

LA GACETA MALVINENSE

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



AÑO 18 – N° 71 - Marzo - 2019

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

Asociación Civil sin fines de lucro.
Pers. Jurídica N° 805/2002
Tel. / Fax: (011) 4373-5440
aveguema82@yahoo.com.ar

Halcones del Cielo Provincia de San Luis



Ejército



Historia



Fuerza Aérea



Obituario

Convocatoria



03

09

13

15

19

26

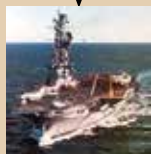
29

31

32



Artill. AA



Armada



Roas



AVEGUEMA

EDITORIAL

37º Aniversario

Que las Islas Malvinas permanecen aún hoy usurpadas por los británicos no es una novedad. es el silencio...

Es la fatal consecuencia de la incapacidad Argentina para poner fin al "statu quo" colonial que subsiste.

Lo novedoso, en este 2 de Abril, aunque no tanto, es que recrudeció en meses anteriores la proverbial fraticida agresión contra los intereses de la Nación, contra sus Fuerzas Armadas y contra los veteranos de muchas unidades participantes en la Guerra de 1982, a través de un poderoso sistema de presión político, judicial y mediático. La causa abierta en Río Grande contra cuadros del RI 5 es la primera muestra de una gigantesca operación.

Como ha ocurrido reiteradamente en el pasado y seguirá sucediendo mientras estos grupos tengan poder sobre nuestra sociedad, se monta una operación de denuncias fundadas en hechos de difícil o imposible comprobación, y con el testimonio de algunos denunciantes, se judicializa una causa, con abundante respaldo mediático de alto dramatismo, con eslóganes y truculentas adjetivaciones repetidas hasta el cansancio, y que, abogados y jueces proclives a aceptar eso como la única versión veraz, llevan adelante. Todo ello, a través de procesos muy lucrativos para muchos, de alta notoriedad mediática y de incuestionable presión política frente a autoridades que se manifiestan temerosas de escraches, marchas, titulares en la prensa o programas de televisión que puedan mancharlos. La única respuesta

Y ante ese silencio, la única voz es la de los que gritan sin límites morales o legales todas las mentiras y falsedades que se les ocurren, convenientes para la destrucción de la imagen del otro.

Estos grupos vienen actuando insistentemente para debilitar la causa Malvinas, desprestigiar a las FFAA, a los veteranos, y desmoralizar a una sociedad ajena a estos manejos e impresionada por los relatos llorosos y truculentos de los mentirosos de turno. Es la peor desmalvinización, porque corroe el sentimiento patriótico por la causa. Desanima, frustra y acrecienta el derrotismo.

Hacen más por dañar la posición argentina sobre Malvinas que la misma ocupación británica. Curiosamente, contribuyen a debilitar a la Argentina, pese a que declaman sus postulados de lucha antiimperialista. Sin embargo, son eficaces aliados del ocupante para reducir nuestras capacidades y esmerilar constantemente la moral de los argentinos en una permanente guerra cultural. Cualquiera podría decir, que complementan desde adentro, la maniobra exterior contra nuestro país, con perfecta sincronización. O que cobran en Libras Esterlinas su traición.

La ocupación de un territorio por una potencia extranjera es menos peligrosa que la pérdida de la voluntad de lucha por recuperarlo, porque nos han minado el espíritu desde el interior. Y porque los argentinos ya no creemos ni en nosotros mismos... Esta acción es mucho más amenazante, cuando vemos que los personeros de esa agresión interna permanente son los mismos que vienen trabajando en la destrucción de la Argentina desde la subversión armada de los 60 hasta hoy, y que pretenden llevar al país a ser una nueva y gran Cuba en el siglo XXI, ya que no lo lograron en el XX....

El territorio de Malvinas, Georgias y Sándwich del Sur, tarde o temprano será recuperado. Si mantenemos firmes los derechos y los reclamamos con la fuerza y la decisión que tan importante objetivo merece. La Argentina del mañana, lo va a ver...

El peligro de perder la Patria a manos de testaferros de otro poder internacional es más acuciante y menos visible. Ya no Malvinas y los archipiélagos australes, y aún la Antártida en riesgo, estarían perdidos para siempre, sino que los argentinos todos entraríamos en el interminable infierno de las dictaduras perpetuas, de las que no se sale.

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

Propietario:
Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas
Personería Jurídica Nº 805/2002

La Gaceta Malvinense
Título y marca Nº 1954.110 (INPI)
Prop. Intel. Nº 5353433

Director:
CNIM VGM (R) Oscar H. OULTON

Diagramación JARMAT
juan.jarmat@gmail.com

Correo de Lectores
Cecilia SEFFINO y
Samantha Anahí CARDINALE

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

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

Impreso en Mariano Mas S. A.
Perú 555 CABA (1068)
e-mail: marianomas.adm@gmail.com

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

Voladura del Puente Fitz Roy

El puente Fitz Roy estaba ubicado sobre un río al sudoeste de Puerto Argentino y se trataba de una obra de cien metros de largo, con calzada de madera y gruesos pilotes de hormigón. Cruzaba el profundo estuario y comunicaba la localidad de Fitz Roy, donde había un establecimiento rural, con Puerto Argentino. Su importancia estratégica era fundamental: a través del curso de agua, podían llegar naves que desembarcarían tropas, acortando el camino hacia Puerto Argentino.

Los efectivos que habían estado custodiándolo, se habían replegado sin poder “dar fuego” a las cargas que habían instalado en el puente anteriormente, dado que por las inclemencias del tiempo sus mechas estaban húmedas y fallaban. El teniente primero Horacio Darío Blanco, perteneciente a la Compañía de Ingenieros de Combate 601, recibió entonces la misión, por lo que junto a dos suboficiales y varios soldados, prepararon el armamento y cargaron el único explosivo disponible: 40 kg de trotyl.

El explosivo, a modo de carga rápida, fue colocado en el estribo de la primera orilla y también en los dos primeros apoyos del mencionado puente se afirmaron cargas de trotyl. Era dificultoso instalar un sistema de seguridad adecuada, ya que en el lugar no había vegetación para ocultar el vivac que levantaron en una hondonada, que distaba unos 300 metros del puente.



Fuerzas Especiales argentinas en patrulla sobre la zona de Fitz Roy

El 30 de mayo, los ingleses ocuparon el monte Kent, sobrepasando por el Noroeste la posición en que los Ingenieros se encontraban. Entre el 30 de mayo y el 1° de junio helicópteros británicos comenzaron a merodear la zona del puente Fitz Roy. El 2 de junio, el jefe de compañía les informó radialmente a los efectivos destacados en el puente que, debido a la superioridad aérea enemiga, sería imposible trasladarlos mediante helicópteros a Puerto Argentino; el regreso debía hacerse por sus propios medios y a pie. A las 14.30 horas de aquel 2 de junio de 1982 el teniente Blanco “dio fuego” a las cargas, destruyendo casi totalmente el puente.

Enseguida se inutilizaron los medios eléctricos, se aligeró el equipo individual y se comenzó la marcha a pie con rumbo a Puerto Argentino, distante de allí unos 25 km. Esta marcha estuvo jalonada de esfuerzos y peligros. Al amanecer, luego de vivir una odisea, encontraron el sendero hacia Puerto Argentino y fueron transportados en vehículo a la capital malvinera.

Producto de la voladura del puente, dos de las naves de guerra que habían llegado transportando un regimiento de Guardias Galeses, no pudieron desembarcar y debieron aguardar. Mientras esperaban, el 8 de junio de 1982 fueron atacadas por aviones de la Fuerza Aérea Argentina. Como consecuencia, murieron más de 50 hombres, hubo más de 100 heridos y los dos navíos quedaron fuera de combate.

Un Puente Demasiado Cerca

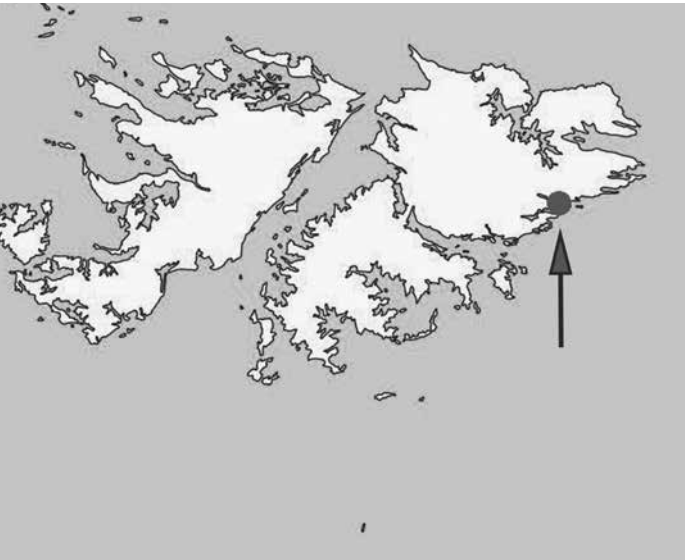
Autor Alberto Manfredi – “Malvinas, guerra en el Atlántico Sur”

-Hola, aquí el ejército británico -anunció el mayor John Crossland, jefe de la Compañía B del Para 2-. ¿Puede usted hablar con libertad?

- Sí -repuso Reg Binney, administrador de la aldea de Fitz Roy.
- ¿Hay argentinos cerca de ustedes en este momento?
- No, acaban de volar el puente que comunicaba con Bluff Cove y se han retirado.



Fitz Roy y Bluff Cove



Área general de la acción detallada en el artículo

El 18 de mayo de 1982, el alto mando argentino decidió volar el viejo puente que unía la localidad de Fitz Roy con la ensenada de Bluff Cove, porque se tenían indicios de que el ejército británico avanzaba en esa dirección y pensaba utilizar el paso para alcanzar Puerto Argentino a través del sudoeste.

La misión le fue encomendada al cabo Juan José Martín, jefe del tercer grupo perteneciente a la 3ª Sección de la Compañía de Ingenieros de Combate 601, que debía instalar un trecho de minas al sur de Puerto Argentino, delante de las posiciones defensivas del RI6. Esa era la razón por la que aquella sección trabajaba activamente en la organización de su equipo.

Martín había llegado a las Malvinas el 11 de abril, procedente de la Escuela de Ingenieros, donde integraba la Compañía de Demostración.

Recibida la orden, el segundo jefe de compañía informó a Martín que él y su grupo iban a ser trasladados a Fitz Roy para reemplazar a una sección de ingenieros de Infantería de Marina que encontraba allí desde hacía varios días, sin lograr volar el puente.

Mientras aquellos se replegaban hacia la capital de las islas, la Compañía de Ingenieros comenzó a preparar el equipo y su armamento individual, además del material necesario para la demolición. La integraban su jefe, el teniente Darío Horacio Blanco, el cabo Juan José Martín, el cabo de Comunicaciones Luis Ernesto Fernández y los soldados Mastrulli, Marci- lese, David, Orellano, Peralta, Condori, González y

Palavecino.

La misión encerraba un sentido altamente significativo desde el punto de vista estratégico, porque el puente en cuestión permitiría a las fuerzas británicas que avanzaban desde Prado del Ganso, estrechar el cerco sobre la capital y conformar el brazo sur de la gigantesca pinza con la que el alto mando enemigo pensaba envolver a los argentinos, lo mismo a las que pudiesen desembarcar en Bahía Agradable (Bluff Cove).

Los integrantes de la sección abordaron el helicóptero Bell UH-1H del teniente Guillermo Anaya (Compañía B del Batallón de Aviación 601 del Ejército) y tras un vuelo de veinte minutos, aterrizaron en Fitz Roy, saltando desde la aeronave cuando todavía estaba en movimiento. Inmediatamente después, efectuaron un primer reconocimiento de los alrededores y montaron el dispositivo de seguridad.

Pudieron apreciar un profundo estuario cruzado por un puente de 100 metros de largo, con calzada de madera y gruesos pilotes de hormigón, que comunicaba a la localidad y a un pequeño establecimiento rural con el camino a Puerto Argentino.



Cerca de ahí, a escasos metros del puente hallaron el vivac abandonado de un PO británico, con equipos y municiones, lo mismo varias pertenencias que los Infantes de Marina habían dejado, incluyendo una pequeña Biblia que Martín guardó como recuerdo.

Finalizada la primera inspección, después de comprobar que la zona se hallaba despejada y que no había trampas explosivas, procedieron a preparar el equipo individual y el dispositivo de explosivos, desplegando unos 40 kg de trotyl con su correspondiente cordón detonante, el detonador y otros implementos.

Una segunda inspección permitió a los ingenieros determinar las causas que motivaron la falla que había impedido la voladura a los Infantes de Marina: el trotyl era viejo (data de 1935), las mechas eran defectuosas y para peor, se habían humedecido y el cordón detonante presentaba desperfectos; sin embargo, notaron el esfuerzo que habían hecho al montar el dispositivo que a decir del teniente Blanco, estaba muy bien instalado, con las cargas aseguradas a los pilotes, con uniones de cordón detonante.

El trabajo inmediato fue acondicionar los explosivos, pese a que no se contaba con los medios adecuados, trabajando lo más rápidamente posible porque había indicios de que los británicos merodeaban por los alrededores y podían aparecer de un momento a otro.

Se necesitaba mucho explosivo para volar el puente ya que, como se ha dicho, su longitud rondaba los 100 metros y estaba basado en sólidos pilotes de hormigón que se introducían en las aguas. Por esa

razón, decidieron colocar el total de los 40 kg de trotyl en el estribo de la primera orilla y, de ese modo lograr un efecto de carga rápida, labor que les llevaría toda la jornada.

Al día siguiente, Blanco y su gente procedieron a mejorar la ubicación de las cargas, dejando una parte en la primera orilla y el resto en los primeros pilotes, colocando ahora un doble sistema de encendido (pirotécnico y eléctrico), basado en la experiencia de los Infantes de Marina. Asimismo, aseguraron el correcto funcionamiento de los sistemas de detonación, que se montaron en un lugar en el que tanto de día como de noche había un hombre listo para dar fuego, en caso de que el enemigo se presentase y finalizaron acoplando una central de fuego en proximidades del puente. La ausencia de vegetación impidió establecer un buen dispositivo de seguridad pues el mismo quedaba muy expuesto.

Finalizado el trabajo, los hombres se desplazaron unos 300 metros en dirección al campamento de los Infantes de Marina, y en el interior de sus carpas se guarecieron del frío y el viento en espera del momento propicio para volar el puente.

Se montaron guardias de una hora para su custodia, con el teniente Blanco y el cabo Martín turnándose durante la noche junto a un soldado que también rotaba, para brindar mayor seguridad.

El cabo Martín tomó la precaución de emplazar trampas explosivas con granadas de mano, en un radio de 360° en torno al campamento, adoptando el procedimiento de dejar varias vías de escape conocidas por toda la sección. Se trataba de un verdadero sistema de alerta temprana ya que al caer la noche, sin luna como ocurría en esa época del año, la visibilidad era prácticamente nula.

Cada tres o cuatro días se cambiaban los detonadores, porque el terrible frío que imperaba, sobre todo después de la caída del sol, dañaba su funcionamiento. Por fortuna, disponían de una buena cantidad y eso permitió reemplazarlos sucesivamente hasta el momento de la voladura.

Los días transcurrieron en medio de gran expectativa, en tanto las comunicaciones con el puesto de mando eran cada vez más esporádicas y difíciles. El 25 de mayo, antes de la salida del sol, los integrantes de la sección ataron una pequeña bandera argentina a una rama que la corriente marina había arrastrado hasta la costa y frente a ella conmemoraron el Día de la Patria.

Formados frente al improvisado mástil, los efectivos se cuadraron y entonaron el Himno Nacional, imbuidos todos de una inmensa emoción. Finalizada la ceremonia, permanecieron varios minutos de pie frente a la enseña y así permanecieron en silencio, rememorando hechos del pasado relacionados con las gestas de la Independencia, las contiendas civiles, la victoriosa guerra contra el imperio del Brasil y los numerosos conflictos que habían enfrentado a la Argentina con Gran Bretaña. Minutos después la bandera fue retirada porque a la distancia, flameando con fuerza como lo hacía, podía delatar la posición y cada uno regresó a su puesto.

A fines de mayo la situación empeoró. El enemigo había ocupado el monte Kent sobrepasando a la sección de Ingenieros y continuaba su avance.

A esa altura, el equipo de demoliciones había experimentado una baja cuando el cabo de Fernández se aproximó a un grupo de desconocidos que lucía uniforme de camuflaje y una granada del dispositivo de defensa explotó despidiendo numerosas esquirlas, algunas de las cuales dieron de lleno en su pierna izquierda.

El incidente obligó a los efectivos a tomar posi-

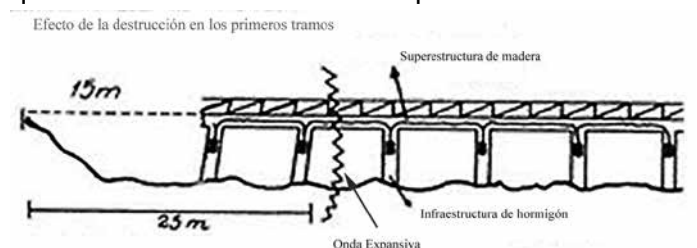
ciones defensivas y prepararse para un enfrentamiento ya que no tenían dudas de que una patrulla británica los atacaba; sin embargo, el mismo no se produjo.

¿Qué había ocurrido en realidad? Elementos de la Compañía de Comandos 601 que regresaba de una misión se había acercado al lugar provocando la reacción del suboficial.

La noche del 30 de mayo y la del 1 de junio, helicópteros ingleses pasaron muy cerca del puente, despertando a toda la sección con el sonido de sus rotores. Quizás por esa razón, a las 14.30 del día siguiente se impartió la orden de volarlo, pues era evidente que el enemigo estaba cerca y podía aparecer en cualquier momento.

En cumplimiento de la directiva, los hombres tomaron posiciones y el mismo teniente Blanco oprimió el obturador. Un violento estallido sacudió los alrededores, haciendo vibrar los edificios de Fitz Roy. Trozos de madera y hormigón volaron en todas direcciones levantando gruesas columnas de agua y una densa nube de humo en forma de hongo.

Como asegura el cabo Martín en su relato, "Fue algo realmente espectacular". Cumplida la misión, después de comprobar los resultados y de constatar que los primeros apoyos y todo un estribo del puente habían sido destruidos, los integrantes de la compañía se dispusieron a abandonar el área, ignorantes de lo que realmente ocurría a sus espaldas.



Los hombres esperaban abordar un helicóptero para volar de regreso a las líneas propias, pero grande fue su sorpresa al enterarse de la novedad: no había ningún aparato esperándolos.

El cabo Martín dice al respecto: "Al comunicarnos con el jefe de compañía, le dimos la novedad referida, de que el puente ya había sido destruido. Fue entonces, cuando nos comunicó que sería imposible regresar en helicóptero a Puerto Argentino. La razón se basaba en la superioridad aérea enemiga. Por lo tanto, teníamos que llegar a destino como pudiéramos".

Después de aligerar cuidadosamente el equipo, la sección inició una marcha de 34 km hacia Puerto Argentino, en medio de un clima riguroso, a través de un terreno blando y complicado, dejando a sus espaldas el lugar que habían ocupado durante casi dos semanas.

A poco de echar a andar, cayó sobre ellos la noche. Mantener el ritmo en esas condiciones fue toda una odisea, en especial para los soldados de la clase 63, poco habituados a cargar semejante peso, sin embargo cumplieron, aún a costa de mucho sacrificio.

Durante el trayecto, la sección se introdujo accidentalmente en un campo minado y eso obligó al teniente Blanco a buscar un pasaje que les permitiese atravesar el área sin mayores inconvenientes. Por pura casualidad vieron un alambrado y eso les permitió alcanzar sus propias líneas, siguiendo con mucho cuidado el recorrido de sus piquetes de madera hasta el vértice, siempre en medio de la oscuridad.

La marcha se fue tornando cada vez más extenuante no solo por el peso del armamento y la munición que transportaban sino también por el frío y el temor de pisar una mina o toparse con el enemigo, situación que agravaban los fuertes dolores que padecía el cabo Fernández en su pierna herida.

Por esa razón, en medio de la noche, comprendiendo que sus hombres habían llegado al límite de sus fuerzas y que necesitaban descansar, el teniente Blanco alzó su brazo derecho y ordenó hacer alto. Aliviados, los efectivos se quitaron las mochilas, se despojaron del armamento y extendiendo sus bolsas de dormir sobre la turba, se introdujeron en ellas y se quedaron profundamente dormidos bajo las estrellas.

Pasaron un frío espantoso pero lograron concentrar el sueño, al menos por algunos minutos, aún a riesgo de quedar congelados. Sin embargo, menos de una hora después los despertó el cañoneo naval sobre las posiciones del RI4. Era evidente que estaban cerca de aquella unidad porque los estallidos se escuchaban con bastante nitidez.

Al día siguiente, con las primeras luces de la mañana, pudieron ver el camino que conducía a Puerto Argentino. Eso les dio ánimo y fuerzas para reanudar la marcha y grande fue su alegría cuando, unos kilómetros más adelante, vieron un par de vehículos que los estaba esperando para llevarlos hasta sus propias líneas. La misión había sido cumplida.

Poco después de que el equipo de demoliciones de la Compañía de Ingenieros de Combate 601 abandonara Fitz Roy, helicópteros Scout del Escuadrón 656 del Cuerpo Aéreo del Ejército británico (matrículas XR628, XT649, XV130, XV139 y XW282), depositaron en Caleta del Cisne, establecimiento rural situado a medio camino entre Prado del Ganso y Fitz Roy, una avanzada del Para 2 al mando de su segundo jefe, el mayor John Crossland. Crossland estableció desde allí la célebre comunicación telefónica con Reg Binney que se reproduce al comienzo de este capítulo y así supo que el área se hallaba despejada y que los argentinos se habían retirado después de volar el puente que unía al caserío con Puerto Argentino. Poco después, el helicóptero Chinook HC1 matrícula ZA718, del Escuadrón 18, piloteado por los tenientes Nick J. Grose y Colin Miller, depositó en Bluff Cove y Fitz Roy a 81 efectivos del Para 2 provenientes de Prado del Ganso, seguidos por otros 75 a bordo de un Sea King, apoyado por dos Scout AH-1.

Esos hombres fueron los primeros en comprobar que el puente había sido destruido y que era imposible transitar por ahí. Su voladura tendría incidencia directa en la catástrofe británica que cinco días después golpearía a las fuerzas de desembarco en ese mismo lugar.

Varios autores han tratado el asunto, adjudicando los acontecimientos que sufrirían los británicos días después en Bluff Cove, a la destrucción del puente, entre ellos Hasting y Jenkins quienes afirman esto de manera contundente:

"La guardia galesa tenía órdenes de sumarse al resto de su batallón en Bluff Cove. El buque que los trasladaba no podía penetrar en el estrecho canal, dado que el puente que vinculaba a las dos aldeas vecinas había sido volado por los argentinos. Los británicos, con dos buques de transporte de tropas, tuvieron que permanecer entonces anclados en el estuario de Fitz Roy. El 'Sir Galahad' y el 'Sir Tristram' no desembarcaron a los guardias galeses, porque así deberían caminar 32 kilómetros rodeando el estuario. Entonces, estos efectivos permanecieron a bordo esperando las lanchas de desembarco para ser trasladados a Bluff Cove. Esto permitió que el ataque de la Fuerza Aérea Argentina, con sus bombas, causara graves daños materiales y personales. Murieron 33 soldados de la guardia galesa, 5 tripulantes de los buques, 2 ingenieros de la armada, 4 ingenieros del ejército, 2 soldados, 2 sanitarios y 1 comandante del Real Cuerpo de Sanidad y hubo más de un centenar de heridos".

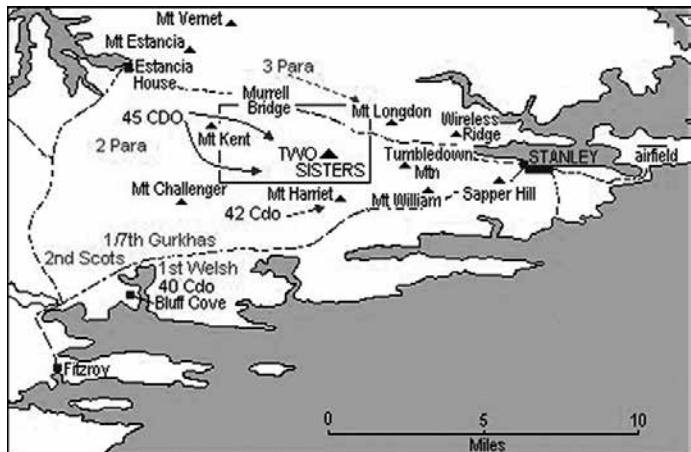
La 3ª Sección de la Compañía de Ingenieros de Combate 601, al mando del teniente Darío Horacio Blanco y el cabo Juan José Martín, había cumplido su misión.

El Combate de Monte Dos Hermanas (Two Sisters)

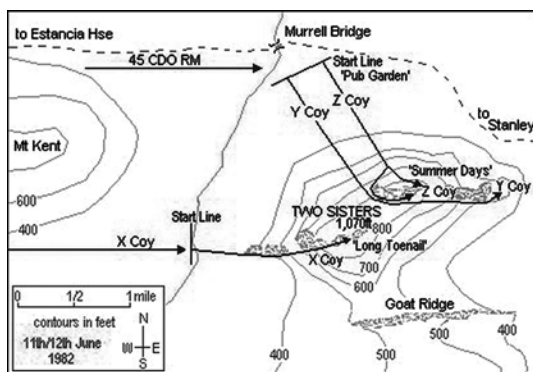
La batalla de Dos Hermanas fue un enfrentamiento de la Guerra de las Malvinas durante el avance británico hacia la capital, Puerto Argentino, que se llevó a cabo el 11 y 12 de junio de 1982 en el monte Dos Hermanas.

Protagonizaron el combate, que se extendió durante toda la noche, el Regimiento 45 de la Real Infantería de Marina británica, apoyado por un Regimiento de Artillería, el fuego naval de buques británicos y otros elementos. Por el lado Argentino combatió parte del Regimiento 4 de Infantería y la compañía “B” del Regimiento 6 de Infantería, apoyados por la Artillería Argentina desde posiciones cercanas a Puerto Argentino. Hubo también fracciones menores de otras Unidades, tales Ingenieros de Combate y Ametralladoras Pesadas de la Infantería de Marina.

En la noche del 11 de junio de 1982, luego de un intenso fuego de artillería terrestre y naval, los ingleses del Regimiento 45 y 42 del Cuerpo de Infantería de Marina británica atacaron las posiciones del Regimiento de Infantería 4, que estaban organizadas en dos sectores: el de Dos Hermanas a cargo de su segundo jefe, mayor Ricardo Cordón, y el de monte Harriet, bajo el mando de su jefe, teniente coronel Diego Soria. Cerca, conformando la primera línea de defensa, en el monte “Dos Hermanas” norte, estaban las posiciones de la Compañía “B” del Regimiento de Infantería 6 y, en monte Longdon se encontraba como núcleo de la defensa, la Compañía B del Regimiento de Infantería 7, a cargo del Mayor Salvador Carrizo Salvadores, su Segundo Jefe, que fue objeto del ataque del Regimiento de Paracaidistas 3 (PARA 3).

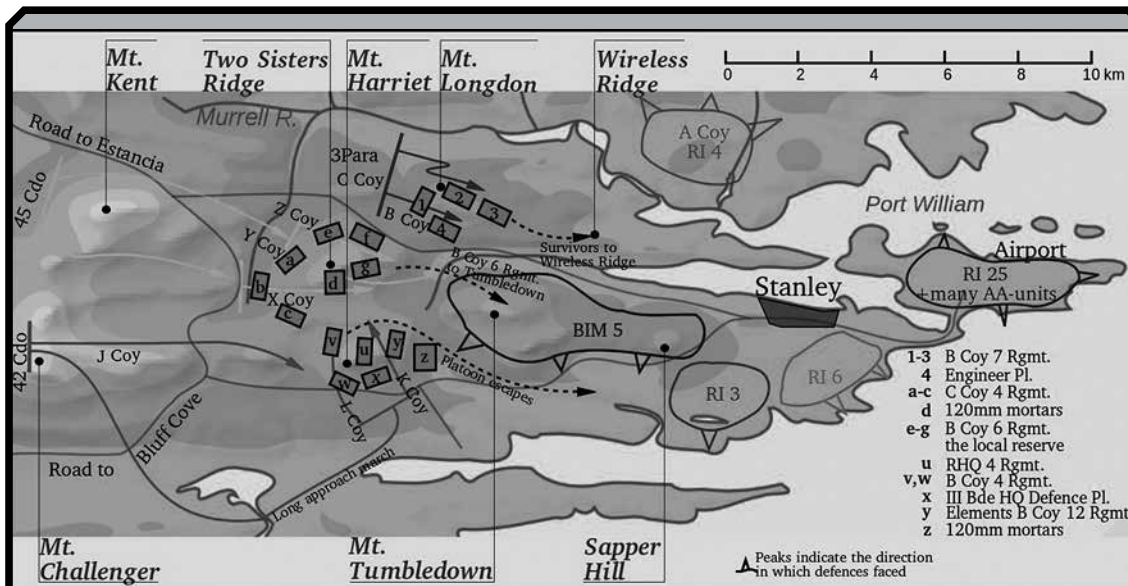


Durante toda la madrugada se combatió contra efectivos muy superiores en número y en materiales. La Compañía C del Regimiento de Infantería 4 sufrió



a raya a los británicos que, amparados por la oscuridad, trataban de subir las pendientes.

Tras horas de lucha, la munición comenzó a escasear y la Compañía B del RI 6 se replegó combatiendo, mientras el enemigo se apoderaba del monte “Dos Hermanas” norte. Desde allí, fue atacado el extremo Sur, que ante el riesgo de quedar cercado, se replegó combatiendo ordenadamente hacia Tumbledown, uniéndose a las fuerzas del Batallón de Infantería de Marina 5 que controlaban esas alturas.



Esquema del ataque británico (flechas amarillas) y dispositivo defensivo argentino (rectángulos celestes). La aclaración figura a la derecha del esquema, la traducción se muestra a continuación:

- | | |
|-----------|---|
| 1 a 3 | Compañía B del RI7 (Ataque a Monte Longdon por parte del PARA 3) |
| 4 | Sección Ingenieros de Combate (Monte Longdon por el PARA 3) |
| a – b - c | Dos Hermanas - Compañía C del RI4 (Ataque del Comando 45) |
| d | Dos Hermanas - Morteros 120 mm (Ataque del Comando 45) |
| e – f - g | Dos Hermanas - Compañía B del RI6 (reserva local) (Ataque del Comando 45) |
| u | Monte Harriet - Puesto de Comando del RI4 (Ataque del Comando 42) |
| v – w | Monte Harriet - Compañía B del RI4 (Ataque del Comando 42) |
| x | Monte Harriet - Sección defensa del Puesto de Comando de la BrIII |
| y | Monte Harriet - Fracción de la Compañía B del RI12 (Ídem) |
| z | Monte Harriet - Morteros de 120 mm (Ídem) |



*Foto desde la posición de Llambías Prava-
vaz, Monte Dos Hermanas Sur*

Información Oficial Bri- tánica

Extractado de naval history homepage (www.naval-history.net)

Aproximación a Dos Hermanas— El Regimiento 45 desembarcó en las playas de San Carlos el 21 de mayo y marchó vía Teal Inlet hasta alcanzar el oeste de Monte Kent el 4 de junio de 1982. Durante la siguiente semana efectuó tareas de reconocimiento y exploración sobre Monte Dos Hermanas en procura de identificar las posiciones argentinas, los campos minados y establecer su

En este período se desarrollaron una serie de enfrentamientos entre patrullas de ambos ejércitos que recorrían todo el frente tratando de identificar las posiciones argentinas. En estas acciones se produjeron bajas de ambos ejércitos.



*Capitán Ian Gardiner, Jefe Compañía X del 45 Commando
Royal Marines*

El plan de ataque del Regimiento 45 fue un ataque nocturno silencioso sin ninguna preparación de fuego de artillería. El plan indicaba que las acciones se iniciaban con el cruce de la Línea de Partida para el Ataque por parte de la Compañía X a las 2100 y una vez tomada la altura sudoeste del monte (nombre código "Uña Larga") aproximadamente dos horas más tarde, establecer una base de apoyo de fuego que incluía una Sección de Misiles Milan del Regimiento 40. En ese momento la Compañía Z asaltaría la parte Oeste de Dos Hermanas (nombre código "Días de Verano"), mientras que la Compañía Y asaltaría la parte Este.



Crucero Glamorgan, bombardeó las posiciones de Dos Hermanas Sur por horas, disparando 261 proyectiles de su santa-



Subteniente Llambias Pravaz jefe de una de las secciones defensivas en Dos Hermanas



Efectivos de la Compañía C del RI4

bárbara hasta que fue alcanzado por un misil Exocet lanzado desde tierra, en una acción que sorprendió totalmente a los británicos y terminó con la impunidad con que bombardeaban durante las horas nocturnas las posiciones argentinas. Luego de la guerra, reparado, fue transferido a la República de Chile.



Ilustración del ataque al Monte Dos Hermanas

En la noche del 11 de junio, el Regimiento, menos la Compañía X, dejó sus posiciones detrás del Monte Kent y se desplazó alrededor de su parte Norte, alcanzando su Línea de Partida para el Ataque (nombre código “Bar Jardín”) de acuerdo a la previsto. Mientras tanto, la Compañía X, marchó entre las alturas del Monte Kent y el Monte Challenger equipada de manera muy pesada, especialmente la Sección de Misiles Milan, por lo que arribó a su Línea de Partida para el Ataque dos horas más tarde de lo previsto, Después de un breve descanso se comenzaron a desplazar en procura de su objetivo “Uña Larga “a las 2300 hs.

La Batalla por Dos Hermanas

La Compañía X se desplazó a través del campo abierto guiada por su Primera Sección y cuando estaban a menos de 1 kilómetro y medio de la parte alta del Dos Hermanas Sur fue relevada en su tarea por la Tercera Sección, pero antes de alcanzar la cima de la altura fue detenida por fuego de ametralladoras argentinas y obligada a retroceder.

Las posiciones argentinas fueron entonces atacadas por fuego de misiles Milan y de Morteros y la Segunda Sección atacó la altura siendo batida por fuego de Artillería. Al alcanzar la cima tuvo que retroceder por nuevos fuegos de la Artillería Argentina, pero rápidamente volvieron a retomar las posiciones alcanzadas poniendo fuera de combate a varias ametralladores de la defensa.

Pasada la medianoche al mismo tiempo que la Compañía X continuaba la lucha por su objetivo, La Compañía Z, seguida de la Compañía Y, cruzaron su Línea de Partida y comenzaron su aproximación silenciosa colina arriba, en procura de sus objetivos.

Mientras la defensa argentina mantenía su atención sobre el ataque de la Compañía X, las otras dos Compañías del regimiento 45 continuaron su avance hasta que una explosión próxima a la Compañía Z, hizo que una de las secciones atacantes abriera el fuego. La respuesta de la defensa argentina, que incluyó fuego de artillería y morteros fue muy fuerte y ocasionó cuatro bajas. El Jefe de la Octava Sección, que era la fracción que había abierto al combate, reaccionó lanzando a sus efectivos a una carga frontal sobre la parte más alta, seguidos por la Séptima Sección en una lucha a cortas distancias que las dejó al finalizar muy próximas a sus objetivos.

A la derecha de la Compañía Z, la Compañía Y giró en su avance de manera de avanzar junto y a la misma altura con la Z, consiguiendo dejar fuera de combate algunas ametralladoras que mantenían detenida a la Compañía Z. La Octava Sección entonces pudo avanzar hasta la cima de la altura con el apoyo de la Séptima Sección y consiguió limpiar de enemigos la parte Sur del objetivo, mientras que la Séptima Sección consiguió hacerse de la parte Norte.

Dos horas y media más tarde de haber iniciado su ataque la Compañía Z había conseguido hacer de la parte Oeste del objetivo (nombre código “Días de Verano”. Durante esta fase del ataque la Novena Sección se había mantenido como reserva luego de haber sufrido varias bajas por fuego de artillería y morteros. La Compañía Y comenzó a moverse entre los dos picos del Dos Hermanas y por debajo de la Compañía Z y se dirigió en procura de la parte Este del Dos Hermanas bajo fuerte fuego de la defensa. Continuó su avance recurriendo nuevamente al fuego de cobertura de los Misiles contra las posiciones argentinas.

La totalidad de Dos Hermanas estuvo bajo control británico antes del amanecer. Mientras comenzó su reorganización el regimiento 45 cayó bajo un denso fuego de la artillería Argentina que lo obligó a enterrarse en el terreno y permanecer inmóviles.

El Comandante del regimiento, Teniente Coronel Whitehead, comenzó a impartir directivas para prepararse en la continuación del ataque, esta vez sobre Tumbledown, pero fue detenido por el Comandante de la Brigada, Brigadier Thompson.

El Regimiento 45 tuvo en su ataque cuatro muertos en combate provocados por el fuego de la artillería y morteros.

El Puma AE 505

Documentos ingleses desclasificados y testimonios de veteranos de ese país revelan que el helicóptero Puma de Aviación de Ejército, tripulado por Juan Carlos Buschiazzo, Roberto Fiorito y Horacio Di Motta no cayó al mar durante la difícil misión de rescatar a los naufragos del Narwall. La larga historia que ocurrió en un solo día, pero que lleva 36 años esperando su final.

Por Adrián Pignatelli - 22 de octubre de 2018 – Infobae

Guerra de Malvinas. A las 9:05 horas del 9 de mayo se recibió el siguiente mensaje: “Aquí Narwall. Somos atacados por aviones ingleses en la latitud 52 45’ Sur y longitud 58 02’ Oeste. Tenemos heridos graves”.

El Narwall era un barco pesquero perteneciente a la Compañía Sudamericana de Pesca. De 1350 toneladas, operaba en aguas argentinas desde febrero de 1975 y tenía una dotación de un capitán y 24 pescadores. Simulaba realizar tareas de pesca al este de Puerto Argentino, pero su misión era de efectuar tareas de inteligencia sobre la flota británica. Para ello, a bordo estaba el Teniente de Navío Juan Carlos González Llanos.



Pesquero Narwall

Para los ingleses, la del Narwall no era una presencia nueva. Según recuerda en sus memorias el almirante Sandy Woodward, su oficial de guerra le había informado: “Es ese maldito barco pesquero otra vez, señor. Acaban de identificarlo. El Narwall, el

mismo que debimos alejar hace diez días, la noche anterior a que llegáramos a la zona”.

Dos Sea Harrier, armados con bombas de 500 kilos y con sus cañones de 30 mm fueron enviados a detener la nave. A pesar que dos bombas cayeron a los costados del barco, una tercera impactó sobre la cubierta de popa, hiriendo gravemente a uno de los marineros, Omar Rupp.

Luego, los aviones ingleses hicieron varias pasadas disparando 200 proyectiles. Como el barco se hundía, el capitán ordenó abandonarlo. Antes de hacerlo Rupp, con su pierna destrozada alcanzó pedir que cuidasen a su familia y murió. En el barco tenía un triciclo para su hijo que había nacido cuando ya estaba embarcado.

Ya en las balsas, los aviones no tuvieron ningún reparo, en su última pasada, en disparar sobre las balsas. Al rato, los marineros escucharon, sobre las nubes, el motor de un helicóptero grande. Pensaron que era argentino. Era un Sea King inglés.

De Moody Brook a Monte Kent

A esa misma hora, el Batallón de Aviación de Combate 601 del Ejército Argentino apuraba la mudanza de su base que había establecido en Moody Brook. Una semana antes, fuerzas argentinas habían avistado un helicóptero inglés que transportaba comandos de la SAS. Su misión era la de localizar la base de helicópteros argentinos, darles las coordenadas a la flota para así destruirla. De esta manera, cortarían el principal transporte con que contaban las fuerzas argentinas. Si bien el ejército envió un grupo

de comandos para realizar una contraemboscada, no hubo un encuentro entre ambos grupos.

El bombardeo sobre Moody Brook produjo la destrucción de un helicóptero Puma de Prefectura y dañó a un Bell UH-1H (el Alfa Eco 410) que, si bien podría haberse reparado, no había tiempo ni recursos para hacerlo.

A primera hora de ese 9 de mayo el batallón se establecía, en mejor resguardo, en Monte Kent.

Uno de los pilotos más experimentados con el que contaba la unidad era el Teniente Juan Carlos Buschiazzo. Había realizado cuatro campañas antárticas, siempre piloteando un helicóptero. Era un piloto civil que se había asimilado al Ejército, haciendo el curso en la Escuela de Combate General Lemos y además había asistido a clases de perfeccionamiento en Francia.

El 2 de abril lo sorprendió haciendo trabajos administrativos en un oficina del Comando de Arsenales. “A mí no me van a mandar a Malvinas porque estoy en Arsenales. Me presento como voluntario” -le dijo a su esposa.

Otro era el Teniente Primero Roberto Mario Fiorito, de 30 años, fanático de San Lorenzo. Apenas egresado del Colegio Militar, fue destinado a Jujuy y luego a Tucumán; posteriormente pidió el pase a Córdoba para hacer el curso de paracaidista y de ahí solicitó ingresar a Aviación de Ejército para ser piloto de helicóptero.

Roby, como se lo llama en la familia, había participado dos veces en la campaña antártica, también como su amigo Buschiazzo, piloteando un helicóptero. En noviembre de ese año tenía fecha para casarse.

La dotación estaba conformada por 2 Chinook, 5 Puma, 3 Augusta y 9 Bell Uh-1H. Los oficiales más antiguos volaban los Chinook, que son los helicópteros más grandes, con dos rotores; los tenientes primero piloteaban los Puma; y los recién egresados, con pocas horas de vuelo, lo hacían en los Bell UH-1H. Los que poseían un poco más de experiencia volaban los Augusta.

Los pilotos estaban ayudando a descargar el equipo que traían desde Moody Brook cuando se recibió la orden que un helicóptero bimotor debía dirigirse al Centro de Operaciones de Vuelo, ubicado en la zona del hipódromo, para recibir órdenes sobre una nueva misión: localizar a los sobrevivientes del Narwall, y pasar las coordenadas a un buque mercante, anclado en el Estrecho de San Carlos, para que los náufragos fueran rescatados.

La misión se la adjudicaron a Buschiazzo, pero su helicóptero había sufrido un desperfecto de último momento. Entonces, fue convocado Fiorito. Pero debía hacerlo con un copiloto.

En medio de una sobremesa todos pujaban por ser voluntarios. Hasta que apareció Buschiazzo y dijo que como la misión se la habían dado primero a él, sería el copiloto. A Fiorito lo alegró, quien estaba un poco deprimido ya que el día anterior se había hecho tiempo para llamar a su mamá por el día de su cumpleaños. Buschiazzo pudo haberse hecho el distraído y quedarse en tierra, pero acompañó a su amigo.

Como mecánico iría el Sargento Horacio Raúl Di Motta. Había nacido en Goya, pero desde chico la familia se había radicado en Gualeguaychú siguiendo a su padre, suboficial enfermero. De chico había aprendido a querer la milicia. Le decían Lito, y ya de pantalones cortos lo recuerdan haciendo la venia.

“Los días más felices de nuestra infancia era cuando mi papá nos llevaba a almorzar al regimiento”, recuerda su hermana Nora. A los 15 años, comenzó a estudiar Mecánico de Aviación. Le había tocado estar en Tucumán y fue movilizado cuando Argentina estuvo por ir a la guerra con Chile por el conflicto limítrofe del Canal de Beagle. Su hermana aclara que “él amaba todo esto. Acompañamos su decisión. Iban a recuperar lo que era nuestro”.

La del rescate era una misión suicida. No sólo porque el piloto de helicóptero de Ejército no estaba instruido en rescates en el mar, sino que la máquina no contaba con el equipamiento adecuado para semejante tarea e iba a estar a merced de la aviación y artillería naval enemiga. Y con un estado del tiempo pésimo.



La última foto que se tomó la dotación. Al extremo derecho está Buschiazzo parado y agachado, Fiorito. El que falta es Di Motta que en esos momentos estaba poniendo a punto el helicóptero.

La nave que se usaría es la única que había cruzado volando desde el continente. La cargaron con sogas, botes y chalecos salvavidas y víveres. Además, llevaban dos handys con frecuencia naval para poder comunicarse con los náufragos, una vez que fueran localizados.

Sabían el peligro que corrían. Di Motta se quitó su gorra y se la dio a un compañero, de apellido González. “Esta te la dejo a vos, porque la vas a necesitar más que yo”. Años más tarde, un anciano González le daría a la hermana de Di Motta la insignia que llevaba esa gorra.

Di Motta corrió a alistar al helicóptero, mientras que el resto del grupo se tomó una fotografía. En el

extremo derecho, aparece parado Buschiazzo y agachado, Fiorito. Sería su última foto.

Cerco sobre Puerto Argentino

A las 5 de la mañana de ese mismo 9 de mayo, el destructor Coventry y la fragata Broadword tomaron posición al sur de Puerto Argentino para formar parte de una trampa misilística y evitar que aterricen o despeguen aviones desde la pista de Puerto Argentino. Desde las islas avistaron a estos buques ingleses, con lanchones de desembarco y con capacidad misilística.

Entonces se ordenaron misiones de ataque contra estas naves. En esa circunstancia, dos aviones A4C Skyhawk, piloteados por los tenientes Jorge Eduardo Casco y Jorge Ricardo Farías -que formaban parte de una escuadrilla que integraban el capitán Jorge Osvaldo García y el Alférez Gerardo Guillermo Isaac- el mal tiempo les jugó una mala pasada y se estrellaron en unas islas cercanas al intentar atacar a los buques.

A las 11 de la mañana dos Lear Jet, pertenecientes al Escuadrón Fénix, que carecían de armamento, intentaron una maniobra de diversión. Fue cuando desde el Coventry se disparó, por primera vez en la historia, el primer misil Sea Dart. En realidad fueron dos proyectiles, lanzados a una distancia de 165 millas (unos 265 km), el límite máximo de su alcance. Uno pasó entre medio de los dos Lear Jet, los que descendieron abruptamente y emprendieron regreso a la base.



El hundimiento del Coventry. Desde allí se disparó el misil Sea Dart contra el helicóptero argentino

El comandante del Coventry David Hart-Dyke, aseguró que el blanco detectado se trataba de un Hércules, escoltado por Skyhawks. Cuando el capitán del Coventry le informó a Woodward de “un derribo probable”, el almirante le respondió: “Tranquilo, David. No dispare hasta que les vea el blanco de los ojos”.

La misión y el misil Sea Dart

Minutos antes de las 4 de la tarde, en medio de una espesa niebla, el helicóptero con Buschiazzo, Fiorito y Di Motta despegó. Inmediatamente comunicó su plan de vuelo para no ser blanco de la artillería argentina. La última comunicación que se recuerda es a Fiorito decir que “estamos en zona de trabajo”, aunque pudo haber dicho “proa al trabajo”. No quedaron grabaciones.



El recorrido realizado por el Alfa Eco 505

Desde el radar 967 de la Broadword fue detectado un blanco lento, en movimiento sudeste. Por data link le pasó al Coventry los datos de posición, se asignó el blanco al radar de control de tiro 909 y

se lanzó un solo misil Sea Dart. Luego de navegar 13 millas (21 km), impactó en ese blanco que se movía lentamente. Era el primer Sea Dart que hacía blanco.

Al día siguiente, se mandaron tres vuelos de búsqueda, un Augusta de Ejército, después un Pucará y por último un Aeromacchi. Todos bordearon la costa, pero sin divisar nada.

Durante 36 años, en Argentina se creyó que el helicóptero había caído al mar. Pero otra podría ser la historia.

El misterio del helicóptero argentino

En mayo de este año salieron a la luz valiosos datos que revelarían el lugar donde el helicóptero Puma fue derribado. No es en el mar, como se suponía, sino en tierra. Y los documentos señalan que aún estaría allí.

El mérito de este hallazgo le corresponde al Coronel Luis Bennardi, jefe de Personal de Aviación de Ejército y al Subteniente de Reserva Mariano Sciaroni, dos estudiosos de la especialidad a la que pertenecen. Ellos pacientemente fueron reconstruyendo los hechos y recopilando valiosos documentos que obtuvieron en Gran Bretaña y que, posiblemente, sirvan para comprobar que otra fue la historia.

Bennardi y Sciaroni le relataron a Infobae que el 22 de junio de 1982, el mayor Ewen Southby-Tailyour recibió la orden de recorrer en helicóptero y detectar la presencia de restos donde se habían producido derribos. Este militar es el que encontró en la isla Borbón el Lear Jet que piloteaba el vicecomodoro Rodolfo De la Colina. Más restos del mismo aparato se hallarían años después, por casualidad, luego que una gran sequía en la zona los dejara al descubierto.



El Subteniente Mariano Sciaroni y el Coronel Luis Bennardi responsables de la investigación sobre el helicóptero Alfa Eco 505

En 1978, Southby-Tailyour fue designado comandante de guarnición de los Royal Marines, en Malvinas. En las islas fue ascendido a mayor. Uno de sus hobbies era el de navegar por las costas de las islas en su yate. Entusiasmado escribió un libro sobre las costas del archipiélago y se lo ofreció a una editorial inglesa para su publicación, aunque no les interesó.

Cuando estalló la guerra, recuperó el manuscrito y se lo llevó al comandante de brigada. Se lo cedió con la condición de ser parte de la expedición militar al Atlántico Sur. Él asegura que se eligió el estrecho de San Carlos para desembarcar gracias a los datos que en su momento había relevado. “Fue la persona que más colaboró para la recuperación de las islas”, lo elogiarían en Gran Bretaña. Este teniente coronel retirado lleva escritos 15 libros sobre una variada temática que incluyen historia militar, yachting y novelas.

La isla Bouganville, también conocida como Lively Island, recuerda a Louise Antoine de Bouganville, un francés que en 1763 fundó la colonia de Port St. Louis, hoy Puerto Soledad. En esa isla, Southby-Tailyour halló restos de un Puma y de un Skyhawk. Así lo pudo reconfirmar gracias al oficial de vuelo de la HMS

Avenger. Según ellos, estaba perfectamente visible su tren de aterrizaje. “Estaba muy quemado, no vi restos humanos, por suerte”, remarcó. Así se lo hizo saber al Subteniente Sciaroni.



Ubicación relativa de isla Bougainville

Luego de reportar el hallazgo, el día 24 los ingleses enviaron a una patrulla de Gurkas al lugar. El parte elaborado dice que “habiendo encontrado numerosas piezas de una aeronave destrozada y equipos como botes salvavidas, pero no restos humanos...”.

Dos fuentes coincidían en el hallazgo de restos de un helicóptero Puma en la isla Bougainville.

Los detalles

¿Puede ser posible que el Puma se encuentre en tierra? La minuciosa investigación que está desarrollando Aviación de Ejército señala que el horario de derribo fue a las 16:07 y que, como mucho, el helicóptero voló un total 17 minutos.

Asimismo, pudieron confirmar la posición de los buques y, de esta manera, calcular la distancia desde la que se lanzó el misil. Cuando estos datos se asocian a la distancia del blanco, coinciden con el lugar donde estarían los restos del Puma.

Otro elemento que enriquece la investigación es la bitácora del oficial de guerra aérea del Coventry, documento que salió a la luz este año. En su entrada 39 escribió:



Mapa de dónde podría haber caído el helicóptero

“Más tarde ese día, mientras operábamos otra vez en la línea del Sea Dart al sur de Stanley, Broadword nos indicó (vía Link) que una aeronave volaba lentamente hacia el sudeste, en las cercanías de Puerto Harriet. Un solo misil Sea Dart fue disparado que impactó en el blanco. Fue visto explotar en una manera espectacular y fue posteriormente identificado

como un helicóptero Puma argentino. El momento del incidente fue en las cercanías de Port Pleasant, probablemente sobre tierra”.

De todas maneras, los datos precisos los guarda el radar del Coventry, que está en el fondo del mar desde el 25 de mayo de 1982, cuando fue hundido por dos bombas de 250 kilos arrojadas por aviones Skyhawk que impactaron debajo de su línea de flotación.



Teniente Coronel Southby-Taylour

El coronel Bennardi ya tomó contacto con el agregado militar en la embajada británica en Buenos Aires, quien hoy tiene en su poder lo que hoy revela Infobae en exclusiva. El plan de máxima es el de viajar a las islas para comprobar in situ la presencia de los restos del Alfa Eco 505 y los de su infortunada tripulación.

Las familias

Los familiares de la dotación del Alfa Eco 505 viven estas revelaciones con ansiedad y expectativa. Ana Buschiazzo, viuda del piloto, dijo conmovida: “Es muy duro cerrar una historia sin tener la evidencia de lo que ocurrió”.

Y siente con claridad que si se encuentran restos humanos, estos deben permanecer en las islas. “Mi marido no hubiera querido otra cosa. Me había dicho que si le pasaba algo, quería quedar allá”.

Nora Di Motta, también habló sobre el hallazgo: “Agradezco a la familia de Aviación de Ejército por su contención. No importa el resultado, lo que vale es qué hay personas que se están ocupando. Es una

caricia al alma”.

Hoy el Sargento Di Motta sería abuelo. Christian, su hijo de dos años que quedó esperándolo, hoy tiene un hijo de 8.

Mario Gabriel Fiorito no conoció a su padre. “Fue una sorpresa después de tantos años enterarnos que su helicóptero no cayó en el océano, como pensábamos”.

Mario está casado, tiene un hijo de 23 y una hija de 19 y se alegra cuando habla con amigos de su papá. “Todos hablan maravillas de él; me siento muy orgulloso”.



Los helicópteros del Ejército en las Islas

Hoy, el helipuerto presidencial lleva el nombre de Fiorito, y en la placa se aclara que perdió la vida junto a Buschiazzo y Di Motta. Hay una plaza en Guleguaychú que recuerda al sargento mecánico; a fines de 1982 también se colocó una placa en una plaza del barrio de Constitución que homenajeaba a Buschiazzo, que lamentablemente a la semana ya había sido vandalizada.

De todas formas, el 9 de mayo Aviación de Ejército conmemora el Día del Veterano de Malvinas en honor a sus únicos tres caídos.

Durante 36 años Malvinas es una herida abierta tanto para los que lucharon como para los familiares de los que quedaron en las islas. La probable solución al misterio del derribo del Alfa Eco 505, así como la identificación de un centenar de tumbas del cementerio de Darwin, pueda ser el punto de reconstrucción de una historia que merece contarse con todas las letras.

NR

En conocimiento de la Investigación del Cnl Benardi, Aveguema se sumó al esfuerzo para la búsqueda de información sobre el AE505. Tomado el contacto directo con el Oficial de Operaciones del Batallón de Gurkas de 1982, My (R) Mike Seear, se obtuvo la respuesta del entonces Jefe de la Compañía A de dicho Batallón, Brigadier (R) David Willis con la descripción detallada de un sobrevuelo que él efectuara en Junio de 1982 en la Isla Bugainville (Lively para los británicos), explicando muy gráficamente, el avistamiento de restos, una pala de helicóptero grande, una balsa naranja sobre las rocas de la costa, como si el mar las hubiera llevado hasta allí. Sin ver rastro alguno de un lugar de impacto en tierra. Lo que abonaría, en nuestra opinión, la caída al mar del helicóptero destruido y la posterior deriva de algunos restos hasta la costa de la isla.

**TRÁMITES POR PENSIÓN EN PROVINCIA DE BUENOS AIRES -
PENSIÓN DENEGADA RESARCIMIENTO HISTÓRICO - RECLAMO 1305/12**

Dr. Claudio LUJÁN
Abogado U.B.A.

Salta 297 - CABA
Tel.: 011-15-4170-8304
Email: claudiolujan1960@gmail.com

La Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas, NO OFICIARÁ DE INTERMEDIARIO entre el letrado y el damnificado.
El trámite y las comunicaciones entre ambas partes es a nivel personal.

La Artillería A.A. en la Guerra de Malvinas

Artículo extraído del sitio *Schullerpedia - Base del Conocimiento de ARHEM Asturias (Asociación de Recreación Histórica y Estudios Multidisciplinarios)*, conocida como “La Schullerpedia”, blog de estudios bélicos históricos multidisciplinarios en lengua española. Trabajo datado en el año 2015.

La Asociación Histórico- Cultural ARHEM fue creada en Asturias, en septiembre de 2008, por un grupo de personas que tenían una afición en común... la historia. Desde aquella fecha ha realizado más de cien actos, exposiciones, concursos, cortos de cine y eventos relacionados con el coleccionismo de uniformes y la divulgación de la Historia.

Estudio extraído del libro “Artillería antiaérea y de campaña en la Guerra de Las Malvinas” de D. David Díaz, con permiso del autor.

Artillería A.A. Argentina:

– Medios argentinos:

15 cañones Oerlikon 35/90 GDF 002, 6 direcciones de tiro Contraves Skyguard, 1 dirección de tiro Contraves Superfledermaus, 15 cañones bitubo de 20 mm. Rheinmetall Rh202, 1 puesto SAM Roland, 7 puestos triples SAM Tigercat, 20 cañones de 30 mm. HS-831, 3 cañones A.A. Oerlikon 20/120 de 20 mm., 60 misiles portátiles Blowpipe y SA-7 Strela, 1 radar de exploración Westinghouse AN/TPS 43 (de tres dimensiones), 1 radar de exploración Cardion TPS 44 (de dos dimensiones) y 2 radares Elta.



EJÉRCITO ARGENTINO:

– Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601 (GADA 601) (Tcol. Lubín). Batallón de artillería A.A. dotado de 1 radar de exploración TPS-44 MK II A/O (unos 400 km. de alcance máximo en condiciones óptimas) situado en la colina de Sapper Hill y seis direcciones de tiro Contraves Skyguard para los 12 cañones bitubo Oerlikon GDF-002 35/90. Sufrieron 6 muertos y 23 heridos. El radar se usó principalmente para dirigir el tiro y marcar los objetivos a la artillería A.A. En Goose Green se desplegó la 3ª Sección de la batería B con dos piezas de 35/90 con una dirección de tiro Skyguard.



Sistema Roland

Grupo de Artillería de Defensa Aérea Mixto 602 (GADA 602, Batería B) con un lanzador de misiles A.A. SAM Roland en remolque (versión todo tiempo con guía radar y/o optrónica), tres piezas Oerlikon de 20 mm. de defensa cercana y 4 lanzadores triples de misiles SAM Tigercat.

Batería B del Grupo de Artillería A.A. 101 (GADA 101) (Mayor Monge) con 8 cañones

monotubo de 30 mm Hispano Suiza HS-831 (con 16.000 proyectiles) y 10 ametralladoras Browning de 12.70 mm. Sufrió 3 muertos y 9 heridos. Estuvo asentada en la península Camber, cubriendo la retaguardia del Regimiento de Infantería 7. La unidad sufrió tres muertos.



Iz. Ametralladora 12,7 mm y cañón AA bitubo Oerlikon 20 mm

Der. Misil Blowpipe

Las Compañías de Comandos 601 y 602 disponían de dos lanzadores de misil portátil A.A. Blowpipe, por compañía. Otros 60 misiles estaban disponibles para su uso por el Ejército, aunque parece ser que no todos fueron distribuidos en Malvinas y muchos fueron capturados en Puerto Argentino.

Un par de equipos (seis suboficiales) con lanzadores Blowpipe, del Regimiento de Caballería 8 (agregados al Regimiento de Infantería 6) se desplegaron en Monte Dos Hermanas.

FUERZA AÉREA ARGENTINA:

– La FAA desplegó su Primer Grupo de Defensa A.A. (Mayor M. Maiorano) para guarnecer los aeródromos en las islas. La unidad A.A. asentada en las cercanías de Puerto Argentino y su aeropuerto estaba dotada de un radar de exploración AN/TPS-43F (radio de alcance máximo de 425 km.) situado en las afueras de la capital; una dirección de tiro Super Fledermaus para las tres piezas Oerlikon de 35/90 GDF 002 (paraguas de 4 km. de defensa en 360°); 9 cañones bitubo de 20 mm Rheinmetall Rh202 para la defensa próxima y un número no cuantificado de misiles A.A. portátiles soviéticos SAM SA-7 Strela. Muchos de ellos fueron capturados almacenados al final de la guerra, parece ser que no hubo tiempo para instruirse en su uso. Un radar Elta auxiliaba a los cañones de 20 mm. El radar TPS-43 se usó para exploración, control del tráfico aéreo y dirección de los cazas propios. El sistema y sus operadores estaban agregados desde el Grupo 2 de Vigilancia y Control Aéreo.

En Goose Green la FAA desplegó un radar de exploración portátil israelí ELTA (20 km. de alcance); dos lanzadores de misiles SAM SA-7 Strela y seis cañones bitubo Rheinmetall Rh202 de 20mm. en torno al aeródromo de hierba denominado “Cóndor”. El mando lo ejercía el Teniente Valazza.

Los SAM SA-7 desplegados en las islas fueron manejados por equipos comandados por el Teniente Ugarte (desplegado en Bahía Fox y capturado por los Gurkas), con el Alférez Garay y seis suboficiales. Un par de equipos más se destacan a Goose Green unos días (seis suboficiales) y el propio Mayor Maiorano despliega un lanzador en Monte Low

La Artillería A.A. y Misilística Argentina en Acción:



(Wireless Ridge). Otro equipo con tres suboficiales permaneció en Puerto Argentino y efectuó un disparo, sin resultado.

Desplegados por todo el archipiélago se situaron 9 puestos de observación aérea de alerta temprana (POA), equipados con radios, que se mantuvieron durante toda la campaña. Hasta el 1 de mayo radioaficionados civiles se encargaron de la vigilancia, a partir de ese día fueron sustituidos por militares. Los días 28 y 29 de mayo se activaron cuatro puestos adicionales en la zona de Goose Green para proteger el aeródromo.

ARMADA ARGENTINA:

La Infantería de Marina desplegada en las islas se llevó su propia artillería. Una batería de Artillería de Campaña se integró con el Ejército de Tierra y su Batallón Antiaéreo se coordinó con las fuerzas A.A. de Puerto Argentino (donde las tres Fuerzas se compaginaron muy bien en la defensa A.A.). El Batallón A.A. de la IM (Capitán de Corbeta Silva) desplegó tres lanzadores triples SAM Tigercat (con sus direcciones de tiro portátiles optrónicas y de radioguía); 12 cañones monotubo de 30 mm. Hispano Suiza HS-831 y un pequeño número de misiles portátiles SAM SA-7 Strela. Sufrieron dos muertos en combate.



El periodista argentino Kasanzew junto a lanzador de Misiles



Tigercat



Cañones Monotubo 30mm de la IM Argentina

– Unidad técnica de misiles del Arsenal de Puerto Belgrano. (Capitán de Navío Pérez). Unidad improvisada que fabricó un lanzador terrestre doble de misil antibuque MM 38 Exocet en un remolque. El material y misiles pertenecían a la corbeta ARA Guerrico (P32). El sistema, apodado ITB (instalación de tiro Berreta) se trasladó el 31 de mayo a las Malvinas en dos Hércules C-130. Se usaron cuatro misiles Exocet. Uno falló el lanzamiento; otro erró el blanco; el tercero alcanzó, en la mañana del 12 de junio, al destructor HMS Glamorgan (D-19) inutilizándolo y causando 14 muertos y 12 heridos; el cuarto misil no fue disparado. La unidad de tiro se asentó en la carretera del istmo de entrada al aeropuerto de Puerto Argentino y durante el día se acuartelaba en el Apostadero Naval de la capital. Un radar terrestre Rasit del Grupo de Artillería 3 daba los datos de tiro al sistema. Después de la guerra los británicos instalaron el montaje en Gibraltar.



Montaje de Exocet

– Bajas producidas: Los Oerlikon 35/90 de Goose Green: 1 Sea Harrier, 1 Harrier Gr. 3 y 1 A-4B Skyhawk propio derribados. Un A-4B propio dañado. Los Oerlikon y los cañones A.A. ligeros de Puerto Argentino: 1 Mirage III EA propio. Misil SAM Roland: 1 Sea Harrier (8 misiles disparados). Misil SAM portátil Blowpipe: 1 Harrier GR.3 (4 misiles disparados). Fuego combinado de armas ligeras de infantería: 1 Harrier GR.3, 2 helicópteros Gazelle derribados. Un helicóptero Gazelle y un Sea King dañados. Total: 7 aeronaves derribadas por la A.A.: 2 Sea Harrier, 3 Harrier GR.3 y 2 helicópteros Gazelle. 2 helicópteros más fueron dañados. Un Mirage III y un Skyhawk propios fueron derribados. Otro Skyhawk fue alcanzado, permitiendo que un misil Sea Dart británico del HMS Coventry lo derribase unos minutos después. Algunos Harrier y helicópteros fueron alcanzados por esquirlas y fuego portátil, pero siguieron operando. Algunos misiles Tigercat de guiado radio-óptico fueron disparados sin resultado positivo.

Un helicóptero Westland Scout fue derribado por un Pucará y un Gazelle fue abatido por un misil Sea Dart del HMS Cardiff.

En accidentes los británicos perdieron 4 Sea Harrier (2 por colisión, 1 despegando en el HMS Hermes y otro accidentado en la cubierta del HMS Invencible), 1 Harrier GR.3 en el aeródromo provisional de San Carlos, 2 Westland Wessex en las Georgias del Sur, 4 Westland Sea King (dos Hc.4 y dos HAS MK.5), 1 Westland Scout y un Sea King Hc.4 (autodestruido en una operación encubierta del SAS en Chile). En los ataques a los buques británicos por la aviación argentina, se perdieron

3 Westland Lynx, 3 CH-47 Chinook y 7 Westland Wessex (uno de ellos de la versión naval HAS.3).

Durante todo el conflicto los británicos perdieron 35 aeronaves, con otras tantas dañadas pero que fueron reparadas para seguir en acción.

– Actuación:

Argentina llevó a las Islas Malvinas medios A.A. del Ejército de Tierra (EA), de la Fuerza Aérea (FAA) y de la Armada Argentina (ARA). La artillería fue situada para proteger el aeropuerto de Puerto Argentino (BAM Malvinas), la capital propiamente dicha desde la Península Camber (al norte del puerto) y el aeródromo de Goose Green (BAM Cóndor). El resto de las islas no fueron defendidas con artillería antiaérea.

- 2 de abril. Puerto Argentino. El Grupo de Vigilancia y Control Aéreo 1 llega a Las Malvinas con un total de 54 efectivos. Instalan su radar AN/TPS 43 en la zona del aeropuerto, cerca del mar. El 12 de abril cambiaron su emplazamiento a las afueras de la capital, para estar más camuflados. A 250 metros del radar se sitúa, en una casa, el CIC (centro de información y combate) que coordina todo el combate y la defensa aérea de las islas. En Wireless Ridge se instala un POA, en mayo, con el radar Elta de Puerto Argentino, para cubrir el ángulo muerto del TPS 43.
- 12 de abril. Puerto Argentino. Termina de desplegarse el Batallón A.A. de la Infantería de Marina, bajo el mando del Capitán de Corbeta Silva. Son instalados tres lanzadores Tigercat, tres D.T. y 12 cañones HS 831 de 30 mm. Los asentamientos se establecen en los alrededores de la capital de las islas, protegiendo los puestos de mando y los centros logísticos.



Capitán de Navío IM VGM (R) Héctor Silva, fue Comandante del BIAA (Artillería Antiaérea de la Infantería de Marina)

- 15 de abril. Comienzan a desplegarse las unidades de artillería A.A. del GADA 601 en las islas.
- 17 de abril: Goose Green. Son helitransportados los seis cañones Rh 202 de 20 mm., el radar Elta (no funciona) y las dotaciones de la FAA al aeródromo Cóndor. Curiosamente las seis piezas son mandadas por cabos primeros músicos. El mando de la unidad recae en el Teniente Valazza.
- 22 de abril. Goose Green. El radar Elta es reparado y entra en servicio. Se prueban las seis piezas de 20 mm. La unidad es operativa.
- 27 de abril. Goose Green. La sección de Oerlikon 35/90 del Ejército llega al aeródromo, desplegándose en la cabecera de la pista. El 2 de mayo se cambia el asentamiento al suroeste de la península.
- 29 de abril. Península Camber. Cerca de Puerto Argentino es desplegada la Batería B del GADA 101 (Teniente 1º Infantino), con dos secciones (a cuatro piezas) de cañones HS 831 de 30 mm. y ametralladoras Browning de 12,7 mm. Todo ello bajo el mando en operaciones del Mayor Monge.
- 1 de mayo. Puerto Argentino (04:00h.) La base aérea es

atacada por un bombardero Avro Vulcan XM 607, que transporta 21 bombas Mk.17 de 454 kg. La pista es alcanzada en la parte central por una de ellas. El bombardeo se llevó a cabo desde 3.000 m. y aunque fue detectado por los radares argentinos, no fue enganchado. Estos bombardeos, denominados Black Buck, fueron las misiones de bombardeo más largas de la historia hasta aquel momento (7.000 km.).

Puerto Argentino. Bombardeo naval británico sobre la colina de Sapper Hill contra el radar Cardion TPS 44 del ejército asentado allí. El fuego alcanza a un vehículo ligero y no afecta al radar. Dos días más tarde el sistema es trasladado a un emplazamiento cerca de la carretera que lleva al aeropuerto, en las últimas casas de Puerto Argentino y es enlazado con el radar de la FAA por microondas y la línea telefónica de las islas.

Puerto Argentino. Los 35/90 derriban a un Mirage III EA propio, Grupo 8 (Capitán García Cuerva, fallecido) que se disponía a aterrizar en el aeropuerto escapando de los Sea Harrier del 801º Esc. Antes de aterrizar lanzó sus depósitos de combustible subalares, lo que propició que los artilleros A.A. lo confundieran con un caza británico. El control de vuelo (CIC) y la A.A. en Puerto Argentino no estuvieron bien coordinados ese día. Los artilleros estaban nerviosos después de haber sufrido el bombardeo del Vulcan esa misma mañana, aunque habían sido advertidos del aterrizaje del Mirage.

Goose Green: Tres Sea Harriers del Esc. 800º atacan el aeródromo con bombas de racimo CBU (contienen bombas más pequeñas o submuniciones). Destruyen un Pucará (A-527) y dos más son dañados. Muere el Teniente Juckic, en la carlinga del Pucará destruido.

- 2 de mayo. Goose Green. La tercera sección, batería B, GADA 601, al mando del Subteniente Braghini pone en servicio dos cañones 35/90, con dos grupos electrógenos, una D.T. Skyguard y 280 cajas de munición de 35 mm. en los alrededores del aeródromo de Goose Green.



Subteniente Braghini al centro

- 3 de mayo. Puerto Argentino. Un Aermacchi MB 339 de la Aviación Naval, 1º Esc. (Teniente Benítez, fallecido) se estrella cerca del aeropuerto, intentando aterrizar, debido al mal tiempo. Puerto Argentino. Cañoneo naval británico destruye un avión de transporte ligero Skyvan de la Prefectura Naval en la pista del aeropuerto.
- 4 de mayo. Puerto Argentino (madrugada). Un Avro Vulcan XM 607 bombardea con 21 bombas Mk.17 de 454 kg. el aeropuerto. El reguero de bombas alcanza la esquina occidental de la pista. Puerto Argentino. Llegan a las islas un grupo de nueve suboficiales de la IX Brigada Aérea de la FAA, por vía aérea con misiles SAM SA 7 A.A. El día 7 de mayo arriban desde el continente el Teniente Ugarte y el Alférez Garay con otros seis suboficiales más.

Goose Green. Los dos cañones Oerlikon 35/90 derriban un Sea Harrier del Esc. 800° (Capitán Taylor, fallecido) enganchado con la D.T. Skyguard. Un segundo Sea Harrier es alcanzado levemente por los cañones Rh 202 de la FAA, se aleja soltando humo. El tercero de la patrulla escapa y hace estacionario (para buscar rastros de su compañero derribado) sobre una de las patrullas de observadores argentinas que rodean la zona, antes de volver al portaaviones. El piloto británico fue enterrado con honores militares por los argentinos en el cementerio de Darwin.



Cañones 35 mm y Director de Tiro Skyguard

- 9 de mayo. Goose Green. Dos equipos (seis suboficiales) de la FAA llegan a Darwin con misiles SA 7. Hasta el día 22 se dedican a hacer emboscadas A.A. en las colinas cercanas sin encontrar blancos. El día 22, dos suboficiales, son destacados con los SA 7 para proteger el rescate de los naufragos del patrullero Río Iguazú, atacado y hundido por dos Sea Harrier.
- 11 de mayo (madrugada). Islas Swan, Estrecho de San Carlos, cercanías de Port Howard. El Cabo Busto del GADA 101 muere en el hundimiento del buque de aprovisionamiento ARA Islas de los Estados. El cabo se encontraba a bordo comisionado por su unidad para vigilar el material de su batería artillera (vehículos, logística) cargado en el buque y que todavía no había sido entregado en Puerto Argentino. La noche del 3 de mayo, en Bahía Fox, se había transbordado los cañones, material y munición al buque Monsunen que los transportó a la Península Camber. La madrugada del 11 de mayo el buque logístico argentino Isla de los Estados fue detectado por la fragata HMS Alacrity (F 174), que le disparó 15 proyectiles con su cañón de proa de 114 mm. Cuatro alcanzaron el combustible almacenado (358.500 l. de JP1 de aviación) y el buque se hundió con 22 de sus

24 tripulantes.

- 12 de mayo. Goose Green. Los 35/90 derriban un A4B Skyhawk propio, Grupo 5 (Teniente Gavazzi, fallecido). El caza argentino entró en la burbuja defensiva de la artillería, fue enganchado y derribado en modo automático por la Skyguard. Seguramente el estrés del combate aéreo y ataque en el que estaba envuelto hizo al piloto cometer ese error. La D.T., al mando del Subteniente Braghini, tampoco detectó que el caza era argentino y no anuló el permiso de fuego automático. El Subteniente presentó su renuncia al mando de la sección ese mismo día, pero no fue aceptada.
- 15 de mayo. Bahía Fox. Se recibe la orden de transportar a un equipo de misiles portátiles SAM SA-7, helitransportado a la zona de Bahía Fox, en la Gran Malvina. Tres hombres, al mando del Teniente Ugarte, se estacionan allí hasta el día 25 que son trasladados a Egg Harbour (en la isla Soledad). Pasan 12 días moviéndose por la zona y finalmente, son capturados por una patrulla en helicóptero de los Gurkas.
- 21 de mayo. Puerto Howard (Isla Gran Malvina). Un Harrier GR.3, 1° Esc. (Capitán Glover, herido y prisionero) es derribado por un misil portátil Blowpipe disparado por miembros de la Compañía de Comandos 601. San Carlos (08.22h.). Durante el desembarco británico dos helicópteros Gazelle de los Royal Marines (3 CBAS) son derribados por fuego concentrado de armas ligeras de la sección del Teniente 1° Esteban (Reg. de Inf. 25). Un Sea King es averiado y se retira humeando unos minutos antes de los dos derribos. Un tercer Gazelle es alcanzado después del derribo de los dos anteriores, pero sigue en vuelo. El piloto del primer Gazelle falleció (Sgt. Evans). Del segundo aparato fallecieron el piloto (Teniente Francis) y el Cabo 1° Griffin.
- 25 de mayo. Goose Green. Un A4B propio, Grupo 5 (Capitán Palaver, fallecido) es alcanzado al atacar por error al buque argentino Monsunen, amarrado cerca de Darwin. La A.A. de 35 mm. y 20 mm. le alcanzó, dañándole los depósitos de combustible. El caza se vio obligado a ascender y fue enganchado y derribado por un misil Sea Dart del HMS Coventry. Puerto Argentino. Fallece el artillero Gurrieri del GADA 601 por bombas de aviación. Puerto Argentino: Uno de los equipos SAM SA-7 de la FAA dispara un misil contra un Ha-

rier británico, sin resultado positivo.

- 27 de mayo. Goose Green. Un Harrier Gr.3 (1° Esc.) es derribado por los 35/90. El piloto, Mayor Iveson se eyecta y es rescatado.
- 28 de mayo. Goose Green. Durante la batalla terrestre las dos piezas de 35/90 disparan contra objetivos terrestres. Una de ellas destruye el edificio de la escuela de Goose Green, ocupado por paracaidistas británicos. Uno de los grupos electrógenos (que daba fuerza a las dos piezas) es destruido por fuego de mortero e inutilizando el funcionamiento de los cañones Oerlikon. Uno de ellos es alcanzado por metralla unos minutos después y queda fuera de combate. El otro grupo electrógeno no puede ser movido para poner en fuego la segunda pieza, terminando aquí su participación en la batalla. Las piezas números 1 y 6 Rheinmetall Rh 202 de 20 mm. de la FAA abrieron fuego contra la Compañía C del 2° Batallón Paracaidista que atacaba el flanco sur de Goose Green. El blanco elegido fue el mismo que los 35/90 del EA. Las piezas números 2 y 5 son destruidas por fuego de mortero. El resto son inutilizadas por su dotación. El radar Elta es alcanzado por metralla y queda fuera de servicio.
- 30 de mayo. Monte Wall. Un Harrier GR.3, 1° Esc. (Mayor Pook, eyectado y rescatado) es alcanzado y derribado por fuego de armas portátiles de la infantería del Regimiento de Inf. 4, destacado en Monte Harriet y Monte Two Sisters.
- 31 de mayo. Puerto Argentino (05:45h.) Un Avro Vulcan XM597 dispara dos misiles antirradar AGM 45 Shrike contra el radar Westinghouse AN/TPS 43F de la FAA, situado en las afueras de la capital. Uno de los misiles cae a unos 10 metros y el otro en una casa abandonada de las cercanías. La metralla del primer misil alcanzó el radomo del radar, inutilizándolo temporalmente por 39 horas. Los misiles AGM 45 necesitaban que el sistema de radar estuviera emitiendo para poder volar a través de su haz de ondas. Los argentinos apagaban y encendían los radares periódicamente para evitar estos ataques. El fallo de los dos misiles pudo ser debido a este tipo de contramedidas manuales.
- 2 de junio. Puerto Argentino. Durante un vuelo sobre la capital, un misil lanzado por el sistema SAM Roland derriba a un Sea Harrier del 801° Esc. (Capitán Mortimer, eyectado y rescatado). Una sección de cañones 35/90 (dos piezas) también abre fuego sobre el caza, fallando su ráfaga. Mortimer se despistó y entro en la burbuja defensiva del aeropuerto, acción que los británicos evitaban desde los primeros días de la guerra. Habitualmente bombardeaban el aeropuerto desde una cota más alta, aunque perdiendo precisión, con bombas de Beluga o de HE.
- 3 de junio. Puerto Argentino (madrugada). El mismo Vulcan XM597 del ataque del 31 de mayo emprende una misión para intentar destruir de nuevo el radar TPS 43. No consigue enganchar los misiles al ser detectado por el mismo radar a unos 300 km. de las islas. Los argentinos lo apagan cuando el bombardero está a 16 km. (distancia de tiro del misil AGM 45). El Vulcan dispara un misil Shrike contra otro haz radárico, destruyendo una dirección de tiro Contraves Skyguard. En este hecho perdieron la vida el Tte. Dachary, el Sargento 1° Pascual y los Soldados Diarte y Llamas, operadores de la D.T., pertenecientes al GADA 601. El bombardero británico debe aterrizar de emergencia en Rio de Janeiro (Brasil) al no poder repostar en vuelo por la rotura de su sonda o por fallar en los cálculos de vuelo para



Cañón Oerlikon Contraves

alcanzar a los aviones de repostaje Handley Page Victor.



En la foto de derecha a izquierda: Soldado Daniel Diarte, Sargento 1º Pascual Blanco, Teniente Alejandro Dachary, Soldado Alberto Llamas – Fotos de Malvinas por Siempre.

- 12 de junio. Puerto Argentino (madrugada). El Avro Vulcan XM607 bombardea el aeropuerto con otras 21 bombas Mk 17. Una de ellas impacta en la esquina este de la pista (al lado contrario de las otras dos misiones). El resto causa daños superficiales por metralla en las instalaciones. La mayoría de las bombas explotaron en el aire (espoleta de proximidad), buscando daños en el personal y no perforar la pista, ya que la guerra estaba acabando y se necesitaba el aeropuerto para desplegar los cazas Phantom FGR.2 previstos. Esa mañana fallece por fuego naval el artillero Martín.
- 13 de junio. Puerto Argentino (23.50 h.). Los cañones A.A. HS-831 de la Batería B (GADA 101), rechazan, con sus cañones de 30 mm. y ametralladoras de 12,7 mm. una incursión anfibia, en la Península Camber, de unos 80 hombres del Escuadrón D del SAS y del SBS. El objetivo parecía ser unos depósitos de combustible de la Armada o un ataque de diversión para apoyar los asaltos finales sobre la capital del 2º Batallón Paracaidista a través de Wireless Ridge. Durante los combates fallecen los artilleros Planes y Romero.
- 14 de junio. Puerto Argentino (06.00h.) La 1ª Sección, Batería B del GADA 601, efectúa fuego terrestre con dos piezas 35/90 contra las crestas de Wireless Ridge, para contener el avance de los paracaidistas británicos por aquel flanco. Entre las 12.00 y las 14.00h. se producen los últimos combates en los que tres infantes de marina argentinos fallecen y se dicta el alto el fuego en las islas.

Conclusiones

La artillería antiaérea argentina tuvo una actuación discreta aunque correcta en muchos momentos. Los medios eran, en general, modernos y adecuados. Las piezas 35/90 con sus direcciones de tiro Skyguard, cañones Rheinmetall Rh 202 y misiles Roland eran materiales muy modernos y los más avanzados en esa época. El radar TPS 43 tridimensional era, tecnológicamente, una pieza de última generación. Los cañones HS-831 eran piezas potentes pero inadecuadas para el combate contra reactores modernos por su falta de un sistema de puntería modernizado. La dirección de tiro Superfledermaus (y por ende sus tres piezas de 35/90 asociadas) estaba algo desfasada y tuvo una actuación poco lucida. Sin embargo los británicos la mencionan a menudo en sus escritos, dándole una relevancia que no tuvo realmente.

La artillería misilística con los Tigercat estaba claramente en inferioridad contra los rápidos cazas modernos. El Tigercat era un misil de guiado manual/óptico inadecuado para las velocidades del combate A.A. Sin embargo el misil Roland se mostró muy efectivo en las pocas ocasiones que

tuvo oportunidad de enganchar un blanco. Los misiles SA-7 soviéticos eran magníficos, pero la falta de instrucción impidió su correcto uso. Realmente fueron desplegados cinco equipos, manejados por suboficiales y oficiales de carrera. La FAA desplegó dos equipos en Goose Green (seis suboficiales), que intentaron localizar blancos, sin éxito, unas cuantas jornadas; un equipo en la zona de Bahía Fox, que fue capturado más adelante en Egg Harbour (Lafonia); un equipo puntual en Wireless Ridge (Mayor Maiorano) y otros dos equipos (seis suboficiales y un oficial) en Puerto Argentino, que efectúan un disparo. Un equipo de la Infantería de marina tampoco encontró blancos (seguramente en la zona del BIM 5) en las montañas de Puerto argentino. En un principio no se consiguió ningún derribo con este tipo de arma. El motivo parece ser la falta de experiencia con el material, a pesar de haber recibido instrucción en el continente, aunque no muy completa por lo que parece. Los Blowpipe fueron usados por los Comandos, manejados por personal del Regimiento de Caballería 8 y dos equipos más fueron desplegados en Monte Dos Hermanas, usados por soldados de caballería.

El despliegue artillero se planificó para cubrir los puestos de mando, instalaciones logísticas y los aeródromos más importantes. En un principio Argentina no pensaba que la guerra se iba a desatar y por tanto no preparó a sus tropas en las islas de forma adecuada. No se prepararon asentamientos alternativos y no se realizaron cambios de posición, importantes para atajar las amenazas cambiantes británicas. Se concentró la mayoría de la defensa A.A. en la capital, dejando las islas sin cobertura cuando tampoco se disponía de superioridad aérea, al estar la caza propia en el continente y con solamente diez minutos de permanencia en vuelo sobre el archipiélago. Tácticamente las líneas de piezas y baterías se desplegaron bien, aunque el enmascaramiento de algunas que se ven en fotografías de la época, deja mucho que desear. Por falta de vehículos y de la naturaleza del terreno (turba), no se realizaron cambios de posición de los materiales, algo necesario para situar las piezas en localizaciones diferentes para sorprender al enemigo en los ataques sucesivos. Por el mismo motivo no se desplazó ninguna sección a tender emboscadas A.A. en corredores de aproximación aéreos conocidos alejados de las bases principales. Todas estas operaciones podrían haberse realizado con los cuatro helicópteros CH-47 Chinook (10.000 kg. de carga máxima suspendida, suficiente para una pieza de 35/90), pero la sobrecarga de misiones y, sobre todo, el miedo a la amenaza de los Harrier, frustró estas operaciones.

El mayor problema argentino no fueron los medios materiales y técnicos. Contaron con cañones, misiles, repuestos, tecnología y munición suficiente. El problema era el personal poco adiestrado. Las direcciones de tiro Skyguard, las piezas Rh. 202, los misiles Roland y SA-7 tenían poco tiempo de servicio y el adiestramiento había sido insuficiente. Los mandos de los Skyguard acababan de completar su instrucción, el Roland era nuevo, los SA-7 también y los Rh 202 tenían como jefes de pieza a cabos de la banda de música de la FAA. Todos estos sistemas tecnológicos necesitaban rodaje y prácticas de sus mandos y sus dotaciones, que no fue posible por la inminencia de la guerra. Hay que tener en cuenta que para operar con efectividad contra reactores modernos, el tiempo del que disponen los servidores de los radares y las direcciones de tiro es muy limitado. La burbuja defensiva de los 35/90 era de 4.000 m., la del Roland algo más amplia, pero en esa pequeña zona es donde se debe producir el derribo del blanco. Por ejemplo, las Skyguard, Superfledermaus y Roland disponen de un alcance de unos 20 km. para la detección del caza enemigo. Necesitan entre 3-15 segundos para

calcular los parámetros y dar la orden de fuego (en automático) a las piezas o misil. Realmente un caza estará visible para el radar y la burbuja antiaérea unos 30-45 segundos, un tiempo muy corto que la instrucción de los operadores debe asumir. En Las Malvinas se desperdiciaron oportunidades de alcanzar blancos británicos, por falta de velocidad en el cálculo y coordinación con las piezas. Los medios eran capaces, pero la falta de horas con los sistemas pasó factura. En la guerra A.A. no hay segundas oportunidades contra la aviación, ya que en cuanto ha detectado nuestro despliegue ataca por otro lugar. En Puerto Argentino se falló en las primeras incursiones por falta de experiencia, perdiéndose la oportunidad de conseguir un número mayor de derribos. De todos modos en Goose Green la A.A. estuvo muy acertada, a pesar del fallo al derribar un Skyhawk propio que se introdujo en la burbuja A.A., que en ese momento estaba en modo automático, cosa recomendable por otro lado.

Con este último ejemplo me centrare en la coordinación. El mando estaba agrupado, por acuerdo de los jefes de las tres fuerzas presentes en Puerto Argentino, en la figura del Tcol. Lubín del EA. Una medida muy acertada, que permitió coordinar el radar TPS 43 de la FAA y el Cardion TPS 44 del ejército. Todos los datos pasaban a un centro de información y combate que coordinaba con el puesto de mando de la artillería A.A. La defensa se complementó con bastante acierto, a pesar del fallo humano de algún jefe de batería o de pieza, que se puso nervioso y desencadenó el fuego A.A. que permitió el derribo del Mirage III del Capitán Cuerva, a pesar de haber sido avisadas las líneas de piezas. En las islas el sistema funcionaba razonablemente, pero no así la coordinación con el continente. Parece ser que las incursiones de ataque argentinas no eran comunicadas al archipiélago, por lo tanto el CIC no podía saber quién era quién entre las trazas que aparecían en los radares, ya que se apagaba el IFF de los radares de exploración terrestre para no saturar el sistema. Las comunicaciones no funcionaban bien, ya que se cambiaban frecuencias de radio desde el continente, sin avisar al CIC de Puerto Argentino. Muchos operadores se valían de su experiencia, pero los errores estaban a la orden del día. Los cazas de ataque se comunicaban un par de minutos antes de entrar en la zona de combate para enterarse de posibles blancos o patrullas de caza enemiga (CAP), dando poco tiempo al CIC para responder adecuadamente. Aun así el éxito de los ataques de la FAA fue espectacular, contando con unos medios muy limitados.

La falta de una red de FAC, controladores aéreos avanzados en las islas, que se mantuvieran en contacto con la aviación advirtiéndoles de su proximidad a zonas peligrosas (por ejemplo la burbuja A.A. propia) provocó, de nuevo, oportunidades perdidas y accidentes como el del Skyhawk de Gavazzi en Goose Green. Los puestos de observación desplegados (POA) podrían haber realizado este cometido dotándoles de medios de comunicación con la aviación, por desgracia parece ser que no estaban disponibles. Hay que resaltar que los dos radares de exploración de Puerto Argentino actuaron con mucha eficacia y profesionalidad.

Concluyendo quiero resaltar que el personal artillero no se comportó mal en su desempeño y fue todo lo profesional que su instrucción le permitió. Las líneas y las dotaciones de piezas funcionaron razonablemente bien. En resumen la artillería A.A. argentina actuó discretamente, disponiendo de buenos medios y personal competente. Pudo haber tenido mucho más éxito con un mayor entrenamiento previo. En realidad la falta de previsión del gobierno, comenzando a destiempo, una guerra que no pensaba que iba a tener lugar, fue el mayor culpable de estas deficiencias.

Documentos Inéditos Ratifican Soberanía Sobre las Islas Malvinas

Se trata de tres cartas entre el gobernador de Buenos Aires y el de las islas. El gobierno recibió el material y ahora podría intervenir para hacer un reclamo ante la ONU

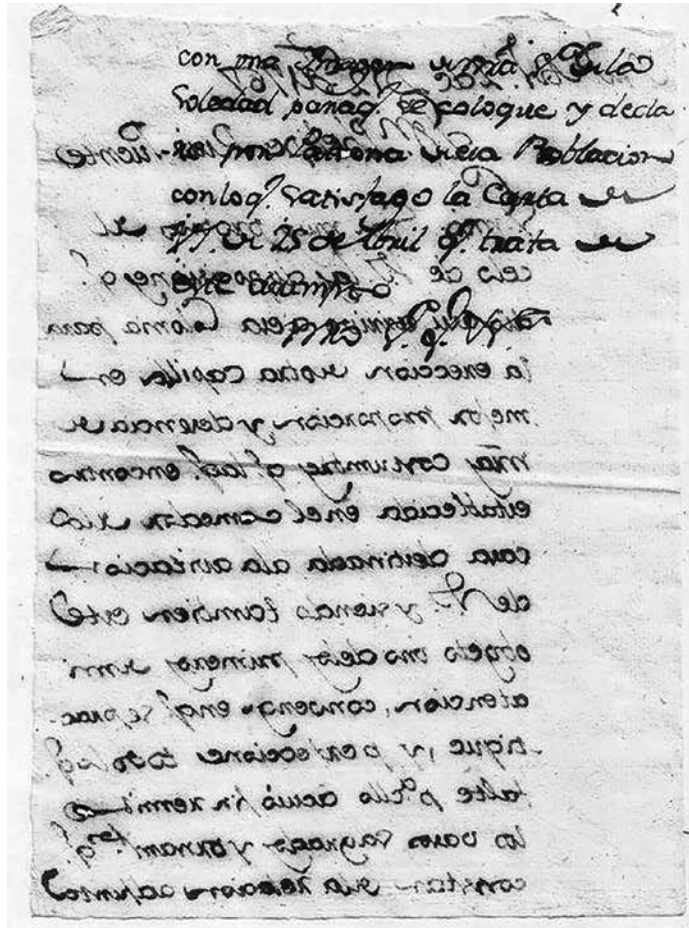
Por Martín Dinatale - 5 de noviembre de 2017
mdinatale@infobae.com



Son tres cartas inéditas fechadas en 1767. Tres documentos escritos en español antiguo que incluyen un intercambio epistolar entre el primer gobernador de las Islas Malvinas y el entonces mandatario de Buenos Aires. Los tres escritos llegaron a manos del gobierno hace pocos días y revelan un hecho inusitado para la historia nacional: ratifican la soberanía geopolítica de la Argentina sobre las Islas Malvinas.

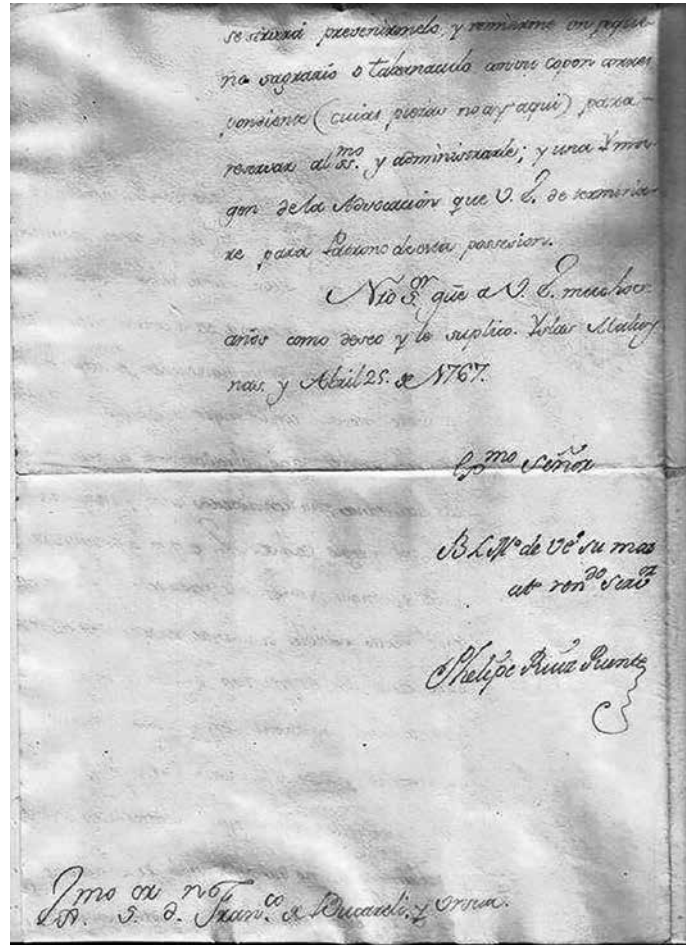


El presidente Mauricio Macri, el jefe de Gabinete Marcos Peña y el canciller Jorge Faurie ya fueron informados del tema. También está al tanto el senador radical Julio Cobos, que fue quien ofició de nexo entre un coleccionista privado de obras históricas que dio con el hallazgo y el Estado argentino. El dato político más significativo de esta revelación histórica que pudo conocer en exclusiva INFOBAE es que en el futuro inmediato, el Gobierno podría utilizar estos documentos como nueva base de sustentación para darle más sustento a la pelea en las Naciones Unidas por el reclamo de la soberanía argentina en las islas del Atlántico Sur.



El primer documento está fechado en Buenos Aires el 18 de febrero de 1767 y es una carta del entonces gobernador bonaerense Francisco Bucarelli y Ursúa (expulsor de los Jesuitas) a Felipe Ruiz Puente, primer mandatario de las Islas Malvinas. El texto al que accedió INFOBAE, y que se halla bajo estricto resguardo en el Archivo General de la Nación, sostiene que desde Buenos Aires se enviarán ocho

prisioneros "a ración y sin sueldo" como mano de obra para la flamante gobernación de las Malvinas, creada cuatro meses antes por orden del rey Carlos III. "Señor mío: con destino a servir en las Reales obras de las Islas Malvinas a ración y sin sueldo remito a Usted los individuos señalados en la adjunta relación para [que] disponga la conducción y permanencia allí de estos reos el tiempo de su condena", firma el gobernador de Buenos Aires al tiempo que da la lista de ocho presos.



El segundo documento es una carta fechada en Malvinas el 25 de abril de 1767 enviada por el gobernador de Malvinas Felipe Ruiz Puente a su par bonaerense Bucarelli y Ursúa. En esa misiva le explica la necesidad de levantar una capilla en Malvinas "para todo el pueblo, pues solo se cuenta con una muy precaria, con una imagen de San Luis". Y solicita a la vez "un pequeño sagrario o tabernáculo con su copón correspondiente y una imagen de la Advocación que V.E. determinare para Patrono de esta posesión". Cabe destacar que el Puerto Soledad se bautizó como Saint Louis cuando fue descubierto por los franceses. Sucede que las islas luego fueron transferidas a la corona española por Francia.

Y el tercer documento hallado, que obra en poder del Estado en estos momentos, está datado en Buenos Aires el 2 de diciembre de 1767. También se trata de una carta dirigida por el gobernador de Buenos Aires al primer gobernador de Malvinas. Allí se sostiene que desde la capital argentina se enviarán los vasos sagrados y ornamentos para "erigir una nueva capilla en esa Colonia", así como una imagen de la Virgen de la Soledad para que sea declarada patrona de la población. Quizás esta sea la única pista para descubrir el origen del nombre de la Isla Soledad.

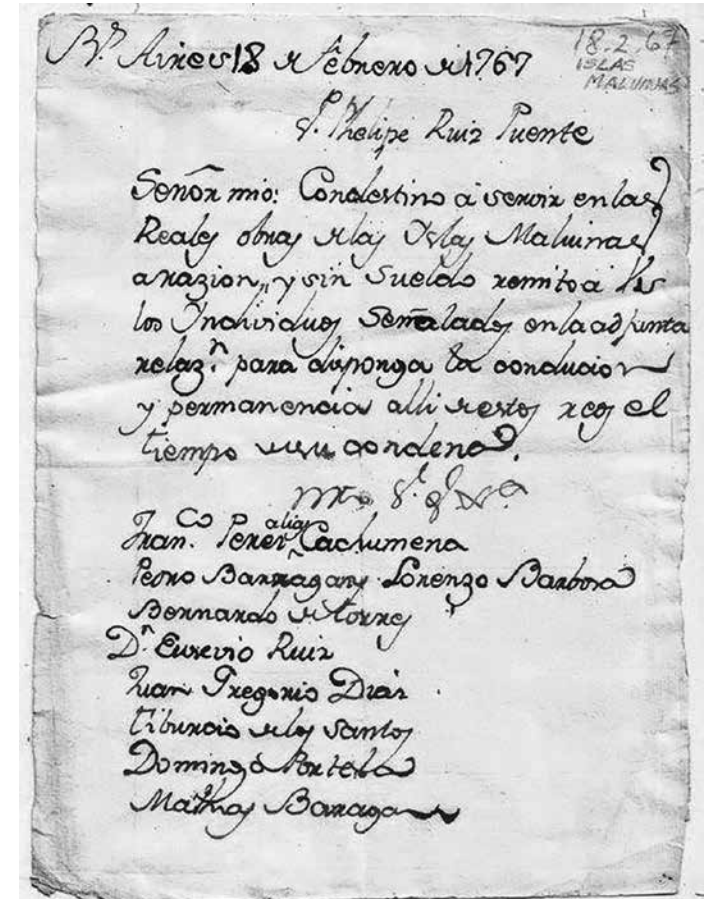
Por otra parte, las fuentes consultadas por INFOBAE para realizar esta investigación destacaron que entre los detalles importantes de las cartas, uno de los documentos menciona la enumeración de "reos" que fueron a trabajar ya que entre ellos sólo uno era de origen noble y de apellido Díaz. No sólo estos reos fueron a Malvinas, sino que comenzaron las primeras obras de la Capilla y está mencionado que

fueron los Franciscanos quienes aportaron su asistencia espiritual al comienzo de dominio de la corona española. El documento está datado el 25 de Abril de 1767, la fecha del traspaso de dominio francés de las islas al reino español, y para los historiadores y el arco político, estos documentos revelan una posesión del territorio español, por lo que tras la independencia de la Argentina, pasó a ser la república poseedora de las islas Malvinas.

"La particularidad del documento es el uso de la palabra 'Colonia', calificativo de los Borbones, reinantes en esa etapa en la península Ibérica. Ese término es vital para reconocer a las islas como dependientes de una gobernación bonaerense, luego del Virreynato del Río de la Plata, más tarde de las Provincias Unidas y por último de la Nación Argentina", expresó a INFOBAE el coleccionista privado que encontró los documentos y que se los donó al Estado. Por razones de seguridad, el anticuario prefirió denominarse con las iniciales N.L.D. a fin de no revelar su identidad.

El Gobierno tiene conocimiento de estos documentos que ahora están en poder del Archivo General de la Nación. Una fuente calificada de la Casa Rosada admitió a INFOBAE que "hay altas posibilidades de que estas cartas puedan ser usadas para presentar en naciones Unidas como nuevos elementos de defensa de la soberanía de la Argentina en las islas Malvinas".

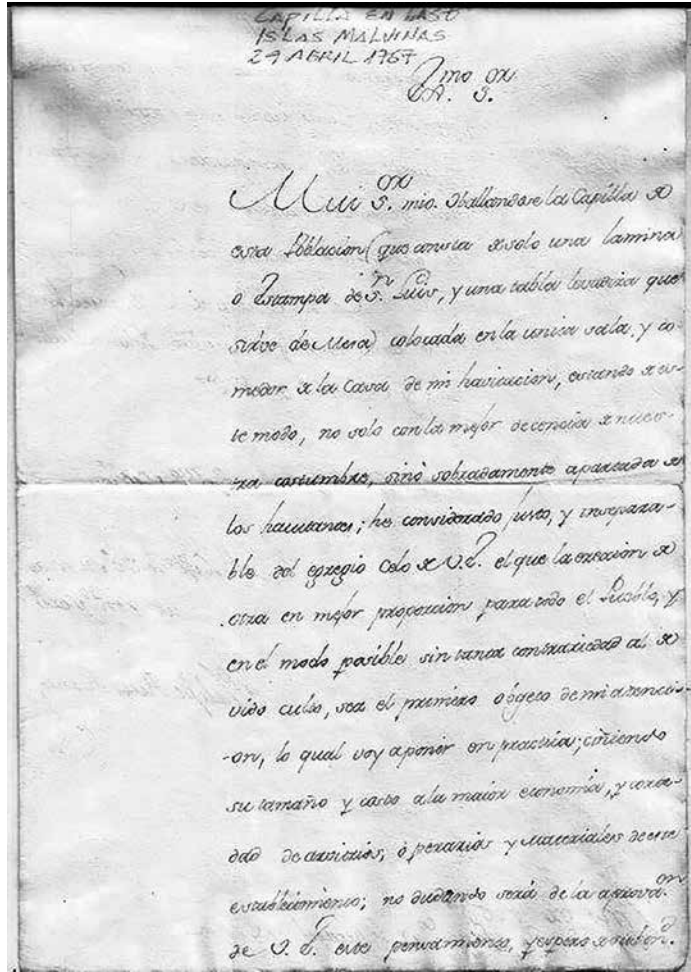
Por otra parte, el senador Cobos destacó a INFOBAE que "los documentos recibidos tienen el valor histórico de que ratifican la posesión de las Malvinas por parte de lo que luego sería el territorio argentino y es un hecho que sin dudas marcará un antes y un después en la diplomacia".



La ex canciller Susana Malcorra fue la que recibió el año pasado esta documentación, y la diplomática expresó en diálogo con INFOBAE que "los documentos hallados pueden llegar a tener un peso político muy fuerte". Es que si el gobierno lleva esta documentación a las Naciones Unidas se podría modificar el voto de algunos países del Comité de Descolonización que hasta ahora estuvieron alineados con Gran Bretaña. Malcorra dijo que si se ratifica la autenticidad de esos documentos "el tema se torna interesante".

Anteayer, el Instituto Nacional de Tecnología

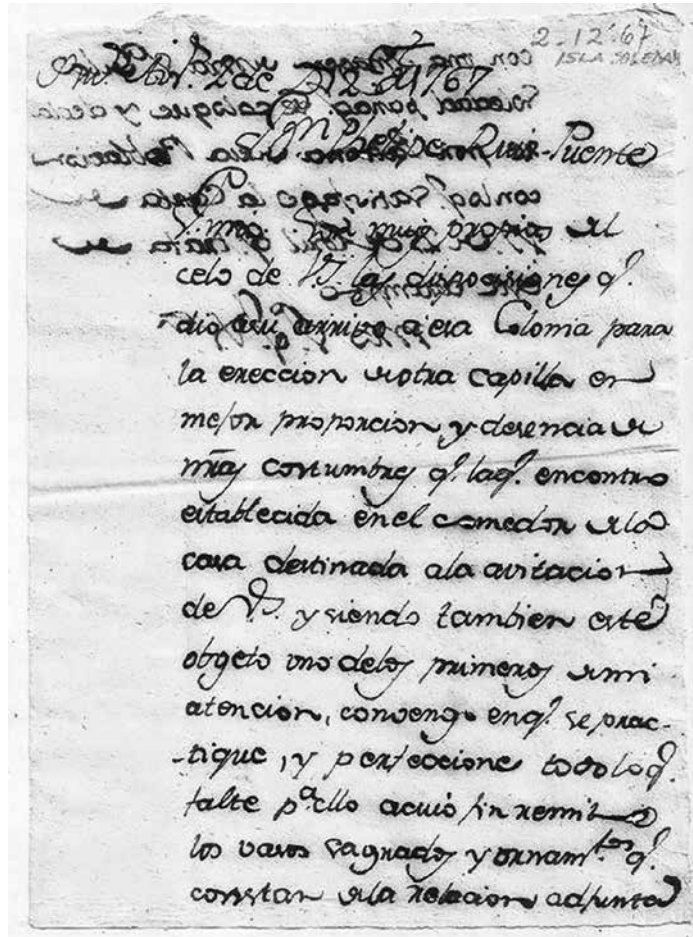
Industrial (INTI) terminó de analizar científicamente los documentos inéditos para autenticar su identidad y reveló que son reales. Se realizaron "análisis cualitativos y cuantitativos de fibras mediante la observación con microscopio óptico (MO) y microfotografías". El informe técnico al que accedió INFOBAE es el SOTN 18-5230. "Se tomaron muestras con algunos escasos milímetros cuadrados en zonas de reborde y sin escritura tratando de no afectar las dimensiones originales ni su aspecto", dice el documento.



A su vez, el Archivo General de la Nación avaló esa documentación y la resguardó en su poder bajo llave. Ahora espera que el Gobierno tome el tema y se avance con el reclamo político ante Gran Bretaña en el Comité de Descolonización de Naciones Unidas.

Desde la Fundación Nuestra Historia y la Confederación de Entidades patrióticas, Raúl Euge-

nio Daneri dijo a INFOBAE que "la validez de estos documentos es que tienen el peso político de que el reclamo argentino sobre las islas ya se sustentaba desde 1767 y no hay dudas de esto". La palabra de Daneri tiene un valor adicional: fue Capitán del Regimiento 7 de Infantería Coronel Conde que combatió contra el Reino Unido en las Malvinas en la guerra de 1982. Daneri acompañó a N.L.D. en una parte del hallazgo.



¿Cómo llegaron a manos del gobierno los documentos que pueden hacer un ruido diplomático de gran envergadura con Gran Bretaña?

Según pudo reconstruir INFOBAE a lo largo de varios meses de investigación, N.L.D. adquirió en marzo de 2015 estas tres cartas a un anticuario del microcentro porteño que desconocía el valor histórico de esos documentos. El coleccionista empezó a

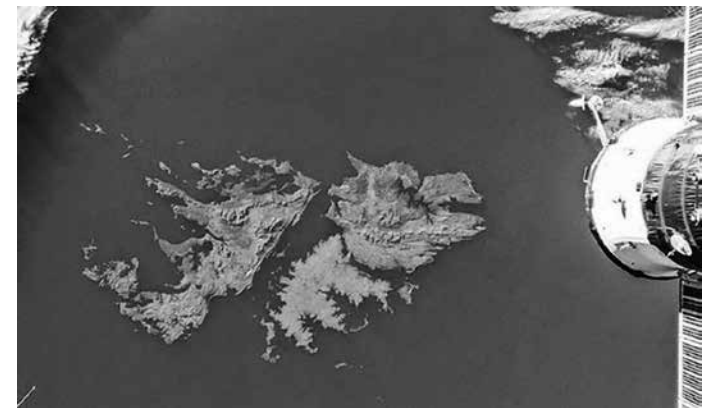
averiguar el origen y la validez de los documentos y una vez que tuvo la certeza de que tenía entre manos una gran historia se la llevó a Cobos, que lo recibió tras un acto que compartieron en el Senado por la conmemoración del hundimiento del Crucero General Belgrano.

"Recuerdo que al principio tuvimos muchas dudas de la autenticidad de los documentos", sostuvo el senador de Mendoza. Pero con el tiempo las dudas se fueron disipando. De la mano de Cobos, el 21 de marzo del año pasado N.L.D. le llevó los documentos a la entonces canciller Malcorra, luego accedió al tema el director del Archivo General de la Nación Emilio Perina y finalmente se recaló en el INTI para las pruebas científicas de las tres cartas.

Desde septiembre de 2016, los documentos fueron cedidos por N.L.D. al Estado Argentino y están bajo llave en el Archivo General de la Nación. Cobos informó del tema al jefe de Gabinete y al canciller Faurie que ya han avisado a Macri. El viernes pasado hubo una comunicación oficial del senador de Mendoza a Presidencia.

El coleccionista privado ya casi puede respirar tranquilo. No fue una aventura tan fácil. Recibió atentados en su domicilio y finalmente pudo salvar las cartas para donarlas al Estado. El 23 de noviembre presentará en sociedad esta documentación que hasta ahora eran secretos junto con la Fundación Nuestra Historia.

Luego le tocará el turno al Gobierno para avanzar en la batalla diplomática por las islas Malvinas. Los documentos que hoy se revelan pueden cambiar el curso de la historia



Conozca MUPIM y su red de Beneficios

Beneficios incluidos en el valor de la Cuota Social

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

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

Sede Central: Uruguay 656, (1015) Capital Federal

Tel.: (011) 4371-2400/2444 4374-5779

Fax: 4372-5766 - E-mail: info@mupim.org

Filiales, Delegaciones y Representaciones Especiales en todo el territorio nacional.

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.



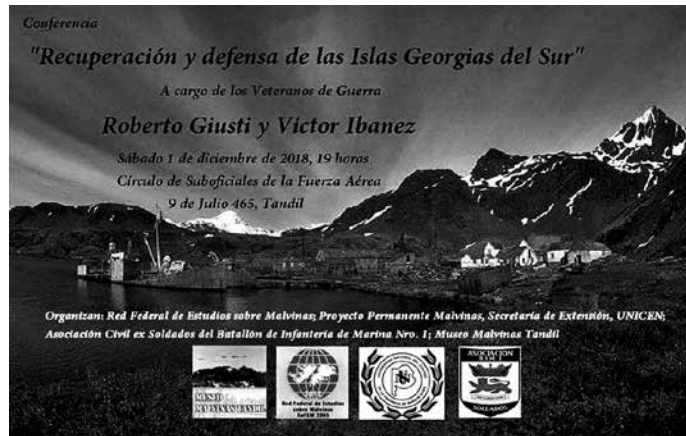
Macro

Tu Banco cerca, siempre



Conferencia Sobre “La Recuperación y Defensa de las Islas Georgias del Sur”

En la ciudad de Tandil, el sábado 1 de diciembre de 2018 se llevó cabo una conferencia sobre el tema “Recuperación y defensa de las Islas Georgias del Sur”. En la misma disertaron los Veteranos de Guerra Roberto Giusti y Alejandro Ibáñez, integrantes de la fuerza de desembarco del Batallón de Infantería de Marina Nro. 1 que recuperó las Islas Georgias del Sur el 3 de abril de 1982.



Los expositores hicieron referencia a los pormenores de la preparación, organización, recuperación y defensa de Grytviiken. En ese lugar se produjeron los primeros enfrentamientos con la Fuerza de Tareas enviada por Gran Bretaña para invadir nuevamente las Islas del Atlántico Sur a fines de abril de 1982. Lo allí ocurrido es realmente poco conocido y en muchos casos se ha faltado a la verdad sobre el desempeño de las fuerzas argentinas.



Suboficial de la IM Víctor Ibañez, expositor y Veterano de la recuperación y defensa de las Islas Georgias.



Los Efectivos de la Infantería de Marina abordan el Helicóptero Puma del Ejército para su desembarco en Georgias

En la oportunidad se contó con la exposición de dos obras pictóricas referidas al tema Georgias del Sur de la artista plástica tandilense Miriam Isern.

El evento forma parte del proyecto de Extensión



universitaria “Malvinizando Tandil”, de la Secretaría de Extensión de la UNICEN, quien lo organizó junto a la “Asociación Civil ex soldados del Batallón de Infantería de Marina Nro. 1”, el Museo Malvinas Tandil, y la Red Federal de Estudios sobre Malvinas (ReFEM 2065).

La conferencia se realizó en el Círculo de Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina de la ciudad de Tandil.

Historia del Batallón de Infantería de Marina N° 1

Creado por Resolución del Ministerio de Marina el 23 de octubre de 1945. Hasta 1968 tuvo asiento en el actual cuartel del Batallón de Seguridad de la Base Naval de Puerto Belgrano (BNPB). Desde 1969 hasta 1993, en la Base Naval de Infantería de Marina Baterías.



Teniente de Fragata de IM Hernán Giusti, expositor y Veterano de la recuperación y defensa de las Islas Georgias.

Su primer Comandante fue el Mayor de Defensas de Costas Antonio Grandmontagne.

La movilización del año 1978, durante la crisis con Chile, lo encontró desplegado en la isla Grande de Tierra del Fuego, en donde sus integrantes como parte de la Brigada de Infantería de Marina N°1, se aprestaron para defender los derechos soberanos del país.

Durante la gesta de Malvinas actuó con una Compañía que constituyó la reserva de la Fuerza de Desembarco (helitransportado), a cargo del entonces TNIM Oscar Horacio Oulton y el GUIM Eduardo Miguel Brousson, quienes entraron con sus respectivas fracciones en posición en la península del aeropuerto y posteriormente estuvieron a cargo de los efectivos militares británicos tomados como prisioneros en esa gloriosa jornada.

Su segundo Comandante, el CFIM (post mortem) Pedro Edgardo Giachino, murió heroicamente en combate, al desempeñarse como Jefe de una fracción de Comandos Anfibios durante las acciones de recuperación de las islas. Su ejemplo se convirtió en un símbolo para los integrantes de la Unidad.

Su Comandante de entonces, el Capitán de Fragata IM Luis Alberto Carbajal se desempeñó como Jefe de Operaciones de la Fuerza de Desembarco, secundado por varios integrantes del Batallón, como el Teniente de Navío IM José Barrionuevo y Suboficiales de la Unidad.

La recuperación y posterior defensa de las Islas Georgias del Sur estuvo a cargo de otra fracción de esta Unidad al mando del TNIM Guillermo J. Luna y el TCIM Roberto Giusti.

En las acciones de recuperación de las Islas, mientras se ejecutaba un movimiento helitransportado hacia las futuras posiciones en el objetivo, pierden la vida por el fuego enemigo los CSIM (post mortem) Mario Almonacid y Jorge Néstor Águila, como también en la misma acción caen heridos el CSIM Víctor Ibañez (es atendido y vuelve al combate), los conscriptos Juan J. Pérez y Manuel A. Borquez (que son evacuados).

Durante el período de la guerra la unidad se reagrupa, excepto los efectivos que permanecieron en la defensa de Georgias y pasa a integrar en su totalidad la defensa de la Isla Grande de Tierra del Fuego y en particular el aeropuerto de Río Grande, de donde operaban, entre otros, los aviones Super Etendard portando los temibles misiles Exocet, que causaron el hundimiento de los buques Sheffield y Atlantic Conveyor, así como el ataque al portaaviones Invencible (acción nunca reconocida por Gran Bretaña).

Por las acciones descritas precedentemente, esta Unidad recibió la condecoración de la Armada Argentina “Honor al Valor en Combate” por “participar con personal superior, subalterno y tropa en la recuperación de las Islas Malvinas y Georgias del Sur evidenciando valentía, arrojo y rendir tributo con la vida de su Segundo Comandante y Conscriptos para el logro de los objetivos asignados”. Su Bandera de Guerra fue donada por la Sociedad de Fomento de la Ciudad de Punta Alta y acompañó a la Unidad en glorioso derrotero.

Pasó a condición de Reserva el 26 de septiembre de 1993.



Integrantes del Batallón de Infantería de Marina N°1, algunos de ellos Veteranos de la recuperación de las Islas Georgias y expositores en el evento

¡Hundan el Portaaviones!



30 de diciembre de 1943. Los operarios del astillero inglés Cammell Laird & Co. festejaban la botadura del portaaviones HMS Venerable para la Royal Navy. Llegaría a principios de 1945 para contribuir al esfuerzo bélico aliado en los tramos finales de la Segunda Guerra Mundial. Difícilmente se hubiera podido imaginar entonces que casi cuarenta años después, ese mismo buque sería frenéticamente buscado por los periscopios de los submarinos de la propia Royal Navy para enviarlo al fondo del océano.



Durante el conflicto de Malvinas en 1982, la amenaza más importante a las intenciones británicas de recuperar las islas la constituía el portaaviones ARA 25 de Mayo –incorporado a la Armada Argentina en 1969, si bien para entonces el buque había sufrido el paso del tiempo y dificultades en su mantenimiento. Su componente aéreo, cazabombarderos Skyhawk, aviones antisubmarinos Tracker y helicópteros, enfrentaba serios problemas en su operatividad originados en el embargo de armas dispuesto por los EE.UU. pocos años antes.



Parte de la Corporate Operation Task Force, con el portaaviones "Invincible" en el centro, navegando hacia Malvinas

El desafío para los servicios de inteligencia británicos era determinar si los aviones Super Etendard, con sus mortíferos misiles Exocet, estaban operativos y si podrían utilizar el ARA 25 de Mayo para operar en alta mar. Luego de varios informes contradictorios,

el Comité Conjunto de Inteligencia británico había llegado a una conclusión para el 19 de abril: los Super Etendard no podrían ser utilizados desde el portaaviones sino que se emplearían desde las bases terrestres. Con ello, la amenaza parecía reducirse. Pero aún quedaban sus aviones cazabombarderos Skyhawk A-4, con un radio de acción máximo de 500 millas náuticas, suficiente para preocupar al almirante Sandy Woodward, comandante de la Fuerza de Tareas Británica.



Contraalmirante Woodward

De alguna forma, los británicos debían neutralizar el portaaviones. Pocos días antes, el 12 de abril, el submarino HMS Spartan había llegado a las aguas próximas a Puerto Argentino, luego de 11 días de navegación desde su base en Escocia.

Con su arribo se hizo efectiva la Zona de Exclusión Marítima (ZEM), anunciada por los británicos el 9 de abril, consistente en un círculo de 200 millas náuticas de radio a partir de un punto ubicado aproximadamente en el centro de las islas. Pero esta regla sólo se aplicaba a buques argentinos. Esta restricción sería "sin perjuicio del derecho del Reino Unido de tomar cualquier medida adicional que se requiera en ejercicio de su derecho a autodefensa,



Submarino HMS Spartan

Artículo del Boletín del Centro Naval N°817
Por: Alejandro Amendolara

EL AUTOR ES ABOGADO ESPECIALISTA EN DERECHO DE LAS TELECOMUNICACIONES E INVESTIGADOR SOBRE EL CONFLICTO POR LAS ISLAS MALVINAS DE 1982. HA PUBLICADO VARIOS ARTÍCULOS SOBRE LA ACTUACIÓN DEL SUBMARINO ARA SANTA FE EN EL DIARIO LA NACIÓN Y EN LA REVISTA ESPECIALIZADA WARSHIP WORLD DE GRAN BRETAÑA.



A fines de abril de 1982, mientras los submarinos nucleares británicos tomaban posición en el Atlántico Sur, se produjo un intenso debate sobre los medios para neutralizar la principal amenaza argentina: el portaaviones ARA 25 de Mayo. El submarino HMS Splendid estaba en condiciones de lograrlo. Pero la Regla de Enfrentamiento 206 se lo impedía.

en los términos del artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas", cláusula adicional que acompañaba el anuncio de la ZEM. Dos días más tarde —14 de abril—, el comandante del HMS Splendid, Commander Roger Lane-Nott, envió un mensaje a Northwood (1) anunciando que se encontraba en posición entre las islas y el continente.

Poco más tarde se le ordenó dirigirse más al norte para localizar al ARA 25 de Mayo. La Royal Navy presionaba al Gabinete de Guerra para tener Reglas de Enfrentamiento (2) más flexibles. Los submarinos nucleares (SSN) no podían atacar buques de superficie a menos que fuera en defensa propia, pero sí a submarinos convencionales que fueran detectados. El Gabinete de Guerra se reunió en la mañana del 22 de abril y discutió que si se decidía interceptar al grupo del portaaviones con uno de los submarinos, a éste le tomaría unas 36 horas para llegar a la posición estimada. Entonces, se consideró que como no podía ordenarse un ataque sobre el portaaviones con las reglas de enfrentamiento existentes, no tenía sentido emplear un SSN sólo para exploración.



HMS Spartan

Pese a ello, el 23 de abril, el HMS Splendid detectó el portaaviones navegando hacia el sur a pocas millas de la costa desde su base de Puerto Belgrano. Como el submarino se encontraba muy alejado de la ZEM, no podía atacarlo. Inmediatamente transmitió un mensaje para obtener el cambio en las Reglas de Enfrentamiento y así atacar al buque. Al recibir el rechazo de su pedido, el comandante del submarino recuerda: "Fue un momento extremadamente frustrante. Realmente pensé que lo tenía". El HMS Splendid debió abandonar el contacto. Ese día se envió un mensaje de advertencia al gobierno argentino, difundido ampliamente en los medios: El Gobierno de Su

Majestad desea dejar en claro que cualquier aproximación por parte de buques de guerra argentinos, incluyendo submarinos, embarcaciones auxiliares o aviones militares que puedan constituir una amenaza e interferir con la misión de las fuerzas británicas en el Atlántico Sur, se enfrentarán a una respuesta adecuada. Ante la proximidad de la Fuerza de Tareas a las Malvinas y los nuevos informes de inteligencia, el día 24 se ordenó nuevamente al HMS Splendid realizar exploración y prepararse para acciones ofensivas contra el portaaviones. El 26 de abril, a la altura de Comodoro Rivadavia, el HMS Splendid avistó a dos destructores argentinos, el ARA Hércules y el ARA Santísima Trinidad, navegando hacia el sur a lo largo de la costa argentina, acompañados de tres fragatas armadas con misiles Exocet. Luego de una persecución de 24 horas, inexplicablemente, recibió la orden de suspender la persecución para ir a buscar el portaaviones más hacia el norte. “No podía entender por qué querían que me alejara de los escoltas, cuando en el curso normal —por definición— el portaaviones debía reunirse con ellos o viceversa”, manifestó Lane-Nott.



ARA Santísima Trinidad



ARA Hércules

Ese mismo día se presentó en Chequers (3) la necesidad de preparar específicamente un ataque sobre el portaaviones. Todos los ministros coincidían en que resultaba esencial proteger a la fuerza anfibia de desembarco en el momento de máximo peligro. El primer paso era el cierre de la pista aérea de Puerto Argentino para evitar que cualquier aeronave pudiera interferir en un desembarco. El ARA 25 de Mayo quedaría entonces relegado para un delicado segundo paso. En esa reunión del Gabinete de Guerra, el Primer Lord del Almirantazgo, Sir Henry Leach, advirtió que las defensas aéreas británicas podrían quedar muy expandidas de no neutralizar el portaaviones. John Nott, secretario de Defensa, se preocupaba por la “horrible lógica” que veía con el ataque a los aeropuertos como una movida después de aquella. William Whitelaw, secretario de Interior, se preguntaba si la opinión pública estaba lista para el hundimiento de un portaaviones. Mientras que la Primera Ministra, Margaret Thatcher, tenía la visión de que sería más aceptable que los ataques sobre los aeródromos, que podían ser interpretados como poniendo en riesgo a civiles. Si bien Leach compartía la posición, insistió en que era esencial anular el portaaviones para la seguridad de la fuerza anfibia, y que se necesitaba hacerlo a más tardar para el 3 de mayo. Se asumió que era una decisión muy trascendente como para tomarla en ese momento, por lo que en una nueva reunión Nott debía presentar las Reglas de Enfrentamiento apropiadas por si resultaba necesario atacar al portaaviones, y sobre la posibilidad de realizar una advertencia previa al gobierno argentino. Resultaba

esencial para la seguridad de la Fuerza de Tareas británica que se tomaran medidas preventivas para neutralizar un ataque.

Al día siguiente —27 de abril—, Lewin propuso un borrador que incluía: la naturaleza, alcance y tiempos de la amenaza impuesta por el portaaviones; las operaciones disponibles para el Comandante de la Fuerza de Tareas para proteger la fuerza anfibia; las implicancias de inducir la amenaza, ya sea autorizando ataques preventivos o declarando zonas especiales; las ventajas y desventajas de otorgar una advertencia de las intenciones británicas, y la acción a tomar en relación a los sobrevivientes de un eventual ataque.

Entonces surgió el problema más crítico: la Regla de Enfrentamiento 206. Bajo esta regla, se delegaba la autoridad para asumir que el ataque de una unidad enemiga era el primero de un conjunto de ataques múltiples coordinados. Así, se podría atacar a todas las “unidades amenazantes” para reducir el eventual riesgo sobre la Fuerza de Tareas. El alcance del concepto “unidad amenazante” podría variar, pero en casi todos los supuestos incluía el portaaviones. Pero la regla —que aparentaba ser suficiente— sólo se aplicaba a aeronaves o buques de la Royal Navy, no a los submarinos.

El día 28, el Gabinete de Guerra recibió un informe que describía la amenaza del ARA 25 de Mayo: Los argentinos tienen un portaaviones viejo. De todas formas, puede llevar de 7 a 9 Skyhawks y, posiblemente, hasta 5 aviones Super Etendard. Ambos tipos de aeronaves tienen capacidad para montar ataques aire-superficie y aire-aire a una distancia de 400 millas del portaaviones. Los 6 aviones Tracker pueden realizar operaciones de vigilancia hasta 500 millas del portaaviones, otorgándole la capacidad para dirigir otras unidades aéreas o navales hacia posiciones de ataque, al igual que emplear en ofensiva sus aviones propios. La mejor defensa era “neutralizarlo”, atacándolo en alta mar donde quiera que estuviera. Pero, mientras el ataque en alta mar brindaba la “más económica y certera perspectiva de neutralizar la amenaza”, el Ministerio de Defensa reconocía que sería difícil de establecer la “base legal para semejante acción, y que la reacción a ello podría ser perjudicial”.

La recomendación era para la decisión de hundir al portaaviones una vez que una unidad argentina atacara. Ese mismo día, con la imposición de la Zona de Exclusión Total (ZET), llegaron las nuevas Reglas de Enfrentamiento. Se dividió la ZET en cuatro cuadrantes y se ordenó su patrulla a los tres submarinos en el área. Ningún submarino podría ingresar en las áreas asignadas a los otros, salvo que estuviera en “persecución caliente” de un buque enemigo.

Para la tarde del 30 de abril, se reunió nuevamente el Gabinete de Guerra, esta vez con un asesor legal del Ministerio de Relaciones Exteriores. Éste dijo que cualquier amenaza debía ser demostrable. Sólo podía usarse la fuerza si el portaaviones estaba lo suficientemente cerca para montar un ataque aéreo. El Jefe de Estado Mayor de Defensa, Sir Terence Lewin, cuya visión era cercana a la de Leach, argumentaba como peor caso que el portaaviones podría cubrir 500 millas en un día y que además llevaba aviones con un radio operativo de 500 millas, con lo que siempre estaría en condiciones de amenazar a la Fuerza de Tareas. “Tuvimos cierta dificultad en persuadir a los ministros que el 25 de Mayo era un buque con cañones de 250 millas de alcance”, escribiría más tarde Lewin. Así, el Gabinete entendió que resultaría suficiente la advertencia abierta del 23 de abril para que los argentinos no interfirieran con la misión de la Fuerza de Tareas, con lo que prevaleció la visión de Lewin. De este modo, el Gabinete de Guerra decidió cambiar las Reglas de Enfrentamiento para permitir a todas las fuerzas atacar al portaaviones fuera de la ZET —incluyendo los submarinos nucleares—, aun si no hubiera habido un ataque previo sobre la Fuerza de Tareas, excepto que estuviera al norte del paralelo 35° S y al oeste del meridiano 48° O (en triángulo con la costa de Uruguay), o dentro de las 12 millas de la costa argentina.

Nott expresó más tarde que “ya le habíamos dado al almirante Woodward las reglas de enfrenta-

miento, permitiéndole atacar al portaaviones argentino 25 de Mayo donde quiera que lo encuentre, dentro o fuera de cualquier zona de exclusión”. Si el portaaviones era detectado, su suerte estaría echada. Temprano en la mañana del 1° de mayo, se recibió un nuevo informe de inteligencia sobre la posición del ARA 25 de Mayo, con lo que desde el Cuartel de Northwood se emitió un mensaje de radio al Splendid y al Spartan para buscar el portaaviones. Por problemas en sus comunicaciones, el Splendid no recibió inmediatamente el mensaje. Por su lado, si bien el Spartan recibió el mensaje, su comandante, Commander James B. Taylor, asumió que el portaaviones se encontraba en el cuadrante del Splendid, con lo que se inhibió de dirigirse a la posición estimada. El portaaviones argentino —sin saberlo— se escabullía una vez más.



Ante la ausencia de noticias sobre la posición del portaaviones, Woodward ordenó que sus aviones intentaran la búsqueda. A las 03.30 de la madrugada del 2 de mayo despegó uno de los Sea Harrier, piloteado por el Flight Lieutenant Ian Mortimer, del 801 Squadron a bordo del HMS Invincible, quien, a 200 millas al noroeste de la Fuerza de Tareas, había encontrado con su radar lo que aparentaba ser el ARA 25 de Mayo y sus buques escolta, regresando apresuradamente al portaaviones. Entonces, Woodward concluyó —acertadamente—, que el grupo del portaaviones estaba planeando un ataque al amanecer. En efecto, en el ARA 25 de Mayo se estaban alistando las aeronaves para realizar un ataque al amanecer —si bien la misión se canceló poco después y el buque y sus escoltas pusieron proa hacia el continente—. Pero, esto era sólo la mitad del problema. El grupo del crucero ARA General Belgrano que se aproximaba por el sudoeste era la otra mitad de la amenaza. La única opción que se presentaba a los británicos era eliminar uno de los brazos de la pinza. La elección recayó sobre el crucero, perseguido silenciosamente por el submarino HMS Conqueror, al mando del Commander Chris Wreford-Brown. Woodward remarcó: “Me encuentro obligado a decir que, si aún el Spartan hubiera estado en contacto con el 25 de Mayo, hubiera recomendado en la forma más enfática posible de atacar ambos esa noche”. Ese mismo día 2, en una reunión informal en Chequers de la mayoría de los miembros del OD (SA) (4), siguiendo una revisión previa de la situación por los Jefes de Estado Mayor, se cambiaron las reglas para “permitir ataques sobre cualquier embarcación naval argentina en alta mar”, tal como el 30 de abril se había acordado sólo para el ARA 25 de Mayo. El destino del Belgrano quedaba así sellado. “Existía una clara amenaza militar de la cual no podíamos hacer caso omiso sin pecar de irresponsabilidad”, manifestó Thatcher. “Fue una de las decisiones más fáciles de toda la guerra”, expresó Nott. La decisión se tomó tan sólo dos horas antes de que comenzara en Washington la reunión entre el Secretario de Relaciones Exteriores, Francis Pym, y Alexander Haig, quien le presentaría a aquél la propuesta de paz peruana. Al atardecer del 2 de mayo la amenaza había terminado. Los temores sobre la efectividad de los submarinos nucleares se habían materializado. La Flota de Mar



HMS Sheffield, gemelo del ARA Hércules YARA Santísima Trinidad, alcanzado por misiles Exocet disparados desde aviones Super Etendard de la Armada Argentina. Hundido pocos días después en el Atlántico Sur. Fue la respuesta al hundimiento del ARA Belgrano.

Argentina se replegó a aguas poco profundas, sin que se le presentara en el resto del conflicto otra oportunidad favorable para un nuevo ataque decisivo. El ARA 25 de Mayo, con problemas de propulsión, quedó al resguardo en aguas poco profundas, no sin antes desembarcar su componente aéreo para continuar la lucha desde bases terrestres. La respuesta llegaría dos días después, pero desde el aire, y la víctima sería el destructor británico HMS Sheffield.

BIBLIOGRAFÍA

- *The Official History of the Falkland Campaign, vol. II, por Sir LAWRENCE FREEMAN, Routledge, Londres, 2005.*
- *We Come Unseen, por JIM RING, John Murray Publishers, Londres, 2001.*
- *The Silent Service, por JOHN PARKER, Headline, Londres, 2001.*
- *Los Años de Downing Street, por MARGARET THATCHER, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1994*
- *Here Today, Gone Tomorrow, por Sir JOHN NOTT, Politico's Publishing, Londres, 2002.*
- *Lewin of Greenwich, por RICHARD HILL, Cassell & Co., Londres, 2000. n Los Cien Días, por SANDY WOODWARD, Editorial Sudamericana, 1992*



117 años junto a sus asociados.

Tradición, Innovación,
Confianza y Pertenencia

Ser parte tiene sus beneficios

Acceda a un mundo de servicios mutuales,
con la confianza y experiencia que nos avalan.

0810-222-7678 - www.smsv.com.ar



Sociedad Militar Seguro de Vida - Institución Mutualista Av. Córdoba 1674 CABA. Cuit: 30-52751673-7 Conf. Ley 22.802 - 26.361. Resol. 789/98. Mercosur 45/06

ACCUSYS

TECHNOLOGY

Los restos del Héroe Fueron Traslados al Continente para su Identificación y Hoy Reposan en Suelo Patrio

Jorge Eduardo Casco (Nació en Presidencia Roque Sáenz Peña, provincia del Chaco, Argentina, 2 de marzo de 1955 - Falleció en misión de combate en la Isla de los Arrecifes, Malvinas, el 9 de mayo de 1982).

Ingresa en el año 1969 en el Liceo Militar General San Martín y luego cursó la Escuela de Aviación Militar de donde egresó como aviador militar. Prestó servicio efectivo en la Fuerza Aérea Argentina desempeñándose durante la guerra por Malvinas con el grado de teniente.



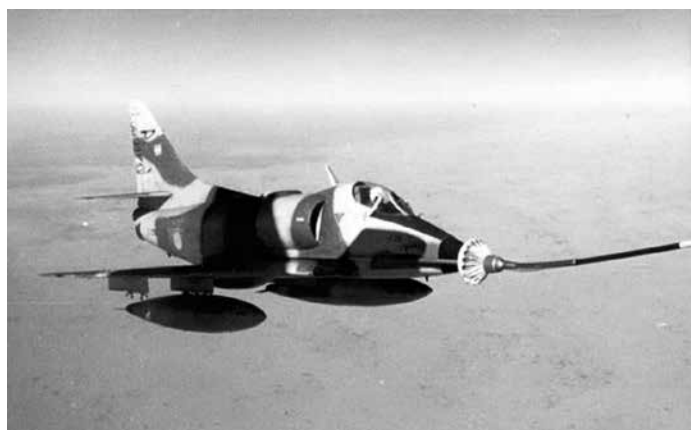
Primer Teniente (PM) Jorge E. Casco

En la Guerra de Malvinas, se desempeñó como miembro de la escuadrilla de aviones A-4C Skyhawk de la IV Brigada Aérea de la Fuerza Aérea Argentina con asiento en la provincia de Mendoza. En dicho conflicto, encontraría la muerte el 9 de mayo de 1982, luego de que su avión se estrellase a causa de la mala visibilidad entre las rocas de las Islas Sebaldes, mientras encabezaba un ataque hacia el destructor británico HMS Coventry, junto a su compañero el teniente Jorge Ricardo Farías.



Fue ascendido post mortem a primer teniente y condecorado post mortem con la Medalla al Valor en Combate por ley N° 25.576 del 11 de abril de 2002. El gobierno argentino por ley nacional N° 24.950/98 lo incluyó en el listado de los "héroes nacionales", fallecidos en combate en la guerra de las Malvinas.

El 9 de mayo de 1982 se le ordenó atacar buques británicos que se encontraban a setenta kilómetros al noroeste de Puerto Argentino, con el fin de detener un eventual bombardeo naval sobre objetivos de las fuerzas argentinas. En esa operación integraban



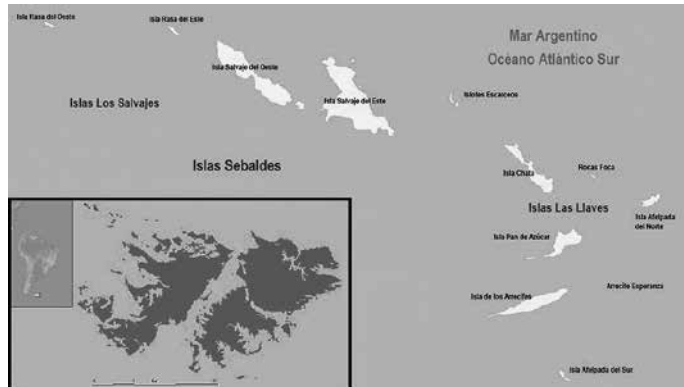
la escuadrilla 4 aviones A-4C (Capitán Jorge Osvaldo García, Tenientes, Jorge Ricardo Farías, Jorge Casco y Alferez Gerardo Guillermo Isaac), indicativo "Trueno", despegaron de Puerto San Julián a las 15:40.

La escuadrilla tuvo problemas, El 1 y el 4 en el reabastecimiento en vuelo, por lo que regresaron a San Julián a las 15:08. Sólo reabastecieron el 2 y el 3, que continuaron su ruta hacia el objetivo fijado.

En esa situación el Teniente Casco se encontró volando por debajo del lóbulo del radar misilístico Seadart, o sea a 10-15 m encima de las olas del mar Argentino, afrontando severas condiciones meteorológicas y disponiendo de una visibilidad totalmente desfavorable. Sin embargo, decidió continuar con la misión en búsqueda de objetivos.

En las proximidades de las Malvinas, la sección volaba sobre una inmensa capa de nubes. El Teniente Casco y el Teniente Farías iniciaron el descenso, en formación cerrada, e hicieron contacto visual con las olas a sólo 100/150 metros de altura (techo de las nubes), y siguieron su rumbo, con lloviznas aisladas y bancos de niebla, que los obligaba a aferrarse mutuamente, en busca del objetivo que no encontraban.

A las 14:40 pidieron al oficial de control aéreo táctico (OCAT), más datos sobre la posición del buque. No veían las islas, no tenían enlace ni estaban en pantalla con el radar Malvinas. Éste les informó que estimaba que el objetivo se encontraba más al este. Y allí siguieron, en vuelo rasante hasta que se estrellaron en las estribaciones de las Islas Sebaldes, no muy lejos del lugar donde operaba su objetivo, el destructor, HMS Coventry.



Ubicación relativa de las Islas Sebaldes, al Noroeste de Gran Malvina

Identificación de sus restos mortales

En mayo de 2008 la embajada del Reino Unido en Argentina comunicó al gobierno argentino el hallazgo de restos no identificados cercanos a dos aviones Skyhawk siniestrados en la zona de los acantilados de las islas Sebaldes, al noroeste de la isla Gran Malvina.

En consecuencia del anuncio de la sede diplomática del Reino Unido en Argentina, se comenzó a tramitar el traslado de los restos al Banco Nacional de Datos Genéticos del Hospital Durand, que finalmente fueron entregados por la Fuerza Aérea Argentina en julio de 2008. Los exámenes genéticos determinaron la



identidad de Jorge Casco durante la primera semana de marzo de 2009 y ese mismo mes fueron sepultados con honores militares británicos en el Cementerio de Darwin.



Llegada de los restos a Buenos Aires

El 6 de Marzo de 2009 se realizó una ceremonia en el Aeroparque Jorge Newbery, donde asistió la más alta autoridad del Ministerio de Defensa, el Vicecanciller, el Jefe de Estado Mayor Conjunto, el Jefe de Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, el Jefe del Departamento Malvinas de Cancillería entre otras altas autoridades civiles y militares.

En la Aerostación Militar Aeroparque se despidieron los restos del piloto, que fueron entregados a su esposa Ivone Dentesano; sus hijos, Guillermo y Julieta y su madre Ofelia Carolina Codutti, quienes viajaron a Comodoro Rivadavia para llevarlos en vuelo especial el día 7 de Marzo al cementerio de Darwin.

Llegados a las Islas Malvinas se realizó un responso en el aeropuerto de la base militar de Mount Pleasant, que estuvo a cargo del monseñor Michael McPartland.

El sepelio en Darwin fue honrado con honores militares presididos por el brigadier Gordon Moulds, comandante de las British Forces South Atlantic Islands.

El Primer Teniente Jorge Eduardo Casco descansa finalmente en ese rincón de nuestro país; lugar elegido por su familia y por el que dio su vida.



El cementerio argentino de Darwin, en Malvinas, donde finalmente reposan los restos del primer teniente Jorge Casco, fallecido en combate en 1982.

Informe Oficial de las Operaciones el día 9 de mayo de 1982 – Fuerza Aérea Argentina

Domingo 9 de Mayo

EL PARTE METEOROLÓGICO

En el continente, buen tiempo y condiciones para vuelo visual, en las islas, precipitaciones en el este y noreste de Malvinas.



LA SITUACIÓN EN LA MADRUGADA

La información del día anterior, su-
mada al cañoneo naval, indujeron al estado mayor
de la Fuerza Aérea Sur a suponer que la Task Force
preparaba un desembarco. Para colmo, se recibieron
noticias de un ataque nocturno de helicópteros a la
BAM Cóndor y el radar del CIC Malvinas, a las 04:40,
comenzó a sufrir una verdadera agresión electrónica.

A esa hora, dos ecos muy grandes se acercaron
hacia el estrecho de Fitz Roy. Treinta minutos después,
desde los ecos se desprendieron cientos de ecos
menores (aparentemente lanchones de desembarco)
que apuntaron a la costa. Alertado, el Comandante
del Componente Naval de Malvinas se presentó en
el CIC y analizando el dispositivo que adoptaban las
miniaturas que representaban los buques en la Mesa
de Información General, interpretó que se estaba en
presencia de un asalto anfibio. Con gran urgencia se
alertaron a las defensas costeras y a la FAS. A las
05:55, de repente, y así como habían aparecido, el
radar Malvinas informó que, salvo dos, los ecos se
habían esfumado. Sólo quedaban los dos mayores,
en radial 170° acercándose, aparentemente, para
cañonear las defensas de Puerto Argentino.

El enemigo, sin dudas, había engañado al radar
del CIC Malvinas además, causado serias interferen-
cias, que, por momentos, cegaron las pantallas.

ALERTA DE LA FUERZA AÉREA SUR

Consecuente con la apreciación de inteligencia
que hacía suponer un desembarco y, aplicando la más
pura de las doctrinas de intenciones, la FAS decidió
anticiparse a los acontecimientos. A las 02:35, ordenó
que a primera hora despegaran una serie reactores
ejecutivos en tareas de engaño y diversión con el
propósito de que el despegue de Harrier intercepto-
res develara la ubicación de la flota. Asimismo alertó
al 100% del material aéreo de combate en servicio
para lanzarlos al ataque cuando se descubrieran los
blancos. En esta oportunidad, un Oficial de Control
Aéreo Táctico en vuelo dirigiría las operaciones desde
un avión volando al Oeste de Malvinas con autoridad
para modificar objetivos y horarios. También se alistó
un Hércules KC-130 para despegar a las 06:30 y re-
abastecer a las escuadrillas de A-4 y, a partir de las
07:30, se alertó a quince minutos, a todos los Mirage
III de CRV.

En este día la FAS desplegó un tremendo es-
fuerzo de tanteo para hostigar y detectar la ubicación
de la flota británica.

- ✦ A las 06:25 despegó de Río Grande la primera
de las misiones de diversión y exploración.
Dos Lear Jet LR-35, indicativo “Pico 1”: Tripula-
ción: primer teniente Eduardo Bianco, Ten Luis
Herrera. “Pico 2” Capitanes Antonio Buira y Car-
los Pane, C1º Dardo Rocha. Despegaron de Río
Grande y se dirigieron hasta 80 MN de Puerto
Argentino. En esta posición, el CIC Malvinas
les ordenó regresar. En pantalla se captaba una
escuadrilla de Harrier que se dirigía a intercep-
tarlos. Los Harrier los persiguieron por 30 MN
y abandonaron. Los “Pico” ascendieron a nivel
400 y regresaron a Río Grande. Aterizaron a las
08:10.
Lear Jet LR-35, indicativo “Pepe 1”. Tripulación:
Mayor Ricardo González, Capitán Ricardo Ceag-
lio. Despegó de San Julián a las 10:07 hs, ruta



Río Gallegos-Malvinas-Río Gallegos, arribó a
San Julián, a las 17:15. “Pepe 2”: primer teniente
Acosta, Alférez Redonda, con el mismo objetivo,
ruta Río Gallegos-Malvinas.

- ✦ A las 10:30, nivel 350, se contactaron con el radar
Malvinas (51° 30’ S / 58° 30’ O). En esta posición,
el numeral 2 alertó sobre la presencia de una
estela. Se abrió la formación, iniciando un des-
censo y observaron el pasaje de dos misiles con
una trayectoria casi horizontal. El CIC Malvinas
no tenía en pantalla ningún móvil aéreo, por ello,
se estimó que fue un misil lanzado desde algún
buque (HMS Coventry o HMS Broadsword). Des-
cendieron bruscamente y regresaron. Arribaron a
Río Gallegos a las 12:57 y posteriormente, a San
Julián, a las 17:15 hs.
- ✦ A las 11:45 ingresó al área Malvinas la misión
diversión, exploración y reconocimiento (esta sec-
ción, originalmente figuró en el planeamiento con
los indicativos “Nácar 1 y 2”). “Litro 1”, tripulación:
Cap. Miguel Arques, Ten Eduardo Cercedo y Ten
Oscar Domínguez (oficial de fotografía). “Litro
2”, tripulación: Cap. Juan Martínez Villada, Ten
Alfredo Caballero, C1º Alejandro López, CP Juan
Hernández, CP Eduardo Elvira. Despegaron de
Comodoro Rivadavia a las 10:10. Meteorología:
bajo mínimo (aeródromo cerrado).
El 1 despegó por instrumentos (sólo se veía la
línea central de la pista). Al salir sobre tope, au-
torizó el despegue del 2. En el aire, el “Litro 2”
entró en emergencia de tren de aterrizaje. El 1 se
reunió con el 2 y le formó para verificar la falla.
Como Río Gallegos estaba habilitado para vuelo
por instrumentos el 2 se dirigió a ese aeródromo
donde aterrizó a las 11:55.
El 1 siguió hasta Malvinas. Bloquearon la vertical.
Con nivel 400, bajo control radar, pusieron rum-
bo 90° simulando dirigirse a la flota. Se alejaron
aproximadamente 30 millas cuando, de pronto,
el radar les ordenó virar lo más rápido posible.
Iniciaron un giro por derecha, y el operador les
urgió que aceleren el viraje, cerrando todo lo que
les fuera posible. En ese momento, el primer te-
niente Domínguez, que iba como observador, vio
pasar un misil antiaéreo muy cerca de la punta
del plano. Perdieron altura y regresaron rasante
a Río Gallegos, porque Comodoro Rivadavia
estaba todavía cerrado. Aterrizó a las 13:10 hs.
- ✦ Esta misma sección realizó otro vuelo: despegó
de Río Gallegos a las 15:55; arribó a Comodoro
Rivadavia a las 17:20.
- ✦ Otro vuelo, indicativo “Paco”, figura entre los
Interrogatorios a Tripulantes; Tripulación: Mayor
Roberto Cardoso, Cap. Narciso Juri. Declaran
que estuvieron sobre Malvinas a las 02:05; ate-
rizaron en Comodoro Rivadavia a las 03:59 hs.

EL NARWALL

Mientras el pesquero argentino Narwall navega-
ba en 52° 45’ S y 58° 02’ O, fue atacado por dos Sea
Harrier, (FI Lt Morgan y Lt Cdr Batt); luego, cuando
parte de la tripulación lo había abandonado, el pes-
quero fue abordado por un helicóptero (Lt Cdr Pollok
del 846 Sgdn Hermes) con comandos. El Narwall se
hundió al día siguiente mientras era remolcado. Entre
los prisioneros, veinticinco en total, uno falleció y doce
resultaron heridos.

Un Sea Dart del Coventry derribó, al sur de
Puerto Argentino, a un helicóptero Puma del Ejército
que se dirigía en búsqueda y salvamento del Narwall.
(Anexo IV).

LOS NEPTUNE (ARA) FUERA DE SERVICIO

La Fuerza de Tareas 80 informó que sus avio-
nes Neptune estaban fuera de servicio y, por tanto,
no ejecutarían más operaciones de exploración y
reconocimiento.

LOS IA-58 PUCARÁ DE LA BAM CÓNDOR

Dos IA-58 Pucará Tripulación: Capitán Roberto
Vila, Teniente Miguel Giménez (A-502 y A-509). Des-
pegaron de BAM Cóndor, para realizar reconocimiento
ofensivo sobre Puerto Howard (horario: 08:00 a 10:00
hs). A pesar del mal tiempo (150 m de techo y muy baja
visibilidad), recorrieron la zona sin encontrar objetivos
y regresaron a su base. Al A-502, que aterrizó en el
Aeródromo Auxiliar Calderón, se le hundió rueda de
nariz en el barro.

La BAM Cóndor recibió los misiles SAM 7, que
reforzarían su defensa antiaérea.

FUEGO NAVAL SOBRE PUERTO ARGENTINO

A las 22:10, dos fragatas efectuaron cuatro sal-
vas sobre la BAM Malvinas y se alejaron.

Balance del día

Al finalizar este frustrante domingo 9 de mayo,
en que la FAS no logró afectar la capacidad enemiga,
aunque sí demostró su enorme voluntad de lucha, el
esfuerzo realizado fue:

- ✦ Siete salidas de diversión
- ✦ Dos salidas Hércules KC-130
- ✦ Una salida OCAT HS-125 - 700 B
- ✦ Ocho salidas M-5 Dagger
- ✦ Nueve salidas A-4C Skyhawk

En este día ofrendaron su vida al ser- vicio de la patria:

Primer Teniente D. Jorge Eduardo Casco
Primer Teniente D. Jorge Ricardo Farías

Otros Sucesos del 9 de Mayo

Hércules C-130 TC-68 “MATILDE”



Una historia prácticamente desconocida de la guerra por Malvinas, que revela el ingenio y profesionalismo de integrantes de nuestra Fuerza Aérea que debieron enfrentarse con situaciones técnicas y operativas no imaginadas. Un relato contado por sus propios protagonistas.

S.M. VGM Adolfo Gustavo ROSSO – Personal Civil de la FAA Víctor MARTÍNEZ



Historia

La aeronave de transporte de carga y personal LOCKHEED HÉRCULES C-130 E llegó a la Argentina el 22 de diciembre de 1968, eran aeronaves construidas para las necesidades de transportar cargas pesadas a largas distancia. Su asiento natural fue la I Brigada Aérea – El Palomar.

Las primeras aeronaves en ingresar al país fueron las matriculas TC-61 (Serie 4308), TC 62 (Serie 4309) Derribado en Tucumán por el ERP en el año 1975 y TC 63 (Serie 4309) Derribado en Malvinas. La sigla TC - TANGO CHARLIE - en la jerga aeronáutica, significaba que era para transporte y carga).

En el año 1971 llegaron los C-130 H TC 64 (Serie 4436), TC 65 (Serie 4437) y el TC 66 (Serie 4464) que realizó el primer vuelo transpolar uniendo tres continentes, tras despegar del aeroparque Jorge Newbery, hacer escala en la base Marambio, luego en la base antártica McMurdo, Christchurch (Nueva Zelanda) y Canberra (Australia) tras 17 horas y 55 minutos de vuelo.



El TC 67 fue la única aeronave que no participó en la contienda de Malvinas, la misma se encontraba en reparación por un incidente que tuvo en la Base Marambio luego un accidente en la Base Aérea Tandil, el TC 68 (Serie 4578) fue la primera aeronave en aterrizar en las Islas Malvinas el día 2 de abril de 1982 a las 08:45 sobre esta aeronave es de lo que venimos a contar luego. En Mayo de 1979 llegaron a la Argentina los KC 130H TC 69 y TC 70 que le otorgaban a la Fuerza Aérea la capacidad de reabastecimiento en vuelo; luego en el año 1982 fue incorporado el L 100 que tenía más largo su fuselaje que el resto de sus antecesores, primero se lo denominó con matrícula civil LQ FAA, luego LV APW en la actualidad es el TC 100 y por último en el año 1992 llegaron los C130B matriculas TC 56, 57, 58, 59 y 60 que pertenecieron a la USAF.



Queremos transmitir en primer lugar lo sucedido en lo que nos tocó participar como hecho inédito en el mundo y que suponemos jamás se repetirá, que fue la de convertir a una aeronave C-130 como Bombardero, que además sirva como reconocimiento que detrás de las proezas realizadas por nuestras tri-

pulaciones había un apoyo fundamental que es el de mantenimiento de los medios a utilizar y así apreciar el valor, ingenio y coraje del personal destacado para realizar dicha actividad en las distintas aeronaves que participaron del conflicto bélico tanto personal militar como personal civil de las fuerzas armadas, que sin su idoneidad y colaboración hubiera sido imposible cumplir las misiones encomendadas por la Superioridad, como hecho también destacar que hay muy poca bibliografía al respecto

Orígenes



En los sucesivos vuelos de exploración y reconocimiento lejano (ERL) realizados por los Boeing 707 de la Fuerza Aérea Argentina (FAA) durante Abril y los primeros días de Mayo, se había logrado determinar la existencia de una ruta entre la isla de Ascensión y Malvinas que era normalmente utilizada por la flota auxiliar inglesa o RFA (Royal Fleet Auxiliary) encargada del abastecimiento de combustible, insumos y todo tipo de pertrechos destinados a sostener a la fuerza de tareas británica. Dicha ruta trataba de mantener una distancia mínima del continente de 1.200 a 1.500 km, lo que les aseguraba estar por fuera del radio de acción de las aeronaves de ataque argentinas.

El 10 de Mayo el TC-91 al mando del Vcom. Genolet realizó una misión de exploración sobre dicha ruta detectando la presencia de un transporte auxiliar de la clase Leaf de 170 metros de eslora y 26.000 toneladas situado a unos 1.500 km de las costas del sur de Brasil. Este reporte fue determinante para que la Fuerza Aérea Sur (FAS) comenzara a analizar la posibilidad de atacar esos blancos tan vitales pero el problema era que sólo los bombarderos Canberra tenían el alcance suficiente como para poder operar a tal distancia del continente aunque el tiempo de búsqueda y localización del blanco era mínimo, con lo cual eran una opción pero algo limitada.

Por tal motivo se estudia la posibilidad de emplear a un transporte C-130 Hércules, el cual sí contaba con autonomía suficiente para realizar la fase de búsqueda y localización de los blancos ocasionales. No se sabe cómo surgió la idea de artillar a un Hércules, pero sí que la idea surgió ese día, según la historia, el ideólogo y gestor de la modificación del Hércules en bombardero le correspondería al por entonces comodoro Massa, quien seguramente analizó diversas ideas y opciones para dotar al Hércules de una capacidad de ataque viable contra blancos navales a gran distancia.

A diferencia de los Canberra, el C-130 tenía a su favor no sólo su radio de acción sino también un mejor equipamiento electrónico para este tipo de operaciones, tal como los equipos VLF Omega que le permitían una navegación precisa y segura sobre el mar, el radar de navegación Sperry AN/APN-58 que contaba con una limitada –pero vital– capacidad para la detección

de blancos navales, y el interrogador IFF les permitía conocer a la tripulación si habían sido detectados o no por un radar a modo de un sistema de alerta radar primitivo. Todo este instrumental le permitiría al Hércules poder realizar distintos patrones de búsqueda de modo autónomo y en caso de detectar un blanco rentable y con bajos niveles de defensa, atacarlo.

La idea tuvo un impulso inesperado. El 12 de Mayo de 1982 parte desde el Reino Unido el trasatlántico Queen Elizabeth II transportando más de 3.000 miembros del ejército británico, en su mayoría miembros de la 5ª Brigada de Infantería. En Argentina la noticia desató mucha inquietud y se evaluaron distintas alternativas para atacar al enorme trasatlántico de 293 metros de eslora. Desde la Armada Argentina se evaluó una acción que estaría encabezada por el destructor Comodoro Py escoltado por el destructor Hércules o Santísima Trinidad para realizar un ataque con misiles MM-38 Exocet y hasta la posibilidad de emplear las tres torres dobles con cañones de 127 mm del Comodoro Py, pero se desistió de esta acción debido a la amenaza submarina británica y a la alta velocidad de desplazamiento del trasatlántico que era superior al viejo destructor. De este modo la FAA quedó como la única opción para intentar alcanzar un blanco naval a gran distancia y el proyecto de artillar a un Hércules tuvo luz verde.



Queen Elizabeth zarpando de Inglaterra

Opciones

Dentro de las distintas ideas que fueron apareciendo surgió la posibilidad de dotar al Hércules con todo el sistema de radar y lanzamiento de los Súper Etendard para poder portar misiles AM-39 Exocet. Aunque la idea tuvo cierta aceptación, era imposible en los tiempos requeridos poder realizar semejante modificación ya que además no se sabía cómo poder adaptar los afustes de lanzamiento del misil a los afustes húmedos del C-130. La baja cantidad de misiles Exocet en ese momento y la complejidad de la tarea hizo desistir de inmediato de la idea. Descartada esta opción se analizó la idea de utilizar torpedos, pero ello implicaba realizar toda una serie de vuelos de prueba que insumirían mucho tiempo, el cual no se disponía. La idea del torpedo (Martin Pescador) no sería descartada y posteriormente sería evaluada para su utilización con los IA 58 Pucará. La opción más viable resultó ser entonces la más rápida y la que no requería de importantes trabajos de modificación e ingeniería, y era el lanzamiento de bombas de caída libre. Los soportes subalares del Hércules destinados a portar depósitos externos de combustible permitían la adaptación de un rack lanzabombas, pero la teoría debía llevarse a la práctica.

La idea de artillar a un Hércules era explotar no sólo la capacidad de carga de la aeronave sino tam-

bién su alcance, pero un C-130 operando a altitudes medias y bajas con tres toneladas de bombas bajo sus alas tendría un importante consumo de combustible que reducía de modo considerable el radio de acción de la aeronave. Prescindir de estos depósitos externos implicaba reducir en un tercio la capacidad máxima de combustible del avión, que sumado al peso de las bombas provocaba una sustancial disminución del radio de acción del C-130 y siendo la premisa el largo alcance, hubo que buscar urgente una solución al problema.

Solución

La solución llegó, tan simple como ingeniosa según relatan algunos de los participantes. Los mismos pertenecían al Grupo Técnico 1 de la I Brigada Aérea – El Palomar y fueron los siguientes:

S. Aux.	Adolfo Gustavo Rosso
P.C.	Raul A. Lize
P.C.	Víctor Martínez
P.C.	Emilio Flekestein
P.C.	Rodolfo Otero
P.C.	Juan Carlos Galves

Testimonio de Raúl A. LIZE

“Me encontraba en Comodoro Rivadavia, y me hacen regresar a la 1° Brigada, donde me informa el My. Oscar Rogero, que debía ir a la Fábrica Militar de Aviones (FMA) a realizar una tarea con el Hércules TC-68.

Previo a ir a la FMA (Fabrica Militar de Aviones) somos reunidos por el My. Oscar Rogero y nos dice que debemos ir a Córdoba a realizar un trabajo en el TC-68 y que en ese momento no nos podía adelantar de que se trataría. Yo le digo que me dé una señal de que se trataba, para ver si podíamos llevar materiales que nos fueran útiles. Yo le dije esto porque había visto los rack portabombas y se me había pasado por la cabeza que algo tenían que ver con nuestra tarea, no sabía cómo ni en qué lugar del avión, así que nos fuimos a Córdoba.

Llegamos a Córdoba en el T-68 que llevaba como Comandante a Beltramone, que cuando ve que no tenemos elementos para hangarar el avión, lo hace entrar con los motores en marcha.

Una vez en la FMA nos reunimos los que fuimos desde GT1, en esta reunión se encontraba el My. Oscar Rogero, ingenieros y técnicos de la FMA, ahí nos explican que se quería transformar al TC-68 en bombardero, para lo cual había que adaptar alguna parte del avión y colocar los Rack portabombas. Estos serían colocados en los pilón de los tanques externos, o sea debajo de las alas, y sería necesario colocar los tanque externos en el interior del compartimiento de carga, para así mantener la autonomía original del avión.

En esta tarea es donde aparezco yo, usando la teoría que se usó en el primer vuelo transpolar. Le explico al My. O. Rogero, que lo primero que necesitábamos eran unas cunas que teníamos en la sección tanques del GT1, los aparejos para desmontar los tanques externos y una válvula de venteo que es igual a las que llevan los KC-130 en el tanque de fuselaje.

El personal de la FMA se aboca a fabricar unas placas que serían montadas en los pilones donde iban los tanques externos y luego montar los rack portabombas, con capacidad para seis bombas cada uno. Yo, con el personal del GT1, nos dedicamos a sacar carenados, desconectar cañerías, parte eléctrica de válvulas y bombas de combustible, y sistemas de indicación de cantidad de combustible, para luego poder desmontar los tanques externos, colocarlos sobre las cunas, y luego ambos tanque colocarlos en el compartimiento de carga.

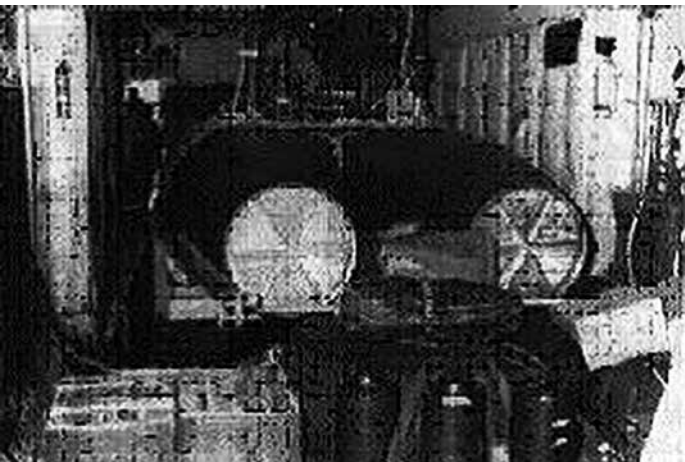
Una vez con los tanques ubicados en el punto que serían fijados al piso del avión, comenzamos a preparar cañerías que nos permitieran llevar el combustible hasta el Área Seca Central, a través de un

orificio que se realizó en el mamparo trasero de la misma, de esta forma llegamos donde se encuentra el Múltiple de Alimentación Cruzada (MAC), con una cañería en forma de T que construyó el personal de la FMA. Conectamos los tanques al MAC y así se podía consumir el combustible que se encontraba en el compartimiento de carga, llevándolo hasta cualquier motor.

En el sistema de venteo se colocó una válvula como las que utilizan los KC-130 en el tanque de fuselaje, que toman aire del interior del compartimiento de carga y ventean los gases al exterior esto permite que si por alguna causa no funcionan las bombas de combustible, el combustible, teniendo el avión presurizado, es enviado hasta el MAC con 9 PSI. Víctor Martínez, Juan Carlos Gálvez, y Emilio Filkenstein se encargaron de la parte eléctrica de los sistemas de combustible y de bombardeo, debieron realizar cableado nuevo y fabricación de tableros para el control de las bombas de combustible y colocar en la cabina los controles para la suelta de bombas y la colocación de la mira de puntería, que correspondía a un Pucara.

El 24 de mayo, regresamos a la 1° Brigada Aérea El Palomar, y a nuestra llegada al GT1, me manda a llamar el jefe, Comodoro Enzo Cols y me notifica que había que aumentar la autonomía de vuelo del MATILDE, le digo que me permita medir los tanques externos sin el cono de cola. Tomo las medidas, corremos los tanques ya instalados hasta la estación 245 (es donde está la unión de la cabina de mando con la cabina de carga), de esta forma vimos que podíamos colocar 4 tanques externos en el compartimiento de carga.

Le comunico al jefe de GT1 que se pueden instalar, pero que sería necesario construir en el Escuadrón Talleres unas cañerías en forma de T (este trabajo fue hecho por el Sr. Miguel Zafino, personal civil del Escuadrón Talleres) y comprar varios metros de manguera resistente al JP, otra para el sistema de venteo que no se deformara con la presión de la cabina y otra válvula de venteo. Una vez que contamos con estos elementos (la manguera la tuve que comprar en un negocio de la avenida Gaona), los instalamos. Todo el esfuerzo para hacer el trabajo prolijo en FAM, se perdió acá, porque hubo que pasar cables y mangueras por todos lados. Los electricistas conectaron las bombas y otros elementos. El sistema de indicación de los últimos tanques instalados se suplantó con una manguera transparente, externa al tanque la que hacia vaso comunicante con el combustible en el interior del tanque. Estos 4 tanques se cargaban en forma individual por la boca de llenado por gravedad. Bueno a partir de acá, la historia ya es conocida, las misiones realizadas fueron 8, de las cuales 2 fueron exitosas.”



Vista de los tanques de combustible montados en el interior

Testimonio del S.M. VGM Adolfo Gustavo ROSSO

“Era el único Personal Militar del equipo encomendado para realizar la tarea de transformar al TC 68 en bombardero, en aquel momento con el grado de Suboficial Auxiliar, la elección del personal se debió a que todos los participantes realizamos cursos de mantenimiento en el exterior y conocíamos la aeronave en cada una de sus cuadernas (estructura) por realizar las inspecciones mayores de mantenimiento a nuestras aeronaves y a las de la Fuerza Aérea de Chile, Venezuela y Perú y a su vez el dictado de los

respectivos cursos de mantenimiento, en el Centro de Adiestramiento (C.A.P.) del Grupo Técnico 1 de la I Brigada Aérea.

Previo a esta operación sin todavía conocer lo que sucedería, le había montado un Sistema de Navegación Inercial, el mismo fue retirado de una aeronave Fiat G 222 del Ejército Argentino accidentada, por lo que no tenía uso alguno, este sistema es autónomo no necesita de ninguna señal externa para navegar, las únicas aeronaves del Sistema de Armas C-130 que contaban con este equipamiento eran los KC- 130 de Reabastecimiento en Vuelo.

Recuerdo que una noche me autorizaron a retirar el equipamiento, luego de esto con la colaboración de personal del Escuadrón Talleres de la I Brigada Aérea instalé los Racks, que son los elementos donde se conectan los periféricos componentes del sistema, tarea que demandó múltiples esfuerzos dado que se debía colocar alineado al eje longitudinal de la aeronave para adquirir la precisión necesaria, hecho este que no se había realizado con anterioridad, construir la totalidad del cableado e interconectar los componentes con los de la aeronave, para integrarlos al mismo. Fueron conectados al interface del sistema de navegación para poder brindar información de rumbo (dirección del avión) a los puntos cargados en su computadora, la aeronave contaba con un sistema de navegación denominado OMEGA pero este recibía información externa de antenas ubicadas en todo el mundo, nosotros teníamos una emplazada en la Patagonia, desde luego monitoreadas por los EE.UU. lo que en cualquier momento podían desactivar el sistema y no tendríamos más información que era vital para las operaciones que se realizaban y por supuesto para esta en particular.

Debía darle indicación de cantidad de combustible de los Tanque Externos (cuatro) que fueron colocados en el interior del fuselaje, lo que solo se implementó para dos, debido a que la instalación de los instrumentos en cabina eran para esa cantidad debiendo modificar cableados, a los otros dos como manifestara Raúl Liza se les colocaron unas mangueras con una bolita de color insertada dentro del tubo para saber la cantidad (vasos comunicantes) la lectura se efectuaba en forma visual, se debió ajustar con precisión la totalidad de los instrumentos de Vuelo, Motor y Navegación, se revisó particularmente el denominado Sextante Periscopio, de navegación estelar, con el principio de los que usaron los primeros navegantes, desde luego este instrumento podía ser utilizado si la aeronave se quedaba sin ninguna información de navegación aunque fuese poco probable su uso y la vieja y conocida brújula. También colaboré en la parte eléctrica con los señores Martínez, Gálvez y Flekestein para la colocación de los demás elementos que componían el sistema.

La mira debió ser armonizada, significa que se debía poner la estructura del avión en consonancia con el de la mira para que esta funcione correctamente y evitar errores de paralaje, tarea que fue difícil por no estar preparada para esta estructura, esta labor fue realizada conjuntamente con personal especializado de la FMA.

Hubo distintos inconvenientes que fueron resueltos con ingenio, como ser, era imposible colgar las bombas de los rack debido a la altura, no había ningún dispositivo preparado para ese fin, los que se encontraban disponibles eran para aeronaves mucho más bajas, así que se improvisó con una escalera hidráulica de mantenimiento que resultó efectiva para el fin. La aeronave tiene un punto único de recarga de todo el sistema de combustible, pero debido a que los tanques fueron colocados en el interior de la estructura, se debieron cargar en forma manual.

Los ensayos para practicar puntería fueron dos, hechos sobre un campo de tiro, no sobre la superficie en la cual se realizarían los lanzamientos (agua), se barajaron algunas alternativas como arrojarlas en el Lago San Roque u otro, pero se desistió primero por el traslado de la logística y luego porque la presencia de una aeronave de gran porte arrojando bombas hubiese sido un acontecimiento inusual”

Testimonio del P.C. Víctor MARTÍNEZ

“En la primera reunión con personal del A.M.C. nos presentan los circuitos y elementos a colocar en el avión para el sistema lanzabombas; ya en esta reunión aconsejamos un cambio en los valores en fusibles de protección, (esto fue aprobado).

Determinamos donde colocar varios elementos: El soporte de bombas, en el pilón de los tanques externos. Tablero de armado, protección, preparación y emergencia del sistema, a colocarse en lado derecho (puesto copiloto). Una mira, a colocarse en el torpedo (puesto piloto). Un botón de lanzamiento de bombas a colocarse en el bastón de mando lado derecho (puesto piloto).

El cableado para el sistema de bombardeo se realizó por los mismos conductos que tienen el pilón y las alas, llevando todo hasta la cabina. Debido a la necesidad de disponer del avión lo antes posible, el modo de lanzamiento de las bombas se debía seleccionar en tierra antes de cada misión, no se colocó un selector de modo de lanzamiento debido a la necesidad de emplear la aeronave lo antes posible.

Una vez terminados todos los trabajos, los días 23 y 24 de Mayo se realizaron vuelos con bombas de práctica”.

Vuelos de Comprobación

A partir de ese momento el TC-68 denominado MATILDE, tuvo su tripulación: Vcom. Alberto Viana, Cap. Andrés F. Valle, Cap. Roberto M. Cerruti, SP. Pedro E. Razzini, SAux. Carlos D. Nazzari y C1º Carlos A. Ortiz

En el primer vuelo dice Raúl Lizze: “Quiero ir para verificar el funcionamiento del sistema de venteo de los tanque que habíamos instalado, y de paso ver como salían las bombas cuando eran lanzadas. En el segundo vuelo fui al campo de tiro para observar cómo caían las bombas. Ahí es donde se aprecia, que si bien las bombas daban en el blanco, estas rebotaban en el piso, y según de la forma que llegara a tierra, en el rebote seguían al avión y parecía que lo podían alcanzar. Al aterrizar, después de esta segunda prueba, hablo con el SP Pedro Razzini, y le conté lo sucedido, esto determino la finalización de los vuelos de prueba.

Ambos vuelos de práctica con lanzamiento de bombas se realizaron en el polígono de tiro del Ejército en La Loma del Torito, también conocido como El Pozo; en Córdoba”.

Una anécdota: A raíz de una operación apresurada se soltaron las bombas que cayeron sobre una línea de alta tensión que dejó sin luz a la localidad de La Calera.



Tripulación del primer vuelo de prueba en Córdoba

La Configuración Final

Tal como surge del relato, el TC-68 quedó finalmente configurado con dos racks MER (Múltiple Eyector Rack) A/A37B-6 Type I fabricados por Douglas Aircraft que fueron instalados en los soportes subalares, cada uno de los cuales podía transportar 6 bombas de 250 Kg utilizándose las EXPAL 250 de producción española de 2,15 metros de longitud, con espoletas mecánicas de nariz MU5.



Para su puntería y lanzamiento se adaptó en el puesto del comandante una mira de tiro de Pucará, la SFOM 83A-1/3 reflectante que se ubicó por encima del panel de instrumentos y un botón de lanzamiento se instaló en los comandos de vuelo. El bastón de mando

del Piloto contenía el pulsador de disparo y del lado de Copiloto se colocó una llave para emergencia, que al ser utilizada desprendía el MER con todas las bombas.

En el compartimiento de carga se instalaron cuatro depósitos externos de combustible sin sus conos de cola conjuntamente con toda la cañería que se acopló al sistema de combustible del Hércules. Debido a la necesidad de disponer del avión lo antes posible, el modo de lanzamiento de las bombas se debía seleccionar en tierra antes de cada misión ya que no hubo tiempo para instalar en el cockpit un selector de modo de lanzamiento.



Primer plano del pilón portabombas y el rack MER A/A37B-6 Type I en el cual se puede observar las conexiones eléctricas externas entre éste y el soporte para los depósitos externos de combustible y la mira en la cabina.

Grupo de Operaciones Especiales de la FAA (GOE)



Creado para realizar operaciones de tipo comando en la profundidad de las líneas enemigas y a su retaguardia y servir de apoyo a las operaciones aéreas, el 2 de abril de 1982 el Grupo de Operaciones Especiales de la Fuerza Aérea (GOE) fue desplegado a las islas Malvinas para recuperar el aeropuerto y sus instalaciones y evaluar las condiciones de seguridad del área ocupada por las fuerzas argentinas.



Durante todo el mes de abril los efectivos del GOE colaboraron activamente con la seguridad y el funcionamiento integral de la Base Aérea Militar (BAM) Malvinas.

Construyeron puestos de guardia y refugios,

cavaron trincheras, prepararon sistemas de trampas con explosivos para evitar incursiones de tropas inglesas y se dedicaron a la instrucción del personal que cumplía tareas técnicas y logísticas en el aeropuerto.



Los hombres del GOE tuvieron que cumplir con

algunas tareas inusuales, como fue la de liberar al buque de ELMA Río Cíncel, cuya hélice se había enredado en la cadena del ancla de un pesquero polaco.



En apoyo a las operaciones aéreas el grupo tuvo que participar activamente en tareas de balizamiento y seguridad de vuelo en la pista del aeropuerto de Puerto Argentino para permitir que se cumpliera exitosamente el puente aéreo de los aviones de transporte

procedentes del continente.

Consciente de la experiencia y el profesionalismo de los miembros del GOE, se les asignó la responsabilidad de instruir a los soldados, levantar su ánimo y mantener el espíritu y la moral para el momento del combate.

Entre el 23 y 28 de mayo un grupo de 14 miembros del GOE integró una patrulla que debía cumplir la arriesgada misión de penetrar e infiltrarse en las líneas inglesas, en dirección a San Carlos y Darwin, para reconocer las posiciones y determinar el potencial del enemigo. Esta operación se realizó en condiciones meteorológicas y geográficas sumamente difíciles, sumándole la constante observación y búsqueda que realizaban los helicópteros y tropas enemigas.



La labor de observación encomendada se dificultó notablemente por la intensidad y concentración de la niebla; además, al ser descubiertos por los ingleses, los elementos del GOE fueron forzados a efectuar una reinfiltración durante la maniobra de retirada.



La patrulla realizó sus desplazamientos especialmente por las noches, atravesando territorios escarpados con zonas pantanosas, de constantes lluvias y temperaturas extremadamente bajas.

Al tercer día de navegación fueron avistados por una patrulla inglesa. Este

episodio originó que se intensificara su búsqueda, especialmente, en horarios nocturnos, cuando la patrulla se desplazaba.

El 27 se registraba en el Diario de Guerra del GOE que «caminamos toda la

noche y a la madrugada no dábamos más, estamos todos doloridos de los golpes y mojados, tendremos que esperar que amanezca para hacer observación... Cuando amaneció había mucha niebla y llovizna, se escuchan helicópteros muy cerca, hemos sido sobrepasados por el enemigo tendremos que volver. No se ve nada, hay mucha niebla. No tenemos más comida tendremos que volver».

El regreso al punto de partida (lago Colorado Pond) se verificó el 28 y en las horas siguientes los participantes de esta difícil misión fueron recuperados y trasladados en helicóptero.

El 29 de mayo se transformó en la jornada más trágica para el Grupo. Las fragatas habían comenzado el cañoneo naval más temprano que lo acostumbrado, con intervalos entre los ataques aéreos a distintos objetivos materiales. En estas circunstancias, la unidad más joven de la Fuerza Aérea que estaba contemplada en el Plan de Operaciones para recuperar nuestras Islas Malvinas perdía a uno de sus integrantes, el primer teniente Luis Darío Castagnari, falleciendo en

combate durante el ataque inglés a la BAM Malvinas.



En las últimas semanas del conflicto el GOE continuó con sus tareas de brindar apoyo a la BAM Malvinas y se le confió la responsabilidad de la seguridad del Centro de Información y Control (CIC), que a causa del continuo asedio inglés debió cambiar permanentemente de ubicación.



La Muerte del Primer Teniente Luis Darío Castagnari



Egresó de la Escuela de Aviación Militar en diciembre de 1972, con el grado de Alférez en el Escalafón General, perteneciendo a la Promoción 38.

Contrajo matrimonio con María Cristina Concepción Scavarda, con quien tuvieron cinco hijos: Gustavo Daniel (falleció a la edad de tres años), Martín Adolfo, Guillermo Oscar, Walter Rodolfo y Roxana Patricia.

Su primer destino fue la VII Brigada Aérea, con asiento en Morón, Bs. As. En el año 1973. Posteriormente realiza el curso de radarista, por lo cual cumple servicio en el GIVA (Grupo de Instrucción de Vigilancia Aérea). En el año 1977 y por razones de enfermedad de su primer hijo, solicita el cambio de destino al Área de Material Río Cuarto.

Durante su permanencia en Río Cuarto realiza el curso de Paracaidista Militar.

Tras peticiones personales el 1er. Teniente Castagnari, perteneciente al GOE consigue la autorización para embarcarse a Malvinas el día 2 de abril de 1982 llegando en el primer Hércules C-130 que aterrizó en la pista de Puerto Argentino.

Se estableció que debían permanecer un total de 25 hombres.

El 1er. Teniente Luis Darío José Castagnari, que era el segundo en antigüedad entre los Oficiales del GOE y se había incorporado hacía muy pocos meses, le solicitó a su jefe, el Mayor Correa, permanecer en

las Islas, pese a la orden inicial que decía que debía replegar con los prisioneros ingleses.

Ante su insistencia el Mayor accedió, cumpliendo Castagnari tareas de seguridad y defensa, colaboró con el repliegue de heridos y con la marcación de la pista (iluminación precaria) para los aterrizajes nocturnos de los aviones de transporte argentinos que rompían el bloqueo dispuesto por Inglaterra.

Permaneció allí, pese a los bombardeos aéreos y navales del enemigo, comenzando a convertirse en una leyenda por su valor pero más aún por su preocupación por sus subalternos, demostrando cualidades como conductor y ser humano. Falleció el 29 de Mayo de 1982, aproximadamente a las 23:30 hs., cerca de Puerto Argentino, cuando se desplazaba, durante la noche, al frente de un pelotón del GOE el cual se encontraba dentro de un refugio y se veía amenazado por el constante cañoneo naval.

La estrategia utilizada para trasladarse consistía en hacer pequeños desplazamientos en los intervalos de veinte segundos entre los impactos de los proyectiles. Lo que ocurrió mientras realizaba dicha tarea, es que un los británicos dispararon un misil antirradar dirigido a la antena del puesto Comando; en ese momento el 1er. Teniente Castagnari establecía una comunicación con su radio, la que interfiere la señal del misil y lo desvía directamente hacia la zona donde se encontraba, impactado este aproximadamente a veinte metros de él, provocándole la muerte y heridas al resto del personal que lo acompañaba (Suboficiales mecánicos recién llegados a las Islas y miembros del GOE).

El Primer Teniente Luis Darío José Castagnari fue ascendido a Capitán (PM) y recibió la Medalla "La Nación Argentina al Valor en Combate" y la Cruz de "La Nación Argentina al Heroico Valor en Combate" otorgada por el Senado y la Cámara de diputados de la Nación Argentina por Ley 24.229 del 28 de Julio de 1933, en reconocimiento a la actuación de los ciudadanos en la Guerra del Atlántico Sur por sus relevantes méritos, valor y heroísmo en defensa de la Patria.



El Testimonio de su Esposa

A Luis lo conocí cuando él era cadete de 4° año en la Escuela de Aviación. Yo estaba estudiando para bioquímica en Córdoba, y en un viaje en el que venía a ver a mis padres él ocupó mi asiento, el N° 41, que era el último y se pensaba que estaba libre. Yo fui y le dije que era mi asiento, charlamos durante el viaje y de a poco fuimos conociéndonos. Yo ya conocía a su hermana del colegio, pero de a poco se inició una relación y al año y 10 meses nos casamos.

Previo a Malvinas estábamos viviendo en Río Gallegos, y antes de la guerra lo convocaron a Buenos Aires para formar parte del GOE (Grupo de Operaciones Especiales), que tuvo mucha participación en la guerra. Cuando se inició el conflicto, en un principio no tenía que ir, pero pidió hacerlo para no dejar a su gente sola. Yo lo apoyé en todo, se despidió y lo único que pidió fue que si le sucedía algo lo trajera para que fuera sepultado junto a su hijo. Esa es una deuda pendiente que tengo con él, porque en Malvinas están como custodia.

Cristina recuerda que su esposo falleció el 29 de mayo, en medio de uno de los bombardeos más intensos de las fuerzas inglesas a Puerto Argentino. "El lugar en el que estaba esa noche, junto a todo el equipo del GOE, los mecánicos del Pucará, era el

más bombardeado. Estaban por destruir el refugio en el que se encontraban con misiles trampa, por lo que tenían un tiempo para cambiar de posición", cuenta, y agrega: "Contando ese tiempo, él trasladó a su gente a una lomada para que estuvieran a cubierto. Él se encontraba adelante de todo y el misil, que tenía destino en una antena de comunicaciones, captó las ondas de su radio y le cayó a metros de él. Fue el único que murió en ese momento".

Al conflicto lo vivíamos con mucha incógnita, al principio no teníamos contacto con ellos. Estábamos con dudas de qué estaba pasando, con poca información que recibíamos a través de la televisión. Tuvimos una serie de comunicaciones por carta, en las que

nos pedía que le mandáramos galletitas, chocolates, café, todo para calentarse porque era muy frío el lugar. Ellos estuvieron siempre a la intemperie, o cavando pozos para refugiarse, estaban mojados y les faltaban alimentos.

Cristina recuerda que por ese entonces sus hijos eran muy chicos, "el más grande tenía 6 años", y por eso trataba de mantenerse tranquila y transmitir eso a sus niños. "Después tuvimos cuatro comunicaciones telefónicas, en las que me pedía que no me preocupara. El 25 de mayo fue el último día que hablé con él. Eran charlas muy cortas, a veces de menos de un minuto, porque todos querían hablar", sostiene.



Cristina Scavarda, esposa de Luis Castagnari, fallecido el 29 de mayo a los 33 años

Malvinas la Guerra Aérea Vista del otro Lado

Fuente: Toda la aviacion.blogspot - <http://fdra-malvinas.blogspot.com>

Un ex-piloto británico de Sea Harrier explicó sus vivencias durante la Guerra de las Malvinas.

La Sala Canudas del Aeropuerto de Sabadell acogió hace años una conferencia del capitán de corbeta de la Royal Navy Stephen Lord Harrison, que fue uno de los pilotos de Sea Harrier que intervino en la Guerra de las Malvinas.

Harrison ya no pertenece a la Royal Navy y, seguramente, ese factor le permitió expresarse con casi total libertad y relatar algunas de sus experiencias durante el conflicto bélico.

El acto lo organizó la Fundación Parc Aeronáutico de Catalunya, que ya ha promovido otras conferencias en las que pilotos y civiles han explicado sus vivencias profesionales. Asistieron a la conferencia unas 80 personas.

Su exposición, aunque se atuvo a la cronología de los hechos más relevantes del conflicto, estuvo salpicada de comentarios personales y vivencias subjetivas, muchas de ellas relatadas en tono irónico y poco autocomplaciente con la típica imagen del «top gun». Ilustró su exposición con el pase de diapositivas y de dos maquetas, una de Sea Harrier y otra del Mirage III, con las que recreó los combates aéreos. Además, aportó datos sobre las prestaciones de algunas aeronaves británicas y argentinas que intervinieron en el conflicto y sobre las tácticas de combate que se emplearon. El conferenciante rehusó abordar el hundimiento del navío «Belgrano», cuestión sobre la que dijo que «no sé nada». Stephen dijo que cuando comenzó el conflicto aún no había cumplido los 21 años (nació en 1961) y que fue el piloto más joven enviado a Malvinas.

Afirmó que una de sus grandes preocupaciones eran los cinco misiles Exocet que tenía Argentina, pues estos misiles, tras el «dispare y olvídense», volaban a baja altura para no ser detectados por el radar, con lo cual eran un arma precisa y mortífera. En el

portaviones «Invencible» estaban ocho Sea Harrier y 12 pilotos y otros 12 Harrier con sus 18 pilotos, muy pocos en comparación con las aeronaves de que disponía Argentina. «No teníamos ni idea de a lo que nos estábamos enfrentando. Tenía miedo a sufrir quemaduras o quedar mutilado».

Después criticó y hasta ridiculizó los vuelos que realizaron los bombarderos Vulcan desde la lejana Isla Ascensión para, tras sucesivos reabastecimientos en vuelo, intentar bombardear la pista del aeropuerto de Las Malvinas. Comentó que estos aviones lanzaron 21 bombas y que ninguna consiguió inutilizar la pista. Tras señalar que el Reino Unido perdió siete Sea Harrier (ninguno en combate directo con los cazas argentinos), explicó los daños que sufrió el Sheffield al ser alcanzado por un misil Exocet. Afirmó que el misil no llegó a explotar, pero que causó 20 muertos y varias decenas de heridos. «Entonces supimos que estábamos en una guerra de verdad. Supimos que podían pasar nuestras defensas y que podían matarnos. A partir de entonces, nuestra mentalidad cambió y tuve que empezar a ganarme el sueldo».

Relató que algunas de sus misiones consistían en proteger a los navíos de su país, al aguardar en vuelo a baja altura la llegada de los aviones argentinos para enfrentarse a éstos. En algunas ocasiones, la presencia de los Sea Harrier disuadió al enemigo y él se alegraba de no tener que disparar. Calculó que las misiones que realizó duraban unas dos horas y media.

Relató que le encargaron sobrevolar una noche la bahía de San Carlos, donde posteriormente se realizó el mayor desembarco de tropas británicas. Dijo que no conseguía ver nada y que tras realizar pasadas a baja altura recibió fuego antiaéreo. Su Sea Harrier resultó dañado y a duras penas llegó al «Invencible». Dijo que no le hacía ninguna gracia tener que eyectarse del aparato y aguardar en las gélidas aguas a que viniera en helicóptero a rescatarle el príncipe Andrés. El aterrizaje fue brusco pero llegó ileso. En la cubierta del «Invencible» apenas podía andar, estaba agarrotado y temblaba del miedo que había pasado y un superior le autorizó a tomarse unos tragos de ron para superar el trance.



Stephen elogió la actitud de los pilotos argentinos, de los que dijo que «veían como perdían a compañeros pero seguían peleando» con tenacidad y defendiendo su posición en Las Malvinas. También dijo que le encomendaron bombardear las posiciones antiaéreas y antitanque de las tropas argentinas en la isla, llevando en cada misión tres bombas de mil libras cada una. Dijo que «no tengo ni idea de dónde cayeron. Creo que maté muchas ovejas».

Asimismo, recordó que el conflicto enseñó a la Royal Navy que durante los combates tuvieron una escasa cobertura de radar y que habrían sido en este terreno más superiores si hubiesen dispuesto de radares en los helicópteros Sea King. En otro momento de su intervención elogió la táctica de los argentinos de utilizar los Learjet y otros jets civiles para confundir a los británicos y tratar de despistarlos.

El expiloto militar dio cuenta de los barcos británicos que fueron alcanzados por los argentinos. Afirmó que no «siento rencor» y recordó que algunos de sus compañeros llegaron a conocer años después a algunos de los pilotos argentinos. Tras su intervención, los asistentes le formularon preguntas que respondió, a excepción de una sobre las prestaciones de los motores del Sea Harrier. «La respuesta a tu pregunta la encontrarás en Google», respondió irónico.

Sobre los Sea Harrier, consideró que durante los primeros días de la guerra se mostraron superiores a los Mirage y Super Etendard argentinos, al poder frenarse los Harrier en vuelo, esquivar al enemigo y dejar que éste les adelantase, con lo cual se situaban en su cola y les podían atacar sin peligro, pues la velocidad mínima de los Mirage para no perder altura no podía bajar de los 300 kilómetros por hora.

Fuente: Toda la aviacion.blogspot



Vivencias: Un ROA en la guerra de Malvinas

Autor: Norberto O. Poletti Teniente VGM (Reserva) Fuerza Aérea
Fotos, material de archivo y textos exhibidos en www.3040100.com.ar

La Red de Observadores del Aire (ROA) es un componente que cumple con la función de complementar al Sistema de Control Aeroespacial, los radares de la Fuerza Aérea Argentina. Está integrada por personal de ciudadanos voluntarios, en especial radioaficionados, que se prestan a ser debidamente instruidos y adiestrados, para poder cumplir adecuadamente con la tarea asignada en el momento y lugar en que fuera necesario.

Este componente auxiliar, que pertenecía orgánicamente al Comando de Operaciones Aéreas, desarrolla su tarea en aquellos lugares donde la actividad de los radares se torna ineficaz, al verse obstaculizada su detección por las características del terreno, lo que le impiden la localización de móviles aéreos que se desplazan a baja altura, pudiéndose considerar esto, como peligrosos claros en el sistema defensivo.

La ROA está conformada por los Puestos de Observadores del Aire (POA) que se distribuyen en el terreno, en extensas superficies alrededor de los objetivos a defender y por los Centros de Filtraje (CF) que se ubican en el Centro de Información y Control. El POA, que realiza la observación visual, o por otros medios, del sector geográfico de su competencia, pasa la información empleando el sistema de comunicaciones de que dispone, de todo movimiento por él detectado al CF al que pertenece, conforme a un cierto procedimiento previamente establecido, que se denomina Parte de Observación Aéreo (PObAé).

El Centro de Filtraje de Observadores del Aire, es el punto de reunión de toda la información proveniente de los Puestos de Observadores del Aire, que se encuentran desplegados en el área geográfica de su responsabilidad, en donde se la procesa para luego volcarla en el tablero o mesa de información respectiva, desde donde se sigue la evolución de los móviles detectados.

El 6 de Abril de 1982 soy convocado por la Fuerza Aérea Argentina, para cubrir tareas de escucha en el espectro radioeléctrico en la IX Brigada Aérea, Comodoro Rivadavia. Con el correr de los días, esta tarea se fue intensificando, a medida que la flota británica se desplazaba hacia las islas del Atlántico Sur.

El 20 de Abril llega a la IX Brigada un contingente de radioaficionados, eran todos cordobeses, que fueron convocados para cubrir tareas como ROA en Islas Malvinas.

Todos ellos llegaron a la provincia de Chubut con un envidiable patriotismo y una dosis de aventura, cubiertos con algunos medios para las tareas que tendrían que realizar (prismáticos, cuchillos, etc.) y por supuesto con los equipos de radio propios para realizar las comunicaciones con el Centro de Filtraje en Puerto Argentino.



Recuerdo que en esa tarde lluviosa en que llegaron, y luego de las presentaciones, nos reunimos con ellos en una cena en el centro de Comodoro Rivadavia. Fue allí, donde conversando con ellos, el orgullo que transmitían, y la envidia que me producía, hizo que solicitara permiso a mi Jefe, el Vicecomodoro Zabala para cubrir un puesto en las Islas que había quedado vacante.

Luego de mucho insistirle, me autorizó a viajar con los colegas radioaficionados a Malvinas, donde tendría que posicionarme en el faro del aeropuerto; lugar que como me comentaban, era propicio para mí, ya que no contaba con implementos de supervivencia como los que traían los cordobeses, para pasar una semana en los puestos de campaña; solo tenía mi ropa personal, un uniforme de combate, y mis equipos de comunicaciones.

Finalmente arribamos al Aeropuerto de Islas Malvinas el 22 de Abril, al atardecer. Fue suficiente el viaje para que dentro de la ruidosa bodega del C-130 Hércules, la sana camaradería de los cordobeses, hizo que me integrara como un amigo más; manteniendo hasta la fecha un estrecho vínculo afectivo con todos ellos, a partir de ese momento.



En ese atardecer soleado, y con las últimas luces del día fuimos recibidos en el Aeropuerto por el Gobernador de las Islas General Menéndez y por el Brigadier Castellanos, quien nos guio hasta el hangar que hasta pocos días antes fuera ocupado por los marines reales británicos. Este enorme galpón también lo compartíamos con los integrantes del Grupo de Operaciones Especiales (GOE) de la Fuerza Aérea Argentina.

En los días que pasamos en este lugar, intercambiábamos experiencias con ellos, donde también colaborábamos con el ensamblaje de los helicópteros Bell 212, que llegaron parcialmente armados en los C-130 Hércules. Fue imposible para mí conciliar el sueño en esa primera noche en las Islas Malvinas, el clima de euforia, sorpresa y temor vencieron mi cansancio.

La noche del segundo día, ya más distendidos, me entregaba totalmente a un reparador sueño, hasta que el galpón fue sacudido por una fuerte explosión. Una sección del GOE, con rapidez se desplazó con cautela hacia el lugar donde se originó este acontecimiento, quedamos despiertos a la llegada de este grupo, el que al arribar informó a sus superiores que se trató de una mina antipersonal que estalló, posiblemente por haber sido accionada por una de las aves que revoloteaba en las inmediaciones. Ya muy despiertos, y sin posibilidades de conciliar el sueño, nos quedamos tomando mate con ellos, mientras nos mostraban las ventajas de los visores nocturnos en lo cerrado de la noche.

El 24 de Abril comenzó el despliegue de los primeros grupos ROA, quienes eran llevados a sus puestos en los helicópteros, único medio posible para llegar a los lugares ya determinados. Los medios de transporte terrestre, todos 4 x 4 eran ineficaces para transitar fuera de los caminos, incluso los imparables Unimog.

El 25 de Abril nos toca a nosotros. Al atardecer

abordamos el helicóptero para ser dejados al norte de Puerto Argentino, en la cima del cerro San Salvador, a 980 pies de altura. Ya anocheciendo, alrededor de las 17:00 hs. tuvimos que acelerar la tarea del armado de la carpa, para que no nos tome la noche a la intemperie. La sorpresa fue que al querer armar la carpa nos encontramos con que el sobretecho, era de color anaranjado. Decidimos por nuestra seguridad armar solo la primera parte.

Mi esperanza de estar operando mis propios equipos de comunicaciones desde el faro del aeropuerto se vieron frustradas, de la misma manera que mis limitadas posibilidades de hacer supervivencia durante un largo tiempo.

Eran mis compañeros en el POA (Puesto de Observador Aéreo), el Cabo de la Banda de Música Jorge Lanza, y el soldado Francisco Frontini.

Mi puesto, el M9 era el único puesto (POA) que no estaba formado por un grupo de radioaficionados, que generalmente eran dos, con la compañía de un soldado para defensa del puesto. El M9 estaba formado por dos soldados, ya que aparte de las tareas ROA en informar al CIC (Centro de Información y Control) en Puerto Argentino, debíamos tener operativo un radar ELTA 2106, con su correspondiente batería y grupo electrógeno.

Al amanecer del primer día en la cima del cerro hicimos los primeros aprestos del puesto, mientras Lanza y Frontini preparaban la puesta a punto del radar, yo instalaba la estación de radio dentro de la carpa, notando que debido a la altura que teníamos, era posible comunicarnos con Puerto Argentino con el Handy de VHF, sin utilizar la alta potencia del equipo de VHF base. Al otro día, alrededor de las 10 de la mañana, uno de los puestos ROA informa que su lugar era fuertemente azotado por una violenta tormenta de lluvia, granizo y viento.



No lo podíamos creer, nos miramos perplejos, ya que nosotros disfrutábamos de un café, en una mañana soleada y sin viento.

La realidad de Malvinas no se hizo esperar, a poco estábamos dentro de la carpa sujetando los parantes para que no se doblaran ante el fuerte viento. Allí, y por primera vez notamos que en muchas otras oportunidades, cuando temblaba el piso de turba y césped, debajo de nuestra carpa era porque el viento superaba los 80 kilómetros por hora. Fue nuestra primera experiencia fuerte, cuando nuestra carpa de alta montaña de primera marca, y sin sobretecho, quedó hecha jirones, con los parantes destruidos, y nosotros envueltos en las lonas para no mojarnos y luego, buscando refugio detrás de un montículo de piedras, caminando de espaldas al viento, agazapados, que era la mejor forma de avanzar, es decir, retrocediendo.

Recién al otro día con la llegada del Bell recibimos una nueva carpa especial, con sobretecho verde, que nos acompañó hasta el final de la campaña.

Los días transcurrieron sin demasiadas alternativas, todos eran preparativos, mejorar el enmascaramiento del puesto, y el rendimiento de los equipos

de comunicaciones, hasta que llegó el 1° de Mayo. Allí nos vimos sacudidos a la madrugada por las 20 bombas de 1.000 libras lanzadas por los Vulcan en la zona del aeropuerto. Entraron por el sur, no siendo vistos desde nuestro puesto.

El tráfico radial se intensificó. En uno de esos mensajes nos enteraríamos que entre las primeras bajas se encontraba un soldado de Capital Federal que había integrado por unos días un puesto ROA, y que luego, por su pedido, fue llevado nuevamente al aeropuerto. Era el soldado Guillermo Gracia.

Ese largo día fue la bisagra que cambió nuestra experiencia, de una tranquila vida de campaña, donde lo único que nos afectaba eran las condiciones climáticas, a la fuerte experiencia de estar en el medio de un conflicto con una potencia fogueada de experiencia con muchos años en conflictos bélicos.

Ya casi no comíamos, no dormíamos, la noche era una terrorífica experiencia, donde nuestra carpa era un bocado para cualquiera comando inglés que nos quisiera tomar en nuestro vistoso puesto, con radar incluido en la calva cima de un alto cerro.

El 1° de Mayo fue un día de clima atípico, soleado y casi sin viento, con una visibilidad ilimitada desde nuestro puesto. Los partes de la ROA eran constantes desde varios puestos, los Sea Harrier ya eran vistos permanentemente por nosotros. Fue uno de los últimos días en que volarían bajo, ya que luego de las bajas sufridas por la artillería antiaérea, apenas los veríamos o escuchábamos muy alto, la mayoría de las veces estelando, y lanzando sus bombas sin precisión.

Al atardecer de ese día, vemos sobre el horizonte hacia el noreste un grupo de grandes embarcaciones que se acercaban rápidamente hacia la costa que nuestro puesto cubría.

La velocidad de estas grandes embarcaciones era tal que en cuestión de media hora ya los teníamos tan cerca que podíamos divisar detalles más importantes. Nuestro parte ya había sido enviado al CIC, y lo que luego ocurrió fue como estar presenciando un espectáculo desde las primeras filas. La artillería del Ejército, comenzó disparar sus obuses a estas embarcaciones, cabe destacar que nosotros estábamos en el cerro, sobre la vertical de la trayectoria de tiro, así que escuchábamos el silbido de estos proyectiles, y luego nos llegaba el ruido de los disparos.

El grupo de estos grandes barcos, se alejó rápidamente de la costa, todavía recuerdo el día soleado, que con esa excelente visibilidad nos permitió ver las naves ya alejadas, cuando sucedió el ataque de los aviones de la Fuerza Aérea Argentina, que parecían trozos de papel de aluminio suspendidos en el aire, flotando sobre algunos de los barcos. No se escuchaban ruidos, debido a la distancia, sí algunos destellos que iluminaban el atardecer.

Ya se había puesto el sol, y nos sorprendió un fuertísimo resplandor sobre el noreste, hecho que coincidió con la avería de varias fragatas inglesas.

Este largo día no iba a terminar. Los comentarios que hacíamos sobre experiencia, ya en la noche, nos tenía excitados, fue temible haber visto semejantes barcos tan cerca nuestros.

Terminamos todo el café que nos quedaba, y aprovechamos la bondad climática de esa noche para estar fuera de la carpa. Cerca de medianoche vemos movimientos raros sobre la costa sur. La misma estaba iluminada por los faros de varios Land Rover, todos ellos apuntando hacia el mar.

Nuevamente nuestro Parte de Observación comunica esta novedad, y luego de un tiempo, vemos como se ilumina toda la zona, por bengalas con paracaídas que hicieron de día el lugar. Los vehículos se dispersaron rápidamente, y decidimos que a partir de esa noche, reforzaríamos la guardia de nuestro puesto, ya que era evidente que se esperaba un desembarco de Comandos Ingleses.

Conciliar el sueño, era posible solo de a ratos, ya que la tensión aumentaba día a día, la radio no dejaba de escucharse, y el radar Elta funcionaba permanentemente, con el consiguiente ruido del grupo electrógeno.

El clima cambió bruscamente a partir de ahí. Los

vientos se acrecentaron, las lloviznas eran constantes, el frío aumentaba, y había días enteros en que no se veía más de unos pocos metros debido a la niebla.

Esto impidió que durante largos días no recibiéramos el apoyo logístico del siempre esperado Bell, con combustible, provisiones y agua. Ya extrañábamos a estos oficiales, con los que con el tiempo mantendríamos una relación de amistad, en especial con los Mayores Kahia y Pergolini.

El terror de las largas noches nos superaba. Un ventoso día, sin visibilidad nos confunde. Permanentemente se escuchan ruidos de motores, cerca de nuestra carpa, parecía que fuera un desembarco cerca de nuestra posición. Hasta pasamos esta novedad al Centro de Filtraje. Era como si estuviéramos emplazados cerca de una avenida. Cuando la niebla desaparece, nos damos cuenta de este hecho, El efecto del viento norte producía un fuerte oleaje, y éste, al romper sobre la costa de pedregullo producía ruidos de motores.

Los vuelos de Harrier eran a diario, descubrimos que la mejor forma de escucharlos en los días ventosos es dentro de la carpa, ya que el efecto acústico era más claro que en el exterior, donde el fuerte viento nos imposibilitaba conocer el rumbo de la aeronave.

El 4 de Mayo el Bell se acerca a nuestra posición, uno de nuestros partes de observación indicaba que habíamos visto un posible cazabombardero A-4, que volaba bajo, con posibles desperfectos, y aparentemente se estrelló al sudoeste del puesto M 9, me subo al helicóptero, para guiarlos a la zona donde creíamos había caído la máquina, y encuentro a un grupo del GOE, dos de los cuales ya nos habíamos conocido en nuestra corta estancia en el hangar del aeropuerto.

Recorremos los suelos malvinenses a muy baja altura, copiando la geografía de la zona. Pasamos en vuelo rasante por dos establecimientos ingleses, de los que no se nota actividad de personal civil. Regresamos al M9, y finalizamos la tarea, sin haber encontrado al posible A-4 siniestrado.



Equipo ECCO - 3 Oficiales 19 Suboficiales total 22 - 0 Muertos 1 Oficial 6 Suboficiales total 7 - 0 Muertos (tripulantes de C-130 Pararescatistas)

Los días pasaban, el clima empeoraba, y el repliegue de varios puestos ROA se intensificó. La totalidad de mis compañeros cordobeses, pasaron toda su campaña con la misma ropa que trajeron desde Córdoba, es decir, camisa, jeans, camperas y zapatillas, dado que no se les pudo conseguir los uniformes que se les prometió. El factor tiempo nos afectaba a diario. Nuestra permanencia en las islas estaba programada por una semana, y ya llevábamos casi un mes sin relevos. El clima empeoraba día a día, y ya era necesario vestir permanentemente con los calzoncillos largos, y con los abrigos de matelase que nos habían provisto en la IX Brigada. El contingente con los relevos para nuestros puestos tuvo que regresar al continente, al ser interceptados por la aviación inglesa.

Para mediados de Mayo ya eran pocos los POA originales que permanecen en sus lugares. Muchos fueron replegados a Puerto Argentino. En nuestro puesto nunca faltó alimentos, hasta teníamos un cajón de uvas, que el frío mantuvo en buen estado. Las ametralladoras Halcón se oxidaron sólo de estar dentro de la carpa. El radar Elta resultó ser ineficaz debido a que el fuerte viento en la altura que nos encontrábamos afectaba la rotación de la antena, produciendo cons-

tantes ecos falsos. A todo esto ya hacía tiempo que no nos quitábamos la ropa ni los botines a la noche, las alertas radiales sobre tropas en los distintos lugares de la isla hace que en cualquier momento del día o de la noche tengamos que abandonar la carpa y, en nuestro caso, refugiarnos en lugares predeterminados, por supuesto que a la intemperie.

A pesar que contábamos con suficientes víveres, la falta de agua se hacía notar. A esa altura del cerro cuando levantábamos un panel de turba, al poco tiempo se formaba un piletón de agua. Lamentablemente no nos servía ni para lavarnos, su dureza hacía que no se formara espuma con el jabón, y era muy difícil de enjuagarse, ya que dejaba las manos pegoteadas.

Nuestra situación se agravó cuando el 7 de Mayo, cuando finalmente un Bell se acerca para proveernos de agua, y víveres. Al tenerlo casi a la vista, una rápida niebla se acercó desde el norte, y cubrió el cerro en pocos minutos. Escuchábamos el helicóptero orbitar sobre nuestra vertical a pocos metros, y luego de varios intentos, nos informan por radio que regresarán por no ver un sitio seguro para aterrizar. Pasaron los días, y los ataques aéreos ingleses se incrementaban. Dos días después un helicóptero logra aterrizar en el POA lo que me permitió abordarlo para poder estar un día en Puerto Argentino, para asearme y descansar.

En Puerto Argentino nos esperaba el Vicecomodoro Aranda, quien estaba a cargo de la ROA. Recorrimos distintos lugares, donde inspeccionamos los cráteres cubiertos de agua que producían las bombas inglesas. Nos favorecía el hecho que al ser esponjosa la turba, las bombas penetraban lo suficiente como para amortiguar los daños que podían producir en su periferia. El paisaje del aeropuerto había cambiado totalmente desde mi partida. La zona se encontraba plagada de cráteres. El galpón que habíamos ocupado en los primeros días estaba destruido. El edificio del aeropuerto seriamente dañado pero todavía se encontraba ocupado, se hallaba rodeado de bolsas llenas de tierra, piedras o arena.

Mientras hacíamos esa recorrida suena la alarma aérea, y el movimiento de personal se agita para cubrirse o para ocupar sus puestos de combate. Escuchamos explosiones, y vemos volar montículos de tierra. El espectáculo que se presentaba ante nuestros ojos, movimiento de personal, helicópteros y aviones se transformó en un caos, gritos, órdenes y corridas. El ataque duró poco tiempo, y de inmediato se comenzó a auxiliar a las primeras víctimas.

Luego, nos trasladamos al Instituto Ionosférico, en el centro de Puerto Argentino donde funcionaba nuestro Centro de Filtraje, en él se encontraba el suboficial Lezcano. Luego nos dirigimos a donde estaba emplazado el CIC. Fue grande mi sorpresa al llegar acompañado del Suboficial Mayor Alfredo Ocampo, ya que allí se encontraba la mayoría de los cordobeses que habían ocupado los distintos puestos. Luego de los saludos y comentarios sobre nuestras experiencias, mi debilidad por encontrar un poco de agua para higienizarme, superó mi paciencia entonces pregunté donde había un baño, cuando llegué a él vi sobre la puerta un cartel que decía "PARA OFICIALES SOLAMENTE". No dude en entrar, la rapidez de mi decisión fue paralela a mi desengaño, ya que de las canillas no salía agua.

Pasado el mediodía nos llevaron, a Ocampo y a mí, a la cocina del edificio, que luego me enteraría era la casa del Gobernador inglés. Allí, y por primera vez luego de largas semanas sin interesarme por alimentarme, el olor a comida que salía de esa cocina me cautivó. Todavía recuerdo los dos platos de fideos calientes que comí en esa oportunidad.

La actividad de esa tarde se limitó a recorrer algunos lugares del centro, ya que era para mí la primera vez que estaba en esa zona. Mi idea era comprar algún rollo de película para mi cámara fotográfica, ya que había agotado el único que tenía, entonces al no conseguirlo regreso al edificio y me encuentro con la novedad de que mis colegas cordobeses habían partido hacia el aeropuerto. Un Hércules había logrado burlar el bloqueo inglés, cosa que se repetía casi a diario, y la orden era que los ROA debían abordarlo.

Me informan que tengo que estar con ellos en media hora, explico que mi situación es distinta y que mis pertenencias y mis equipos de radio habían quedado en el M9, pero la orden era de repliegue al continente de todo el contingente ROA.

Un Unimog que estaba en la escuela, a metros de ese lugar, me lleva al aeropuerto. Al pasar por el Centro de Filtraje nos encontramos con el resto de mis compañeros. En ese lugar el Padre Pacheco, nos da la bendición antes de descontar el tramo final al aeropuerto. Ya en camino apreciamos con melancolía y por última vez el paisaje malvinense.

En el aeropuerto, colaboramos con la tarea de ayudar a cargar las camillas con heridos graves que llegan en distintas ambulancias. En ese preciso momento suena la alarma aérea y nuevamente todo el mundo desaparece, el Comandante del Hércules corta combustible de los cuatro motores, y antes de que las hélices dejaran de girar no queda nadie sobre la pista. Nos quedamos unos eternos minutos queriendo enterrarnos en la turba o desaparecer de ese lugar pero nada sucede...es falsa la alarma o el bombardeo fue abortado.

El Comandante grita que en cuanto los motores estén en marcha nuevamente, dejarán el lugar. Mientras se completa la tarea de carga del avión, escucho que alguien me llamaba, me costó reconocerlo con la barba crecida y sucio como nosotros...era Nicolás Kasanzew, que para la televisión argentina estaba como único periodista cubriendo el lugar acompañado del camarógrafo Lamela.



Nicolás Kasanzew

El señor Kasanzew me extiende su mano con un casete de video, pidiéndome que lo lleve y que una vez que arribe al continente se lo entregue sólo al Brigadier Crespo.

Una vez asegurada la carga y las camillas de los heridos, el Hércules comienza a rodar, finalmente

despega tomando altura tan rápidamente, que algunos heridos se quejaban del dolor.

Ya cuando el Hércules hace un giro sobre el aeropuerto, vemos a través de los vidrios, y por última vez, la pista rodeada de enormes cráteres. La mayor parte del viaje se realizó en completo silencio, era mucho lo que dejábamos, amigos, camaradas, recuerdos...una parte nuestra quedaba en las islas.

El Hércules volaba tan cerca del agua que parecía que las crestas de las olas lo acariciaban. El vuelo a esa altura producía tanto movimiento, que yo creí no poder contener la cantidad de fideos que había saboreado pocas horas antes. Las dos horas de vuelo se hacían interminables, finalmente alguien grita que se veía la costa continental. Con las últimas luces de ese día, aterrizamos en Comodoro Rivadavia, no hubo festejos...todos habíamos cambiado, nos sentíamos entre tristes y melancólicos, aunque por primera vez en mucho tiempo a salvo.

Finalmente el M9 fue destruido por un misil, y con él mis equipos y pertenencias. Uno de los integrantes falleció debido a las heridas recibidas. El Puesto (POA) M7 integrado por Julio Rotea y Terciano



Sampieri, permaneció en su lugar hasta el fin del conflicto. Estos valientes ROA fueron capturados por los ingleses en Darwin y embarcados al continente junto con otros prisioneros. El hecho curioso de estos dos ROA, es que disimulados entre sus ropas pasaron un equipo de VHF desarmado, y que luego lo utilizaron para comunicarse con colegas del continente cuando la distancia se lo permitió, mientras permanecían

prisioneros.

Medalla: El Honorable Congreso de la Nación a los Combatientes (26/11/1985)

Medalla: Al Servicio Distinguido en Tiempo de Guerra (2/4/1986)

Diplomas:

- Fuerza Aérea Argentina "Batalla Aérea por las Islas Malvinas" (1/1/1985)
- Fuerza Aérea Argentina "Distintivo de Campaña 2" (1/1/1985)
- Fuerza Aérea Argentina "Comando Aéreo de Defensa" (10/8/1982)

- Fuerza Aérea Argentina "Estado Mayor General – Jefatura 1 Personal" (20/10/1982)
- Fuerza Aérea Argentina "Decreto 629/91 Grado Teniente de Reserva" (5/11/1991)
- Comisión Nacional de Telecomunicaciones "Resolución 21/93" (2/4/1993)
- Fuerza Aérea Argentina "Instructor ROA" (9/12/1998)

El componente de los POA que desplegó en las Islas Malvinas estaba integrado por el personal civil que a continuación se detalla:

M1: Lore, Carlos A.
M1: Font, Enrique
M2: Ramírez Abel V.
M2: Parets, Roberto Osvaldo
M3: Nájera, Jorge
M3: Ridelnik, Sergio
M4: Escuti, Rafael
M4: Monti, Luis
M5: Del Pino, Manuel E.
M5: Guevara, Enrique A.
M6: Botín, Raúl
M6: Díaz, Erio Omar
M7: Malen, Eduardo
M7: Rotea, Julio
M8: Mansilla, Julio
M8: Sampieri, Terciano
M9: Poletti, Norberto
M9: Cabo Lanza, Jorge
M9: Soldado Frontini, Francisco
M10: Consigli, José Ricardo
M10: Olivier, Juan Luis
CD S. Aux.:... Portal, Álvaro
CD: Lescano, Gustavo A.
RO S. Aux.: Biasotto, Carlos
RO S. Mayor: Ocampo, Alfredo
TJ: Fernández, Ruben O.

NR Las fotos, material de archivo y textos exhibidos en www.3040100.com.ar son propios o han sido autorizados por los autores con mención de los mismos. Por eso advertimos que todo el material a utilizar de www.3040100.com.ar tiene propiedad intelectual, propia o de terceros, solicitando previamente su uso y mencionado los créditos, recordando las disposiciones de la Ley 11723, sus complementarias y modificatorias. <http://www.agra.org.ar/web/asociacion/ley-de-autor.html>

Programas Radiales Sobre la Temática Malvinas

- **Nombre del Programa:** DESTINO... MALVINAS
Emite los días: jueves de 20:00 hs. a 22:00 hs.
Emisora: FM DEL ESTE 99.3Mhz. /FM DE LAS AMERICAS 89.5 Mhz.
RADIO PATAGONIA DE REALICO 107.1 Mhz.
FM 2 DE ABRIL 96.7 Mhz. DE MONTE CASEROS (CORRIENTES)/ FM COMUNITARIA NAMUNTU 90.3 Mhz. ZAPALA / FRECUENCIA 9 91.9Mhz. GARRE/ LAFORTUNA RADIO 102.5 Mhz.
Emisión por internet: LOS ANGELES RADIO, AN24.RDA 365, RADIO LOS TEMPRANEROS Y CUYEN RADIO (LA PAMPA)
Conduce: VGM CLAUDIO DOMINGUEZ
Teléfonos: 4216-5991 /7596 **Celular:** 011 1557096544
Email: destinomalvinas@yahoo.com.ar
Señal en vivo: FM DEL ESTE 99.3Mhz.//Berazategui, Buenos Aires, Argentina
Para bajar nuestro programa: www.malvinasenlaradio.com
- **Nombre del Programa:** MALVINAS TIERRA QUERIDA
Emite los días: Lunes de 14:00 hs a 16:00 hs.
Emisora: FM 89.5 MHz.
Conduce: VGM CARLOS MONTIEL Y LA PROFESORA LUCIA CACHAZO
Teléfonos: 0237 4843161 **Celular:** 01136666666 con whatsapp
Email: malvinashoygr@gmail.com / **Señal en vivo:** www.radiomunicipal.com.ar
- **Nombre del Programa:** MALVINAS LA GESTA
Emite los días: Miércoles de 17:00 hs. A 18:30 hs.
Emisora: RADIO AM 610
Conducen: ERNESTO FERNANDEZ MAGUER; GUSTAVO VARELA CARLO MAGNO; LUIS NICOLÁS POLO; JUAN ANTONIO POLO
Teléfonos: 4755-9061/9062
Email: lagesta.malvinas@yahoo.com.ar / **Señal en vivo:** www.radioam610.com.ar
Facebook: comisionpermanentedehomenajealagestadelatlanticosur (comisión permanente de homenaje a la gesta del atlántico sur)
- **Nombre del Programa:** MISION MALVINAS
Emite los días: Jueves de 20:00 hs a 22:00 hs. (repetición días Domingo 14:00 hs.)
Emisora: RADIO FM 93.5 UNIVERSIDAD, CALLE SABATINI n° 55 CP: (9420) Rio Grande
Conducen: CARLOS PEREIRA Y JUAN CARLOS LARA, VGM ANIBAL EDGARDO ESPOSITO
PRODUCTORA PROFESORA MARISA FONTANA

- Teléfonos:** 02964-432528 INT. 158 **Celular:** 02964544394 / **Email:** misionmalvinas@yahoo.com.ar
Señal en vivo: www.radiouniversidad.com.ar / **Facebook:** Misión Malvinas (Programa radio)
- **Nombre del Programa:** CON LA MIRADA EN MALVINAS
Emite los días: sábados de 10:00hs. A 12:00hs / **Emisora:** LX23 Radio La Costa
Conducen: Carlos Sánchez, Emilio Alsina y Rodolfo Costamagna
Teléfonos: 011 42519163 Celular: 011 1549466395 / **Email:** sancarlos2_05@hotmail.com
Señal en vivo: www.lx23radiolacosta.com.ar
- **Nombre del Programa:** MALVINAS, CORAZON DE MI PATRIA
Emite los días: Lunes de 20:00 hs. A 21:00hs
Emisora: RADIO TRADICION AM 1580 SAN MARTIN PROV. BS AS.
Conducen: MANUEL VILLEGAS Y ESTEBAN JUAN TRIES
Teléfonos: 47548784/47132517 **Celular:** 1557193187
Email: malvinascorazondemipatria@gmail.com
Señal en vivo: <http://www.amtradicion.com.ar>
- **Nombre del Programa:** MALVINAS, SU HISTORIA
Emite los días: Jueves de 20:00 hs. A 22:00hs. / **Emisora:** FM soldados FM 87.5
Conducen: Esteban Juan Tries; José Ramón Negretti
Email: malvinassuhistoria@gmail.com / **Señal en vivo:** <http://www.ejercito.mil.ar>
repite los días domingos de 21:00 hs a 22:30 hs por la AM 990 Formosa
Web: www.malvinassuhistoria.com.ar
- **Nombre del Programa:** ASI PELEAMOS EN LAS MALVINAS
Emite los días: Miércoles 18:00hs a 19:00hs **Martes** 15:00 hs. **viernes** 23:00 hs
Emisora: RADIO DE LAS AMÉRICAS FM 89.5 BAHÍA BLANCA, BUENOS AIRES
Conduce: LUIS ALEGRINI BRIGNOLI
Teléfonos: 0291-4548110 (Radio) 0291-4501479 / **Email:** fmdelasamericas@yahoo.com.ar
Señal en vivo: <http://www.fmdelasamericas.com.ar> / www.vopus.com.ar
www.teescuchotango.com.ar
- **Nombre del Programa:** Historia del Conflicto del Atlántico Sur
Emite los días: sábado de 12:00 a 14:00 / **Emisora:** FM Patagonia 90.7 FM, Ezeiza, Bs. As.
Conducen: Gerardo Furne y Profesor Miguel Menéndez
Teléfonos: 011-4234-1755 / **Email:** fmpatagonia@yahoo.com.ar
Lugar: Calle 5ª Avenida N° 1132 La Unión, Ezeiza

Descansan en Río Cuarto, los restos del Capitán (PM) Castagnari, caído en combate en la Guerra de Malvinas

Tiempo Militar, 06 Diciembre 2018

TIEMPO MILITAR

El proceso comenzó apenas pasadas las 18.30 del miércoles 5 de diciembre, el féretro con los restos del capitán (PM) Luis Darío Castagnari fue envuelto en la Bandera argentina y bajado del avión que lo trajo desde las Islas Malvinas hasta Río Cuarto, describió el diario La Voz

La viuda María Cristina Scavarda logró cumplir la voluntad de su marido.

Castagnari le había manifestado que, si perdía la vida por la patria, quería ser enterrado junto a un pequeño hijo de ambos, Gustavito, quien falleció en 1978, a los tres años.

En el hangar del Área Material Río Cuarto, en medio de un profundo silencio y emoción, los restos de Castagnari fueron recibidos por medio millar de militares y civiles.

Al darle la bienvenida a su camarada, los ex integrantes del Grupo de Operaciones Especiales vociferaron a coro el lema que llevan en su boina: "Vencer o morir".

"Este acontecimiento es inimaginado en medio de tanta burocracia y recelo. Siento tristeza y alegría también", expresó el suboficial mayor retirado José Alberto Brandana, quien también estuvo en Puerto Argentino, citado por el diario La Voz.

"Yo tenía seis años cuando mi papá se fue y lo estuvimos esperando hasta ahora. Me hubiese gustado que volviese de otra forma, pero lo tenemos acá. Él se preocupaba por su gente y era buena persona", dijo Martín Castagnari.

Su hermano Walter acotó: "Estamos agradecidos a los que pusieron toda la buena voluntad para que esto pudiera concretarse". Sobre las Islas Malvinas dijo: "Es algo que tenemos que recuperar, pero lo veo muy lejano".

Luego, entre cálidos aplausos y con la marcha de Malvinas de fondo, partió el cortejo rumbo al cementerio local. En las calles, vecinos de Las Higueras, conmovidos, saludaron con banderas argentinas el paso del héroe nacional. En el mediodía del jueves, los restos del capitán fueron incinerados y sus cenizas colocadas en el cinerario parroquial junto a las de su pequeño hijo, tal cual su voluntad, ahora cumplida.

Capitán (PM) Luis Darío José Castagnari ¡Presente!

En un emotivo homenaje, en la ciudad de Río Cuarto, se realizaron las honras fúnebres, ante los restos mortales, del oficial fallecido en combate durante el Conflicto del Atlántico Sur.

Publicado el Jueves 06 de Diciembre de 2018 en el sitio oficial "Argentina.gob.ar"

**Por Lic. Cecilia Vergara
Fotos C. Rocío Martínez**

Durante la mañana del 5 de diciembre, arribó al Aeropuerto Internacional General Mosconi de la ciudad de Comodoro Rivadavia, la aeronave que, procedente de las Islas Malvinas, trasladaba el féretro con los restos mortales del capitán (Post Mortem) Luis Darío José Castagnari, fallecido en combate durante el Conflicto del Atlántico Sur.



Allí, se encontraba su esposa, María Cristina Scavarda y sus tres hijos varones, acompañados por el secretario general de la Fuerza Aérea Argentina (FAA), brigadier Fabián Otero y el jefe de la IX Brigada Aérea, comodoro Marcelo García, que se encontraban presentes para expresar el apoyo de la Institución al merecido reconocimiento que se brindaría a este héroe nacional.

En un día muy especial para todos, Cristina expresó que "después de 36 años, puedo cumplir el pedido de él de que si le pasaba algo en las islas, lo trajeran y sepultaran junto a nuestro primer hijo, Gustavo, que había fallecido a la edad de tres años. Por fin siento paz, tranquilidad y un alivio muy grande porque la promesa está cumplida. A partir de hoy nuestra familia va a empezar a recorrer un nuevo camino con mucha paz y la luz de él que nos alumbra".

Horas más tarde, se dirigieron a la ciudad de Río Cuarto, provincia de Córdoba, exactamente a la plataforma del Área Material Río IV, donde comenzarían las honras fúnebres correspondientes. Cristina, sus hijos y la comitiva fueron recibidos por el jefe de Unidad, comodoro Gustavo Olivato y por sus familiares, quienes se fundieron en un sincero y fuerte abrazo al pie del avión.

El Cordón de Honor estuvo integrado por personal del Grupo de Operaciones Especiales (GOE) de la VII Brigada Aérea de Moreno, cuyo personal también trasladó el féretro hasta la Capilla Ardiente donde tuvo lugar una sentida invocación religiosa.

Un centenar de personas asistió a la Unidad para ser partícipe de este importante acontecimiento; entre ellos, ex integrantes del GOE, veteranos de guerra de Malvinas, personal militar y civil de la Institución, amigos de Castagnari, familiares y ciudadanos cordobeses.

Como representante de la especialidad durante el Conflicto, el brigadier mayor (R) "VGM" Ernesto Paris, brindó emotivas palabras alusivas. "Para todos los que partimos de Comodoro Rivadavia el 2 de abril a las 7 de la mañana, aterrizábamos en el primer Hércules que llegó a las Islas Malvinas, es un momento muy especial y de extrema emoción. Pasamos con él momentos sumamente importantísimos de nuestras vidas. Para nosotros fue un dolor inmenso perder un hombre pero el conflicto era así".

Y agregó: "Él fue, es y será un ejemplo para todas las generaciones futuras, como todos los hombres que dejaron su vida en este Conflicto. Nosotros lo despedimos allá, pero hoy lo recibimos aquí en su lugar de origen y junto a sus familiares. Como dice el escudo que lleva nuestra boina: 'Vencer o morir', y él lo hizo con toda la hidalguía que puede tener un soldado que deja su vida por la patria, por nuestra nación y por lo que defendimos y defendemos. Luis Darío: te recibimos con el corazón abierto y aquí estamos todos acompañándote".

Por último, el brigadier mayor "VGM" (R) Paris exclamó:

**"Capitán Luis Darío Castagnari",
a lo que todos respondieron a viva voz:
"¡Presente!"**

A continuación, luego de respetuosos aplausos

de los presentes, los restos del capitán Castagnari fueron trasladados hacia el Cementerio Parque Perpetual. El cortejo fúnebre realizó un recorrido por la ciudad colmada de ciudadanos que, con banderas argentinas en sus manos, lágrimas en sus ojos y un muy fuerte sentimiento patriótico, rindieron homenaje al héroe de Malvinas.



Ya en el cementerio, y luego de una breve invocación religiosa en la capilla para recibir los restos de Castagnari, los integrantes del GOE permanecieron allí, apostados de guardia, hasta el día siguiente.

Al alba del 6 de diciembre, partió desde Buenos Aires una aeronave que trasladaba a numerosas autoridades, integrantes de la promoción 38 e invitados especiales, con destino Río Cuarto dónde seguiría el emotivo homenaje.

El jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina, brigadier general "VGM" Enrique Víctor Amrein, acompañado por el secretario de Derechos Humanos de la Nación, Lic. Claudio Avruj; el intendente municipal de Río Cuarto, Dr. Juan Manuel Llamosas; el intendente municipal de Las Higueras, Alberto Escudero y el secretario delegado del gobierno de la provincia de Córdoba, en representación del gobernador, Hugo Palacios, se dirigió al cementerio para presidir la rendición de honores. Allí, se reunieron con la familia Castagnari y juntos caminaron hacia la capilla.

Los aguardaban formados, los integrantes del Grupo de Operaciones Especiales, banderas y escoltas y la Banda Militar de Música "Brigadier Mayor Juan de San Martín". Asimismo, se hicieron presentes Veteranos de Guerra de Malvinas, personal militar y civil, amigos y familiares.

Durante la jornada, el responso religioso estuvo a cargo del obispo de Villa de la Concepción de Río Cuarto, monseñor Adolfo Uriona y del capellán de la Guarnición Aérea, presbítero Marcelo Franzone. Luego, se realizaron las rendiciones de honores correspondientes y la Banda interpretó "Más cerca oh Dios de ti" que marcó el paso a los integrantes del GOE que trasladaron por última vez al único caído en Malvinas de la especialidad.

En la ocasión, el comodoro (R) Julio Brower de Koning, integrante de la promoción 38, se refirió a la figura del capitán Castagnari. "Querido 'Furia': recuerdo el día más triste de la guerra que fue precisamente cuando me enteré de tu partida. Ya pasaron 36 años de este acontecimiento donde tuvimos que despedirte entre nosotros, tus compañeros de promoción, del

Grupo de Operaciones Especiales, el padre Pacheco y el brigadier Castellanos. Ambos, seguramente, te estarán acompañando en el cielo. Y allí quedaste, apostado de guardia en esa tierra nuestra que supiste defender hasta el final, junto a otros no menos valientes argentinos que dieron su vida por nuestra hermosa patria”.



Y agregó: “Recuerdo también, en plena guerra, que conversábamos y nos contábamos de nuestras actividades diarias, y a vos Furia te tocó estar junto con otros camaradas, en el aeropuerto argentino, el blanco predilecto del enemigo que bombardeaba furiosamente con aviones y buques día y noche. Tu valentía sobresaliente y tu formación como integrante del Grupo de Operaciones Especiales te permitieron soportar con holgura todas las adversidades del clima y la guerra propiamente dicha. Querido Furia: Patria hasta perder la vida, hasta siempre”.

A continuación, tomó la palabra el titular de la Fuerza Aérea Argentina, brigadier general “VGM” Enrique Víctor Amrein, quien manifestó: “Me corresponde, hoy, resaltar los valores presentes en el ejemplo que encarna el capitán Luis Darío Castagnari, como el resto de los héroes de nuestra Institución que quedaron como silenciosos custodios de nuestras islas, para contribuir a que sean preservados y se transmitan a las generaciones futuras”.

“La firme convicción de estar cumpliendo su deber como soldado, fue el motor que sostuvo al capitán Castagnari y a sus camaradas en las horas decisivas que les tocó vivir, en las cuales la integridad, el coraje, la solidaridad y la vocación de servicio hasta ofrendar la vida por la patria, resultaron decisivas”, añadió Amrein.

“Deseo que quede como ejemplo y enseñanza para la vida y el trabajo diario de todos los hombres y

mujeres de nuestra Fuerza Aérea el poderoso ejemplo de estos camaradas, que estuvieron entre nosotros y que supieron afrontar las más extremas circunstancias con disciplina, entrega y valor. Así se forjaron los héroes, con el temple de aquellos que aún sin saber cómo terminará su historia quieren ser recordados por haber luchado hasta el final y jamás haberse dado por vencidos”, subrayó.



Refiriéndose a Castagnari señaló que “ha coronado con honor nuestra fuerza y debe ser la guía para los hombres y mujeres de su especialidad. Los hechos en los cuales este heroico oficial ofrendó su propia vida, constituyen un fiel reflejo de los preceptos que rigieron su accionar, siempre con el empeño puesto en conducir y enseñar con el ejemplo, protegiendo a los hombres a su cargo hasta el último instante. Honrar la memoria de nuestros héroes constituye un deber indelegable para la Institución que es merecedora de las glorias alcanzadas por sus hombres y mujeres en el Atlántico Sur”.

Concluyendo su discurso, el brigadier general “VGM” Amrein exclamó: “Capitán Luis Darío Castagnari: descanse en paz. La Fuerza Aérea lo recuerda siempre y la Virgen de Loreto, su patrona, vela por su alma”.

Dándose por finalizado el acto homenaje, el brigadier general “VGM” Enrique Víctor Amrein, entregó la bandera nacional argentina correspondiente, a la señora de Castagnari.

CAPITÁN “FURIA” CASTAGNARI

Oriundo de General Cabrera, provincia de Córdoba, ingresó como cadete en la Escuela de Aviación Militar en febrero de 1969 e integró la promoción 38.

Egresó con el grado de alférez del Cuerpo Comando en diciembre de 1972.

Entre los destinos donde prestó servicios se encuentran la entonces VII Brigada Aérea de Morón, el Grupo I de Vigilancia y Control Aéreo de Merlo, el Área Material Río Cuarto y la Base Aérea Militar Río Gallegos.

Casado con María Cristina Concepción Scavarda, tuvo cinco hijos: Gustavo, Martín, Guillermo, Walter y Roxana.

Como integrante del Grupo de Operaciones Especiales de la Institución, al declararse el Conflicto del Atlántico Sur, solicitó fervientemente ser enviado a las Islas, pedido que fue aceptado. Participó del Operativo de Recuperación de las Islas Malvinas, desempeñándose como jefe de Patrulla, abocado a tareas de Seguridad y Defensa de la Base en el Puesto Comando. Es allí que, el 29 de mayo de 1982, durante un cruento bombardeo naval de fuerzas británicas sobre Puerto Argentino, el entonces primer teniente Castagnari, de 33 años de edad, es alcanzado por las esquirlas de un misil produciéndole el deceso de manera inmediata.

Ascendió Post-Mortem al grado de capitán y por su entrega por la patria fue declarado Héroe Nacional por el Honorable Congreso de la Nación y le fueron otorgadas las condecoraciones de La Nación Argentina al Valor en Combate y la de La Nación Argentina al Muerto en Combate.



Te Saludo Soldado

El pasado 12 de diciembre dejó este mundo, después de una fulminante enfermedad, el Soldado Veterano de la Guerra de Malvinas Héctor Armando LEDESMA. Había nacido el 9 de julio de 1962 (vaya fecha). Durante la guerra fue mi Estafeta, cuando siendo Subteniente, me desempeñaba como Jefe de la 2da Sección de la Batería de Tiro B, del Grupo de Artillería de Defensa Aérea 101.

Era un joven alto, de mirada franca y directa a quien nunca escuché quejarse por nada y que siempre mantuvo su buen humor con un toque ácido. Siempre bien dispuesto e incansable en el cumplimiento de sus tareas. Con tino y espíritu de camaradería me transmitió, en esos días, las inquietudes de la tropa que a veces no llegan hasta el jefe por los canales formales.

La muestra más cabal de la fibra de la cual estaba hecho, la dio a poco de llegar a las islas.

Habíamos arribado el 29 de abril por avión. Nuestros cañones se encontraban aún en el transporte naval que luego del bombardeo enemigo del 1ro de mayo fue desplazado para alejarlo de Puerto Argentino a alguna de las bahías y caletas de las islas, como medida de seguridad.

El 2 de mayo, a instancias de nuestro jefe el Mayor Monge, se decidió destacar un grupo de 21 soldados, tres suboficiales, el propio Monge y quien esto escribe, para embarcarse en un pequeño carguero local y recuperar nuestras armas principales. El Monsunen, así se llamaba la nave operada por personal de la Armada no tenía ningún tipo de defensa por lo que se decidió llevar dos fusiles FAP, aunque sobre la hora de embarcar se cambió una de estas armas

por una ametralladora MAG. Al Soldado Ledesma se le encargó alcanzarla hasta el muelle donde nos aprestábamos para embarcar.

La operación consistía en navegar lo más próximo posible a la costa hasta que se encontrara el buque que transportaba nuestros cañones, transbordarlos y regresar de la misma forma, atravesando un amplio espacio que era dominado por los aviones, helicópteros artillados y buques enemigos. Las posibilidades de éxito y de regreso indemnes eran bien bajas.

Cuando comenzaba el embarque llegó Ledesma al muelle con la ametralladora, traía también su equipo y armamento individual. Cuando iba a tomar el arma me dijo “mi subteniente, yo voy con ustedes”. Le contesté que no. Él contestó, “yo soy su estafeta y tengo que ir con usted”. Insistiendo para que se quedara en tierra, le pregunté si sabía adónde íbamos y que no había seguridad sobre la posibilidad de regresar. “Sí, ya me dijeron. Ya retiré mis raciones. Yo me voy con usted”, me contestó, casi impaciente. La determinación y el coraje que puso de manifiesto, teniendo todas las chances de quedarse seguro en tierra me inclinaron por acceder a su voluntad. Su actitud será siempre un recuerdo imborrable y emocionante.

Finalmente, cumplimos el cometido de la empresa, luego de enfrentar terribles tempestades y el azote del mar más bravío que se pueda imaginar, que casi hacen naufragar la embarcación, así como de escabullirnos entre los islotes para evitar la detección de buques y aeronaves enemigas que pululaban por el área.

Mi Soldado Ledesma, ya has partido a preparar la posición que todos nosotros, tus camaradas, ocuparemos finalmente. Por tu recuerdo, por tu fibra, por tu patriotismo sereno y sin ampulósidades. Hasta ese momento, tu viejo jefe... TE SALUDA.

BAHÍA BLANCA, 14 de diciembre de 2018.
Cnl VGM (R) Ricardo Jasson

Nota de Redacción: El Grupo de Artillería de Defensa Aérea 101 fue una unidad del Ejército Argentino que combatió en las Islas a partir de las 04:44 del día 1ro de Mayo cuando un avión Vulcan de bombardeo de gran altura, despegó de la Isla Ascensión y lanzó sobre la península del aeropuerto 21 bombas de 1.000 libras cada una, que cayeron sobre el mar.



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.

Viaje a Nuestras Islas Malvinas Con All Clerc

REFERENCIAS:

- VGM Ignacio Cepeda: nachobim5@yahoo.com.ar
- VGM Eduardo Montivero: 0291-4063964

CONTACTOS:

Sra. Susana Pozo **Sra. Marcela Seoane**
Email: susana@allclerc.com.ar Email: ventas@allclerc.com.ar
Teléfonos.: 011-4894-1777 011-4894-1528

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 en Buenos Aires

Ubicado En la Avenida Cabildo N° 381 de la Ciudad Autónoma de Bs As, teléfono +540114777-3798, el Centro cuenta con distintas especialidades con el objetivo de brindar una atención integral de las problemáticas que aquejan al veterano y sus familiares, producto del conflicto bélico de 1982 y que aún hoy producen secuelas como stress, ansiedad, angustia, etc. Para ello el Centro cuenta con un equipo de profesionales que cubren el área de Psiquiatría, Psicoterapia individual, grupal y de familia, Servicio social, Counselling, Terapia ocupacional, Musicoterapia y Nutrición.

También cuenta con espacios de terapia grupales, como el de Hospital de día, talleres terapéuticos especiales, promoviendo la apertura a una experiencia comunitaria, abriendo la posibilidad de formar nuevos lazos y vínculos sociales.

Entre las actividades del Centro el Departamento de investigación y docencia de grado y posgrado, organiza seminarios, ateneos, espacios de supervisión, promoviendo la formación de nuestros profesionales y realizando intercambios con otras instituciones.



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

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

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

Ejemplos:

En Capital Federal:

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

En el país:

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

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

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

0800-666-4584

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

Estimado Socio

De mi mayor consideración:

Por la presente pongo en su conocimiento que la Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas con Personería Jurídica I.G.J. N° 805/2002, en la reunión de la Comisión Directiva del 14 de Noviembre del 2018, aprobó según Acta N° 171/18, una actualización de la cuota social de sus afiliados, dicho aumento nuevamente fue tratado en reunión de Comisión Directiva del pasado 11 de diciembre del año próximo pasado, reflejada en el Acta N° 172/2018.

Considerando:

- La autorización otorgada a la Comisión Directiva por la Asamblea Anual del día 7 de julio de 2010, para actualizar la cuota social en un valor equivalente al 0.5% de la Pensión Honorífica Nacional, equivalente a 03 TRES Pensiones mínimas que perciben los Jubilados, con los respectivos aumentos de la misma.

- Dicho aumento se hace "IMPRESINDIBLE" y "URGENTE", dado el aumento del costo de vida, producto de la inflación reinante.

- Por lo expuesto precedentemente solicitamos a los Organismos por los cuales se efectúa el descuento de la cuota societaria, que se actualice, a partir del 1° de Abril del año en curso, en forma automática la cuota social, de la totalidad de nuestros Asociados, según los siguientes montos:

Anterior	Actual
\$ 80,00 Pesos	\$ 120,00 Pesos

Siendo el último incremento actualizado de \$ 80,00, el cual rige desde el mes de octubre 2017.

Sin otro particular saludo a ustedes; con mi consideración mas distinguida.


Sergio FERNANDEZ
General de Brigada VGM (R)
Presidente de la Asociación de Veteranos de Guerra de Malvinas

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

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

Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas

Llamado a Elecciones Para Renovación de Comisión Directiva y Órgano de Fiscalización 2019 - 2022

De acuerdo a lo establecido en nuestro estatuto:

TITULO IV: COMISIÓN DIRECTIVA Y ÓRGANO DE FISCALIZACIÓN.

Artículo 11º

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

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

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

En caso de no existir asociados que permitan dar cumplimiento a lo expresado deberán efectuarse las modificaciones al presente artículo, agotando las posibilidades de representación proporcional, por Fuerzas y Jerarquías al momento de las operaciones, las que deberán ser aprobadas en Asamblea Ordinaria o Extraordinaria por dos tercios de los asociados presentes.

En todos los casos los mandatos son únicamente revocables por la Asamblea.

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

Artículo 12º

Para integrar los órganos sociales se requiere:

a) Pertenecer a la categoría de Socio Activo con una antigüedad mayor de dos años.

b) Reunir, para cada cargo, los demás requisitos previstos en este estatuto.

c) Estar en condiciones de asistir regularmente a las sesiones del respectivo órgano social.

d) Ser elegido en Asamblea convocada al efecto, dentro de una lista completa de candidatos para todos los cargos a cubrir, que se identificará con un color y que será presentada por escrito, con una anticipación no menor de treinta días hábiles respecto al acto eleccionario y por un mínimo de cincuenta asociados,

que además incluirá la designación de dos apoderados, uno titular y otro suplente, para que la representen ante la Comisión Directiva a todos los fines del acto electoral, del escrutinio y de la proclamación de su resultado consiguiente - para su homologación por la Comisión Directiva.

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

Artículo 13º

Las elecciones de los miembros de la Comisión Directiva se harán por el sistema de listas completas del Órgano de Administración y del Órgano de Fiscalización.

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

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

En el año 2019 se renovara la comisión directiva, para ello se establece el siguiente cronograma

05/04/2019 Cierre recepción de listas en oficina de AVEGUEMA, la cual podrá ser entregada personalmente en nuestras oficinas, enviadas por Correos Privados – Correo Argentino o E-mail.

10/04/2019 La Comisión Directiva realizara las verificaciones correspondientes y se expedirá sobre la validez de las listas.

20/05/2019 Se darán a conocer las listas presentadas, en la Gaceta Malvinense, Pagina Web, mediante el envío de e-mail, llamándose a votación, la cual se efectuara mediante el envío del voto en sobre cerrado, por Correo Electrónico, Correo Argentino, Correo Privado, o entregado personalmente en nuestra sede.

01/06/2019 Cierre de recepción de votos en oficina de AVEGUEMA.

20/06/2019 Escrutinio de los votos

05/07/2019 Asamblea Ordinaria, proclamación lista ganadora y cambio de Autoridades, por un periodo de (03) – TRES AÑOS

Sergio FERNÁNDEZ
General de Brigada VGM (R)
Presidente

Recordatorios de Malvinas

Adquieralos en
nuestra sede

de 08.30 a 16.00

Uruguay 654



Piso 4º Of. 403 -

CABA

- Tel: 4373-5440