y despegue de la bombardeada pista. Comodoro VGM (Re) Roberto Federico Mela



Un Hércules de la FAA en aproximación sobre Puerto Argentino en 1982



las fuerzas adversarias y lamentando la muerte del Capitán Giachino que ofreció su vida a la cabeza de sus hombres, las Malvinas volvían a ser Argentinas.

Ese 2 de abril de 1982, a 172 años del mayo de 1810, nuestro país volvía a estar en lucha con un enemigo externo, el cual había ignorado por casi un siglo y medio el legítimo reclamo argentino de soberanía sobre las Islas Malvinas.

Desde 1833, en que las Islas nos fueran arrebatadas aprovechándose de las difíciles circunstancias por las que pasaba nuestra incipiente vida de nación libre y soberana, hasta 1982, nuestros continuos reclamos en todos los foros internacionales sólo habían recibido como respuesta la negativa a reunirse a hablar de la soberanía argentina sobre las islas.

Hay circunstancias en que el honor nacional y los justos reclamos deben ser respaldados con acciones.

En este mundo real en donde los más fuertes son los que fijan las reglas, en ocasiones no quedan más caminos que ponerse de pie y reclamar ante todos lo que consideramos como propio.

La Argentina se alzó contra la ignorancia a sus reclamos, y durante setenta y cuatro días soportó luego la reacción del Reino Unido apoyado política y materialmente por muchos de los países más poderosos del mundo...EEUU y la Organización del Atlántico Norte le permitieron el uso de instalaciones, capacidades y armamento que resultaron definitivos para el éxito final del adversario.

Muchas cosas se han dicho del conflicto por las Malvinas. Hoy, a suficientes años de esa gesta, debemos mirarla como un elemento catalizador de nuestra argentinidad y sentir orgullo por aquellos que fueron llamados a defender los legítimos intereses nacionales.

La guerra es un hecho brutal y lamentable, pero quienes participan en ella son seres humanos como todos, con sus virtudes y defectos...en la guerra hay inevitables claroscuros.

Los 649 argentinos caídos en Malvinas: Civiles, Soldados, Suboficiales y Oficiales son testimonio firme y para siempre que los argentinos, más allá de diferencias circunstanciales, fueron capaces de defender lo que consideramos

Malvinas...

Fuente: Dirección de la Gaceta Malvinense

La mañana del 2 de abril de 1982 amaneció calma y con un cielo de tonalidades intensas, teñido de los colores celeste y blanco de nuestra bandera. Hasta el día anterior, las terribles condiciones meteorológicas que imperaban en el atlántico Sur, con vientos huracanados y olas de más de seis metros de altura habían hecho casi zozobrar la flota argentina que se dirigía a las Islas Malvinas.

Pero, casi milagrosamente, durante la noche, el clima había cambiado de manera abrupta y entonces la operación «Rosario» se lanzaría tal cual se había planeado.

legítimamente nuestro...

La ofrenda de sus vidas no fue en vano...desde las profundidades del Atlántico Sur y desde el cementerio ubicado en Darwin, sobre territorio malvinense, ellos nos recuerdan día tras día ,que se jugaron por todos nosotros ,sin reclamar nada cambio...sólo cumplían con su deber.

Nuestra obligación es hacer que su memoria sea motivo de unión entre los argentinos y su sacrificio nos debe servir de acicate para renovar nuestra imaginación en procura de encontrar los caminos que regresen las Islas para la Argentina.

Hoy las Islas están nuevamente en los medios de comunicación diariamente, ahora son la explotación probable de petróleo y gas los que mueven a muchos países alrededor de las Malvinas.

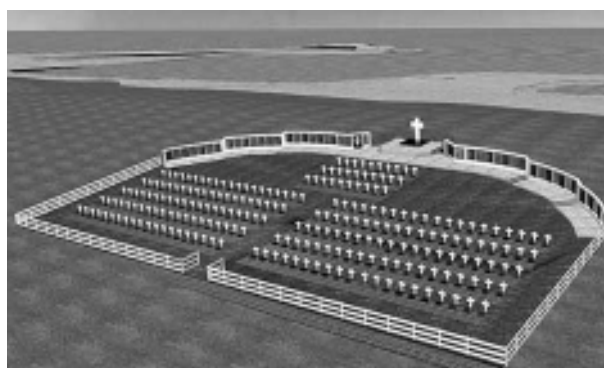
Muchos intereses se mueven en las aguas del Atlántico Sur...

Por eso nuestra obligación es estar unidos y no enfrentados en estériles divisiones internas.

Respetemos a quienes combatieron en Malvinas, son nuestros veteranos de guerra, supieron del llamado de la patria y cumplieron lo mejor que pudieron.

Quienes se equivocaron en la conducción del conflicto ya han sido juzgados...hoy Malvinas debe ser una razón de unión y de esperanza.

No dejemos que lo cotidiano no nos deje ver lo trascendente...debemos estar unidos para lograr una mejor Argentina...donde haya trabajo digno para todos sus hijos, donde los esfuerzos individuales tengan justas recompensas de vida, donde la solidaridad sea una realidad, donde la educación vuelva a ser la base de nuestra grandeza.



Donde las Malvinas sean, nuevamente... ¡¡¡Argentinas!!!

Sociedad Militar "Seguro de Vida"

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

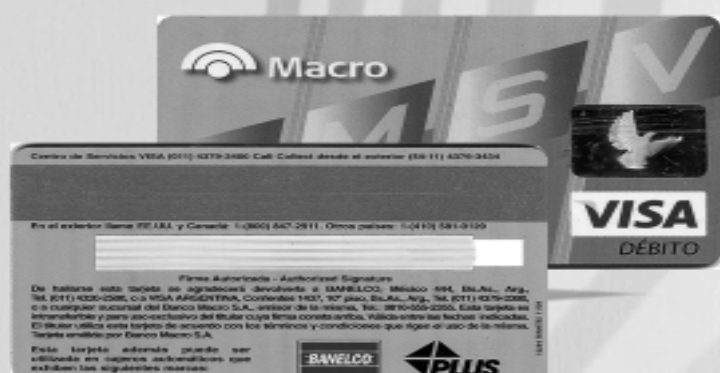


Ayudas Económicas

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



La Aviación de la PNA en Malvinas

Fuente: Recopilación de AVEGUEMA

Fueron asignados al Aeropuerto de Puerto Argentino los aviones Short Skyvan PNA «PA-50» y «PA-54» y el helicóptero «PA-12». Con anterioridad el «PA-54» había efectuado apoyo aéreo a la navegación de los guardacostas «Islas Malvinas» y «Iguazú» hacia las islas. Estas aeronaves también realizaron en el continente vuelos de control de frontera en la isla de Tierra del Fuego, traslado de cargamento entre Río Grande, Río Gallegos y Ushuaia, búsqueda y rescate, etc. Actuaron en Malvinas desde el 30 de abril al 15 de mayo, del 21 de abril al 6 de mayo y del 16 de abril al 9 de mayo de 1982 respectivamente.

La valiente intervención de nuestra aviación en el campo de batalla es confirmada por las misiones extremadamente riesgosas que consistían en vuelos rasantes hasta lograr el avistaje directo de los barcos ingleses. Cabe consignar que en varias oportunidades estas máquinas se vieron entre dos fuegos: el del enemigo y de la artillería de la costa. También efectuaron reconocimientos aéreos, traslado de personal, alimentos y municiones, salvamento, barridos de radar para detectar blancos navales enemigos y tareas de búsqueda y rescate de aeronaves argentinas. Esta participación fue considerada con admiración por los hombres que se encontraban en el conflicto.

Como consecuencia de las operaciones, fue totalmente destruido el avión «PA-50», mientras que el avión «PA-54» y el helicóptero «PA-12», con diversas averías, fueron apresados por las fuerzas británicas de ocupación. Estas unidades fueron distinguidas con la condecoración «Operaciones en Combate» y «Prefectura en Malvinas».

Condecoraciones al Personal

- ✈ «Campaña de Malvinas», Del Congreso de la Nación, a todo el personal interviniente.
- ✈ «Medalla al Esfuerzo y Abnegación» al Prefecto Aviador, Pedro Ernesto Gómez.



Short Skyvan PA-50



El PA-54 averiado en Puerto Argentino.

El 1º de mayo comenzó el conflicto bélico mediante el bombardeo británico de Puerto Argentino llevado a cabo por aviones Harrier, bombarderos Vulcan y buques de la flota. En uno de los ataques fue alcanzado por la metralla y comenzó a arder el hangar donde se hallaba a resguardo el PA-54, que resultó dañado en su empenaje. Reparado allí mismo se decidió su traslado por razones de seguridad al hipódromo de Puerto Argentino el 6 de mayo, pero hacia el fin de su carreteo de aterrizaje el soporte de la rueda de nariz se quebró, derrapando la trompa del Skyvan varios metros hasta dar con una zanja que frenó la carrera. De esta forma quedó fuera de servicio e inutilizado en forma temprana. El PA-54 recibiría su «tiro de gracia» entre el 12 y el 13 de junio, cuando la artillería de campaña británica bombardeó el hipódromo y lo destruyó completamente.

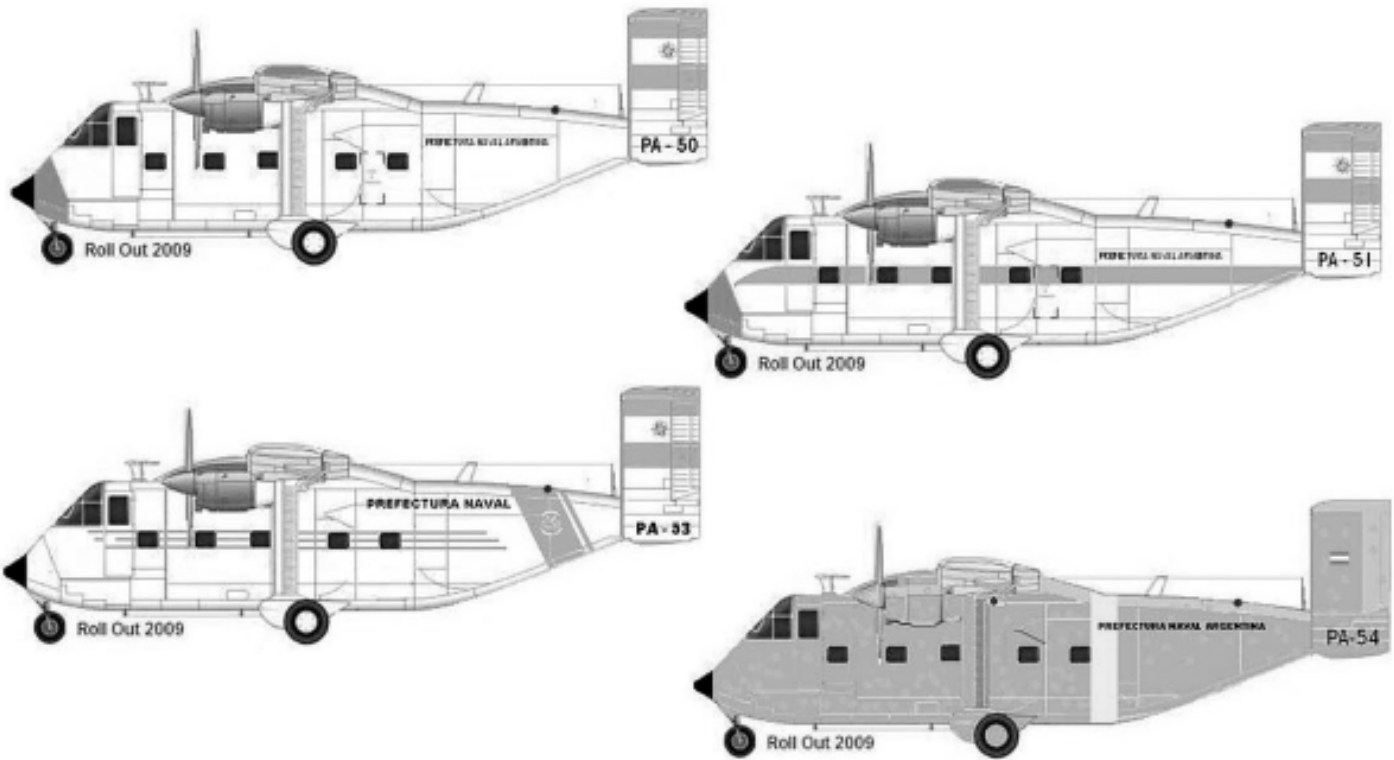


El Puma PA-12 operando en Puerto Argentino

Personal de Aviación de la PNA en Malvinas

Apellido y Nombre	Grado	Destino
Berta, Luis Horacio	Oficial Auxiliar	Departamento Aviación
Blanch Flower, Guillermo E.	Oficial Principal	Departamento Aviación

Short Skyvan 3M-400 - Prefectura Naval Argentina



Carlotto, Jorge Abel	Ayudante de Tercera	Departamento Aviación
Cupo, Gisberto	Oficial Auxiliar	Departamento Aviación
Etchetto, Jorge Omar	Subprefecto	Departamento Aviación
Gómez, Pedro Ernesto	Prefecto	Departamento Aviación
Maratea, Alberto Aquiles	Subprefecto	Departamento Aviación
Megaro, Oreste	Cabo Primero	Departamento Aviación
Mele, Pedro	Oficial Auxiliar	Departamento Aviación
Merengone, Rubén Sergio	Personal Civil	Departamento Aviación
Novo, Raúl	Subprefecto	Departamento Aviación
Procopio, Pablo Alberto	Personal Civil	Departamento Aviación
Raimon, Alberto	Ayudante de Tercera	Departamento Aviación
Ríos Pessoa, Ramón E.	Ayudante de Segunda	Departamento Aviación
Toledo David	Suboficial	Departamento Aviación
Velázquez, Ricardo Ramón	Ayudante de Tercera	Departamento Aviación
Villalba, Sergio Ramón	Ayudante de Tercera	Departamento Aviación
Vittorello, Ernesto Adalberto	Prefecto	Departamento Aviación
Zapata, José Mario	Ayudante de Tercera	Departamento Aviación



Hoy, la PNA patrullando sobre el Río de la Plata



Festival Solidario

VGM Esteban TRIES y Recopilación de AVEGUEMA

En el mes de diciembre la Asociación TODOS POR MALVINAS junto al Programa de Salud para Ex Combatientes de la CABA realizó un Festival Solidario con el fin de recaudar útiles escolares para ser donados a Escuelas Rurales.

Contamos con la presencia del tenor VGM Darío Volonte, la mesosoprano Vera Cirkovic, el coro juvenil Kennedy y el VGM Fabio Santana.

Agradecemos a todos los que asistieron a esta jornada solidaria y patriótica. GRACIAS por permitirnos acompañar a nuestros jóvenes a mantener viva la Memoria de Nuestros Héroes.

Nos honraron con su presencia Delmira de Cao y su hermana María Eva, Coco y Dalal Massad y María Fernanda Araujo.



Una vista de la reunión



El VGM Volonte



La mesosoprano Vera Cirkovic



Veteranos de Guerra en el acto de cierre

El Programa Permanente de Salud para ex combatientes de Malvinas fue creado por la Ley N° 1636 con el fin de mejorar la calidad de la atención de la salud de los Veteranos de la guerra de Malvinas residentes en la Ciudad de Buenos Aires.

Es un plan pensado y gestionado por un equipo integrado por profesionales de la salud y por veteranos de guerra.

Objetivo

Facilitar el acceso a todos los servicios de sa-

lud de la Ciudad de Buenos Aires y realizar el seguimiento y la evaluación de las prestaciones recibidas.

Principios

1. La situación de salud siempre es resultado de un abordaje integral de las personas.
2. En soledad la enfermedad crece.
3. Los lazos de afecto y la construcción de ámbitos de pertenencia mejoran la calidad de vida.

Tareas

1. Crear y gestionar una base de datos de VG de la ciudad.
2. Hacer un relevamiento de todos los VG pertenecientes a la Ciudad de Buenos Aires.
3. Realizar entrevistas domiciliarias.
4. Contactar con el VG y su familia.
5. Conocer la situación actual del VG y su familia 30 años después del conflicto
6. Detectar la necesidad médica y/o psicológica.
7. Coordinar la derivación médica y/o psicológica a los distintos efectores del sistema público.
8. Acompañar en emergencias.
9. Hacer el seguimiento y evaluación de las prestaciones.
10. Promover la realización de chequeos médicos.
11. Organizar charlas informativas de temática relevante para el VG y su familia abocadas a la prevención.
12. Realizar investigación y formación.
13. Organizar actividades sociales, culturales y educativas.

Ubicación

Hospital Municipal de Oncología María Curie
Av. Patricias Argentinas 750
Parque Centenario.
Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Teléfonos: 4982-1737 / 1831 Int. 2015
Horario: lunes a viernes de 9 a 16 hs.



Resolución CABA N°: 635 / 2006

Publicado en el N° 2424 el 2006-04-24

Programa permanente de salud integral para Ex-combatientes de Malvinas.

RESOLUCIÓN N° 635 - MSGC

Implementa el Programa Permanente de Salud Integral para ex Combatientes de Malvinas

Buenos Aires, 4 de abril de 2006.

Visto, la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires y la Ley N° 1.636 (B.O.C.B.A. N° 2115), y

CONSIDERANDO:

- Que la Cláusula Transitoria Vigésima Primera de la Carta Magna de la Ciudad de Buenos Aires, establece que «...los ex Combatientes de la Gue-

rra del Atlántico Sur, residentes en la Ciudad y que carezcan de suficiente cobertura social, tendrán preferencia en los servicios o programas de salud...»;

- Que en tal sentido, mediante Ley N° 1.636 se creó el Programa Permanente de Salud para ex Combatientes de Malvinas que hayan participado en efectivas acciones bélicas, llevadas a cabo en las jurisdicciones del Teatro de Operaciones Malvinas (TOM) y del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS), desde el 2 de abril hasta el 14 de junio de 1982, y su grupo familiar, cuyo objetivo primordial es la prevención y atención de la problemática física y mental de los veteranos y sus familias.
- Qué asimismo, el artículo cuarto del citado ordenamiento legal establece que el Programa Permanente de Salud para Ex-Combatientes de Malvinas y su grupo familiar funcionará en la red de salud del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, constituyendo como centros de referencia a los Hospitales José M. Penna, Ignacio Pirovano y Carlos Durand, en los cuales se habilitará un área especializada para dicha atención.
- Que no obstante considerarse que las necesidades de salud de este grupo social responden a las demandas de la población en general, es decir, acciones de prevención en sus tres niveles, primaria, secundaria y terciaria, deben contemplarse, además, aquellas derivadas de las consecuencias particulares, físicas y mentales, que padecieron y padecen, tanto los protagonistas de la tragedia como su grupo familiar, entre ellas la atención del síndrome post-traumático de guerra y sus efectos (intentos de suicidio, adicciones, marginalidad), que deberán ser contenidas en un Subprograma de Salud Mental adecuado a dicha problemática.
- Que este Ministerio de Salud ha asumido desde el inicio de su gestión el compromiso de emprender acciones que coadyuven a la mejora efectiva de las condiciones de salud de los ex Combatientes y de su grupo familiar, desarrollando una alternativa jurisdiccional hacia la equidad y la accesibilidad.
- Que, en este marco, resulta necesario intensificar las acciones desarrolladas hasta el momento para el cumplimiento de los objetivos perseguidos por Ley N° 1.636.
- Que en este contexto, deviene conveniente conformar una Comisión de Actualización Permanente del Programa de Salud Integral para ex Combatientes de Malvinas, integrada por representantes de las diferentes áreas y actores: Atención Primaria, Salud Mental, Trabajadores Sociales y ex Combatientes, a efectos que, desde una perspectiva interdisciplinaria, proponga las normas operativas que resulten necesarias para la implementación del mentado programa, la identificación y agrupación de la población beneficiaria y su credencialización a partir del relevamiento inicial de los beneficiarios en sus propios domicilios.

Por ello, en uso de facultades que le son propias:

EL MINISTRO DE SALUD RESUELVE

Artículo 1° - Implementase el Programa Permanente de Salud Integral para ex Combatientes de Malvinas, que hayan participado en efectivas acciones bélicas, llevadas a cabo en las jurisdicciones del Teatro de Operaciones Malvinas (TOM)

y del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS), desde el 2 de abril hasta el 14 de junio de 1982, y su grupo familiar.

Artículo 2° - Déjase establecido que los objetivos del Programa Permanente de Salud Integral para ex Combatientes de Malvinas son:

- Atender las necesidades de salud desde una concepción integral.
- Atender la problemática derivada del síndrome post-traumático de guerra, contemplando no sólo la atención del daño, sino también las acciones tendientes a evitarlos y/o cronificarlos.
- Promover la vigilancia epidemiológica sobre morbi-mortalidad en este grupo específico.

Artículo 3° - Déjase establecido que el modelo prestador se desarrollará conforme la estrategia de atención primaria, basada en el plan de médicos de cabecera, como puerta de entrada al sistema, integrado a los equipos de atención primaria. A partir de ello, toda la red prestacional del subsector público de la ciudad, bajo la estrategia de cuidados progresivos según nivel de riesgo detectado.

Artículo 4° - Créase el Subprograma de Salud Mental que contemplará la atención psicoterapéutica individual y familiar, además de tratamiento psicofarmacológico y de internación.

Artículo 5° - Establécese que el Registro de Beneficiarios del Programa Permanente de Salud Integral para ex Combatientes de Malvinas y su grupo familiar, residentes en la Ciudad de Buenos Aires, previsto en el artículo 3° de la Ley N° 1.636, funcionará en el ámbito de la Dirección General de Atención Integral de la Salud.

Artículo 6° - Créase, bajo la coordinación de la Dirección General de Atención Integral de la Salud, la Comisión de Actualización Permanente del Programa de Salud Integral para ex Combatientes de Malvinas, la que estará integrada por representantes de las diferentes áreas y actores: Atención Primaria, Salud Mental, Trabajadores Sociales y ex Combatientes, que tendrá por misión

asesorar y proponer acciones tendientes a optimizar el desarrollo del mentado programa, cuyas funciones serán:

- a) Identificar y agrupar la población beneficiaria.
- b) Supervisar la extensión de credenciales a partir del relevamiento inicial de los beneficiarios en sus propios domicilios.
- c) Asignar médicos de cabecera y equipo de salud mental.
- d) Proponer acciones de capacitación de los integrantes del equipo de salud.
- e) Determinar el hospital de referencia.
- f) Proveer información estadística.
- g) Vigilancia epidemiológica.
- h) Evaluar el programa y proponer acciones correctivas.

Artículo 7° - El Centro de Atención del Programa Permanente de Salud Integral para ex Combatientes de Malvinas y su grupo familiar, funcionará en la calle Medrano 350 de esta ciudad y, para su gestión administrativa se dará preferencia a empleados actuales del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, ex Combatientes.

Artículo 8° - Los prestadores de la red, deberán suministrar un informe mensual a la Dirección General de Atención Integral de la Salud, con todos los datos prestacionales y epidemiológicos, ordenados conforme normativas vigentes, con el fin de poder ser evaluados y volcados en un mapa epidemiológico y estadístico para conocer las necesidades socio sanitarias de los ex Combatientes y su grupo familiar.

Artículo 9° - El gasto que demande el cumplimiento de la presente medida será imputado a las partidas correspondientes del Ministerio de Salud.

Artículo 10 - Regístrese, publíquese en el Boletín Oficial de la Ciudad de Buenos Aires y para su conocimiento pase a la Subsecretaría de Servicios de Salud y a la Dirección General Atención Integral de la Salud.

Dos Rosas por la Paz

El Maestro orfebre Juan Carlos Pallarols está realizando dos rosas de bronce con el proveniente de material bélico de la guerra de 1982, para llevarlas de ofrenda a los caídos en los cementerios de Darwin y San Carlos, en las Islas del Atlántico Sur.

Dos rosas por la paz es una ofrenda a los caídos en el conflicto del año 1982 entre británicos y argentinos, y un homenaje a los que perdieron la vida en toda

guerra de todo el mundo.



Maestro Orfebre Juan Carlos Pallarols

«Dos rosas por la paz», un proyecto artístico colectivo iniciado por el Maestro Orfebre Juan Carlos Pallarols. Con material bélico proveniente de la guerra del año 1982 entre argentinos y británicos, el Maestro Orfebre está realizando dos rosas junto a ciudadanos de todo el mundo. El objetivo final, llevarlas de ofrenda a los caídos en combate y que descansan en los cementerios de las Islas del Atlántico Sur.



Juan Carlos Pallarols junto a los papás de Osvlado Francisco Sosa, uno de los caídos en la guerra de 1982. Paulina Vicenta Cardozo y Ramón Víctor Sosa, se sumaron a la comunidad, Dos rosas por la paz.

El carácter de este proyecto no tiene banderas políticas o religiosas, es una iniciativa civil que busca la realización de un símbolo para que sea apoyado, a decir del Orfebre «por aquellos que crean que la voz de los hombres es más importante que la voz de los cañones», y «que los caídos merecen el reconocimiento y el honor de los Héroes, un homenaje a la Paz». Juan Carlos Pallarols entiende que la sangre derramada en estos casos le duele a toda la humanidad. También dice, «Sólo nos alienta en esto trabajar por la paz y amor entre todos los ciudadanos del mundo».



El presidente de AVEGUEMA, General VGM (Re) Sergio Fernández entrega un presente de la Asociación al maestro orfebre Juan Carlos Pallarols



El sábado 16 de enero de 2016, en el Museo Taller del Maestro orfebre Juan Carlos Pallarols, se realizó la cuarta ceremonia de fundición del metal que se transformará en las Dos rosas para la paz. En esta oportunidad se presentaron ciudadanos de Escocia y Nueva Zelanda, quienes expresaron sus ideas apoyando la iniciativa junto a veteranos de la guerra de 1982, familiares de caídos, ciudadanos, artistas y funcionarios públicos argentinos.

«El arte es muy sanador», dice Pallarols en su taller de San Telmo. «Como argentino sufrí mucho con la guerra, lo único que rescato son las señoras que tejían bufandas para los soldados».

«Pensar, para crecer», responde el orfebre cuando se le consulta por la motivación para este nuevo proyecto. Desde que conoció al entonces teniente primero (durante el conflicto) José Martiniano Duarte, cuenta que se le ocurrió realizar una pieza con el fin de conmovir y movilizar.

Duarte, un ex oficial de los efectivos Comandos argentinos, se enfrentó con el capitán del SAS (Servicio Aéreo Especial) John Hamilton durante un combate en la Isla Gran Malвина. En el enfrentamiento fue muerto el oficial británico. Los efectivos argentinos decidieron en ese momento dar sepultura con honores al capitán inglés. El testimonio de soldados británicos sobre aquel acto llegó a oídos del otro lado del Atlántico y su viuda, veinte años después, quiso conocer a Duarte. El encuentro tuvo lugar un 9 de abril de 2002 en la Embajada Argentina en Londres.

Actualmente, se están realizando las ceremonias de fundición de vainas servidas en el Museo Taller Juan Carlos Pallarols ubicado en el casco histórico de la Ciudad de Buenos Aires, calle Defensa 1094, San Telmo. La cuarta ceremonia a la que asisten invitados se realizó el sábado 20 de febrero de este año.

Fueron invitados veteranos de guerra y familiares de caídos, periodistas y medios de prensa.

Mayor información del proyecto en:

<http://www.dosrosasporlapaz.com> y

<https://www.facebook.com/Dosrosasporlapaz>



El sábado 20 de febrero de 2016, en el Museo Taller del Maestro orfebre Juan Carlos Pallarols, se realizó la quinta ceremonia de fundición del metal que se transformará en las Dos rosas para la paz. En esta oportunidad se encontraron Veteranos de Guerra, Familiares de Veteranos, Docentes y Ciudadanos interesados en el proyecto, todos ellos expresaron sus ideas apoyando la iniciativa. AVEGUEMA estuvo representado por su Presidente, General de Brigada VGM (R) Sergio Fernández, el Director de la revista «La Gaceta Malvinense» Capitán de Navío IM VGM (R) Oscar Oulton y el Secretario adjunto de la Asociación Suboficial Mayor de IM Jorge Sini

El Ejército Argentino donó al orfebre vainas servidas, fundidas ellas se formaron cápsulas de bronce conteniendo el material base para la obra, parte se utilizó para hacer láminas de bronce transformadas en palomitas de la paz. Pallarols pensó en la niña de las mil grullas, Sadako Sasaki, quien a causa de la explosión de la bomba de Hiroshima a fines de Segunda Guerra mundial, contrajo leucemia. Sadako comenzó a realizar grullas con cajas de medicamentos como deseo no sólo de que ella se recuperase sino por todas las víctimas que sufrían a causa de las guerras. Sirviéndose de esta inspiración, hace cinco años Pallarols talló palomitas cuyas alas dicen «paz».

Desde el lado inglés, y gracias a los vínculos que mantuvo el teniente Duarte, proyectiles servidos británicos se fundirán con la cápsula de bronce donada por el ejército argentino para convertirse en dos rosas. Lo que no pudo la guerra, ¿podrá el arte? Para el orfebre, la hermandad de ambos pueblos es posible.



Juan Carlos Pallarols y el vocero de Dos rosas por la paz, el ciudadano británico Stephen Woods recibiendo las herramientas para la primera misión de paz en Europa.



Una plegaria por la paz. El sacerdote Vicente Martínez Torrens (VGM) bendiciendo el primer lingote para las Dos rosas por La Paz.



Veteranos de Guerra de Malvinas y la esposa de un tripulante fallecido en el hundimiento del Crucero General Belgrano.



Integrantes de AVEGUEMA con una roda modelo de las que forman parte del proyecto

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 19:00

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: malvinashoyrc@yahoo.com.ar

Programa: Malvinas Nuestras Voces

Emite los días: Viernes 19:00 a 21:00

Emisora: La Luna AM 1140 El Palomar; Buenos Aires

Conduc: Manuel R. Carabajal y Elizabeth Merigliano

Teléfonos: 4443-7424

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

Programa: Malvinas Tierra Querida

Emite los días: Jueves 20:00 a 22:00

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

Conduce: Carlos Alberto Montiel

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

Mail: malvinashoygr@hotmail.com

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

Programa: Malvinas Un Sentimiento Argentino

Emite los días: Viernes 22:00 a 23:00

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

Conduce: Miguel Aldeco

Teléfonos: 15-6440-7031

Mail: malvinasunsentimientoargentino@hotmail.com

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

Programa: Malvinas, Ayer, Hoy y Siempre

Emite los días: Sábado 15:00 a 16:00

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

Conducen: Santiago Torres y Miguel Gómez

Teléfonos: 02246-521541

Mail: yacarepora1@yahoo.com.ar

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

Programa: 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 Varela

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 dedicado a todos los héroes que participaron en la gesta de Malvinas... porque un soldado no muere en el campo 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

LABORATORIO

MARCAPASOS Y DESFIBRILADOR

MEDICINA ESTÉTICA Y MESOTERAPIA

Instituciones Civiles en MLV Durante el Conflicto



Apenas recuperadas las Islas Malvinas, nuestro país se vio obligado a planificar aceleradamente y poner en marcha, una serie de trabajos específicos que abarcaban todas las gamas de la actividad nacional, como ser las de establecer y poner en marcha todo lo referido a distintos tipos de servicios.

Fuente: www.vialidad.gov.ar/historia



Ing. Alberto M. Gaffuri
director de Vialidad
Nacional en Malvinas

Transportes

Aéreos: Aerolíneas Argentinas, L.A.D.E., Fuerza Aérea, Marina, Ejército, Gendarmería, Policía Federal, Prefectura y Escuadrón Fénix.

Marítimas: Transportes Navales, Marina Mercante, Yacimientos Petrolíferos Fiscales, Pesqueros de altura y de armadores privados.



Trabajadores viales en el galpón del Puerto de Malvinas

COMUNICACIONES

- Encotel (Servicios Postales) y Entel (Telefonía)
- LRA 60 (Radio Nacional) y LUT 8 Canal 7 TV (Emisora y Repetidora de ATC)

COMBUSTIBLES

Planta «Antares» de Y.P.F. (Presente desde 1972)

PERIÓDICOS

- ✉ Télam y otras agencias, periodistas independientes y corresponsales de guerra
- ✉ «La Gaceta Argentina»: único diario argentino publicado en las Islas

ÁREA DE LA SALUD

- Hospital Civil: para atender las necesidades más apremiantes de la población local
- Hospital Militar: para cubrir los requerimientos de las fuerzas

ALARMAS AA

Red de observadores aéreos (R.O.A.): integrado por civiles radioaficionados

SERVICIOS ESPIRITUALES

Brindados por los capellanes y ministros religiosos asignados a las distintas fuerzas.

Vialidad Nacional

El 7 de abril, el Administrador General, remite una nota al Gobernador Militar de las Islas, General Mario Benjamín Menéndez, a efectos de comunicarle que esta Dirección Nacional, con el objeto de afianzar aún más nuestra soberanía y contribuir a los objetivos propuestos, había creado la «Delegación Islas Malvinas», designando al Ingeniero Alberto M. Gaffuri como Jefe de la misma y al Técnico Roberto Emilio Cogorno como su auxiliar, ambos, tendrían la misión de realizar una adecuada evaluación de las necesidades existentes en la zona, proponer las medidas indispensables para atender convenientemente la misión específica de Vialidad Nacional en dichas Islas y de supervisar el uso del equipo vial que esta repartición había dispuesto, actuando en calidad de apoyo técnico de la compañía de ingenie-



Maquinas viales en operación



Islas Malvinas

Aquí cabe recordar que, entre fines de 1978 y principios de 1979, durante unos 6 meses de dura campaña, la Dirección Nacional de Vialidad, con personal y equipos propios - entre los que se destacó el Técnico Roberto E. Cogorno - colaboró con la Fuerza Aérea Argentina, en la construcción de la nueva pista con placas de aluminio como capa de rodamiento, para que pudieran operar normalmente los aviones de L.A.D.E.



Preparando la posición de cañones antiaéreos

Trabajos de Apoyo Militar

- Polvorines a cielo abierto (enterrados, para evitar «explosiones por simpatía»);
- Depósitos de combustibles y lubricantes (tambores de 200 litros);
- Asentamiento de piezas de artillería (cañones de 155 y 105 mm);
- Nidos de ametralladoras antiaéreas (bitubo de 30 mm y de 12,7 mm);
- Protecciones de directores de tiro y de radares;
- Defensas de instalaciones de seguridad;
- Trincheras, pozos de zorro y refugios subterráneos;
- Obstáculos para el avance de vehículos enemigos
- Refugio subterráneo, con techo armado con perfiles dobles y cubiertos con tierra

NR El refugio mencionado también sirvió para que nuestros hombres, se juntaran para rezar el «santo rosario», o escribir a familiares y amigos sus experiencias, miedos e inquietudes, o contestando los cientos de cartas «a un soldado» que en suerte recibían. Ésta era una muestra palpable y solidaria de que el pueblo argentino no los olvidaba. También hizo las veces de altar en las misas de campaña celebradas por alguno de los valientes capellanes, que desafiando las traicioneras balas, recorrían incansablemente las posiciones de nuestros combatientes, ejerciendo su apostolado con íntegro altruismo, brindando apoyo espiritual, confesando, bautizando, o dando los últimos sacramentos.

Trabajos Auxiliares

- Rescate, remolque, reparación de los vehículos que quedaban fuera de servicio
- Servicios de mantenimiento y de reparaciones de tipo de todo tipo de vehículos



Maquinas viales en operación

ros de combate 601.

También formaron parte del equipo, el maquinista vial Facundo Tolava y el mecánico vial Luján Efraín Marrone.

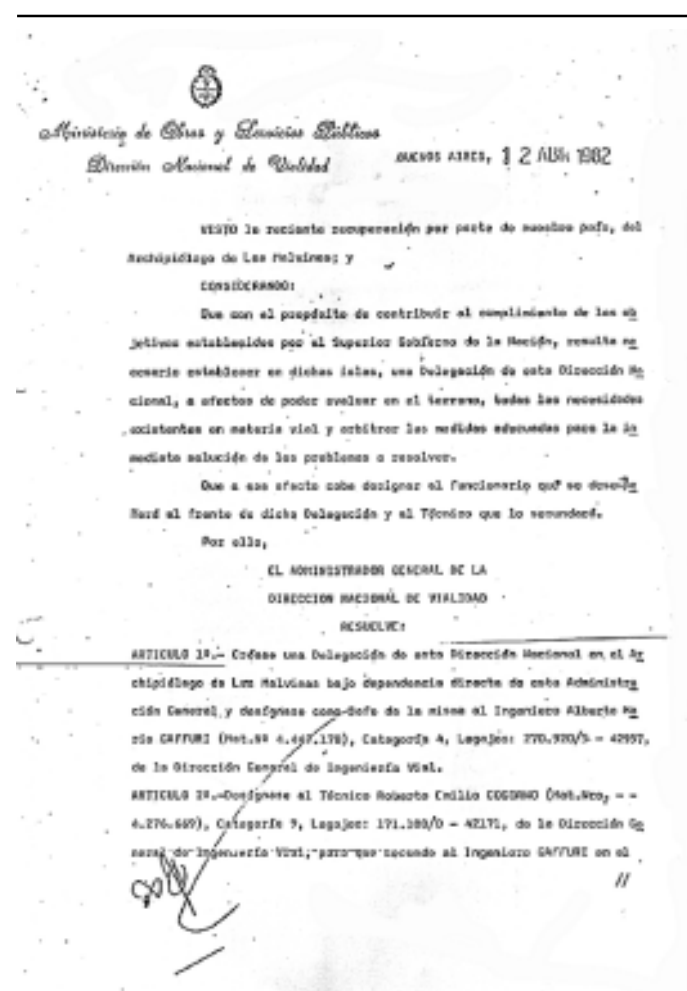
peciales Realizados con Nuestros Gauchitos «Dodge 700»

- Efectivos, pertrechos, víveres, etc., hacia o desde el frente de combate
- Tambores de 200 l., conteniendo gas-oil antártico y aceite lubricante
- Placas de aluminio para la reparación de la pista del aeropuerto
- Tablones de madera, perfiles metálicos, mallas de acero, chapas galvanizadas, caños, alcantarillas metálicas, puntales metálicos, tambores vacíos, repuestos varios
- Vallados prefabricados con puntales de madera y alambre de púas
- Víveres y ropa, desde el puerto y desde el aeropuerto hacia el «centro de abastecimiento logístico (CAL), u otros centros de distribución
- Personal de tropa herido evacuado desde el frente, hacia el hospital militar

Informe Especial del E. A.

El Ejército Argentino, quiso resaltar nuestra labor y en su «Informe Oficial sobre el Conflicto Malvinas», dejó expresados estos conceptos: «Este personal compartió todas las vicisitudes del personal militar. Sufrió los efectos del clima, la alimentación carenciada y los permanentes bombardeos navales y terrestres. Ante estos ataques tuvieron que pasar muchas noches en los pozos de zorro, pero igual cumplieron sin desmayos con su misión. Esos hombres constituyen un destacado ejemplo de valor cívico, abnegación y dedicación en el desempeño de su tarea. Estos méritos lo hacen acreedores al reconocimiento de la ciudadanía. El Ejército Argentino al recordar esta gesta, desea dejar expresada su gratitud».

Resolución de Creación de la Delegación de Vialidad Nacional en Islas Malvinas en 1982



Transportes Es-