

LA GACETA MALVINENSE

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



AÑO 18 – Nº 73 - Octubre - 2019

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

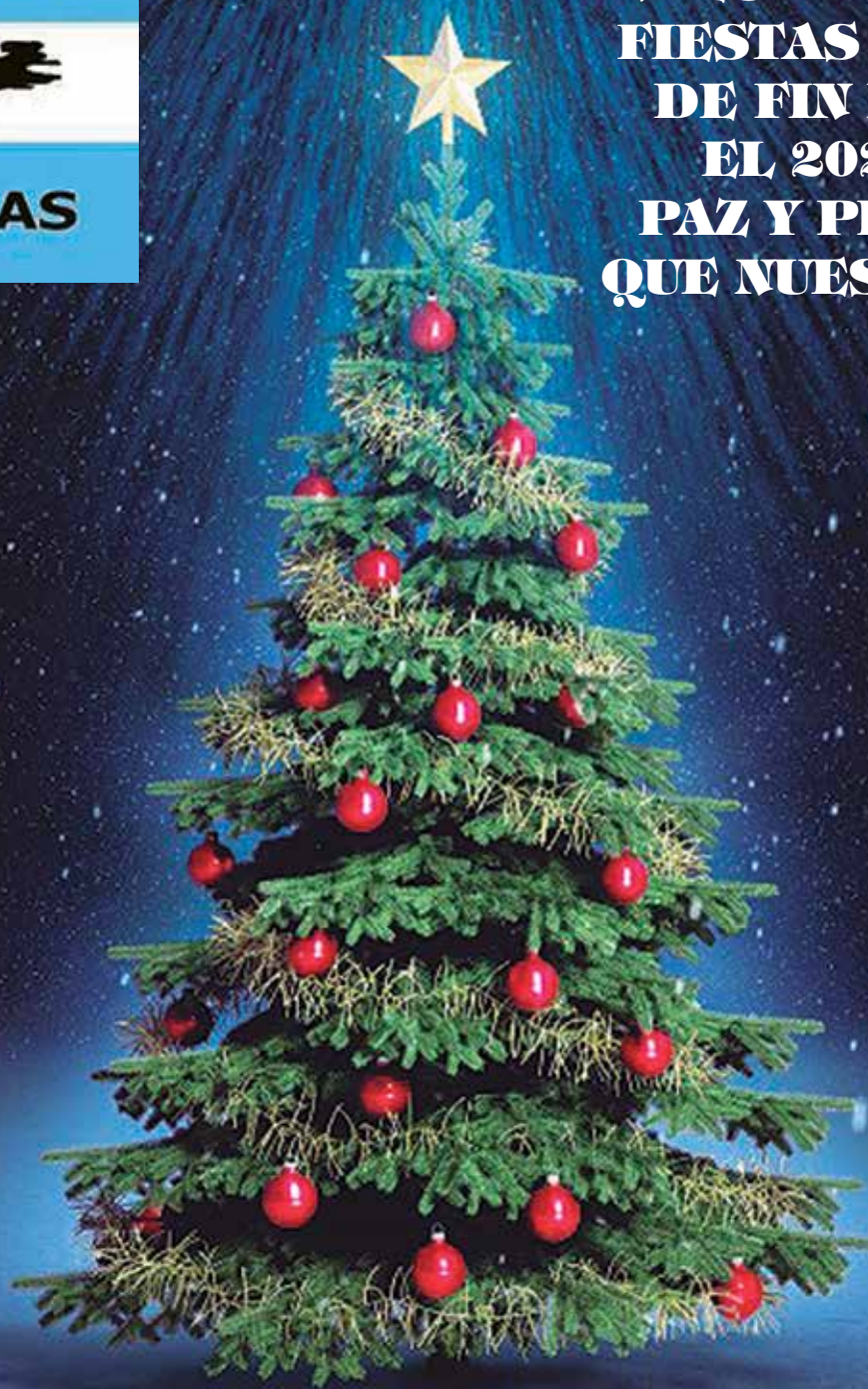
Asociación Civil sin fines de lucro.
Pers. Jurídica Nº 805/2002
Tel. / Fax: (011) 4373-5440
aveguema82@yahoo.com.ar

HOY Y SIEMPRE



ARGENTINAS

**AVEGUEMA DESEA A SUS
INTEGRANTES FELICES
FIESTAS NAVIDEÑAS Y
DE FIN DE AÑO - QUE
EL 2020 TRAIGA LA
PAZ Y PROSPERIDAD
QUE NUESTRO PUEBLO
MERECE.**



Armada



AVEGUEMA



Misa por Caidos



El RI 5

Rincon del VGM



03

06

08

11

14

16

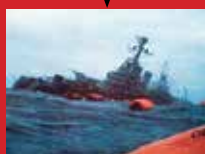
20

26

28



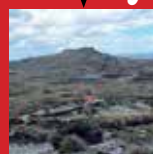
Balsas del Belgrano



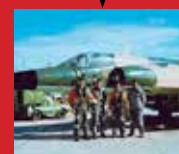
Prefectura



Ejército



Fuerza Aérea



EDITORIAL

En la Encrucijada

En Julio de este año, AVEGUEMA se enfrentó a una encrucijada. No existían listas propuestas para renovar autoridades. Las autoridades vigentes debían dejar el cargo en función de lo determinado en el Estatuto de la Asociación. Todas las alternativas estudiadas previamente por la Comisión Directiva y los asesoramientos legales, apuntaban a una modificación del Estatuto, lo que exigía la realización de una Asamblea Extraordinaria.

En la oportunidad prevista para la reunión de la Asamblea Ordinaria se convocó además a los socios, para realizar la Asamblea Extraordinaria.

Esta, decidió en su accionar, modificar el Estatuto, habilitando, con ello la reelección de las autoridades por otro período 2019 a 2022.

Como presidente de la Asociación siempre sostuve la institucionalidad como fuente de legitimidad de las autoridades. Por ello, acepté la resolución de esa encrucijada para bien de AVEGUEMA, esperando que en el futuro podamos solucionar el relevo de autoridades con la participación de otras listas de candidatos.

Agradezco la confianza y el respaldo de los socios y de la Comisión Directiva y ello me impulsa a redoblar el esfuerzo y el compromiso moral con la causa Malvinas, para el logro de los objetivos de la Institución y para la búsqueda de mecanismos que favorezcan el objetivo final, el de la soberanía argentina.

En estos últimos seis años de gestión hemos logrado avanzar en varios proyectos en los ámbitos nacional e internacional. Hemos cubierto varias expectativas y se obtuvieron resultados concretos en la relación con los veteranos de otras organizaciones argentinas y

con los británicos. Hemos establecido la relación con la Cancillería Argentina y con la Embajada del Reino Unido para discutir y proponer nuestras iniciativas. Hemos desarrollado cuanto estaba a nuestro alcance para accionar en las Islas en persecución de múltiples objetivos puntuales. Hemos concretado objetivos en un comienzo, y otros están en pleno desarrollo. También restan alcanzarse varios, que se escalonaron en el tiempo o se ligan con los previamente alcanzados. Todo esto con la soberanía argentina sobre nuestras Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur como única guía de nuestras esperanzas y de nuestro accionar.

También es cierto que hubo demoras y detenciones. Y que hubo que incrementar esfuerzos. Pero no hemos retrocedido en nada.

Este año 2019 encuentra a la Argentina y a Gran Bretaña frente a sus propias encrucijadas. Ambas naciones enfrentaron dos procesos electorales con particulares ingredientes y resultados inmediatos palpables, pero de imprevisibles consecuencias. Cada una afronta un sinnúmero de dificultades políticas, económicas, sociales de muy compleja entidad y con final abierto para sus soluciones o mitigación de efectos adversos. O para otros desenlaces.

Estas encrucijadas de su Historia pueden derivar en consecuencias futuras impredecibles, por su desarrollo y resultados, para la vida misma de ambos estados y de sus pueblos.

El disparador del Brexit desencadenó una fragmentación política y una incertidumbre económica y social de proporciones que superó todo lo imaginado. Cómo afectará todo ello las relaciones exteriores del Reino Unido, la situación de Malvinas, Gibraltar y aún la propia unidad con Escocia e Irlanda del Norte, es una incógnita que sólo el tiempo y los resultados develarán.

Para nosotros, un cambio de gobierno, se transforma también en un desafío vital por la gravedad de las crisis acumuladas por décadas, que se evidencian en todos los ámbitos y las opciones que se presentan. Para colmo de males, en un contexto regional en crisis, inflamado de volatilidad y violencia. No hay espacio para un solo paso en falso.

¿Qué Argentina sería y responsable, con adecuado poder nacional, va a negociar con Gran Bretaña por la soberanía? No lo sabemos.

Desde nuestra Asociación, frente a estas encrucijadas nacional e internacional, continuaremos en la lucha por la soberanía, ajustando el proceder a las circunstancias, pero sin modificar nuestro Objetivo de la Soberanía, que es permanente e irrenunciable, ni la Estrategia de la Negociación. Podremos flexibilizar la Política en grados variables de Cooperación, según resulte conveniente. Ciertamente, emplearemos todos los Medios disponibles, sin limitación alguna para contar con el máximo de opciones para accionar.

Lo hacemos por el compromiso con nuestro pasado de sacrificios y de gloria. ¡Pero mucho más, por el futuro de la soberanía que nos debemos los argentinos para las próximas generaciones!

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

La Gaceta Malvinense
Título y marca N° 1954.110 (INPI)
Prop. Intel. N° 39451278

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 4° Of. 403 (1015) - CABA
Tel. & Fax: (011) 4373-5440

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

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.

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

El Letal Ataque al Atlantic Conveyor

El error estratégico que le provocó a los ingleses la mayor pérdida logística en Malvinas

Infobae, Loreley Gaffoglio

Fotos Proporcionadas por THX Medios S.A.



El Super Étendard con su misil despegando de la base de Ushuaia.

Isla Ascensión (Territorio Británico de Ultramar), 5 de mayo de 1982.

“¡Están todos locos!”, pensó el comandante de la 3° Brigada de los Royal Marines y comandante de las fuerzas terrestres, Julian Thompson, al observar con asombro en la Isla Ascensión que el grueso de la carga logística para el conflicto en el Atlántico Sur se concentraba en un único buque: el mercante Atlantic Conveyor, requisado junto a otras 40 naves civiles como apoyo de transporte a la flota británica, había sido designado con apremio por el Ministerio de Defensa inglés para que fuera reacondicionarlo. Y así se hizo en tiempo récord.

Thompson no estaba solo en esa apreciación premonitrice: el comandante del Regimiento Logístico de la Infantería de Marina, coronel Ivar Helberg, le dio la razón.



El mercante Atlantic Conveyor de la compañía Cunard fue requisado los primeros días de abril de 1982 como buque de apoyo y modificado para que pudiera operar como plataforma de Sea Harriers y helicópteros durante la Guerra de Malvinas.

Diez días después de la recuperación de las islas Malvinas por parte de la Argentina, el carguero de 202 metros de eslora y 15.000 toneladas ostentaba una plataforma de despegue vertical en popa, se habían reforzado sus bodegas y dotado con un nuevo sistema de comunicación. Contrarreloj, la conversión naval se ejecutó en el puerto de Plymouth, Devonport, desde donde zarpó el 25 de abril con gran parte de sus pertrechos.

Debía repostar en Sierra Leona y atracar en Isla Ascensión para completar su carga estratégica: 8 aviones de combate Sea Harrier y 6 Harrier que de-

bían ser trasladados al área de conflicto. Esas naves se sumaban a los cinco helicópteros Chinook, para desembarcar tropa y artillería pesada en San Carlos, y a otros 6 Wessex y algunos Wasp para la RAF. Los helicópteros también fueron utilizados durante la navegación hacia el sur para transferir personal entre la flota británica.



Aviones Harrier transportados a bordo del Atlantic Conveyor, se salvaron de ser hundidos con el buque por escaso tiempo.

Su gran capacidad permitía además almacenar en encubierta, en contenedores dispuestos a cada banda, todo un arsenal: bombas de racimo, motores de cohetes, misiles antitanques, granadas y municiones. Y en sus amplias bodegas albergar tanques inflables y camiones cargados de combustible, botes para desembarco, una pista aérea vertical para montar en San Carlos, equipos desalinizadores y de iluminación, repuestos de aviones y helicópteros, generadores y otros pertrechos clave como tiendas de campaña, raciones y calentadores.

Ian North, capitán del Atlantic Conveyor y veterano de la II Guerra supervisó desde el puente de mando junto al comandante de la Royal Navy, Michael Layard, la estiba en puerto: los aviones y helicópteros sin sus rotores habían sido dispuestos como piezas de un improvisado rompecabezas sobre la cubierta. Guarecidos con fundas anticorrosión, los flanqueaban otros contenedores que impedían su movilidad en las irascibles aguas del sur.

Auscultar a la flota

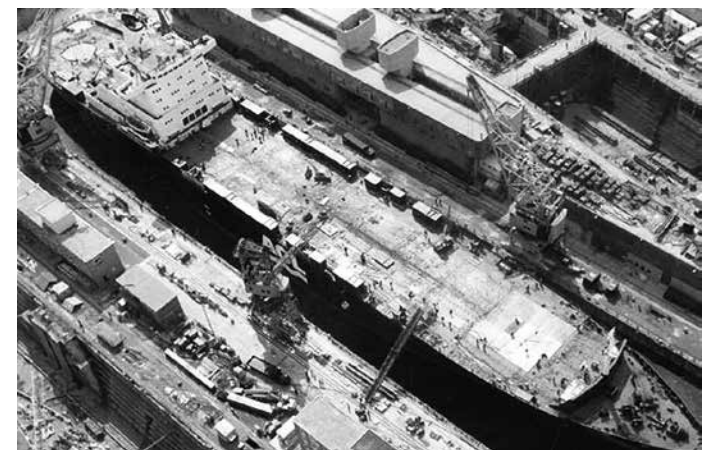
Todo un gran esfuerzo logístico. Aunque sin la previsión de que el Atlantic Conveyor se erigía en un objetivo demasiado rentable. Y especialmente vulnerable para la infalible dupla de aviones Super Étendard y misiles AM-39 Exocet de la Armada Argentina. Tras el embargo del gobierno francés, el ingeniero del Taller Central de Misiles, capitán de Fragata Julio Pérez, junto a personal técnico de la Armada Argentina, logró descifrar el código de los Exocet para su diálogo con los aviones supersónicos, ante la falta de colaboración de los expertos franceses. (Pérez también ideó en el Apostadero Naval Malvinas un improvisado remolque como lanzador de misiles terrestre para Exocet mar. Su inventiva logró dejar fuera de combate al

destructor HMS Glamorgan).



El capitán Ian North y el comandante de la Marina Real, Mike Layard, supervisaron desde el puente de mando la re-conversión y la estiba del buque que hasta el '82 unía Europa con Estados Unidos.

Protegido como nave núcleo durante el último tramo de su trasiego, el Atlantic Conveyor (AC) arribó al límite de zona de exclusión flanqueado por destructores y portaviones. La task force navegaba al noreste del archipiélago malvinense a mediados de mayo cuando los Harrier y Sea Harrier allí apostados cambiaron de ubicación. Con su destreza de despegue vertical abandonaban la estrecha plataforma del AC y se repartían en los portaaviones HMS Hermes e Invencible.



En Devonport se reacondicionó al Atlantic Conveyor en sólo 10 días para que pudiera operar en las islas Malvinas. Su aporte fue clave para trasladar material bélico y transferir tropa entre buques de la flota.

El tráfico aeronaval enemigo en el área era incesante. Los patrullajes y ataques aéreos se sucedían mientras las tropas organizaban su acecho. A 150 km de allí, el radar TPS 43 de Puerto Argentino detectaba los ecos intermitentes de ese trajín, sin poder identificar blancos precisos, ni distinguir cuál era la plataforma naval.

Un binomio sin rival

Simultáneamente en la Base de Río Grande y días antes en la de Comandante Espora en Bahía Blanca, la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque de la Armada se adiestraba de manera intensiva. No podían operar desde el portaaviones 25 de mayo: los 5 Super Étendard con sus 5 misiles, de un total de 14 aviones y 10 misiles comprados a Francia, habían llegado 4 meses antes. Uno de ellos se usó

ACCUSYS

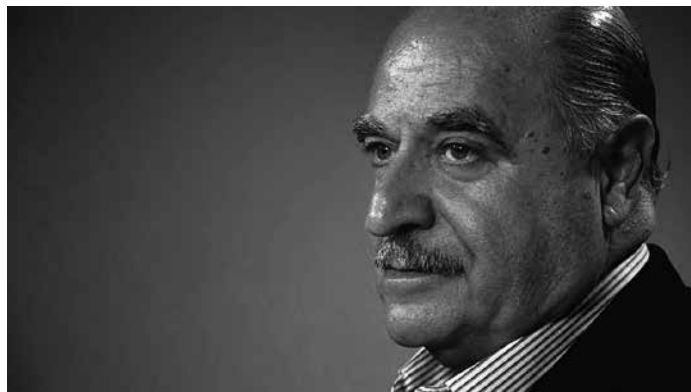
TECHNOLOGY

para repuestos y el conflicto en el Atlántico Sur los sorprendió sin que pudieran regularse los sistemas inerciales, de frenado y catapultaje en pista de una plataforma chica como la del ARA 25 de mayo. Tal fue la precipitación de las hostilidades, que Argentina a instancias de Francia le cedió a Irak, entonces en guerra con Irán, su turno para recibir los 5 misiles restantes.



Capitán de Corbeta VGM (R) Barraza

El objetivo de máxima con los Exocet antibuque apuntaba a los de mayor capacidad ofensiva y, en lo posible, a asestar un golpe psicológico, al golpear a los buques británicos emblemáticos: el Hermes o el Invencible, que apoyaban a las fuerzas enemigas en su avance hacia Puerto Argentino. Pero antes había que detectarlos. Una tarea ardua dada la baja el 19 de mayo de los aviones de exploración P-2 Neptune por su electrónica vetusta y del alcance y precisión de los alejados y poco sofisticados radares en Puerto Argentino.



Capitán de Navío VGM (R) Curilovic

El 4 de mayo los pilotos de esa escuadrilla, Augusto Bedacarratz y Armando Mayorga, propinaron su primer golpe letal con el binomio Super Étendard-Exocet al hundir al destructor HMS Sheffield al sureste de Malvinas. Ahora le tocaba el turno a otra sección. El capitán de corbeta Roberto Curilovic, alias Toro, su indicativo, y su numeral, el teniente de navío Julio Barraza, alias Mate.

"Durante varios días el radar Malvinas continuó detectando actividad al noreste del archipiélago. Determinó un phi-omega, es decir un punto de latitud y longitud donde se hallarían los objetivos, y se nos ordenó atacar", cuenta Curilovic a Infobae. El ex aviador naval, retirado con el grado de capitán de Navío en 1998, es el hombre clave de Aeropuertos Argentina 2000 que organizó los sucesivos viajes de los familiares de los caídos al cementerio de Darwin y ayudó a promover los procesos de identificación de los combatientes enterrados como NN.

El entonces Teniente de Navío, aviador naval Julio Barraza también describe minuciosamente la misión desde Vancouver, hacia donde emigró con su familia hace 29 años, tras dejar la Armada en 1986 con el grado de capitán de Corbeta. Alejado de la aviación, hoy preside una empresa de traducción de inglés y francés.

Sorpresa en el Ataque

A las 11 del 25 de mayo debía despegar la sección de Río Grande con un misil de 600 kilos en cada ala derecha de sendos aviones. Se buscaba máxima efectividad de hundimiento. Pero la misión se postergó para las 14 debido a la indisponibilidad de reabastecimiento en vuelo.

Los dos Hércules KC-130 habían sido asignados simultáneamente a otra operación: el bombardeo a la fragata HMS Broadsword y al destructor HMS Coventry por parte de la intrépida escuadrilla de A4B Skyhawk de la Fuerza Aérea que operaba desde la base de Río Gallegos. Aquel 25 de mayo es recordado como una interminable pesadilla para la task force.

Si el ataque al Sheffield había sido por el sur, el golpe esta vez sería el norte. Con diferencia de segundos, Curilovic y Barraza despegaron según lo planeado.

"Una vez cerrada la cabina, el piloto se fusiona con su máquina y no hay margen para ninguna distracción. Sólo existe, quizá, el temor oculto de fallar en una misión para la cual nos habíamos preparado durante años", dice Curilovic sobre el preludio de aquella legendaria misión.

En absoluto silencio electrónico, los dos "albatros" recorrieron 1.000 km con rumbo norte hasta el encuentro a la altura de Puerto Deseado, a 6.000 metros de altitud, con el avión tanquero que fielmente los esperaba inscribiendo círculos en el aire.

En una maniobra simultánea de extrema precisión se acercaron a las dos mangueras desplegadas en cada ala del KC-130 y se acoplaron a las canastas. "Sabían cuánto combustible debían entregarnos. Nosotros no pedimos absolutamente nada", evoca Curilovic.

Entre 15 y 20 minutos fueron suficientes para recargar los tanques. A partir de allí giraron al Este a 1.000 km/h de velocidad. Y en los últimos 200 Km descendieron en forma suave y se "escondieron" volando a 15 metros sobre el nivel del mar para no ser detectados. Así prosiguieron su ruta hacia el punto phi omega

"Para comunicarnos nos acercábamos y hablábamos por señas. Hacia el Este la luz del día se acorta y ya se estaba poniendo oscuro. El sol asomaba bajo y tenue a nuestras espaldas y enfrente había un mar gris plomo con corderitos. Estábamos a unas 50 millas del blanco cuando trepamos a 100 metros. Encendimos los radares. Hicimos dos o tres barridos a izquierda y



derecha de no más de tres segundos y fue una cosa de no creer. Lo que tantas veces habíamos practicado apareció en la pantalla: un eco grande en el centro, como una bananita dibujada en la pantalla, con otros dos ecos más chicos, uno arriba y otro abajo", describe Barraza.

Los pilotos descendieron abruptamente y continuaron con su aproximación. A unas 26 o 27 millas (37 km) del blanco volvieron a elevarse para hacer otra emisión de radar sobre la flota y ahí sí enganchar el blanco.

—Mate, al más grande—ordenó por radio Curilovic.

Barraza asintió con dos click. No quería hablar. Aunque sabía que con los primeros tres segundos del ploteo de radar ya habían sido detectados y seguramente estarían en la mira de los misiles Sea Dart. Los ingleses supieron además que se trataba de los radares de dos temibles Super Étendard, ya que contaban con las contramedidas electrónicas ajustadas para distinguirlos.



Desconocían de qué buques se trataban. Por el tamaño del eco podía ser el Hermes o el Invencible. "Pero eso no significaba invariablemente que el eco grande fuera un buque grande. Depende de si estaba presentándose la proa o el través. Pero no quedaba otra que ir sobre el blanco más grande", reconstruye Curilovic.

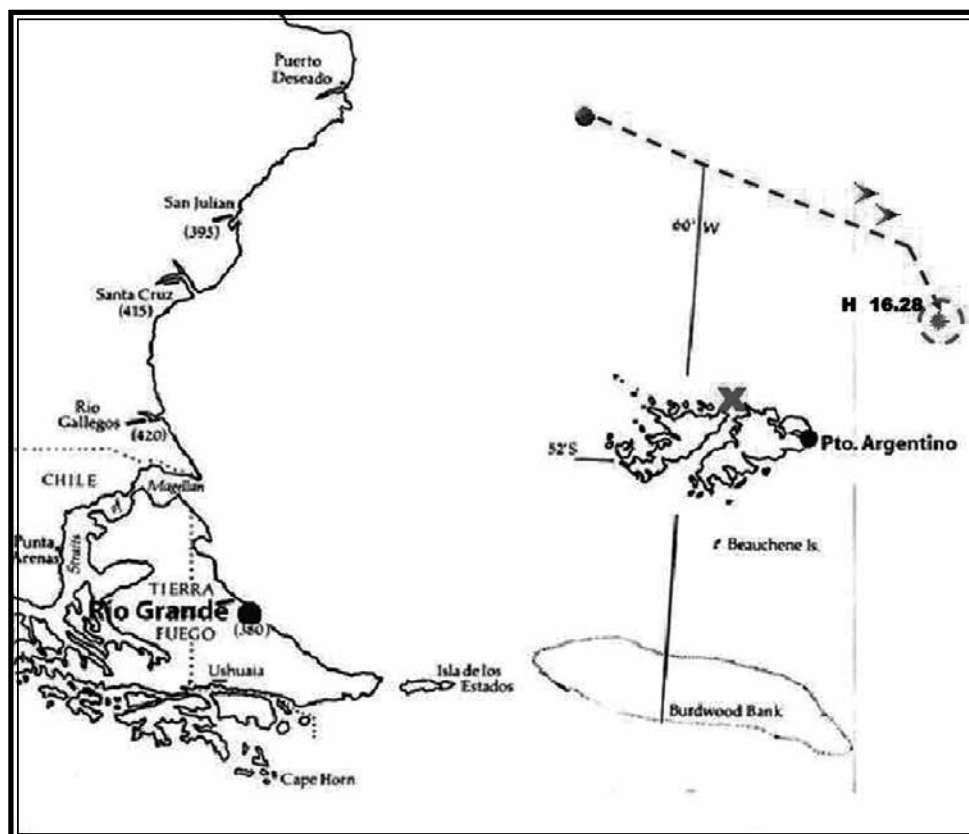
La ubicación que no había variado mucho de la aportada por el radar Malvinas. Los buques estaban a unos 150 kilómetros al noreste del extremo de la isla Soledad.

Ya a distancia de tiro, Toro y Mate iniciaron la secuencia del lanzamiento. Volcaron la información, conectaron unos switches y mantuvieron apretado el botón blanco de "disparo" para que la computadora dialogara con el misil y decidiera el momento oportuno en que debía salir para llegar al centro electrónico del blanco.

La segunda comunicación entre los pilotos fue el top de lanzamiento. A las 16.28, el desenganche casi simultáneo de esos 600 kilos produjo un pequeño estruendo seguido por un sacudón que descompensó levemente el ala derecha.

La punta nivea de esa arma subsónica casi infalible asomó por el parabrisas. Había que virar 180 grados, poner máxima potencia y huir ya que habían ingresado en el área de alcance de los Sea Dart. Pero Curilovic sucumbió al hechizo de los verdugos. Fue rehén de lo que se conoce como "fascinación de blanco".

"Quedé como extasiado", dice. "Había



una luz crepuscular y yo veía esas dos estelas de fuego que se dirigían hacia la flota y sólo pensé: 'Qué arma poderosa tenemos'. Conociendo el resultado del ataque al Sheffield, era improbable que los buques de superficie enemigos pudieran evitar el daño. Pensando en eso olvidé unos segundos que había que tomar distancia. Cuando reaccioné el avión de Mate se veía muy chiquito, porque él había cumplido con el procedimiento como correspondía".



El recuerdo de aquella misión en una témpera que pintó Barraza y que lo acompaña en su casa de Vancouver: "El mar era de un profundo gris plomo y al dirigirnos hacia el este teníamos un sol bajo y tenue sobre nuestras espaldas", rememora.



"Algo espectacular va a suceder hoy"

Según consignan documentos británicos desclasificados, ese mismo 25 de mayo por la noche, al amparo de la oscuridad, el Atlantic Conveyor debía desembarcar tropa y a todos los helicópteros en San Carlos y comenzar la transferencia de los demás pertrechos con las primeras luces del alba. Por eso, horas antes el capitán del AC, Ian North, se jactaba ante la tripulación: "Bueno muchachos, es 25 de mayo. Algo espectacular va a suceder hoy".

La emisión de radar de los Super Étendard había sido efectivamente detectada por la flota británica. Casi todos lanzaron chaff, nubes de partículas metálicas, para desorientar a los Exocet. En las pantallas de los destructores, los ingleses veían a esos contactos

duplicarse y avanzar hacia el Atlantic Conveyor. Los Exocet navegaban tan cerca uno del otro que ambos podían observarse en un mismo monitor.

El HMS Invencible contraatacó con seis misiles con escasa eficacia: dos de ellos bajaron a un helicóptero propio, un Sea King, que oficiaba como cortina antisubmarina. Y los otros se perdieron en su propia nube de chaff o persiguiendo otros ecos espurios.

Los misiles perforaron la cubierta de carga C, sobre la línea de flotación en la popa del Atlantic Conveyor. Minutos después con la detonación sobrevino la fatalidad: propagadas por la ingente cantidad de combustible de los tanques flotantes y del arsenal que cargaba, las llamas devoraron al carguero y sus "tesoros" bélicos. La explosión atravesó una banda y salió por la otra. La ocasión no podía ser más caótica para las tareas de salvamento: 15 minutos después, durante la incursión de la fuerza Aérea con bombas convencionales en el Estrecho San Carlos, el Broadsword es averiado y el Conventry se iba a pique.

Mientras tanto, Toro y Mate hacía ya rato que habían armado un rumbo mientras el jefe intentaba comunicarse con el avión tanque. "Ya era tarde y el Hércules se quedó orbitando lejos del lugar de la acción, pero sin ninguna defensa, siempre vulnerable a recibir algún tipo de ataque", reconoce el líder de la misión.

Final anunciado

La fragata HMS Alacrity intentó socorrer al Atlantic Conveyor. Se arrojó parte de la munición de los contenedores, pero el vientre del carguero era ya un sinfín de brasas y explosiones. Desde una torre, el capitán Ian North evaluó los daños y ordenó el abandono del buque.

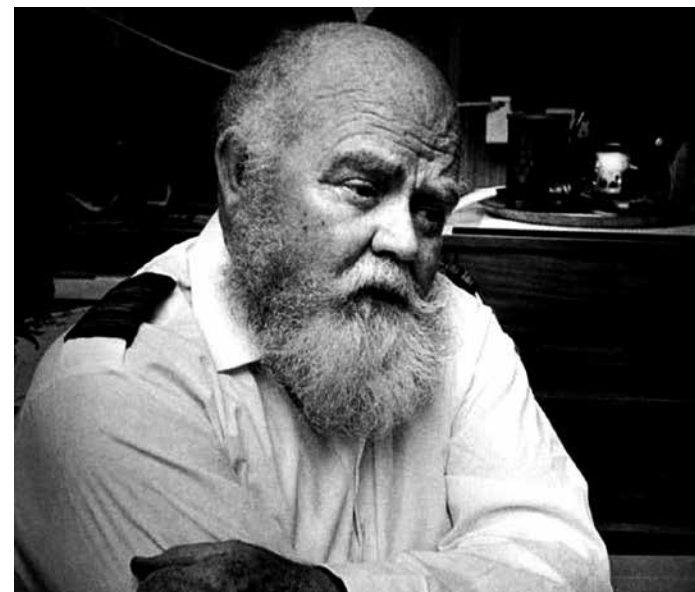


La oscuridad atentaba contra el dramático salvamento. El último recuperado por el HMS Alacrity fue recién a las 23. De los 33 tripulantes, 12 murieron: tres en la explosión y otros 9 desaparecieron en el Atlántico. Entre ellos, Ian North (57), que en la II Guerra Mundial había sobrevivido cuando los alemanes torpedearon su embarcación.

Fue un "enemigo digno, honorable", coinciden los pilotos. Porque cargado como estaba llevó su buque hasta Malvinas y cumplió con su país.

Euforia en el continente

Tras el segundo reabastecimiento y luego de 4:10 horas de vuelo, Toro y Mate aterrizaron ya de noche en Río Grande sin haber podido cuantificar los daños que aquella tecnología entonces sin rival había infligido. Toda la escuadrilla los aguardaba en la pista. Festejaban no sólo el presunto éxito de su misión, también el de la Fuerza Aérea en aquel día patrio. Una hora después estaban embarcados en un avión Elektra con destino a la base de Espora. Debían entrenarse en vuelos nocturnos. Mientras tanto, en Río Grande quedaba un último Exocet.



Ian North desapareció el 25 de mayo de 1982 en el Atlántico Sur. Tenía 57 años.



Tres días después, el Atlantic Conveyor se fue a pique y ello significó la mayor pérdida logística unitaria en la guerra. El enemigo se vio obligado a cambiar su plan de batalla basado en desplazamientos de tropa y artillería helitransportadas en el acecho final a Puerto Argentino.

Cuando el Brigadier Thompson se enteró en San Carlos de que ya no contaba con los Chinook emprendió con sus hombres la asonada final a pie. En el frío paralizante de la turba aquellos 100 kilómetros finales recordaron una y otra vez el peor error de cálculo en la planificación de la logística de la guerra del Atlántico Sur.

Recordatorios de Malvinas

Adquieralos en nuestra sede



Uruguay 654

Piso 4° Of. 403 -

CABA

- Tel: 4373-5440

El Rescate de las Balsas del ARA General Belgrano

Fuente: www.histarmar.com.ar, con adaptaciones de AVEGUEMA

El 2 de mayo del año 1982 a las 16:02, el Crucero ARA General Belgrano, fue alcanzado por dos torpedos disparados por el submarino nuclear inglés Conqueror que le produjeron posteriormente su hundimiento y donde murieron 323 marineros. El resto de la tripulación debió abandonar el navío, abordar las balsas salvavidas donde permanecieron a merced del frío y del fuerte oleaje hasta que fueron rescatados y trasladados a la ciudad de Ushuaia.



El día 2 a las 23:30 hs. despegó desde RIO GRANDE el NEPTUNE 2-P-112 para cumplir con el apoyo solicitado por el destructor ARA "PIEDRA BUENA". El avión se dirigió al área del hundimiento y entró en ligazón con el destructor, que había sido designado Comandante en Escena. El destructor ordenó una búsqueda en el área del hundimiento, volándose a 120 metros por problemas de visibilidad. Las condiciones meteorológicas eran adversas, debiéndose lanzar cinco bengalas, sin resultados.



Destructor ARA "PIEDRA BUENA", estuvo a cargo en el inicio de la búsqueda

El avión aterrizó en RIO GRANDE a las 06:30 hs. del día 3. A las 01:41hs. COATLANSUR ordenó al ARA "BAHÍA PARAÍSO" que se destacara a la zona del hundimiento.

A las 06:15 hs. había despegado de RIO GRANDE el 2-P-111 para relevar al 2-P-112. A las 07:48 hs. se recibió un reporte del "PIEDRA BUENA" informando búsqueda sin novedad. A las 08:25hs. los destructores ARA "PIEDRA BUENA" y ARA "BOUCHARD" arribaron a la zona de operaciones informando mar 4 (*), visibilidad 500 yardas y viento del N.W. a 30 km/h.

A las 09:20hs. el 2-P-111 avistó una gran mancha de aceite en latitud 55° 27' (S) longitud 61° 15' (W), de 10 millas de longitud por 300 m. de ancho, informando al "PIEDRA BUENA", iniciando una búsqueda cuadrada expandida.



Buque ARA "BAHÍA PARAÍSO" empleado como buque hospital en el conflicto

Mientras efectuaba la búsqueda de las balsas, a las 09:30 hs. el 2-P-111 avistó un posible submarino en latitud 56°00' (S) longitud 59°30' (W), lanzó una

sonoboya e inició escucha.

Dada la prioridad de la búsqueda de los naufragos y la poca disponibilidad de aviones exploradores, se ordenó al 2-P-111 continuar con la búsqueda de las balsas. (Este contacto pudo haber sido el HMS "CONQUEROR"). Continuando su búsqueda y haciendo escucha en frecuencias de socorro, a las 09:55 hs. el 2-P-111 estableció enlace en 2182 KHZ con una de las balsas, ratificando que pertenecía al "BELGRANO".

Ante este contacto positivo, CFT50 ordenó despegar de RIO GRANDE a las 10:11 hs. un avión B-200, con la misión de colaborar en la búsqueda y avistaje de las balsas. El 2-P-111 informó a las 10:30 hs. que mantenía el enlace en 2182 KHZ, que los naufragos daban una posición estimada latitud 54°45' (S) longitud 60°47' (W), resultando al este de ISLA DE LOS ESTADOS y a 130 millas. Este nuevo Punto Dato fue informado al avión B-200 a las 10:50 hs. quien se dirigió al mismo, en contacto con el "PIEDRA BUENA". A las 10:40 hs. el "PIEDRA BUENA" informó en su reporte N° 3: "2/3 balsas con hasta 120 hombres en total se escuchan en 2182 KHZ, aparentemente bien". El 2-P-111 investigando posible submarino en latitud 56°00' (S) longitud 59°30' (W)". He ordenado al "GURRUCHAGA" iniciar búsqueda en sector donde se estiman las balsas". "Pido permanente apoyo aéreo antisubmarino ante proximidad amenaza en AROP (Área de Operaciones). Meteorología ha mejorado sensiblemente. Sugiero posibilidad envío pesquero a AROP".



Aviso ARA "GURRUCHAGA" realizó una extraordinaria tarea en el rescate de los naufragos

El "GURRUCHAGA" informó que recibió una llamada de socorro de una balsa con 30 hombres en posición estimada al E. de ISLA DE LOS ESTADOS y a 70 millas a las 09.30 hs. Esta información fue ampliada a 12.56 hs. por el "GURRUCHAGA", informando que había interceptado una nueva comunicación de una balsa a la deriva desde el 2 a 17.00 hs. con posición estimada al Este de ISLA DE LOS ESTADOS y a 60 millas.



El avión naval B-200 que participó en la búsqueda de las balsas salvavidas

El 2-P-111 y el B-200 continuaban su búsqueda visual y radar en dirección al Sudeste del Punto Dato, dado que esa era la deriva por mar y viento. El 2-P-111 avistó 15 balsas y un bote con naufragos a 1320 hs. en latitud 55°55' (S) longitud 60°31' (W). Lanzó señales humosas, informó el contacto y regresó a RIO GRANDE aterrizando a las 15:45 hs, después de nueve horas y media de vuelo. El B-200 (4-G-44) había aterrizado a las 14:30 hs.

A las 13:39hs. el "PIEDRA BUENA" estimó arribar a la posición de las balsas en una hora, junto con "BOUCHARD" y "GURRUCHAGA". Para proveer relevo del 2-P-111, despegaron de RIO GRANDE dos aviones Electra, el 5-T-1 a las 14:04hs. y el 5-T-21 a las 14:32hs.



Uno de los aviones Electra participantes en el rescate

El Esfuerzo del 2-P-111

Volaban al límite de su autonomía en combustible, en medio del Atlántico Sur, en absoluta soledad, buscando con ansiedad señales de naufragos del Belgrano.



El 2-P-111

El responsable de analizar los niveles de combustibles informó que estaban al límite para poder regresar a la base. Sin embargo, continuaron buscando...hasta que lograron contactar señales de las balsas.



De inmediato pasaron el informe y con muy poco combustible en los tanques, el comandante de la noble aeronave puso proa hacia el aeropuerto de Río Grande

en un vuelo reducido sin saber si llegarían a la pista o si tendrían que efectuar un aterrizaje de emergencia.



Balsa del Belgrano al ser rescatada



Últimos momentos del Crucero ARA General Belgrano.

Sin embargo, con el último resto de combustible de reserva, el Neptune tocó pista habiendo cumplido acabadamente con la misión encomendada.

El Esfuerzo, la abnegación, la valentía y el espíritu de sacrificio que guió a esta Tripulación permitieron salvar 770 vidas.

Sobre 1093 hombres de tripulación se rescataron 770 sobrevivientes.



Recreación del contacto con las balsas por parte del avión Neptune 2-P-111



La tripulación del 2-P-111 que el 3 de mayo localizó, situó y guió a los buques de rescate al encuentro de las balsas, estaba compuesta por:

Piloto y Cte.: Capitán de Corbeta JULIO PÉREZ ROCA,
Copiloto: Teniente de Navío LUIS G. URBINA,
O.C.O / Nav: Teniente de Corbeta JOSÉ A. ANDERSEN,
Mecánico: Suboficial Segundo OSCAR RODRÍGUEZ,
Ayte Mecánico: Suboficial Segundo MIGUEL NOELL,
Radarista: Suboficial Segundo JOSÉ LEDEZMA,
Operador MAE: Suboficial Segundo JUAN C. OLIVERA,
Radio Op.: Suboficial Segundo CELSO FOSSARELLI,
Armas: Suboficial Segundo RAMÓN LEIVA, y
 Cabo Primero CARLOS A. SORIA.



¡Nunca los Olvidaremos!

(*) La Escala Douglas es una escala que clasifica los diferentes estados del mar en 10 grados tomando como referencia el tamaño de las olas. La escala tiene dos códigos, uno para estimar el estado del mar y otro para describir la altura de las olas. Esta escala se adaptó internacionalmente recurriendo en la mayoría de los países a los nombres tradicionales que describían los diferentes estados del mar. El nivel 4 indica mar con olas de hasta 2,5 m. de altura.

Museo Itinerante de la Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque de la ARA



Provincia de Santa Fe, mayo 2019
 Fuente: Informe de los participantes



El día 18 y 19 de mayo de 2019, el Sr Presidente del centro de Veteranos de Guerra de la provincia de Santa Fe, VGM Adolfo Schweighofer, invitó conjuntamente con la ciudad, a exponer la muestra itinerante de la Escuadrilla de Ataque en la noche de los museos.



La comitiva reunida con las autoridades del Liceo Militar

En la muestra, veteranos de guerra de la 1ra Escuadrilla Aeronaval de Ataque expusieron fotografías tomadas durante el conflicto de Malvinas y dieron charlas sobre el desempeño de esta unidad durante la Guerra.

El día 20 de Mayo de 2019, el Sr Director del Liceo Militar General Belgrano, Coronel Francisco J. Cajal, invitó a los Veteranos de Guerra de la Aviación Naval, a realizar la exposición en dicho instituto. Se dieron conferencias a cadetes, personal militar, personal civil y público en general sobre la actuación de los hombres y las máquinas; en particular relatamos el ataque solitario del Teniente



Aviador Naval Owen Crippa al descubrir la flota inglesa ingresando al estrecho San Carlos el 21 de Mayo de 1982, fecha que marcó la historia como el bautismo de fuego de 1ra Escuadrilla Aeronaval de Ataque.

La Comitiva estuvo integrada por los Veteranos de Guerra de Malvinas, Teniente de Navío Owen Crippa, Suboficial Mayor Pedro Godoy, Suboficial Principal Daniel Seffino, Cabo Principal Luis Lera, Cabo Primero Alfredo Paniagua y Cabo Primero Ramón Leiva.

Nuestro agradecimiento a las autoridades del Gobierno de la Provincia de Santa Fe, autoridades del Liceo Militar General Belgrano y a las autoridades del Centro Veteranos de Guerra de Santa Fe por mantener en la memoria colectiva la recuperación de nuestras Islas Malvinas en defensa de nuestra Soberanía Nacional.

Nota de AVEGUEMA: La 1ª Escuadrilla Aeronaval de Ataque participó de la guerra de las Malvinas con 10 aviones Aermacchi MB-339 o MC-33 y siete Aermacchi MB-326 o MC-32. Su comandante durante el conflicto fue el capitán de corbeta Carlos Alberto Molteni. La misión de la 1ª Escuadrilla fue desarrollar operaciones de ataque a objetivos navales, de apoyo aéreo cercano y reconocimiento armado a fin de contribuir a las operaciones militares argentinas en

las islas Malvinas.

La unidad destacó una división —cuatro aviones— de MB-339 a Río Grande el 2 de abril, en cumplimiento de orden del Comando de la Aviación Naval de la Armada Argentina. Allí el capitán de corbeta Molteni se reunió con el comandante del Batallón de Infantería de Marina N° 5, capitán de fragata Carlos Robacio, a fin de coordinar acciones militares ulteriores, en virtud de la experiencia de entrenamiento satisfactorio existente entre la Escuadrilla y el Batallón desde 1981.



Los veteranos de la Aviación Naval en el Liceo Militar General Manuel Belgrano

El Arsenal Aeronaval N° 1 en Punta Indio puso en servicio a 16 del total de 17 aviones de la 1ª Escuadrilla.

El 14 de abril se completó un total de seis MB-339 y dos MB-326 en Río Grande.

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 IGJ 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.

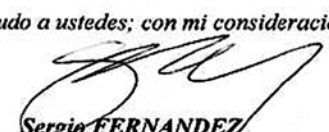
- Dicho aumento se hace "IMPRESINDIBLE" y "URGENTE", dado el aumento del costo de vida, producto de la inflación reinante.

- 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 comunice con nuestra administración de lunes a viernes de 09:00 a 13:00hs en: Uruguay 654 p.4 of.403 – CABA – TEL: (011) 4373-5440.-

ORDEN DEL DÍA

Siendo las 18:00 del día 05 de Julio del año 2019, en los salones del Círculo de Oficiales de Mar, sito en la calle Sarmiento 1867, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se procede a dar inicio a la Asamblea Anual 2019, correspondiente al Ejercicio Nº 17, iniciado el 01 de Abril del año 2018 y finalizado el 31 de Marzo del año en curso.

La Convocatoria a la Asamblea Anual y Estados Contables (Balance) y demás documentación, que son temario de esta Asamblea y que fueran publicados en la Gaceta Nº 72, la cual por inconvenientes técnicos ajenos a nuestra Institución NO fueron remitidas en tiempo y forma y enviada a los Asociados por Correo Privado (OCA) y Correo Argentino a sus domicilios, encontrándose demorada su distribución.

Publicada la realización de la Asamblea mediante avisos en las distintas guarniciones y destinos de las Fuerzas Armadas y de Seguridad y en las Direcciones Veteranos de Guerra de cada Institución, como así también publicada en la Página Web – en el Facebook de la Asociación y enviado a los email registrados de los Asociados, no manifestándose objeción alguna, se da por iniciada la presente Asamblea.

- Se entonan las estrofas del Himno Nacional Argentino
- Acto seguido el señor presidente pide a los presentes, un minuto de silencio en recuerdo de los socios fallecidos durante el presente ejercicio

Coronel Medico	EA	MASLLORENS, AGUSTIN
Capitán de Navío	ARA	BENCE, CARLOS ALBERTO MARIA
Suboficial Mayor	ARA	JEREZ, LISANDRO OMAR
Suboficial Mayor	EA	PALOMINO, JOAQUIN HIPOLITO
Suboficial Mayor	ARA	SANCHEZ, JOSE ARTURO
Agente Civil	EA	MAZA, SUSANA
Suboficial 1º	ARA	DE LA FUENTE, ANGEL RAMON ANTONIO
Suboficial 1º	ARA	CONTRERAS, J. HORACIO

DESARROLLO:

- Elección de un Asambleísta presente (socio activo), para presidir la Asamblea, y de dos Asambleístas para firmar el libro de actas de la Asamblea.
- Por moción del Socio Nº 2166 Marcelo ACETO, se designa al Socio Nº 22083, Carlos VIVAS, para presidir la Asamblea Anual 2019 y a los Socios Nº 2091, Hugo VIVAS y Socio Nº 2021 Oscar BARROS, para la firma del Libro de Actas, junto al señor Secretario y al Presidente de la Comisión Directiva...
- Lectura del acta de la Asamblea anterior (año 2018)
- Lectura, consideración y aprobación de la Memoria y Balance anual correspondiente al ejercicio económico Nº 17, iniciado el 01 de abril del 2018 y finalizado el 31 de marzo de 2019, enviado a los Señores Socios, mediante email registrado a cada uno de los Asociados y publicado en la Página Web de la Institución.
- Por moción del Socio Nº 2268 – Claudio LUJAN, se da por aprobada los mismos
- Lectura del informe del Órgano de Fiscalización, enviado a los Señores Socios, mediante email registrado a cada uno de los Asociados y publicado en la Página Web de la Institución..
- Por moción del Socio Nº 3126 Carlos Jorge SINI, se da por aprobado el mismo.
- Habiéndose realizado previamente la Asamblea Extraordinaria, ante la NO PRESENTACIÓN, de Lista alguna para la renovación de Autoridades, se resuelve en la misma, la modificación del Artículo XI, del presente Estatuto de nuestra Institución, otorgando a la actual Comisión Directiva y Órgano de Fiscalización un nuevo mandato en sus cargo, salvo aquellas Autoridades que en forma voluntaria solicitaron su cesación en el día de la fecha, cuya vacantes serán reemplazadas al realizarse la rotación de

- Socio Nº 19 – DNI 14418598 – Marcirio DE LOS SANTOS
- Socio Nº 3166 – DNI 5220245 – Juan Carlos VIDELA
- Socio Nº 1263 - DNI 16196075 – Pablo Ramón MARÍN

ORGÁNICA DE LA COMISIÓN DIRECTIVA. PERIODO 2019 - 2022

Comisión Directiva

GRADO	APELLIDO	NOMBRES	CARGO
General de Brigada	FERNANDEZ	SERGIO	Presidente
Contralmirante	MONNEREAU	OSCAR A.	Vice-presidente 1º
Vice-Comodoro	GOEING	JORGE	Vicepresidente 2º
Coronel	MINORINI LIMA	OSCAR	Secretario
Capitán de Navío	MEMBRANA	JUAN	Prosecretario
Teniente Coronel	RIVERO	RAÚL JOSÉ	Tesorero
Prefecto Mayor	AGUIRRE	OSVALDO	Protesorero
Coronel	MOLINA	RAÚL HÉCTOR	Vocal 1º
Suboficial Mayor	ROMANELLO	GUSTAVO	Vocal 2º
Teniente Coronel	LAFUENTE	JOSÉ F.	Vocal 3º
Capitán de Navío	MARÍN	PABLO RAMÓN	Vocal 4º
Teniente Coronel	FOX	TOMAS	Vocal 5º
Ayudante Mayor	DE LOS SANTOS	MARCIRIO	Vocal suplente 1º
Teniente Coronel	YORIO	JUAN CARLOS	Vocal suplente 2º
Teniente Coronel	MIÑONES CARRION	JOSÉ ALBERTO	Vocal suplente 3º
Coronel Mayor	AISPURO	DANIEL LUIS	Vocal suplente 4º

Órgano de Fiscalización

GRADO	APELLIDO	NOMBRES	CARGO
Almirante	MOLINA PICO	ENRIQUE	Titular 1º
Suboficial Mayor	MARCHI	DANIEL HORACIO	Titular 2º
Soldado Clase 1962	FUEYO	ARIEL DARDO	Titular 3º
Suboficial Mayor	VEIZAGA	ÁNGEL SERAFÍN	Suplente 1º
Teniente Coronel	MOSTEIRIN	CELESTINO	Suplente 2º
Coronel	VIDELA	JUAN CARLOS	Suplente 3º

Sergio FERNÁNDEZ
General de Brigada VGM (R)
Socio Nº 1450
Presidente



Las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur son Argentinas

Acta de la Asamblea Anual Ordinaria Correspondiente al Ejercicio Nº 17 Iniciado el 1º de Abril del 2018 y Finalizado el 31 de Marzo del 2019

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a los cinco días del mes de julio del año dos mil diecinueve, siendo las 19:00 horas, se constituye en el local del Círculo de Oficiales del Mar, sito en la calle Sarmiento 1867, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la presente Asamblea Ordinaria de la Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas (AVEGUEMA). En primer llamado, no habiéndose obtenido en el horario fijado el quórum necesario para sesionar (Título IX Art 27 Estatuto), se produce un segundo llamado a las 19:30hs, con la presencia de un total de Asociados con derecho a voto de 108 Socios, sobre un total registrado de 2523 asociados con derecho a voto, lo que constituye el 3,75 por ciento.

Iniciada la reunión, el Presidente de AVEGUEMA, General de Brigada VGM (R) D. Sergio FERNÁNDEZ, requiere de los presentes la conformidad respecto a las formalidades de la convocatoria, recepción de circulares y puesta a disposición de la Memoria Anual, Convocatoria a la Asamblea y Estados Contables (Balance) y demás documentación en tiempo y forma, que son temario de esta Asamblea y que fueran, publicados en la Gaceta Nº 72, la cual no fue distribuida en tiempo y forma por problemas ajenos a la Institución, y enviados vía email registrados de los Asociados, publicados en la Página Web y en el Facebook de AVEGUEMA, publicado en avisos en los distintos Círculos Militares y de las Fuerzas de Seguridad, Casinos Militares y de Fuerzas de Seguridad, no manifestándose objeción alguna..

Acto seguido el Presidente pide a los presentes, un minuto de silencio en recuerdo de los socios fallecidos durante el presente ejercicio.

Seguidamente se procede a dar lectura a la orden del día remitida, siendo la siguiente:

- Elección de un Asambleísta presente (socio activo), para presidir la Asamblea.
 - Elección de dos Asambleístas para firmar el libro de Actas de la Asamblea.
 - Lectura del acta de la Asamblea anterior (año 2018) y su aprobación.
 - Lectura, consideración y aprobación de la memoria y Balance anual correspondiente al ejercicio económico Nº 17 iniciado el 01 de abril del 2018 y finalizado el 31 de marzo de 2019.
 - Lectura del informe del Órgano de Fiscalización.
 - Lectura del Acta de Asamblea Extraordinaria, realizada con anterioridad a la presente Asamblea Ordinaria
- Al tratarse el punto Nº 1 y 2, del orden del día y por moción del socio Nº 2166 Cabo Primero Furriel VGM (R.E.) D. Marcelo ACETO, se designa por unanimidad al socio Nº 2083 Suboficial Principal Furriel VGM (RE) Carlos VIVAS, para presidir la Asamblea, y a los socios Nº 2091, Suboficial Segundo VGM (RE) D. Hugo VIVAS, y al socio Nº 2021 Suboficial Primero VGM (RE), Oscar

BARROS, para firmar el libro de Actas respectivamente, conjuntamente con el Señor Secretario y Señor Presidente de la Comisión Directiva.

- Al tratarse el punto Nº 3 - Se da lectura al Acta de la Asamblea anterior (año 2018) aprobándose por unanimidad de los presentes.
- Al tratarse el punto Nº 4 - El socio Nº 2268 Cabo Segundo VGM (RE) D. Claudio Lujan, hace una moción para que se dé por aprobado el Balance y Memoria Anual correspondiente al ejercicio económico Nº 17, iniciado el 01 de abril del 2018 y finalizado el 31 de marzo de 2019, en razón de haberse difundido ampliamente entre los Asociados, se da por aprobado por unanimidad de los presentes.
- Al tratarse el punto Nº 5 - El socio Nº 3126, Suboficial Mayor I.M. VGM (RE), D Carlos Jorge SINI, hace una moción para dar por aprobado el informe del Órgano de Fiscalización, en razón de haberse difundido ampliamente entre los asociados, se da por aprobado por unanimidad de los presentes.
- Al tratarse el punto Nº 6 - Habiéndose realizado previamente la Asamblea Extraordinaria, para modificación de parte del Estatuto de la Institución, y ante lo resuelto en la misma, se informa a los señores Asociados que la actual Comisión Directiva y Órgano de Fiscalización continúan en sus cargos, salvo los pedidos de renunciaciones voluntarias por razones personales de los señores Brigadier VGM (R) Carlos PERONA (Vicepresidente Primero) y del Coronel VGM (R) Argentino GONZÁLEZ (Vocal Suplente 4º).

La misma fue aprobada y proclamada por unanimidad de los presentes.

Sin otro tema que tratar siendo las 20:30 hs, se da por finalizada la Asamblea.

VCOM VGM (R) Jorge GOEING

SPFU VGM (R.E.) D. Carlos VIVAS

Secretario
Socio Nº 902

Presidente de Asamblea
Socio Nº 2083

SS VGM (RE) D. Hugo VIVAS
Socio Nº 12091

SIMA VGM (RE) Oscar BARROS
Socio Nº 2021

GENERAL DE BRIGADA VGM (R) Sergio FERNÁNDEZ
Socio Nº 1450
Presidente

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL DE LOS FOLIOS Nº 40 – 41 – 42 – 43 – 44,
del Libro de Actas Nº 4.

SERGIO FERNÁNDEZ
General de Brigada VGM (R)
PRESIDENTE

Título IX – Art 27 - Las Asambleas se celebrarán válidamente con un quórum para sesionar de la mitad más uno de los asociados con derecho a voto.

En caso de no alcanzar ese número a la hora fijada, la Asamblea podrá sesionar válidamente treinta minutos después, en segundo llamado con el número de asambleístas presentes, el que no podrá ser menor al doble de los miembros de los Órganos Directivos y de Fiscalización.

De dicho cómputo quedan excluidos los referidos miembros.

Serán presididas por un socio activo designado por mayoría simple de votos emitidos por la Asamblea. Quien ejerza la presidencia sólo tendrá voto en caso de empate.



Las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur son Argentinas

Acta de la Asamblea Extraordinaria del 05 Julio 2019

Modificación Artículo XI - Título IV del Estatuto de Aveguema

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a los cinco días del mes de julio del año dos mil diecinueve, siendo las 18:00 horas, se constituye en el local del Círculo de Oficiales del Mar, sito en la calle Sarmiento 1867, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la presente Asamblea Extraordinaria de la Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas (AVEGUEMA).

Iniciada la Asamblea, el Presidente de AVEGUEMA, General de Brigada VGM (R) D. Sergio FERNÁNDEZ, informa a los Asociados presentes, que vencido los tiempos reglamentarios, el pasado 05 de Abril, que se estableció como cierre de la recepción de las listas para integrar la nueva Comisión Directiva y Órgano de Fiscalización en la sede de la Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas, conforme lo establece el estatuto vigente; y al no haberse presentado ninguna lista oficial; en consecuencia y vencidos los plazos legales, no habría otra lista que la actual de la Comisión Directiva.

Motivo por el cual se resuelve la modificación del artículo XI del Estatuto de la Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas, para lo cual fue convocada la presente Asamblea Extraordinaria, para su tratamiento y aprobación.

Requiere de los presentes la conformidad respecto a las formalidades de la convocatoria, y que fueran, publicados en la Gaceta Nº 72, la cual no fue distribuida en tiempo y forma por problemas ajenos a la Institución, y enviados vía email registrados de los Asociados, publicados en la Página Web y en el Facebook de AVEGUEMA, publicado en avisos en los distintos Círculos Militares y de las Fuerzas de Seguridad, y Casinos Militares y de Fuerzas de Seguridad, no manifestándose objeción alguna.

Por consiguiente y en virtud de lo estipulado por el Estatuto; en su TÍTULO IX: ASAMBLEAS - Artículo 25. (Las Asambleas Extraordinarias serán convocadas siempre que la Comisión Directiva lo estime necesario).

Teniendo en consideración lo determinado en el presente artículo y dentro de las facultades que se le otorga a la Comisión Directiva, en relación al llamado de una Asamblea Extraordinaria; se resolvió:

- 1.- Llamase a Asamblea Extraordinaria para el día 05 de julio de 2019 a 18:00Hs, en las Instalaciones del Círculo de Oficiales del Mar sito en la calle Sarmiento 1867, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.-
- 2.- Deberá realizarse con una hora de antelación de la Asamblea Ordinaria en el mismo lugar y fecha.-
- 3.- Tema a considerar: Tratamiento de la modificación parcial en el TÍTULO IV: COMISIÓN DIRECTIVA Y ÓRGANO DE FISCALIZACIÓN; del Artículo XI in fine.-
- 4.- Referente al mandato para ejercer la función de Presidente de la Comisión Directiva y Órgano de Fiscalización; en la que se establece en su redacción actual "Los miembros de los Órganos sociales durarán tres años en sus mandatos, podrán ser reelegidos por otro periodo consecutivo como máximo y sin límite en forma alternada".
- 5.- Que al día 05/04/2019; fecha que se estableció como cierre de la recepción de listas en la oficina de la Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas, de los postulantes a la conformación de la Comisión Directiva y Órgano de Fiscalización conforme lo establece el estatuto; no se han recibido ninguna; en consecuencia y vencidos los plazos legales, no habría otra lista que la actual de la Comisión Directiva.
- 6.- Ante esta situación fáctica; la comisión llama a Asamblea Extraordinaria, a fin de poder resolverla.
- 7.- A tal fin propone como modificación al Artículo XI, normado en el Estatuto vigente,

lo siguiente:

Los miembros de los órganos sociales durarán tres años en sus mandatos, podrán ser reelegidos en forma consecutiva y sin necesidad de su alternancia.-

- 8.- Quedando redactado el nuevo artículo de la siguiente forma:

Artículo 11º La Asociación será dirigida y administrada por una Comisión Directiva de doce titulares y cuatro suplentes, que estará integrada por el Directorio, en caso de Vacancia según Artículo 14º, integrada en forma proporcional según las jerarquías, que ostentaban y las fuerzas a la que pertenecían al momento de los hechos por los cuales invisten su 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 pertenecieron a la Armada o Fuerza Aérea, designar un Soldado y un Personal Civil, y por cada Fuerza de Seguridad un Oficial, un Suboficial, un Gendarme o Marinero.

Los mencionados ocuparán los siguientes cargos: Presidente, Vicepresidente Primero, Vicepresidente Segundo, Secretario, Prosecretario, Tesorero, Protesorero, Vocales Titulares en el número de cinco y Vocales Suplentes en el número de cuatro.

Habrá también un Órgano de Fiscalización, compuesto por tres miembros titulares, uno por cada Fuerza Armada o Fuerza 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 revocables por la Asamblea.

Los miembros de los órganos sociales durarán tres años en sus mandatos, podrán ser reelegidos en forma consecutiva y sin necesidad de su alternancia.-

Cerrado el presente acto firman el libro de actas en conformidad todos los presentes

GOEING Jorge Alberto
Vicecomodoro VGM (R)
Secretario

FERNANDEZ Sergio
General de Brigada VGM (R.)
Presidente

**ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL DE LOS FOLIOS Nº 32 – 33 – 34 35 – 36 - 37-
DEL LIBRO Nº 4 DE ACTAS DE ASAMBLEA Y COMISIÓN DIRECTIVA**

SERGIO FERNANDEZ
General de Brigada VGM (R)
PRESIDENTE

La Prefectura Naval en Malvinas

Con motivo de la recuperación de las Islas Malvinas el 2 de abril de 1982 y a fin de cumplir la misión esencial que como Autoridad Marítima del Estado le compete a la Prefectura Naval Argentina sobre el archipiélago austral, fue necesaria la asignación de Personal Superior, Subalterno y Civil, como asimismo medios terrestres, aéreos y marítimos propios a fin de ejercer la misión fundamental de policía de seguridad de la navegación y de los puertos, la salvaguarda de vidas y bienes transportados por buques y las demás funciones asignadas por las leyes vigentes.

Unidades

1 - EMBARCACIONES:

- a) Guardacostas PNA GC-82 "ISLAS MALVINAS"
- b) Guardacostas PNA GC-83 "RIO IGUAZÚ"



2 - AERONAVES:

- a) Avión Short Skyvan numeral PNA "PA-50"
- b) Avión Short Skyvan numeral PNA "PA-54"
- c) Helicóptero Puma SA330-L numeral PNA "PA-12"



3 - VEHÍCULO TERRESTRE:

Unidad "Todo Terreno" Mercedes Benz 240 GB sigla PNA "CTR-TT-24"

Personal

I - GRUPO TERRESTRE

La nómina incluye el personal designado como dotación de la Prefectura Islas Malvinas y el de mantenimiento de los buques Guardacostas y otros medios destacados en las islas.

Oficiales:

- 1. Prefecto (Jefe de Prefectura Malvinas) Francisco Manuel Martínez Loydi
- 2. Subprefecto de Máquinas Enrique Julio Cingolani
- 3. Subprefecto de Máquinas Florentino Daniel Lescano
- 4. Oficial Auxiliar Técnico Electricista Gustavo Federico Santos



Suboficiales:

- 5. Ayudante de Segunda Buzo (División Salvamento y Buceo) Omar Enrique Juanola
- 6. Cabo Primero de Seguridad (Agrupación Albatros) Carlos Raúl Vallejos
- 7. Cabo Segundo de Seguridad (Agrupación Albatros) Jorge Omar Cárdenas
- 8. Cabo Segundo de Seguridad (Agrupación Albatros) Miguel Ángel Taborda
- 9. Cabo Segundo de Seguridad (Agrupación Albatros) Julio Argentino Vargas
- 10. Cabo Segundo de Seguridad (Agrupación Albatros) Sergio Omar Matassa
- 11. Marinero Conductor de Automotores Jorge Eduardo López

II - Unidades de superficie

Guardacostas PNA GC-82 "ISLAS MALVINAS"

Oficiales:

- 1. Subprefecto de Navegación (Capitán del Guardacostas) Jorge Carlos Cárrega
- 2. Oficial Principal de Navegación (Primer Oficial) Osvaldo Aguirre
- 3. Oficial Principal de Máquinas (Jefe de Máquinas) Rubén Eduardo Martín

Suboficiales:

- 4. Ayudante de Tercera de Seguridad Roberto Santiago Moiana
- 5. Ayudante de Tercera Motorista Marcelino Blatter
- 6. Cabo Primero de Navegación Antonio Aguilera
- 7. Cabo primero de Navegación Juan Martín Teixeira
- 8. Cabo primero de Navegación Luis Pedro Ballejos Kachuk
- 9. Cabo primero de Navegación Jorge Aníbal San José
- 10. Cabo Segundo de Navegación Salvador Alfredo

Brito

- 11. Cabo Segundo de Navegación Marcirio Oscar de los Santos
- 12. Cabo Segundo de Navegación Carlos Ariel Córdoba
- 13. Cabo Segundo de Navegación José Martín Rivadeneira
- 14. Cabo Segundo Motorista Antonio Ramón Grigolatto
- 15. Cabo Segundo de Comunicaciones Adrián Guillermo Fernández
- 16. Cabo Segundo de Comunicaciones Raúl Alberto Hormazábal
- 17. Marinero de Navegación Pedro Hugo Cruseño
- 18. Marinero Camarero Ángel Alfredo Domínguez

Guardacostas PNA GC-83 "RIO IGUAZÚ"

Oficiales:

- 1. Subprefecto de Navegación (Capitán del Guardacostas) Eduardo Adolfo Olmedo
- 2. Oficial Principal de Navegación (Primer Oficial) Gabino Oscar González
- 3. Oficial Principal de Máquinas (Jefe de Máquinas) Juan Ramón Villar

Suboficiales:

- 4. Ayudante de Tercera de Seguridad Juan José Baccaro
- 5. Ayudante de Tercera Motorista Jorge Armando Gruber
- 6. Cabo primero de Navegación Cristian Aníbal Flores
- 7. Cabo Segundo de Navegación Carlos Alberto Bengoechea
- 8. Cabo Segundo de Navegación Julio Omar Benítez
- 9. Cabo Segundo de Navegación José Ángel Niveyro
- 10. Cabo Segundo de Navegación José Raúl Ibáñez
- 11. Cabo Segundo de Comunicaciones Domingo Vega
- 12. Cabo Segundo de Comunicaciones Raúl Eduardo Kunc
- 13. Marinero de Navegación Horacio Norberto Acuña
- 14. Marinero de Navegación Alberto Ramírez
- 15. Marinero de Navegación Julián Walter Ledesma

III - Grupo Aéreo

La nómina incluye tripulaciones de vuelo y de mantenimiento de los aviones Short Skyvan PNA "PA-50" y "PA-54", y del helicóptero Puma PNA "PA-12"

Oficiales:

- 1. Prefecto Aviador Pedro Ernesto Gómez
- 2. Prefecto Aviador Ernesto Adalberto Vittorello
- 3. Subprefecto Aviador Alberto Aquiles Maratea
- 4. Subprefecto Aviador Raúl Novo
- 5. Subprefecto Aviador Jorge Omar Etchetto
- 6. Oficial Principal Aviador Guillermo Eduardo Blanch Flower
- 7. Oficial Auxiliar Aviador Pedro Mele
- 8. Oficial Auxiliar Aviador Luis Horacio Berta
- 9. Oficial Auxiliar Aviador Ricardo Aníbal Blanco
- 10. Oficial Auxiliar Técnico Aeronáutico Gisberto Cupo

Suboficiales:

11. Ayudante de Primera Aeronáutico David Edulfo Toledo
12. Ayudante de Segunda Aeronáutico Ramón Eugenio Ríos Pesoa
13. Ayudante de Tercera Aeronáutico Ricardo Ramón Velázquez
14. Ayudante de Tercera Aeronáutico Jorge Abel Carlotto
15. Ayudante de Tercera Aeronáutico Sergio Ramón Villalba
16. Ayudante de Tercera Aeronáutico José Mario Zapata
17. Ayudante de Tercera Aeronáutico Alberto Raimon
18. Cabo Primero Aeronáutico Orestes Megaro

Personal Civil:

19. Técnico Clase I Pablo Alberto Procopio
20. Técnico Clase I Rubén Sergio Meregone

BAJAS EN COMBATE DE LA PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

Muertos en Combate:

MARINERO JORGE EDUARDO LÓPEZ

Nacido en la ciudad de Buenos Aires el 26 de junio de 1962, se incorporó a la Prefectura Naval Argentina el 15 de septiembre de 1980, revistando como Marinero del Escalafón Navegación, con destino de servicio en la División Patrullaje (actual Departamento Guardacostas) de la Dirección de Prefecturas de Zona.

El 22 de abril de 1982, habiéndose presentado voluntario, fue asignado al Teatro de Operaciones Islas Malvinas como integrante de la dotación de la flamante Prefectura de Puerto Argentino. El 10 de mayo cumpliendo la orden de traslado a Puerto Argentino se encontraba embarcado en el buque "ISLA DE LOS ESTADOS" al que había sido transbordado desde su similar "RIO CARCARANÁ", conjuntamente con el vehículo a su cargo, PNA "CTR-TT-24", oportunidad en que estando el buque navegando por el estrecho de San Carlos se produjo un alerta de ataque enemigo que se concretó aproximadamente a las 22 horas en inmediaciones de Puerto Howard. Los numerosos impactos del enemigo produjeron la explosión de los tanques de combustible del "ISLA DE LOS ESTADOS" que se hundió en un lapso de 5 a 10 minutos, arrasando al fondo del mar a toda su tripulación, entre ellos el Marinero López. De toda la tripulación, sólo dos hombres sobrevivieron.

El Prefecto Nacional Naval consideró que el fallecimiento del Marinero Jorge Eduardo López se había producido en "acto de servicio" y, consecuentemente con ello, dispuso su ascenso al grado inmediato superior - Cabo Segundo - con fecha 19 de mayo de 1982. Mereció la condecoración "La Nación Argentina al Muerto en Combate".



CABO SEGUNDO JULIO OMAR BENÍTEZ

Nació el 22 de enero de 1962 en Basabilbaso, provincia de Entre Ríos. Dado de Alta como Marinero de Primera el 1ro. de febrero de 1979, es destinado a la Escuela de Suboficiales "Martín Jacobo Thompson" de la ciudad de Zárate, provincia de Buenos Aires, de la que egresó en diciembre de 1980 como Cabo Segundo del Escalafón Navegación.

Realizó diversos cursos específicos a su formación como el cursado en 1981 de "Control de Averías e Incendio". Ese mismo año aprobó los cursos de "Ametralladora Browning calibre 12,7 milímetros" y de "Cañón Oerlikon calibre 20 milímetros".

Entre julio de 1981 y enero de 1982 se desempeñó como maquinista, cumpliendo funciones en la División Patrullaje de la Dirección de Prefecturas de Zona, integrando la tripulación del Guardacostas PNA GC-83 "RIO IGUAZÚ" de activa participación en el Teatro de Operaciones Islas Malvinas.

El 22 de mayo de 1982 dos aviones del Escuadrón 800 de Sea Harrier, integrantes de una Patrulla Aérea de Combate (PAC), atacaron al Guardacostas GC-83 mientras éste navegaba por la zona de la Bahía Choiseul; el Cabo Benítez repelió el ataque con la ametralladora antiaérea siendo alcanzado por el fuego de los aviones atacantes resultando mortalmente herido. Esta acción de guerra ha sido considerada el Primer Combate Aeronaval de la Historia Argentina.

Benítez fue sepultado en Malvinas, en el "Cementerio de Darwin", habiendo merecido la condecoración "La Nación Argentina al Muerto en Combate", y su ascenso post mortem al grado inmediato superior - Cabo Primero - con fecha 24 de mayo de 1982.

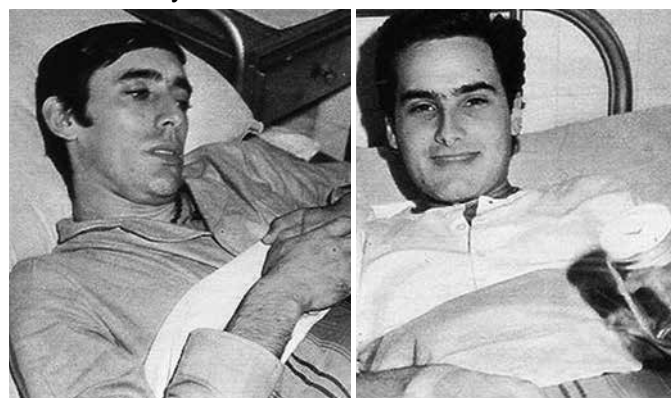


Heridos en combate:

Cabo Segundo Antonio Grigolatto, herido el 1ro. de mayo de 1982 cuando el Guardacostas PNA GC-82 "ISLAS MALVINAS" fue atacado por helicópteros Sea King británicos.



Oficial Principal Gabino Oscar González; Ayudante de Tercera Juan José Baccaro y Cabo Segundo Carlos Alberto Bengoechea, todos ellos heridos al producirse el ataque de aviones Sea Harrier al Guardacostas PNA GC-83 "RIO IGUAZÚ" en la mañana del 22 de mayo de 1982.



Distinciones Conferidas al Personal de la Prefectura

Naval

1. Distinción "OPERACIONES EN MALVINAS"
Fue creada para otorgarla a todo el personal militar y de seguridad que participó en acciones de contacto con el enemigo entre el 25 de marzo y el 19 de junio de 1982, libradas en tierras del Archipiélago de las Islas Malvinas, Georgias y Sándwich del Sur, en el ámbito naval del Atlántico Sur, fuera de las 12 millas de las aguas continentales (Resolución COAR Nro.602/82).
2. Condecoración "CAMPAÑA DE MALVINAS"
Otorgada por el Honorable Congreso de la Nación por Ley Nro.23.118 (Boletín Oficial del 9 de noviembre de 1984), constituida por una medalla que luce en el reverso la leyenda "El Honorable Congreso de la Nación a los Combatientes" y diploma, se otorgó a todo el personal que luchó en la guerra entre el 2 de abril y el 14 de junio de 1982.
3. Condecoración "MEDALLA AL ESFUERZO Y ABNEGACIÓN"
Conforme Ley Nro.21.577 (Boletín Oficial del 20 de mayo de 1977 y Resolución COAR Nro.736/78 bis) e instituida por Resolución COAR Nro.547/85 Anexo II, se asignó al Prefecto Aviador Pedro Ernesto Gómez.
4. Condecoración "MEDALLA AL HERIDO EN COMBATE"
Conforme Ley Nro.21.577 (Boletín Oficial del 20 de mayo de 1977 y Resolución COAR Nro.736/78 bis) e instituida por Resolución COAR Nro.547/85 Anexo II, fue conferida al Oficial Principal Gabino Oscar González.
5. Cruz "LA NACIÓN ARGENTINA AL HEROICO VALOR EN COMBATE"
Otorgada por Ley Nro.22.607 (Boletín Oficial del 17 de junio de 1982), fue conferida al Cabo Segundo José Raúl Ibáñez.
6. Medalla "LA NACIÓN ARGENTINA AL HERIDO EN COMBATE"
Otorgada por Ley Nro.22.607 (Boletín Oficial del 17 de junio de 1982), fue conferida al Ayudante de Tercera Juan José Baccaro y a los Cabos Segundo Antonio Ramón Grigolatto y Carlos Alberto Bengoechea.
7. Medalla "LA NACIÓN ARGENTINA AL MUERTO EN COMBATE"
Establecida por Ley Nro.22.607 (Boletín Oficial del 17 de junio de 1982), fue conferida al Cabo Primero -Post Mortem- Julio Omar Benítez y al Cabo Segundo -Post Mortem- Jorge Eduardo López.

DISTINCIONES CONFERIDAS A UNIDADES DE LA PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

UNIDADES NAVALES

Guardacostas PNA GC-82 "ISLAS MALVINAS"

Período de participación: desde el 13 de abril hasta el 14 de junio de 1982, en Base Puerto Argentino.

Millas navegadas: 2.800 millas náuticas.

El Guardacostas cumplió el 100% de las misiones ordenadas, pese a la circunstancia de operar con una sola hélice (50% de su capacidad) desde el 30 de abril; misiones que incluyeron tareas de inteligencia, detección por radar de unidades de la flota enemiga, tareas de logística y apoyo; guía a otras unidades de superficie para el ingreso a Puerto Argentino por áreas previamente minadas.

Distinción: MEDALLA OPERACIONES EN COMBATE

"Por romper el bloqueo inglés a las Islas Malvinas entre el 11 y el 13 de abril y haber realizado el 100% de las misiones de reconocimiento y apoyo logístico asignadas durante el conflicto en el Teatro de Operaciones Malvinas, misiones que conllevaban la posibilidad de detección de la flota enemiga, siendo atacado con fuego naval en varias oportunidades; asimismo por haber enfrentado el ataque de helicópteros enemigos el día 1ro. de mayo durante el primer ataque

inglés a Puerto Argentino, destacándose su tripulación por repeler dicho ataque con fuego de fusilería y armas portátiles luego de trabarse las ametralladoras antiaéreas, con las que se contestó inicialmente el fuego enemigo”.

Guardacostas PNA GC-83 “RIO IGUAZÚ”

Período de participación: desde el 13 de abril hasta el 22 de mayo de 1982, en Base Puerto Argentino.

Millas navegadas: 2.600 millas náuticas.

El Guardacostas cumplió el 100% de las misiones de reconocimiento, inteligencia y logística encomendadas por el Comando de la Agrupación Naval Malvinas mientras permaneció en condiciones de operar, y constituyó el único medio naval de superficie desde el cual fue abatido un avión enemigo, protagonizando el Primer Combate Aeronaval de la Historia Argentina. El Cabo Segundo José Raúl Ibáñez, que derribara al Sea Harrier británico, recibió, a propuesta del Comando de la Armada Argentina la condecoración “LA NACIÓN ARGENTINA AL HEROICO VALOR EN COMBATE”, acorde Anexo I de la Resolución Nro.547/82.

Distinción: MEDALLA HONOR AL VALOR EN COMBATE

“Por romper el bloqueo inglés a las Islas Malvinas entre el 11 y el 13 de abril y haber realizado el 100% de las misiones de reconocimiento y apoyo logístico asignadas durante el conflicto en el Teatro de Operaciones Malvinas, misiones que conllevaban la posibilidad de detección de la flota enemiga siendo atacado con fuego naval en varias oportunidades. Asimismo por haber enfrentado en proximidades de Puerto Darwin el día 22 de mayo el ataque de aviones de combate Sea Harrier, abatiendo uno de ellos, pese a la evidente inferioridad de medios”.

UNIDADES AÉREAS

Avión Short Skyvan SH7 PNA PA-50

Período de participación: desde el 30 de abril

hasta el 15 de mayo de 1982, en Aeropuerto de Puerto Argentino.

Horas voladas: 20,8 horas.

Se considera que mientras estuvo en condiciones de operar, esta unidad aérea cumplió el 100% de las misiones ordenadas.

Distinción: MEDALLA OPERACIONES EN COMBATE

“Por haber realizado operaciones en la zona de Malvinas (búsqueda, traslado de personal, armamento, munición, etc.), como así también vuelos de reconocimiento e inteligencia con latente posibilidad de enfrentamiento con el enemigo”.

Avión Short Skyvan SH7 PNA PA-54

Período de participación: desde el 21 de abril hasta el 6 de mayo de 1982, en Aeropuerto de Puerto Argentino.

Horas voladas: 49,2 horas.

Mientras estuvo en servicio cumplió con el 100% de las misiones encomendadas.

Distinción: MEDALLA OPERACIONES EN COMBATE

“Por haber realizado operaciones en la zona de Malvinas (búsqueda, traslado de personal, armamento, munición, etc.), como así también vuelos de reconocimiento e inteligencia con latente posibilidad de enfrentamiento con el enemigo”.

Helicóptero Puma PNA PA-12

Período de participación: desde el 16 de abril hasta el 9 de mayo de 1982, en Aeropuerto de Puerto Argentino.

Horas voladas: 73,5 horas.

En la madrugada del 9 de mayo de 1982 y en circunstancias en que se encontraba estacionado en inmediaciones del hangar Bear, al Oeste de Puerto Argentino, el helicóptero sufrió averías que lo dejaron

fuera de servicio a consecuencia de un bombardeo naval de la escuadra británica. Mientras estuvo en condiciones operativas cumplió el 100% de las misiones asignadas.

Distinción: MEDALLA OPERACIONES EN COMBATE

“Por haber realizado operaciones en la zona de Malvinas (búsqueda, traslado de personal, armamento, munición, etc.), como así también vuelos de reconocimiento e inteligencia con latente posibilidad de enfrentamiento con el enemigo”.



Bibliografía sobre la actuación de Prefectura en Malvinas:

- Círculo de Suboficiales de la PNA, “Prefectura en Malvinas”, (Buenos Aires 1997)
- Jorge Muñoz, “Los Tigres del Mar”, (Buenos Aires 1984, Ed. Cruz del Sur)
- Moloeznik, Marcos Pablo, “La actuación de la Prefectura Naval Argentina a la luz del Informe Rattenbach”, (Buenos Aires 1996, Escuela de Defensa Nacional)

FUENTE: CEAM

Centro de Estudios Argentina en el Mundo - Malvinas Argentinas

<http://espanol.geocities.com/ceamweb/malvinas.html>

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

Cenotafio en Pilar, Provincia de Buenos



El Cenotafio de Malvinas, único en su tipo en la República Argentina, se encuentra dentro de un complejo museográfico, ubicado en la ciudad de Pilar en un predio de 6 hectáreas, que fuera donado por el presbítero VGM José Fernández, quien estuvo a cargo de los sacerdotes católicos durante el Conflicto Armado con el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte por la recuperación de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur en el año 1982 y aceptado por ordenanza N° 274/2004, la cual fue promulgada por decreto municipal N° 04/2005.

El Cenotafio de Malvinas en Pilar es un lugar único en todo el país, un homenaje a los héroes de la gesta de 1982, que contiene una réplica del cementerio original de Darwin que se encuentra en las islas. El lugar, de entrada libre y gratuita, puede ser visitado todos los días por vecinos, turistas, y gente que desee interiorizarse en la historia de Malvinas. Se realizan visitas guiadas a cargo de los ex combatientes y además cada vez más escuelas organizan recorridos por el predio, para que los jóvenes conozcan de primera mano esta parte de nuestra historia, contribuyendo a mantener viva la memoria. En lo que va del año, más de 4.500 personas recorrieron el Cenotafio, entre visitas y eventos.

El predio está ubicado en el km. 5 de la avenida José Dalco Domenech, ex ruta 28. Consta de seis hectáreas, en donde se encuentran la réplica del cementerio original de Darwin, con sus 649 cruces que recuerdan a los héroes fallecidos en Malvinas. También se erige allí una réplica de la capilla Santa María de Puerto Argentino.

En el lugar se destacan un avión Hércules C130 y un Mirage M-5D, ambos traídos desde la Base Aérea de Tandil. En cuanto al Hércules, se lo está acondicionando para convertir su interior en un cine temático.

Recientemente se sumó un Salón Museo que posee material sobre la gesta, como cuadros, uniformes, etc. El predio también cuenta con un salón de usos múltiples, helipuerto, oficina de información, espacio al aire libre para descanso y recreación. Cabe señalar que el año pasado el Cenotafio fue declarado de interés turístico/municipal como lugar histórico.

El ingreso es libre y gratuito. Se puede visitar diariamente, de lunes a domingos, de 9 a 18 hs. Asimismo se oficia misa en la Capilla del predio todos los sábados a las 18 hs. Las visitas guiadas para escuelas y contingentes se solicitan al Departamento de Veteranos de Guerra, en 11 de Septiembre 741,

Aires – Misa por los Caídos en Malvinas



Pilar, o por e-mail a vgmdepilar@hotmail.com. Telefónicamente, se puede comunicar al 0230-466-9200 (interno 9355 de lunes a viernes, de 8 a 14 hs).

29 de Junio de 2019

Se desarrolló en este Cenotafio una emotiva ceremonia de homenaje a los caídos en el conflicto en la que el oficial que recogió los restos de nuestros caídos en las Islas y construyó el cementerio argentino en Darwin, Malvinas, Coronel del Ejército Británico Geoffrey Cardozo, depositó una ofrenda floral en memoria de nuestros héroes.

El Coronel Cardozo remarcó: "Es un honor para mí estar hoy aquí en este acto que considero de amor y me da tristes memorias del año 82. Es la primera vez que vengo a este Cenotafio y me llena de conmoción. Hice lo que hice porque sentí que cada soldado tiene una madre, esa fue mi motivación".

Por su parte, el flamante Presidente de la Asociación de Veteranos de Guerra de Pilar, Carlos Melo manifestó: "Estamos contentos de contar con Cardozo, estamos honrados por su presencia, un hombre de bien que se puso al hombro la identificación de los cuerpos de los soldados caídos en Malvinas y llevó a cabo una tarea minuciosa juntando elementos para que algún día alguien pudiera hacer un trabajo antropológico como el que se hizo".

Luego hubo una reunión de camaradería con Veteranos Argentinos, AVEGUEMA estuvo presente en este acto a través de su presidente el General de Brigada VGM (R) Sergio Fernández.

11 de Junio 2019 – Misa por los Caídos en Combate

El 11 de junio del corriente año, AVEGUEMA en conjunto con el Instituto Aeronaval recordó a nuestros caídos en Malvinas con una misa y posterior rendición de homenaje en el predio del Cenotafio de Malvinas en Pilar.

No podía ser un mejor lugar para dar nuestro homenaje a los héroes de Malvinas que este lugar que es una réplica del cementerio argentino en Darwin, Islas Malvinas.

Presidieron el homenaje el General de Brigada VGM (R) Sergio Fernández de AVEGUEMA y el Capitán de Navío VGM (R) Juan José Membrana del INSTITUTO AERONAVAL.





El Combate en el Monte Harriet Durante la Guerra por Malvinas

Los efectivos del Regimiento de Infantería 4 bajo el mando de su jefe, teniente coronel Soria, se prepararon para enfrentarse con la tropa del Regimiento 42 de los Royal Marines (Infantería de Marina inglesa), los cuales, luego de abrirse paso a través de un campo minado, desataron un violento ataque desde el Oeste sobre la 1ra Compañía del Regimiento de Infantería 4 y luego desde el Norte, sobre la 2da Compañía también del "4 de Infantería" que estaba reforzada por la 1ra sección "B" del Regimiento de Infantería 12.

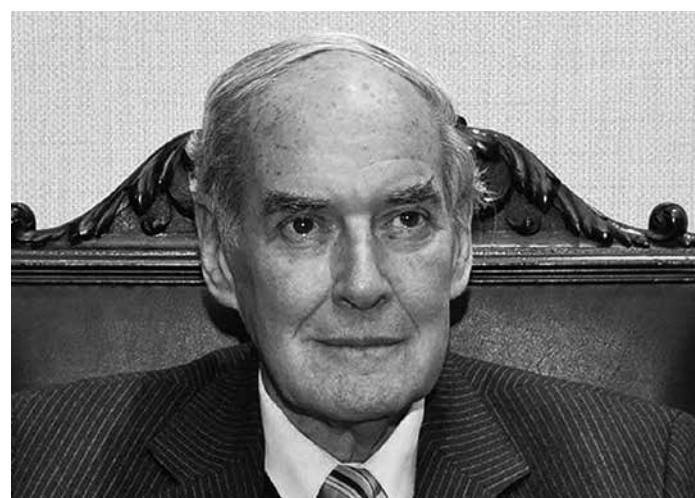
La batalla había comenzado en la noche del 11 de junio con un bombardeo naval del HMS "Yarmouth". El 42 de Royal Marines poseía el apoyo de una Batería del 29 Regimiento de Artillería Real. El Batallón 1 de Guardias Galeses permanecía como reserva.

La lucha fue violenta, llegando incluso, en algunos casos, al combate cuerpo a cuerpo. La artillería de campaña argentina, compuesta por los grupos de Artillería 3 y Aerotransportado 4, apoyaba la lucha del Regimiento de Infantería 4 en monte Harriet y, aunque su fuego retardó el avance enemigo, no pudo detenerlo.

A las 3 de la madrugada, la Sección Apoyo había agotado la munición y debió replegarse hacia Moody Brook. El enemigo logró la posesión de la altura y desde allí intensificó sus ataques sobre monte Dos Hermanas. Asimismo, los efectivos argentinos que lograron replegarse, se agregaron al escuadrón de Exploración de Caballería Blindado 10.

Mejor provisto y organizado, el enemigo proseguiría su marcha hacia Puerto Argentino. Nuestros soldados habían batallado intensamente, disputando cada metro de terreno con coraje y valor. Inclusive, se refirió al respecto, el suboficial John Cartledge, de los Royal Marines, quien declaró después de la batalla: "Ellos nos entablaron una fuerte lucha de principio a fin. Usaron tácticas adecuadas para enfrentarnos y no nos hicieron nada fácil la tarea".

Fuente: Argentina.gob.ar

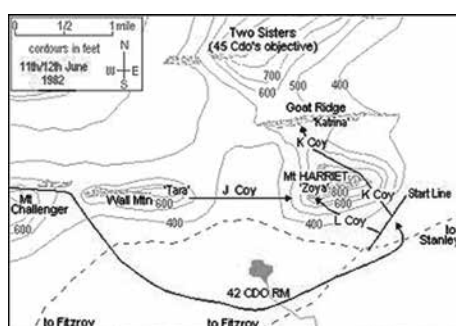


General de Brigada VGM (R) Diego Alejandro Soria,

Títulos profesionales y académicos: Oficial de Estado Mayor diplomado en las Escuelas Superiores de Guerra de la Argentina y de Francia. Fue jefe del Regimiento de Infantería 4, que comandó en Malvinas. Fue comandante de Brigada, Director del Colegio Militar de la Nación. Retirado, integró el Tribunal Superior de Honor del Ejército y es jefe honorario del Regimiento de Infantería Mecanizada 4.

Licenciado en Estrategia y Organización. Posee el DEA (Diplôme d'Etudes Approfondies) en Política de Defensa de la Universidad de París I (Panthéon-Sorbonne).

Cargos desempeñados: Fue presidente del Instituto Nacional Sanmartiniano y de la Comisión Argentina de Historia Militar, afiliada a la Comisión Internacional de Historia Militar. Miembro de número de la Academia Sanmartiniana y del Instituto de Historia Militar Argentina. Miembro del Comité Académico de la Escuela Superior de Guerra y del Grupo de Historia Militar de la ANH. Integra otras instituciones históricas y culturales de nuestro país y del exterior.



Miembro correspondiente de la Academia Paraguaya de la Historia, del Instituto de Historia y Geografía Militar de Brasil, de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía, de la Academia de Historia Militar del Paraguay y del Centro de Estudios Históricos Militares del Perú.

Publicaciones (entre otras)

La actuación del Regimiento Infantería 4 en Malvinas

General de Brigada Diego Alejandro Soria.

El Regimiento de Infantería 4 estaba integrado con soldados conscriptos de las provincias de Corrientes, Chaco, Formosa y Misiones, que en su mayoría poseían un nivel socio-cultural bajo y que nunca se habían alejado de la zona en que vivían, lo que dificultaría su adaptación brusca a las condiciones climáticas de Malvinas.

El regimiento había realizado la instrucción correspondiente al año militar 1981 completo, efectuando todos los períodos y ejercitaciones previstos, incluyendo los ejercicios finales de la III Brigada de Infantería y participando en los del Colegio Militar de la Nación, que los realizó en el campo de la guarnición Monte Caseros.

En noviembre se había producido la primera baja de la clase 1962 incorporada, el 25% de ella. En 1982 estaba prevista, en forma experimental, la incorporación periódica, cuatrimestral de la clase 1963. A principios de febrero se incorporó el primer escalón, que realizó el subperíodo básico de instrucción hasta fines de marzo, tras lo cual los reclutas salieron con unos días de licencia.

En el aspecto logístico existían grandes problemas, entre ellos carencia total de mochilas y útiles de zapa; el vestuario y equipo provistos correspondían a la zona subtropical y el recibido posteriormente en el sur no fue suficiente.

Al tomarse conocimiento de la recuperación de las islas Malvinas se convocó a los soldados de baja y licenciados, la gran mayoría de los cuales efectuó su presentación antes de recibir la cédula de llamada.

El 6 de abril el Regimiento recibió del Comandante de la Brigada una orden preparatoria de alistamiento para trasladarse al Teatro de Operaciones Sur (Patagonia). En su cumplimiento, la unidad debió completar su organización creando la compañía C, que no existía en tiempo de paz, lo que se logró empleando los soldados de la clase recién incorporada. También se completaron los cuadros con oficiales y suboficiales asignados por el Comando de Institutos Militares, entre ellos media docena de subtenientes en comisión, es decir cadetes que recién comenzaban el IV año del Colegio Militar, los que tendrían un brillante desempeño en las operaciones y dos de ellos serían heridos en combate. También se recibieron de la Escuela de Suboficiales Sargento Cabral cabos en comisión, dos de los cuales encontrarían gloriosa muerte en combate.

El regimiento se trasladó a la Patagonia, donde se preparó para cumplir diferentes misiones, hasta que se decidió su traslado a la Isla Soledad, el que se produjo a partir del 27 de abril. Al día siguiente ocupó una posición transitoria en el monte Wall, previendo su traslado a la isla Gran Malvina, pero la iniciación

de los ataques británicos el 1° de mayo lo impidió, por lo que permaneció en la posición ocupada con misión de reserva.

El RI 4 debió segregar la compañía A, que quedó a órdenes del comandante de la Agrupación de Ejército Puerto Argentino y fue empleada como seguridad en la costa norte de la península de Freycinet y una sección de tiradores de la compañía B para dar seguridad en la sede del gobierno militar en Puerto Argentino. También agregó la sección antitanque al Regimiento de Infantería 5 y una ametralladora MAG con su dotación para reforzar la tripulación del barco "Monsumen", requisado a la Falkland Islands Company (FIC) y empleado como transporte entre las islas. En reemplazo de estas fracciones, se recibieron dos secciones de la Compañía Comando y Servicios de la IIIra. Brigada de Infantería, con personal armado exclusivamente con fusiles FAL y pistolas ametralladoras PAM.

Se hizo el planeamiento y se ejecutaron los reconocimientos y acuerdos para el empleo de la unidad como reserva; tenía previstas once misiones de contraataque, bloqueo y refuerzo.

Durante el mes de mayo se recibía cotidianamente fuego de perturbación de fragatas y destructores británicos. Cada noche, entre las 2230 y 0400 aproximadamente, dos barcos iniciaban el cañoneo, que se extendía desde nuestras posiciones hasta Puerto Argentino. Ese fuego nos causaba pocas bajas porque ocupábamos posiciones en desfilada, pero cumplía el objetivo de desgastarnos.

Los heridos recibían la primera atención en el puesto de socorro del Regimiento, a cargo del Teniente 1ro Médico Cucchiara, pero su evacuación al hospital militar de Puerto Argentino constituía un problema. Las ambulancias no iban a buscarlos porque se podía recibir fuego naval o aéreo en el camino, así que teníamos que trasladarlos en nuestros camiones Unimog. Las camillas de nuestra dotación no eran devueltas, por lo que una vez empleadas las pocas que teníamos, debíamos mover los heridos en mantas.

La Unidad nunca descansaba al completo, manteniendo permanentemente una parte de su personal en alerta. También sufrimos esporádicos ataques de aviones con cohetes. El Regimiento carecía de armas antiaéreas orgánicas, pero a mediados de mayo se recibieron algunos lanzadores individuales de misiles tierra-aire de origen soviético provistos por las Fuerzas Armadas Peruanas. Lamentablemente, no teníamos personal que conociera dichas armas; a los oficiales que se las proveyó para su uso, se les dio una somera explicación sobre su manejo. Pese a ello llegaron a lanzarse algunos misiles contra aeronaves enemigas, pero lógicamente no dieron en el blanco.

El 21 de mayo a la mañana temprano, la aviación enemiga atacó los helicópteros de Ejército argentinos que estaban en la ladera norte del Monte Kent. Durante el ataque, los Harrier rodeaban ese cerro y pasaban sobre las posiciones de nuestro regimiento, desde las que se les hacía fuego reunido con nuestras armas. La sección de la compañía C del Subteniente Llambías, que se encontraba como seguridad en el Monte Challenger, alcanzó a uno de ellos, que debió hacer un aterrizaje de emergencia en un portaaviones.

El 28 de mayo, ante la inminente caída de Darwin-Goose Green, el Regimiento fue agregado a la Agrupación de Ejército Puerto Argentino y dos días más tarde ocupó una nueva posición para desempeñarse como escalón seguridad de la posición defensiva de la capital de las islas. En el desplazamiento al nuevo emplazamiento, el material fue transportado

en parte por dos helicópteros, que lo dejaron disperso en una amplia zona, lo que motivó un improbable trabajo al personal, que debió llevar material pesado a brazo hasta las alturas, lo que se realizó durante todo el tiempo de permanencia en la posición, y a partir del 31 de mayo bajo el fuego de la artillería enemiga. Mientras se efectuaba el cambio de posición, un Harrier atacó con cohetes a media docena de camiones Unimog vacíos que se habían empantanado en la turba y a un tractor requisado en Puerto Argentino que había intentado infructuosamente sacarlos, destruyéndolos a todos.

La nueva posición se organizó en dos puntos de apoyo, uno en el Monte Harriet, donde estaba el jefe de regimiento con la compañía B y la compañía comando (-) y otro en el Monte Two Sisters a órdenes del 2do Jefe de regimiento con la compañía C y fracciones de la compañía Comando. A ese se agregó otro puesto de socorro a cargo del Teniente 1ro Médico Steverlinck. Los elementos logísticos no necesarios en las posiciones ocupaban una base en Puerto Argentino, a cargo del S-4, Capitán Farinella.

Las posiciones se organizaron muy someramente por la carencia de útiles de zapa, material para interceptaciones, redes de enmascaramiento y alambradas. Tampoco se podía hacer pozos de zorro porque a poco de cavar fluía agua, debiendo contentarse con los hoyos de tirador cuerpo a tierra. Además, a partir del 31 de mayo comenzó el fuego de hostigamiento de la artillería de campaña enemiga. Se localizaron tres baterías de 105 milímetros, que tiraban sobre las posiciones del regimiento en forma irregular, de día y de noche. También se recibía fuego de artillería naval durante la noche y esporádicos ataques aéreos.

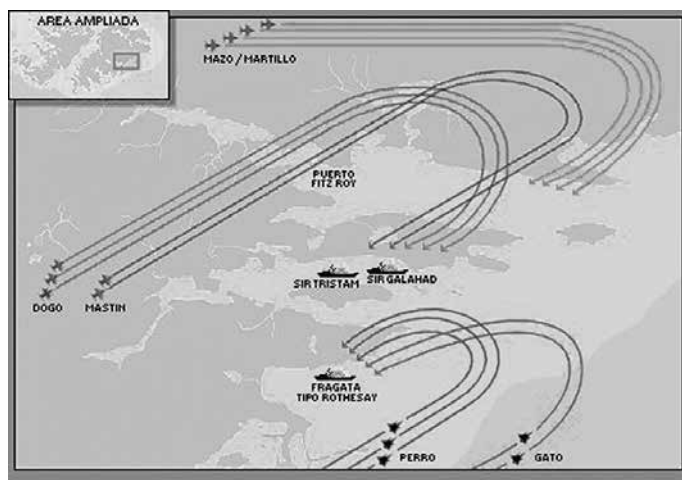
El 1° de junio concurrí al puesto de comando de la Agrupación de Ejército Puerto Argentino a exponer el dispositivo y hacer acuerdos. En esa oportunidad, recibí una orden verbal del Comandante, General Jofre, sobre la misión, que fue calificada "de sacrificio" por cuanto el repliegue iba a ser muy difícil de ejecutar. En esos días comenzaron los combates casi cotidianos entre fracciones propias y elementos enemigos (fundamentalmente en misiones de exploración).



Monte Harriet hoy, obsérvese la señal de campos minados

El 7 de junio, desde la posición del Regimiento se avistó un buque descargando material en Bahía Agradable, informándose al comando de agrupación. Al día siguiente eran dos los buques y se informó nuevamente, produciéndose el exitoso ataque aéreo sobre ellos (eran el "Sir Galahad" y el "Sir Tristram").

El 8 de junio a la noche, efectivos enemigos



apreciados en una compañía se infiltraron entre los montes Harriet y Two Sisters y, al ser detectados, se produjo un intenso combate que terminó con su repliegue apoyado por un muy intenso fuego de la artillería de campaña británica.

Al día siguiente se comprobó movimiento de personal enemigo en Port Harriet House (5 Km al S de la posición); se abrió fuego con morteros pesados y se observó que efectivos del orden de una sección eran evacuados en helicóptero, nuevamente con un intenso apoyo de fuego de artillería.

En la segunda semana de junio se recibió agregada una sección del Regimiento de Infantería 12, que no había podido reunirse con la masa de su unidad y fueron recuperadas dos secciones de tiradores de la compañía A, que fueron agregadas al punto de apoyo de Two Sisters. También se recibió el refuerzo de ametralladoras MAG del Regimiento de Granaderos a Caballo con sus dotaciones.

El fuego de hostigamiento de la artillería enemiga se incrementaba y a una de las baterías yo podía observarla con mis binoculares, pero estaba fuera del alcance de las armas de la unidad y de la artillería propia.

El 11 de junio a las 23,00 hs se desencadenó el ataque de la III Brigada de Comandos de Royal Marines sobre las posiciones del regimiento. El Comando (batallón) 42 atacó el monte Harriet y el Comando 45 el monte Dos Hermanas. El Comando 40 era reserva.

En el monte Harriet, la posición fue atacada desde el este y el sur por sendas compañías que habían efectuado un rodeo, mientras la compañía B era aferrada por el resto del batallón atacante.

A poco de comenzar el ataque fue herido el Subteniente Juárez, jefe de la sección morteros pesados y ésta fue puesta fuera de combate. El único apoyo de fuego que se recibía era proporcionado por la batería de 105 mm del Batallón de Infantería de Marina 5. Yo personalmente corregía el tiro en comunicación por radio con el jefe de esa unidad, capitán de fragata Robacio.

Ante el progreso del ataque enemigo desde el sur y el este, fue empleada la reserva en un contraataque, siendo rechazado y cayendo herido de 5 balazos el oficial que lo dirigía, Teniente 1° Echeverría.

Se continuó combatiendo duramente y el enemigo progresaba en su ataque. Después del combate, estando prisionero, me preguntaron los ingleses qué elementos de visión nocturna teníamos en el regimiento, porque consideraron muy eficaz el fuego de nuestras ametralladoras. En realidad, no teníamos ninguno para ellas (sólo disponíamos de los visores nocturnos de luz residual, que no son aptos para apuntar), pero como nuestros enemigos hacían un uso muy intenso de la munición trazante, ello facilitaba nuestra puntería. Muy útiles fueron las ametralladoras 12,7 mm para el tiro terrestre. Curiosamente, las del regimiento estaban fuera de servicio y de baja, pero tuvimos la suerte de haberlas hecho reparar en la armería de la unidad y prestaron un excelente servicio en el combate.

Cuando se combatía a las distancias próximas, la artillería propia tiraba sobre nuestra misma posición, en un supremo esfuerzo por detener la progresión del ataque.

Tras recibir la autorización del Comandante de la Agrupación, ordené el repliegue de los elementos que no estaban aferrados y me trasladé, acompañado del S-2 de la plana mayor, Teniente

1ro Carlucci, al emplazamiento de la compañía B que, a órdenes de su jefe Teniente 1ro Arroyo, continuaba combatiendo por el fuego en la ladera Oeste del cerro. Eran alrededor de la 0300 hs y el enemigo se aproximaba al puesto de comando del regimiento. En esa oportunidad perdí el contacto con el Comando de la Agrupación.

En Two Sisters, la posición fue atacada desde el Oeste y el Norte. Tres jefes de sección de la compañía C fueron puestos fuera de combate: el Teniente Martella muerto y los Subtenientes Mosquera y Pérez Grandi heridos. Estas bajas incidieron en la capacidad de combate de sus fracciones. Al caer el puesto de comando, el oficial de operaciones de la unidad, Capitán López Patterson, consiguió replegarse con las fracciones que no estaban aferradas. También se replegaron las 2 secciones de la compañía A que estaban en Goat Ridge, promontorio rocoso que se encontraba al Sur de Two Sisters y dependía de este punto de apoyo. El Jefe de una de ellas, Subteniente Nazer, resultó herido, el jefe de la otra, Subteniente Silva, al alcanzar en su repliegue con su sección las posiciones del BIM 5 en el Monte Tumbledown, se agregó a esa unidad; lo mismo hizo el Subteniente Llambías con su sección de la compañía C.

Ambas continuaron el combate junto a los infantes de marina y en la noche del 13 al 14 de junio, Silva murió heroicamente. Tres semanas después fue reconocido su cadáver, que aún empuñaba fuertemente su fusil FAL.

A las 0600 hs del 12 de junio el Monte Harriet estaba en manos del enemigo, salvo el sector ocupado por la compañía B, de la que quedaban alrededor de 60 hombres; la sección del Subteniente Giménez Corvalán había podido replegarse, aunque su jefe resultó herido.

Aunque los restos de la subunidad, a la que me había reunido, estaban rodeados por el enemigo que se había apoderado de la cima del cerro, continuó combatiendo por el fuego, pero el enemigo no intentó un asalto.

A las 9 y 30 hs, con ese núcleo de resistencia totalmente rodeado y sin posibilidades de repliegue, cesó la resistencia de la unidad.

El Regimiento de Infantería 4 debió enfrentar el combate final con un enemigo que lo atacó con una superioridad de 6 a 1 en efectivos y armas, con apoyo de fuego de artillería de campaña y naval. Los británicos tenían gran ventaja en el combate nocturno por su disponibilidad de miras infrarrojas, de las que carecíamos. Además, conocían en detalle nuestro dispositivo merced a los elementos electrónicos emplazados en el monte Kent, la altura dominante de la zona. Ello también le permitía, en los días previos, que cada vez que los morteros pesados del regimiento abrían fuego, fueran inmediatamente batidos por la artillería enemiga. También se recibía este fuego en los emplazamientos de las radios de campaña cuando se las empleaba (la única con la que no ocurría esto era una radio Yaesu de uso civil que había sido requisada en Puerto Argentino y provista a la unidad). Para colmo, era inevitable usar los equipos de radio por cuanto los teléfonos de campaña sólo podían emplearse en comunicaciones internas por carecerse de cable telefónico.

Otro aspecto que favoreció a los británicos fue que mientras su personal estaba fresco en el momento del combate decisivo, el nuestro estaba desgastado por una larga permanencia en las posiciones sin relevos, reemplazos ni rotaciones, con un clima frío y húmedo, sin equipo adecuado (problema de pie de trinchera), con alimentación insuficiente (falta de víveres y dificultad para cocinar y distribuir la comida por falta de combustible para las cocinas y de recipientes térmicos para la distribución). Además, nuestro personal estuvo sometido al fuego de hostigamiento de la artillería enemiga, al que no se podía responder por falta de medios, lo que provocaba un sentimiento de impotencia.

Pese a todas las circunstancias adversas en que debió combatir y a la desproporción de medios, el RI 4 luchó hasta el límite de sus posibilidades. Prueba de ello fueron los 2 oficiales, 4 suboficiales y 16 sol-

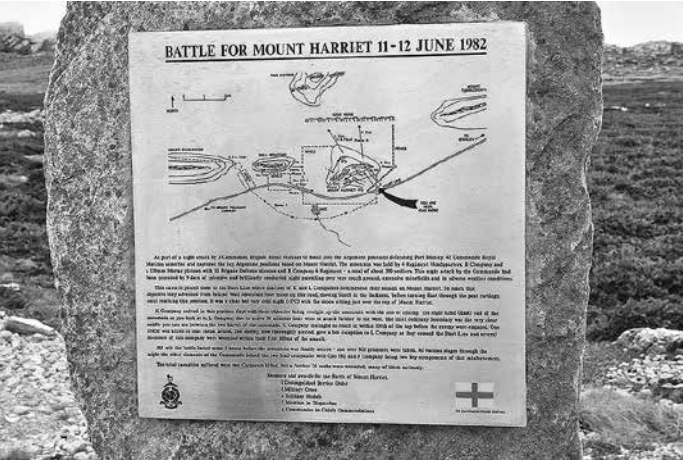
dados muertos y los 8 oficiales, 24 suboficiales y 89 soldados heridos (no se incluyen las de las secciones agregadas del R I 12 y del Comando de Brigada, que también fueron importantes).

El enemigo que nos atacó reconoció el desempeño del RI 4. El brigadier Julián Thompson, comandante de la III Brigada de Comandos de Royal Marines escribió en su libro “No picnic”, refiriéndose al combate con nuestro regimiento: “Esto desmiente las informaciones de prensa según las cuales todos los oficiales huían dejando a sus soldados conscriptos para que fueran masacrados o se rindieran como ovejas.... oficiales y suboficiales se batieron duramente”.

Y el Teniente Coronel Nick Vaux, jefe del Comando 42 de Royal Marines escribió en “Cuerpo de Elite” sobre su ataque al monte Harriet: “En esas posiciones, los cuerpos yacían desparramados en las violentas contorsiones de la muerte, porque el enemigo había resistido fieramente”.

El reportero inglés Kim Sabido narró el ataque final al RI 4 en “Una cara de la moneda”: “Sin embargo, el avance por las laderas del Monte Harriet fue un asunto lento y cruento. Durante un par de horas parecía que todo iba a salir mal. Acosados en las laderas por los intensos disparos de ametralladoras y tiradores apostados, avanzaban lentamente y a duras penas. Vi caer a varios hombres heridos de bala y a otros los alcanzó la metralla de la continua cortina de fuego que disparaban a distancia. Los hombres que teníamos enfrente no iban a ceder sino era tras una lucha encarnizada”.

El Mariscal Foch, último generalísimo aliado en la Primera Guerra Mundial y antiguo profesor de historia militar dijo: “en la guerra se hace lo que se puede con lo que se tiene”. El 4 de infantería cumplió la misión impuesta como escalón de seguridad de la posición defensiva de Puerto Argentino e hizo con sus medios más de lo que podía esperarse, gracias al esfuerzo, sacrificio y abnegación de sus oficiales, suboficiales y soldados, especialmente aquellos que quedaron para siempre en la turba malvinera como testimonio de la irrenunciable voluntad nacional de recuperar nuestras islas irredentas.



Placa colocada por Gran Bretaña en el lugar de los combates

El Militar Correntino Herido Gravemente y Operado por los Ingleses

Fuente: Corrientes Hoy - 13/06/2018” y Corrientes On line



En recuperación en instalaciones Inglesas durante la guerra

Escuché un sapucay y supe que no se habían perdido, después de avanzar en medio de la noche

bajo el fuego de los ingleses, tenía a toda la sección reunida, fue una alegría grande y sin perder tiempo nos pusimos a trabajar para que el día no nos encontrara sin una trinchera, se venía el combate final”, relata Juan Nazer.

Cuando tenía 23, como flamante subteniente del Regimiento de Infantería 4 de Monte Caseros, le tocó viajar a Malvinas para defender Puerto Argentino en las colinas que circundaban la capital isleña en la batalla final. Monte Longdon, Monte Harriet, Dos Hermanas, Tumbledown. Nombres asociados a las escenas más crudas de la guerra de cuyo final se cumplen esta semana 36 años, cuando el 14 de Junio Mario Benjamín Menéndez firmó la rendición.

Pero para Nazer la guerra no fue “todo lo que se cuenta y hay muchas mentiras y exageraciones, es importante que se conozca la verdad”. “Se hicieron muchas cosas mal, pero también dentro de eso hay mucho para rescatar, la forma en que combatieron los soldados, pero también los oficiales y suboficiales argentinos”, señaló.

Nazer es la antítesis del veterano de guerra que queda marcado de por vida de forma negativa por el conflicto armado. El 12 de junio de 1982 casi muere, cuando primero pisó la granada de un lanzacohetes que casi le secciona la pierna y luego recibió tres tiros en la espalda que, de milagro, no le tocaron la columna vertebral. Se desmayó y apareció horas después prisionero en Monte Harriet. Le hicieron un simulacro de fusilamiento y cuando temía lo peor, su suerte empezó a cambiar.

“En la guerra es el destino, es la suerte, cuando cae una bomba y mata a unos y los otros que corrieron para el otro lado se salvan”, dice. Los ingleses lo atendieron, lo operaron y luego lo llevaron al buque hospital Uganda. Nazer muestra a La Nación una foto de las heridas que le dejaron las esquirlas. Es como si en el muslo derecho alguien hubiera sacado 3 o 4 pedazos de carne del tamaño de un limón.

“Para mí fue como volver a nacer, me quedaron marcas, pero no secuelas. Pude volver a hacer deportes”, explicó. Once años después de eso, siendo instructor de comandos y paracaidista, Nazer -que simpatizaba con los carapintadas, el grupo militar ultranacionalista que se alzó tres veces contra el gobierno democrático de Raúl Alfonsín y una contra el de Carlos Menem- se dio cuenta de que ya no tenía lugar en el Ejército.

“El generalato me negó dos comisiones al exterior para lo cual tenía todas las calificaciones, ser veterano, herido y condecorado en la guerra y poseer alguna aptitud especial, yo tenía tres, era comando, instructor y paracaidista. Me di cuenta que tenía que pedir el retiro, porque me tocaba ir a la Escuela de Guerra pero ahí me iba a ir mal con las notas conceptuales”, rememoró.

Arrancar otra vez de Cero

Ahí arrancó otra etapa de la vida donde otros se podrían haber derrumbado. ¿Qué hacer tras una vida dedicada al Ejército? ¿Qué hacer tras haber participado en una guerra y haber sido herido y condecorado?

Nazer dice que siempre sacó del Ejército y de la guerra lo positivo. “En primer lugar, la disciplina, el sobreponerse a la adversidad y también, el poner las cosas en su contexto, no hay que hacerse mala sangre por cosas que no lo valen”, es su fórmula.

Era el comienzo de los años 90 y Nazer estaba destinado en Apóstoles cuando pidió el retiro. Fue quedar otra vez al descubierto, como cuando le tocó cruzar bajo las balas inglesas de Harriet a Dos Hermanas.

Primero asesoró a algunos empresarios de esa rica zona yerbatera de Misiones sobre sistemas de seguridad y se dio cuenta que ahí había una posibilidad de utilizar su experiencia militar. Se juntó con dos amigos y fundaron Seguridad Misiones, hoy una de las principales empresas del rubro en la provincia.

Después vino su incursión en el fútbol. A comienzos de esta década, Guaraní Antonio Franco, empezó su intento de volver a los primeros planos nacionales de la mano de César Decamilli, un dirigente que llevó

a Nazer a la Comisión Directiva del club. En agosto del 2014, el club ascendió al Nacional B. Fue el regreso al fútbol grande tras casi tres décadas.

Decamilli tuvo después un ACV y Nazer asumió como titular del club. Le tocó pilotear los momentos deportivos más difíciles, con José María “Chaucha” Bianco como DT y luego Humberto y Martín Zuccarelli. Al final, Guaraní se terminó yendo nuevamente al descenso a fines del 2015 y con él, los sueños de una buena parte de la provincia futbolera.

“Guaraní es como el Ejército, con pocos recursos hay que hacer mucho”, recuerda Nazer, con una sonrisa. “Creo que como dirigente pude aportar el orden, la organización, que es algo que aprendemos en el Ejército, y en el fútbol profesional es muy importante, con los viajes, los partidos, los entrenamientos”, detalló.

Marcha Bajo Fuego Enemigo

El 1° de junio Nazer recibió la orden del jefe del regimiento 4 (Teniente Coronel Diego Soria) de marchar con su sección, de unos 40 hombres, de Monte Harriet a Monte Dos Hermanas para defender esa colina. Un regimiento se divide en tres compañías y cada compañía tiene a su vez cuatro secciones.

Nazer decidió separarlas en cuatro grupos y en uno, con el jefe fuera de combate, puso al mando a un soldado dragoneante. “Los combates ya habían empezado, los ingleses no atacaban de frente sino que hacían incursiones y se replegaban, para no tener tantas bajas. Marchamos el 1° de junio, salimos 18.30 y llegamos a la 1 de la mañana del 2 de junio, decidí dispersarlos lo más posible, aun perdiendo control sobre la tropa”, recordó Nazer.

Así fue como llegó primero con su grupo al Monte Dos Hermanas y esperó al resto, que en un momento creyó perdidos o abatidos. “Me abracé con el soldado que había puesto a cargo cuando nos vimos, fue una alegría enorme”, recordó. Ahí mismo se pusieron a hacer trincheras entre las rocas, esperando el avance inglés.

El 11 de junio, tras diez días de desgaste entre incursiones, bombardeos de artillería a la noche y de las fragatas que se arrimaban a la costa durante el día, más los bombardeos de aviones, los ingleses decidieron hacer el ataque final a las posiciones.

“La relación de fuerzas en Dos Hermanas eran 6 ingleses por cada argentino y eran tropas de elite, el 42 de Comandos y un regimiento de Paracaidistas, nosotros no lo sabíamos, nos enteramos después”, recordó.

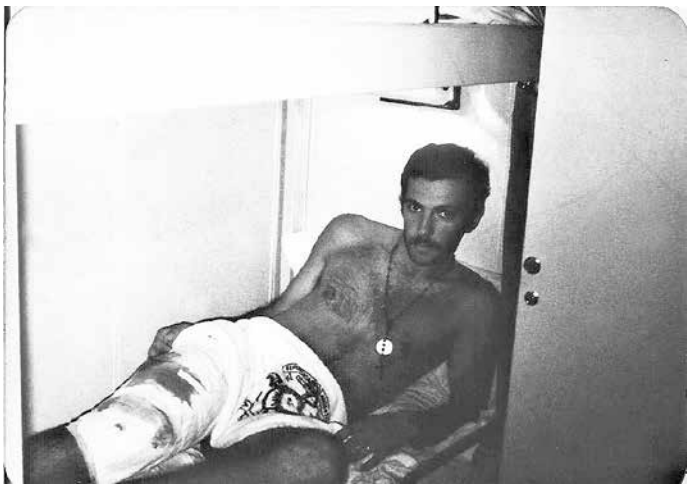
Nazer no es de esos veteranos a los que les empieza a brillar la mirada cuando recuerdan esas escenas. “Eras vos o ellos y combatimos muy de cerca, porque así es el combate nocturno. No hay tiempo para tener miedo, eso dura muy poco, después estás concentrado en la acción y no podés dudar, porque si dudás, morís”.

El 4 de Infantería de Monte Caseros llevó a Malvinas a 678 efectivos, entre oficiales, suboficiales y soldados. Hubo 2 oficiales, 6 suboficiales y 16 soldados muertos. Y tuvieron 6 oficiales (Nazer entre ellos), 24 suboficiales y 89 soldados heridos.

“No hubo privilegios, no vi estaqueos, si los hubo no fueron en donde yo estuve, peleamos codo a codo soldados y oficiales y el jefe del Regimiento, Soria, estaba a 100 metros de la primera línea, pero bajo el mismo fuego enemigo, porque tiene que ver todo”, dice Nazer. “Si había una lata de dulce de batata era una fiesta y la compartíamos entre todos”, explica.

Nazer no viene de familia militar. Su padre era un arrocero de La Cruz, pegadito a Yapeyú, el pueblo donde nació San Martín. Su hijo, Juan Carlos, se dedicó al marketing. El llevó a su nieto Benicio a Monte Caseros, donde se reúnen para estas fechas los ex camaradas del IV de Infantería.

“No sé si me gustaría que mi nieto entre al Ejército, que decida él cuando llegue el momento, lo cierto es que la Argentina no es como Brasil o Estados Unidos, nuestro país no sabe qué hacer con su Ejército”, dice. Nazer piensa ir al año próximo a Malvinas y regresar



a Dos Hermanas. "Ahora que se habilitó el viaje para los oficiales argentinos", explica.



Hombre que pudo superar con éxito los traumas de la guerra y al que le fue bastante bien en la vida,

no será difícil imaginarlo recorriendo Monte Harriet y Dos Hermanas. Vaya a saber que procesión irá por dentro en ese momento, recordando aquellas noches aciagas, 36 años atrás. Cuando con el corazón en la mano esperaba al resto de su sección. Hasta que en medio de las bombas, de los tiros, del miedo, le volvió el alma al cuerpo al grito de un sapucay.



Con soldados con los cuales compartió los combates en Malvinas

"Hay situaciones donde no se actuó bien, pero eso fue una mínima porción y pasa en todos los conflictos", dijo Nazer, quien afirmó que "yo no vi ningún tipo de estaqueo ni tampoco una actitud de degradación en mi regimiento y no conozco casos de estaqueo que me hayan contado, y yo estuve hasta el 12 de junio. Lo que sucede también, uno cuando está en un conflicto



lo único que sabe es lo que sucede en su ubicación, por ahí alguien que bajó a Puerto Argentino trae alguna noticia y se la contaron, sólo sabés lo que sucede en tu lugar, después el resto no sabés que pasa", evocó Nazer. Yo estaba con mis soldados, comíamos la misma comida desde el jefe del regimiento para abajo, teníamos que comer las raciones frías cuando no había comida caliente y cuando había una lata de dulce de batata era una fiesta y la repartíamos en porciones iguales entre todos, decíamos 'comemos la mitad al mediodía y la otra mitad para la noche'. No digo que el que estaba en Puerto Argentino comía mejor, si, comían caliente y en una habitación, pero los que estábamos en el campo de combate comíamos lo que podíamos", dice Nazer.



Tradicional Ceremonia en Monte Caseros

Grl Br (R) VGM Diego Alejandro Soria

En el cuartel del Regimiento de Infantería Mecanizada 4 "Coronel Manuel Fraga" en la ciudad de Monte Caseros, Corrientes, tuvo lugar el 8 de junio la tradicional ceremonia de homenaje a los caídos en combate y de confraternidad de los veteranos de guerra. Desde 1983, todos los años se repite la emotiva formación militar, que este año tuvo especial relevancia, porque fue presidida por primera vez por el jefe del Estado Mayor General del Ejército, teniente general Claudio Esteban Pasqualini, acompañado por el comandante de Adiestramiento y Alistamiento del Ejército, general de división Aldo Daniel Sala.

Durante la ceremonia se inauguró la Campana de los VGM, emplazada delante de la Sala Histórica de la unidad. Tiene una placa con la siguiente inscripción Veterano de Guerra de Malvinas del glorioso 4 de Línea: Bienvenido a tu Regimiento. Cuando pases por este lugar haz sonar dos veces esta campana, una vez por tu camarada caído en combate y otra para honrarnos con tu gloriosa presencia ¡Viva la Patria! ¡Volveremos! El jefe honorario del Regimiento general de brigada (R) VGM Diego Alejandro Soria dio la primera campanada y el teniente general Pasqualini la segunda. Después ambos impusieron la medalla "Al Herido en Combate" al ex soldado conscripto clase 1962 VGM Pedro Antonio Alegre, que le fuera otorgada en 1984 y no había podido recibirla todavía y entregaron la Orden de los Servicios Distinguidos al sargento 1ro (R) Antonio Gómez, hermano del cabo PM Martiniano Gómez, muerto en combate.

Se pasó lista de los 2 oficiales, 4 suboficiales y 16 soldados del Regimiento muertos en combate, la formación respondió ¡Presente! Y se disparó un tiro de fusil por cada uno. Este año, se agregaron a la lista los 2 suboficiales y 3 soldados de una sección del Batallón Logístico 3 y del Comando de la III Brigada



de Infantería y 2 soldados de una sección del Regimiento de Infantería 12, que también cayeron en Monte Harriet cuando combatían agregados al RI 4. El teniente coronel (R) VGM Pablo Andrés Oliva, que era teniente del arma de Comunicaciones y combatió al frente de la sección del Comando de la III Brigada, dirigió una emotiva alocución y se colocaron ofrendas florales en el monumento a los caídos.

Tras el discurso del teniente general Pasqualini, que destacó el desempeño de la unidad en la campaña de Malvinas, se cerró la ceremonia con el desfile encabezado por los VGM, a cuyo frente formó el jefe honorario del Regimen-

to, seguido por el abanderado, coronel VGM Héctor Ricardo Torán. A continuación desfiló el personal de la unidad a pie y terminó con el pasaje de los blindados.

La jornada culminó con el tradicional almuerzo de camaradería en el comedor de tropa. Es digna de destacar la concurrencia de los ex soldados VGM, mucho mayor que en años anteriores y el espíritu de fraternal camaradería que reinó entre todos los veteranos.

El Bautismo de Fuego Del RI 4

Día 01 de mayo de 1982, amanece en las Islas Malvinas, radiante y especial mañana, en lo profundo del mar se divisan con absoluta claridad los mástiles de las fragatas británicas. La fuerza de tareas enemiga, comienza a mostrar los dientes del león imperialista, con ataques de los cañones de sus buques.

Los Sea Harrier como aves de rapiña se lanzan a la caza, explota Puerto Argentino y los montes



cercanos, un helicóptero enemigo, sumado a los aviones, ataca posiciones de defensa de la Sección y Grupo apoyo de la Compañía de Infantería "A", del RI 4, los aguerridos soldados del 4 de línea, repelen el ataque con fuego reunido de armas portátiles y de apoyo de fuego tipo lanzacohetes Instalaza, ametralladora MAG 12,7 mm.

Los Cabos Primeros de infantería, Roberto Avalos y Ramón Eugenio Córdoba, bajo el mando del Teniente Primero Infantería y J Ca I "A", Alejandro Cesar Moughthy, cumplen su primera misión de combate en forma sobresaliente. Sus muchachos, los valerosos y arrojados soldados, han actuado a la altura de las circunstancias. Se produce el BAUTISMO DE FUEGO del RI 4 a cargo de la gloriosa C. I. "A".

A 37 años de este histórico hecho, Gracias a DIOS por ubicarme en el momento y lugar indicados, Honor y Gloria a los Soldados Argentinos que Lucharon, Luchan y Lucharán por la Soberanía Nacional Argentina más allá de los límites de las posibilidades.

"Cuando el clarín de la patria llama...hasta el llanto de la madre calla"

Vicente Pablo Córdoba
Presidente

Centro De Veteranos De Guerra De Malvinas
"Ava Naro" (Indios Bravos)
Monte Caseros - Corrientes.

El RI 5 “General Félix de Olazabal” en Malvinas



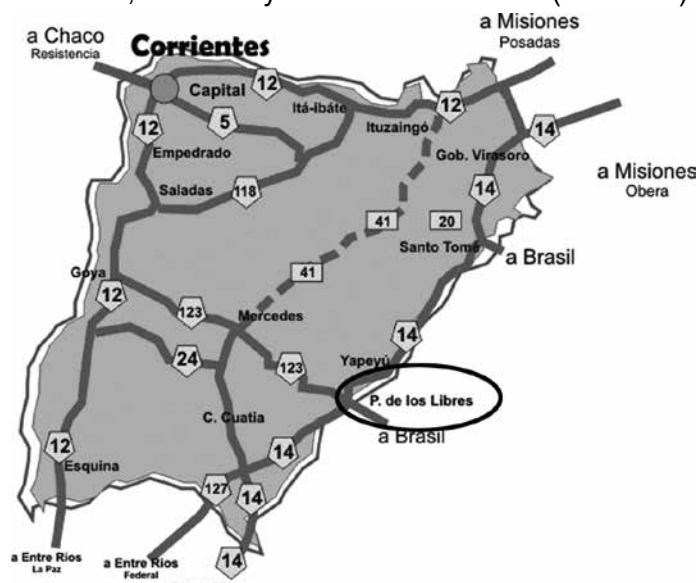
Por el Gral. Br (R) VGM Juan Ramón Mabragaña
Fotos de AVEGUEMA extraídas de diversas fuentes

El autor con el grado de Coronel se desempeñó como jefe del Regimiento de Infantería 5 (FT Yapeyú) durante la guerra de Malvinas. Fue Jefe Honorario de dicha Unidad y socio activo de nuestra entidad hasta su fallecimiento el 20 de abril de 2016.



NOTA DE AVEGUEMA: Una vez recuperadas las Islas Malvinas se dispuso el envío de dos regimientos a la isla Gran Malvina, tanto por motivos militares como políticos (no se podía dejar una base de operaciones libre a los británicos, a la par que una fácil ocupación de la Gran Malvina sería negativa en términos políticos). De este modo, fueron enviados allí el Regimiento de Infantería 5, dependiente de la III Brigada de Infantería, que se concentró en Port Howard, mientras que el Regimiento de Infantería Mecanizado 8 lo hizo en el brazo oeste de Bahía Fox, a la que se sumó una Compañía de Ingenieros, la 9, que había llegado allí a principios de abril. El Regimiento 5 tenía su base en el nordeste argentino, en Paso de los Libres (Corrientes), mientras que el 8 tenía su asiento en Comodoro Rivadavia (Chubut). La Compañía de Ingenieros 9, por su parte, se asentaba en Sarmiento, en el centro de esa provincia patagónica. El abastecimiento de estas unidades sería por vía marítima o helitransportada. La capacidad argentina para mantener el puente aéreo y naval con la guarnición de la isla Gran Malvina sería decisiva para los hombres atrincherados allí.

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



Ubicación de la ciudad Paso de los Libres

Al momento de producirse los hechos del 2 de Abril, bajo un sistema de incorporación trimestral, disponía de ¾ de la clase 1962 y ¼ de la 63 incorporados. Los primeros instruidos con el periodo de Unidad completo (incluso Ejercicios Finales) y los segundos terminando el Periodo Individual. El primer cuarto de la clase 62, que había sido dado de baja a fines de 1981, fue convocado, así el Regimiento pudo marchar a Malvinas con soldados totalmente instruidos, quedando los de la clase 63 para custodia del cuartel. En cuanto a los oficiales y suboficiales, estos fueron completados con integrantes de otras unidades más subtenientes y cabos del último curso de los institutos de reclutamiento.

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

El 18 de abril, reunida la Unidad en Comodoro

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



Ubicaciones relativas de Paso de los Libres y Comodoro Rivadavia

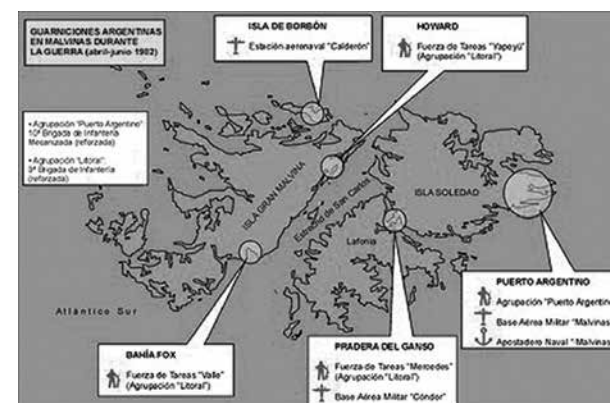
El 22 de abril es relevado en el cumplimiento de lo anterior por el Liceo Militar General Roca, retornado a su dependencia orgánica, es decir al Cdo Br I III, debiendo planificar un movimiento aéreo y marítimo hacia las Islas Malvinas. El Regimiento se reúne en los cuarteles del Regimiento de Infantería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

El movimiento marítimo no se pudo realizar, debido a las amenazas navales enemigas, por lo que la Unidad se vio privada por varios días de los elementos que debían transportarse. Una redistribución efectuada en las Islas entre los elementos que ya habían arribado, permitió contar con una cocina de campaña de las cinco que le correspondían; tres Morteros Pesados de los cuatro que debieron cruzar; cuatro cañones sin retroceso de los nueve que correspondían por dotación y ningún vehículo de los necesarios para el remolque de las armas pesadas,

transporte de la munición y de otros efectos.

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

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



Ubicación de las principales zonas de defensa argentinas en Islas Malvinas

A día siguiente se inicia el movimiento helitransportado y marítimo hacia la isla Gran Malvina. Por modo aéreo se moviliza la Plana Mayor (PI My); las Compañías de Infantería A y C y la Compañía Comando; por vía marítima se desplaza la Compañía de Infantería B y los efectos Clase I (víveres) y V (munición). Es de destacar la penosa travesía de la Ca I B en el buque Monsunen (pequeño navío de transporte de ganado interisleño), que intentó el movimiento por el N, pero que ante la presencia de submarinos británicos regresó a Pto Argentino y se desplazó por el S de las islas, movimiento que le llevó más de dos días de navegación con la tropa en la bodega, sentada sobre los cajones de munición y sin salir a cubierta dadas las malas condiciones meteorológicas que imperaron.

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

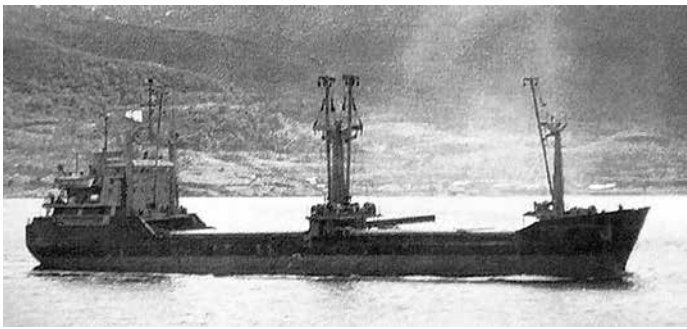
El 1 de mayo se recibe la alarma de Alerta Roja

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

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

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

Para mediados de mayo ya es limitado el nivel de abastecimiento de efectos clase I (víveres), faltando en forma total el pan (consumido al 3er día de estar en la posición); la leche en polvo el azúcar y las verduras. Solamente se disponía de cantidades limitadas de porotos, arroz y zanahorias, los que eran estrictamente administrados; P Ej.: si quedaba raciones para 5 días, se fraccionaban para que durasen 12 días, reducidas en volumen y calorías. La carne de oveja, que era muy magra y almacenaba cocida, era lo único disponible sin restricciones; con ella se podía confeccionar una comida diaria. Es de destacar que la FT Yapeyú (con cerca de 1000 hombres) disponía de una sola cocina de campaña (apta para cocinar 250 raciones), ante ello se habían conseguido tambores de 200 lts de combustible los que, convenientemente "higienizados" suplían a las cocinas, a razón de uno por subunidad.



Buque Isla de los Estados

La cocción duraba entre 4 a 5 horas dadas las características del combustible (turba malvinense) de bajo rendimiento calórico; la adversidad del clima y el escaso periodo de luz, imponían encender los fuegos después de las 0900 horas y apagarlos antes de las 1700 horas, para evitar constituir blancos rentables a los aviones o naves enemigas. Esta situación se vio agravada con el tiempo y produjo un deterioro físico muy importante en el personal que perdió entre el 10 y el 20 por ciento de su peso, provocando graves casos de inanición. Este crítico estado de desnutrición nunca pudo ser revertido por cuanto el bloqueo marítimo impidió en forma total cualquier tipo de reabastecimiento. Posiblemente esta adversidad fue uno de los mayores padecimientos, junto al frío, la lluvia y la falta de sol que nos mantenía permanentemente humedecidos.



Náufragos del Isla de los Estados arriban a la costa de la Gran Malvina luego del abandono de su buque por el ataque inglés

Para esa fecha se produce el hundimiento del buque Islas de los Estados, en el estrecho San Carlos, frente a nuestra posición; este hecho produjo

momentos de gran incertidumbre dado que en el pequeño barco de transporte Forrest, anclado en Puerto Yapeyú, se recibían las noticias por radio que decían textualmente: "Nos dirigimos Hacia Ese..... Nos tiran, Nos tiran y a continuación una explosión ilumina el lugar del ataque al buque en medio del estrecho San Carlos. De inmediato se trata de restablecer la comunicación radial resultando imposible, por lo que se transmite la novedad de lo ocurrido a Pto Argentino.

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



Buque Forrest

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



Fragata HMS "Yarmouth" formando parte de la Fuerza de Tareas Anfibia británica que desembarcó en San Carlos el 21 de mayo, fue uno de los buques que tuvo a su cargo bombardear las posiciones de la Fuerza de Tareas "Yapeyú" para cubrir el desembarco enemigo.

El 21 de mayo se produce el desembarco enemigo en San Carlos. La noche anterior la posición sufre un intenso bombardeo naval a cargo de dos fragatas británicas que, estacionadas sobre el estrecho y a

más de 15 Km al E de la posición, mantuvieron a la FT Yapeyú "aplastada" en los pozos de zorro desde las 2330 horas del 20 mayo hasta aproximadamente las 0600 horas del día siguiente sin interrupción, poniendo a prueba el temple del personal y la eficacia de las fortificaciones de la defensa. Afortunadamente solo produjeron 6 heridos, un oficial y cinco soldados. Lamentablemente la propia respuesta resultó ineficaz, dado que tanto los Morteros Pesados 120 mm, cuanto los Cañones 105 s/r no tenían alcance suficiente para dar en el blanco enemigo.

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



*Izq.: Capitán Hamilton en una foto anterior al conflicto
Der.: Teniente Duarte en Malvinas*

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



Teniente Glover luego de la guerra, con un misil similar al que lo derribó en Malvinas

A partir del primer bombardeo naval del 20/21 de mayo, se produjeron sucesivos ataques desde las fragatas a nuestra posición defensiva, los que nos obligaron a mantenernos a cubierto, pero vigilantes ante cualquier intento de desembarco y con fuegos de cerrojo preparados con las armas pesadas de la FT sobre los posibles lugares de acción enemiga, ejecutados en forma selectiva cuando el enemigo bombardeaban desde las fragatas. Estos bombardeos navales que se sucedían cada dos o tres noches y du-

rababan entre cinco y seis horas, no produjeron, ningún muerto, aunque si heridos graves como el subteniente José Alberto Miñones, el que no pudo ser evacuado hasta el 4 de junio, en oportunidad del arribo del buque hospital Bahía Paraíso



Soldados argentinos ayudan a Glover a salir del agua luego de su derribo

En cuanto a los ataques aéreos, la unidad sufrió dos. El primero se produjo el 26 de mayo, oportunidad en la que dos aviones Harrier aparecieron sorpresivamente en el momento en que salía el sol, desde esa dirección (E) y a baja altura sorprendieron a los observadores aéreos que solo disponían de prismáticos. Destaco que la FT no contaba con artillería de defensa aérea, razón por la cual había sido instruida para la reacción en conjunto con el arma individual, haciendo fuego a granel hacia arriba, de forma tal que llegara al blanco una masa de proyectiles desde toda la superficie de la posición. Esta acción posibilitaba que algún proyectil impactara en alguna parte vital del avión o en su piloto logrando derribarlo. En la primera pasada, tan sorpresiva e inesperada, no hubo tiempo de reacción y los aviones descargaron sus bombas Belluga sobre la posición de la Ca I C (punto de apoyo S de la defensa) produciendo la muerte de los soldados Caballero Ramón, Sánchez Mario, Maciel Jerónimo; Aguirre Marcelino, Alegre Raúl y una decena de heridos entre oficiales, suboficiales y soldados. En la segunda pasada, ya bajo nuestra observación y efectuado de S a N y siempre a muy baja altura, la posición reaccionó y el fuego de las armas, entre las que se contaba con un Blow Pipe accionado por personal de la Ca Cdos(s) 601, derribó uno de los aviones, cuyo piloto se eyectó en paracaídas. Un estruendoso sapucay atronó como grito de guerra ante el Harrier abatido, mientras el otro avión se alejaba y según algunos observadores caía en aguas del estrecho. Inmediatamente de caer el piloto en aguas de la bahía, se abrió un bote de goma salvavidas y un grupo de comandos lo rescató con un precario bote de madera. Llevado al puesto de socorro fue identificado como el 1er teniente de la RAF Jeff Glover, quien había sufrido, además del shock nervioso, una fractura de clavícula y magullones en el rostro, por lo que se prestó la asistencia médica del caso; al día siguiente fue trasladado a Puerto Argentino por un helicóptero enviado en su búsqueda



Recreación del lanzamiento del misil por parte del entonces Tte. 1ro Sergio Fernández

Así se llega al 4 de junio, periodo durante el cual el personal siguió sufriendo los rigores del clima con fuertes lluvias, vientos y bajas temperaturas, lo que produjo decenas de casos de pie de trinchera y graves estados de desnutrición, dado las escasas calorías que aportaban los víveres disponibles (ya solamente se comía cordero hervido, una vez por día), Según los

médicos, una dieta mínima para enfrentar los rigores del clima, el stress de combate, la falta de descanso nocturno (oportunidad en la que se producían los bombardeos navales) exigía proporcionar entre 4500 y 5000 calorías diarias, mientras que con los víveres disponibles solo se proporcionaba entre 1000 y 1500.

Es de destacar que el último desayuno consistente en un jarro de mate cocido, se tomó el 25 de mayo para festejar el día patrio, oportunidad en la que ese mediodía se cantó el Himno Nacional de pie en cada uno de los pozos de zorro o posición de arma pesada o puesto de comando. En la fecha antes mencionada llegó el buque hospital ARA Bahía Paraíso, el que evacuó personal herido y desnutrido.



Buque Hospital ARA "Bahía Paraíso"

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



Buque HMS Saint Edmund

El 14 de junio a las 1600 horas aproximadamente, se recibe una comunicación en claro del comando superior, donde se ordenaba estar en escucha permanente, dado que el comandante iba a mantener una conversación directa con el jefe de la FT Yapeyú. Esta conversación nunca se produjo. A las dos horas se recibe otro mensaje en claro del Cte. Br I III (Agr Ej LITORAL), que en resumen expresaba lo siguiente: El Cte. Mil Conj Malvinas ha ordenado el "cese del fuego" en todo el ámbito del TO Malvinas, debiendo en consecuencia tomar una serie de medidas para el traslado al continente, a orden, de sus efectivos, sea en buques propios o británicos; deberá replegar los elementos de seguridad avanzados de la posición; dispondrá la prohibición de abrir fuego, salvo ante agresión directa del oponente; la entrega de los bienes en las

mismas condiciones con que se recibieron; el día 15 de Junio, personal jerárquico de las fuerzas británicas, previo contacto telefónico, se hará presente por modo aéreo en el sector bajo su responsabilidad a efectos de la entrega del mismo; no se efectuará ceremonia alguna, ni se firmará ningún documento; las banderas de guerra se mantendrán enfundadas en poder de la jefatura de unidad; se observará una conducta digna de las más caras tradiciones del Ejército.



Efectivos argentinos a bordo del buque Saint Edmund

Recibido y analizado a las luz del Código de Justicia Militar, se decidió que la orden taxativa de "cese del fuego" equivalente a "tregua" o "cese de hostilidades", debía ser acatada, para no transgredir lo prescripto en el artículo 741 del mencionado Código. Muy distinto hubiera sido si se hubiera recibido la orden de "rendición", la que de acuerdo al artículo 750 del mencionado Código, hubiera dejado al jefe de unidad en libertad de acatarla o no de acuerdo a varios factores a evaluar: situación de personal, nivel de munición y armamento y/o de víveres, etc. que permitieran o no seguir la lucha. Esta orden de rendición, que posteriormente se impartió a las tropas en Pto Argentino, no llegó nunca a la FT Yapeyú ni a los efectivos que estaban en la isla Gran Malvina, cuyas jefaturas, sin ninguna otra comunicación con sus comandos superiores directos, tanto en las islas Malvinas, cuanto en el TOAS, se rigieron por la única orden recibida de "cese del fuego". Tal cual se había establecido en esta orden, al día siguiente se hizo presente un coronel de infantería de marina británico para recibir el sector y coordinar la evacuación de las tropas argentinas. Luego de los correctos saludos protocolares, nos reunimos para acordar actividades y allí me enteré por boca del oficial inglés de la rendición final acordada el día anterior, la que cambiaba algunos aspectos de la orden de cese del fuego recibida; ahora debía embarcar las tropas sin armamento, el que quedaría en poder de los británicos. El coronel inglés me indicó que tanto yo, cuanto los oficiales argentinos íbamos a conducir el repliegue y embarque en naves británicas, para lo cual podíamos permanecer armados hasta finalizada la operación. Luego de impartir las órdenes correspondientes, se efectuó el repliegue, dejándose el armamento en una cancha de fútbol (previa destrucción de alzas, aparatos de puntería, percutores, etc., aspecto ordenado consuma cautela). Luego llamé a mi Ayudante el Tte. Jorge Santiago para que junto con el Tte. Bernabitti, tomaran la Bandera de Guerra de mi Puesto Comando, le sacaran la funda y la cuja, destruyeran ambas, envolvieran el paño y la corbata en una toalla y la ocultaran en mi bolsón portaequipo. Así se salvó de caer en manos de los británicos ya que no me revisaron ni aquí, ni en otros lugares por donde pasé hasta que, cuando nos trasladaron desde el lugar de detención en el frigorífico de San Carlos al buque inglés Saint Edmund, un soldado que me hizo vaciar el bolsón, la descubrió y la retiró, siendo devuelta luego por el mayor inglés a cargo de los prisioneros ante mi pedido; hoy esa Bandera de Guerra luce en el Museo Histórico del RI Mec 5 "Gral. Félix de Olazábal".

Volviendo al acto anterior, es decir a la operación de evacuación y embarque de los efectivos de la FT Yapeyú acordada con el Oficial Superior inglés, esta se cumplió en un par de horas y a su finalización presenté a los oficiales a la mencionada autoridad y respondiendo a su actitud de caballero, hicimos entrega de nuestras pistolas y el suscrito no fue revisado.

En esa oportunidad el coronel me indicó que tanto yo, como el 2do Jefe, el oficial de inteligencia, el oficial de ingenieros y un oficial por subunidad permaneceríamos en tierra a fin de proceder a la localización de los campos minados, aspecto que se cumplió con el registro correspondiente.

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

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

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

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



El General Mabrugaña años después del conflicto en una reunión con Conscriptos del RI 5 que fueron parte del Regimiento en Malvinas.

La Dramática Historia del Regimiento que Resistió un Brutal Aislamiento, y la Peligrosa Misión para Enviarles Ayuda

INFOBAE, Por Adrián Pignatelli, 24 de junio de 2019

Ubicado en la isla Gran Malvina, Howard era en 1982 un puerto pequeño, sobre el estrecho de San Carlos. Una caleta lo protegía y a la vez permitía que los buques pudieran atracar. Poseía una pequeña población, dedicada a la cría de ovejas y al esquilado, cuyo producto final se enviaba a Gran Bretaña. Los isleños que allí residían tenían escasas posibilidades de desarrollo, en una economía donde a los casados se les asignaban un número determinado de ovejas

y un funcionario hacía las veces de intendente local y de gerente de la compañía dedicada a la comercialización de la lana.

Era un lugar muy alejado, en el que sus habitantes solo se mantenían informados a través de repetidoras de radios británicas. La televisión no existía, así como escuela primaria o secundaria.

Ese fue el punto elegido para el Regimiento de Infantería 5 (RI5), para contrarrestar una eventual ocupación enemiga. Este regimiento pasaría a la historia de la guerra de Malvinas como la unidad que más resistió el aislamiento.



El 25 de abril el RI5, una vez arribado a Puerto Argentino, fue llevado en helicóptero en tres tandas, con excepción de 108 hombres de la Compañía B, que irían en barco transportando víveres, municiones y minas antipersonales.

A Howard se lo rebautizó como Puerto Yapeyú ya que en tiempos de paz la Compañía C de ese regimiento tenía su asiento en el pueblo donde había nacido José de San Martín.

Los soldados llevaban una ración de comida. Resultaba imperativo entonces acercarlos los víveres necesarios, además de armamento pesado y municiones para poder hacer frente a duras semanas de aislamiento que tendrían por delante.

Aún ignoraban que la ayuda nunca llegaría.

El Monsunen

Al día siguiente, mientras en Howard se compraron dos corderos y medio a los pobladores para complementar las raciones de los soldados, de Puerto Argentino zarpó por la noche el Monsunen, un barco de 30 metros de eslora, confiscado a la Compañía Falkland. Lo cargaron con víveres para diez días, armamento y municiones.



El Monsunen en Puerto Argentino

La idea era bordear la isla hacia el norte e ingresar al estrecho de San Carlos. Sin embargo, los fuertes vientos y la marea impidieron que pudiera ingresar al estrecho. Se tomó, entonces, la ruta más larga y peligrosa: bordear la isla por el sur, debiendo cuidarse de las minas colocadas por la Armada y sabiendo que, a plena luz del día, quedarían a merced de los aviones enemigos. La travesía debía cumplirse, ya que el día 27 en Puerto Yapeyú había comenzado la racionalización de la comida.

En la noche de ese día, el Monsunen debió guarecerse en una pequeña bahía ya que el radar marcaba la presencia, posiblemente, de un submarino. La única defensa del buque eran dos ametralladoras MAG y dos lanzacohetes. A la mañana siguiente al mediodía, el buque pudo atracar finalmente en el muelle de Puerto Yapeyú.

Alberto Miñones Carrión era por entonces un joven subteniente. Estaba a cargo de la sección Apoyo de la Compañía A del RI5 y a su fracción le agregaron

dos ametralladoras 12,7 Colt. Recordó que “desde el primer día que llegamos, supimos que la provisión sería difícil, a tal punto que la que esperábamos un día más tarde no llegó nunca. Con el correr de los días se complicó más, y con la llegada de más gente fue realmente crítico”.

Es que la ocupación del lugar fue progresiva. Primero se estableció una compañía de 130 luego se sumarían las otras dos compañías de infantería del regimiento, dos secciones de ingenieros y elementos de sanidad, que sumarían cerca de 800 hombres.

La noche del 10 de mayo la fragata Alacrity había atacado al buque Isla de los Estados en pleno Estrecho de San Carlos, en momentos en que se dirigía a Puerto Yapeyú con provisiones y armamentos.

De los 25 tripulantes, solo dos habían logrado sobrevivir.

Con el correr de las horas, los argentinos descubrieron zapallos que flotaban muy cerca de la costa, que eran parte del cargamento del buque. Esos zapallos, convertidos en puré, se incorporaron a la escasa dieta del regimiento.

“Cocinar un cordero era complejo, ya que el fuego se hacía con la turba, que tiene un escaso poder calórico; y solo disponíamos de dos cocinas de campaña para 150 hombres. Pero la astucia y la pericia del personal de intendencia hicieron que se lavaran tambores de 200 litros de petróleo y así comíamos guiso de cordero con sabor a combustible. Calentar esos tambores era muy difícil. Y el fuego debía estar apagado la mayor parte del día”, explicó Hugo Gargano, subteniente de Intendencia del Regimiento 5, el único oficial de esa especialidad de la unidad.

Paro cuando los problemas de abastecimientos comenzaron a agravarse, Hugo Gargano estaba en Puerto Argentino buscando los medios para llegar a la Gran Malvina. El jefe del RI5, coronel Juan Ramón Mabrugaña reclamaba insistentemente al comandante de la Brigada de Infantería III por un oficial de Intendencia. “Yo pedía todos los días ir a Howard -contó Gargano a INFOBAE-. El día 21 me encontré con un mayor que me dice ‘no sabe cómo lo está reclamando su jefe de regimiento’, y no lo podíamos ubicar”.

“Al día siguiente, fueron a buscarme con un vehículo. ‘Tiene 15 minutos para estar en Moody Brook y subirse a un helicóptero que está por partir hacia Howard con víveres, armamento y municiones’, me indicaron”. Gargano se presentó con el Mayor Roberto Yanzi, de Aviación de Ejército.

Aún desconocía que emprendería un viaje que nunca olvidaría.



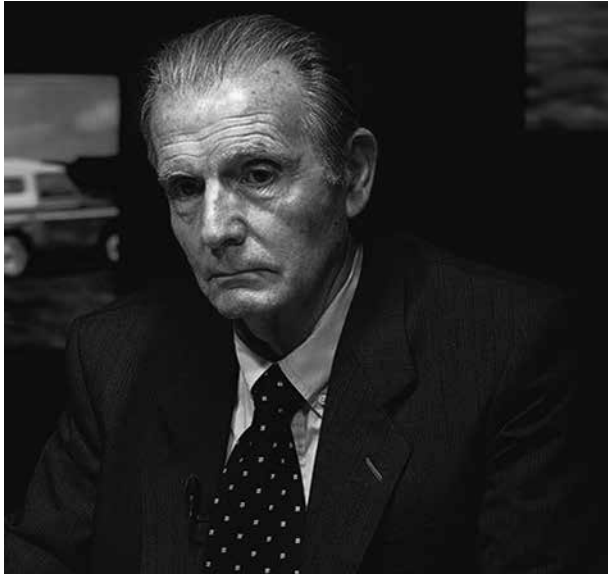
General de Intendencia VGM (R) Hugo Gargano

Volar a Howard

El mayor Roberto Yanzi era el segundo jefe del Batallón de Aviación de Combate 601. Había llegado el 7 de abril a las islas. Explicó que “teníamos que aprovechar el viaje. Cargamos munición, morteros y medicamentos. Y además llevamos a dos soldados del Regimiento 5. Volarían tres helicópteros Puma y en la cola, a modo de custodia, un Augusta, que iba artillado”.

Antes de partir, Yanzi reunió a las tripulaciones y les explicó la misión. “Yo los escuchaba, estábamos por emprender un viaje arriesgado, ya que el día anterior los ingleses habían desembarcado en San

Carlos. Los 7 u 8 minutos que nos demandaría cruzar el estrecho serían cruciales". Partieron el 22 de mayo.



Mayor VGM (R) Roberto Yanzi

Siempre se hacía una escala en Goose Green, donde estaba la guarnición de la Fuerza de Tareas Mercedes. Las naves debieron quedarse en ese lugar porque los aviones Sea Harrier sobrevolaban permanentemente. Yanzi pensó que volar en esas condiciones era arriesgar demasiado.



Helicóptero Puma del Ejército en Malvinas

"Estaba aún fresco el recuerdo del derribo del AE 505, el 9 de mayo, donde habían perdido la vida los tenientes primero Roberto Fiorito y Juan Carlos Buschiazzi y el sargento Raúl Dimotta. Además Aviación de Ejército tenía una gran limitación, que era la escasez de combustible", recordó Yanzi.

Además, las condiciones meteorológicas eran malas. La bruma y niebla era permanente. "A las 10:30 del 23 salimos. Volábamos a un metro del piso para no ser detectados por los radares enemigos y en silencio de radio. Cuando llegamos al estrecho vemos humeando el Río Carcarañá" (inutilizado por dos Sea Harrier el 16 de mayo).

"Es un honor morir con ustedes"

Cuando estaban por terminar de cruzar el estrecho, el helicóptero artillado dio la voz de alarma.

-¡Aviones! ¡Aviones! ¡Al piso!

Se acercaban dos Sea Harrier. El primer helicóptero era piloteado por el Teniente Primero Hugo Pérez Cometto, el segundo por el también Teniente Primero Enrique Magnaghi y el tercero por Yanzi, quien recordó frente a INFOBAE:

"Pérez Cometto, en una maniobra sobresaliente, logra esconderse de los aviones enemigos, mientras que Magnaghi y yo llegamos a cruzar el canal y pudimos aterrizar. Inmediatamente, vi una bola de

fuego q salía de la nave de Magnaghi, que se había volcado. No había podido dominar el aparato que giraba sobre su eje. Casi al mismo tiempo, los Sea Harrier me disparan con sus cañones de 30mm, que impactaron en la cola del aparato, que aún tenían sus rotores girando. Y ahí le ordeno a Gargano bajar lo más rápido posible".

"Fue un momento de mucha exaltación. Abro la compuerta, salto primero... corrimos y nos tiramos cuerpo a tierra porque los Sea Harrier venían ametrallando", recordó Gargano.

Los tres estaban cuerpo tierra, entre las balas enemigas que pegaban cerca. Yanzi entonces dijo: "Denme la mano no miren para atrás, es un honor morir en la guerra con ustedes".

"En ese momento caí en la situación en la que estábamos. Cuando terminaron de pasar los aviones, salimos corriendo y nos alejamos del helicóptero", rememoró el militar.

Yanzi no sabía qué había pasado con el resto de las tripulaciones. Hasta que se escuchó el silbido característico del soldado Elvio Nis, un baqueano de Paso de los Libres, que fue lo que ayudó a reunir a las tripulaciones.

"Se imagina nuestra alegría al saber que ningún tripulante había muerto. Magnaghi tenía una fractura de clavícula y Godino, uno de los mecánicos, un fuerte golpe en la cabeza", explicó Yanzi.

"Estábamos todos vivos"

Todos coincidieron en terminar con la misión. Luego de que Yanzi quemara su Puma AE 500 para que no pudiera ser usado por los ingleses. Rescató la ametralladora, y en el único helicóptero en uso, el de Pérez Cometto, se acomodaron las demás tripulaciones y algo de la carga.



Helicópteros Augusta del Ejército en Malvinas

Despegaron con la esperanza de no ser alcanzados por naves enemigas cuando llegaran a Howard, ya que Radio Colonia informaba que Harrier habían derribado tres helicópteros. Yanzi recordó: "Cuando llegamos fue una alegría muy grande. Nos abrazamos, estábamos todos vivos".

En la mañana del 26, los helicopteristas emprendieron el arriesgado vuelo de regreso a Puerto Argentino. Salieron a las 5 de la mañana. Llevaban a la Compañía Comando a un capitán de un avión que se había eyectado.

"Fue a suerte y verdad", admitió Yanzi. "Íbamos apretados. Volamos a muy baja altura y pudimos aterrizar. Sin saberlo, habíamos hecho el último vuelo a la Gran Malvina".

Pasaron los años y Gargano se comunicó, por redes sociales, con uno de los pilotos del Sea Harrier.

"Se llamaba David Morgan, a quien siempre le había quedado la duda sobre la suerte corrida por la tripulación de los Puma. Sintió gran alivio al saber que habíamos sobrevivido".



Apenas finalizado el conflicto el Teniente David Morgan concurrió al lugar del derribo del Puma para verificar los resultados del ataque e interiorizarse del destino de sus tripulantes

Luchar en Howard

El hoy teniente coronel retirado Miñones detalló que el regimiento estaba en una situación de riesgo en caso de un ataque inglés.

"El material pesado no se pudo cruzar. Nos faltaban piezas de artillería. Cuando cruzamos logré llevar morteros de 81 de corto alcance y mucho tiempo el arma pesada fueron esos morteros. Por eso se pedían los de 120. La batería de artillería del 4 no llegó nunca".

Hubo que luchar con lo que se tenía.

Con ametralladoras Colt 12.7 fabricadas en 1936 se abatió un Sea Harrier y se evitó un ataque de un helicóptero Sea King. Miñones comentó que "cuando capturamos al piloto del avión, nos contó que sintió una lluvia de proyectiles sobre el fuselaje; no podía creer que lo hubiésemos derribado con esa ametralladora".

Herido gravemente

La noche del 27 de mayo, Miñones fue gravemente herido. Sobrevivió para contarlo.



Teniente Coronel VGM (R) Alberto Miñones Carrión

"El proyectil de una fragata que hacía un fuego de exploración me alcanzó estando en el fondo de una trinchera. Estaba entre el Teniente Primero Daniel Stella y el soldado de órdenes Felipe Fernández. El impacto me expulsó 20 metros, di una vuelta en el aire

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

Dr. Claudio LUJÁN
Abogado U.B.A.

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.

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

y caí de espaldas, con los brazos sobre el pecho. Me encomendé a la Virgen y recé un Ave María, pensando que me moría. En la oscuridad me toqué la pierna derecha, y la tenía, y cuando hice lo propio con la izquierda palpé un hueso. No tuve ningún dolor. Me di cuenta que estaba vivo y que tenía una chance más”.

En ese ataque, también habían sido heridos los soldados Fernando Damián Francolino, Francisco Manuel Machado y Ricardo Manuel Herrera.

“Me evacuaron a un hospital de campaña muy rústico, que estaba a cargo del mayor médico Reale, un brillante traumatólogo. Además de la herida de la pierna, tenía una perforación en la cadera y otra en el pecho. Con los pocos elementos que disponía me intervino y suturó la femoral”.

Cuando lo normal hubiese sido una rápida evacuación, por la gravedad de sus heridas, Miñones relató que “durante 10 días estuve acostado sobre una puerta, apoyada sobre dos cajones de manzanas. No había calmantes ni yeso; aun así, los médicos se las arreglaron”.



Fotografía que muestra Puerto Howard actualmente

El 29 de mayo nevó por primera vez en Puerto Yapeyú. La temperatura fue de 18 grados bajo cero.

El estado general de la tropa era alarmante.

“Pero esos días fueron terribles. Los heridos estábamos en una casilla de madera que se sacudía ante los bombardeos. Me sentía muy expuesto ya que no podía moverme. Como las esquirlas perforaban las paredes de madera -en una ocasión dos de ellas pasaron al costado de mi cabeza- le pedí a mi compañero Eduardo Gassino un casco.”



Fotografía que muestra Puerto Howard actualmente

Los problemas de Miñones no terminaron ahí. “La comida era muy escasa y por mi estado no podía comer cordero, fue Eduardo Gassino que todos los días me traía, en una lata de gaseosa, un suero de caldo con carne de avutarda, un ave de la zona”.

Al fin, el 6 de junio pudo ser evacuado al Bahía Paraíso, que había sido transformado en buque hospital. También lo fueron los soldados Exequiel Vargas, Eduardo Rubiolo, Mariano Leiva y Fernan “Cuando llegué al continente pesaba 42 kilos do Francolino.

cuando mi peso normal era de 68. No me di cuenta que había bajado tanto. Tenía que recuperar peso para prepararme a una operación grande. Estuve dos meses con un pronóstico malo por una infección en la pierna; sin embargo, tuve otra posibilidad y sobreviví”.

Gargano y Miñones guardan un cálido recuerdo del jefe del regimiento, Juan Ramón Mabragaña.

“Brillaba por su modestia y prudencia, por la precisión de sus decisiones, y más allá de la guerra fue un modelo de militar y persona, se tomó en serio asistir a los veteranos, consiguiendo trabajo, medicamentos y evacuaciones, muchas veces de su propio bolsillo. Cosechó lo que sembró”.



Fotografía que muestra Puerto Howard actualmente

Los tres entrevistados también recordaron a los 23 tripulantes del Isla de los Estados, que murieron en la misión de llevarle ayuda.

¿Qué es Malvinas?

- Para Yanzi: “Un sentimiento y un orgullo el haber participado”.
- Para Gargano: “Sigue siendo un combate diario en el reconocimiento de los veteranos que allí pelearon”.
- Para Miñones: “Es un orgullo muy especial haber participado de esta gesta y haber perdido una pierna. Me sirve mucho anímicamente. Lo que uno lleva muy adentro y espera transmitir a sus hijos, es algo que cambió mi vida para bien”.



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



El Feroz “Bautismo de Fuego” de los Pilotos en la Guerra de Malvinas

57 misiones aéreas y 20 toneladas de bombas sobre la flota británica

Fuente: Daniel Roca Centurión - 1 de mayo de 2019 - Infobae

El 1 de mayo de 1982 marcó el comienzo de la guerra de Malvinas. Los ingleses bombardearon los dos aeródromos de las islas, preparándose para la “recuperación”. Desde el continente, la Fuerza Aérea, lanzó un masivo ataque. La historia de los héroes y sus épicas batallas.

Se acerca el 1 de mayo de 1982. El teniente de la Royal Air Force (RAF) Martin Withers, al comando de un bombardero Vulcan B MK1, chequea el nivel de combustible de esa enorme aeronave: carga 9.200 galones, casi 42000 litros. En su interior lleva, además, 17 bombas de 500 kilos cada una. Va rumbo a las islas Malvinas. Comienza la operación Black Buck (Carnicero Negro).

Son las 04:02 horas, y se encuentra a 40 minutos del blanco.

Ya ha efectuado 5 reabastecimientos en vuelo desde la Isla Ascensión.



Un Vulcan de la Royal Air Force: los aviones volaron de la isla Ascensión a Malvinas para lanzar 17 bombas de 500 kilos sobre los aeródromos de las islas

El piloto del Escuadrón 44 de la RAF está agotado. Lleva horas volando en una aeronave de los 50, que de no ser por el conflicto con ese remoto país de Sudamérica, ya la hubieran raleado del servicio activo.

Su tarea es inutilizar la pista de Puerto Argentino, de manera que no lleguen a las islas ningún tipo de abastecimiento por aire. Después del lanzamiento, seguramente será cuestión de unos días, una semana como mucho, para que la guarnición caiga en manos británicas con una resistencia mínima, piensa.

La inteligencia británica le ha advertido que no descienda, y que efectúe la corrida de bombardeo desde gran altura. Los argentinos poseen cañones antiaéreos de tiro rápido y misiles superficie-aire de corto alcance. No es cuestión de arriesgarse.

Mira nuevamente el reloj. Los instrumentos le indican que está a unas pocas millas del blanco. Chequea el panel de bombas. Todo listo. La llave maestra que activa las bombas para que, luego de soltarlas, queden armadas para impactar contra el terreno tiene todas sus luces en “Armed” (activadas).



Aviones Pucara destruidos en Malvinas el 1 de mayo

Controla de nuevo el viento. La deriva que produce el terrible viento lateral, por encima de los 10.000 pies (3.300 metros), hace que bombardee en una línea oblicua de 35 grados con respecto a la trayectoria de la pista. Ya tiene activados los sistemas de guerra electrónica para confundir a los radares argentinos. No

es un buen lanzamiento. Una sola bomba impacta al costado de la pista.

Efectúa lo planeado, toma la ruta de escape, según lo previsto, e inicia los cálculos para nuevamente, efectuar otros 5 reabastecimientos y volver a la Isla Ascensión.

¡Tanto volar, para tan poca precisión! se enoja el hombre de la RAF.

Abajo en Puerto Argentino, el paisaje en la Base Aérea Militar (BAM) Malvinas, es dantesco.

Las bombas no impactaron la pista, pero si dieron de lleno en el campamento donde están alojados los efectivos que custodian las instalaciones del aeropuerto.

Eran oficiales, suboficiales y soldados de la Fuerza Aérea los que allí se encontraban.

Caen en ese momento los soldados Héctor Ramón Bordón y Guillermo Ubaldo García, quienes se desempeñaban como centinelas de la Policía Militar.

El comodoro Luis “Cholo” Destri, jefe de la BAM, llama al comandante de la Fuerza Aérea Sur, brigadier Ernesto Horacio Crespo, y le comunica, casi a los gritos:

—¡La BAM Malvinas está bajo fuego enemigo!

Crespo tranquiliza a Destri, le recuerda que no están solos y que los ingleses se van a arrepentir de esto.

El brigadier mira el mapa de su comando desplegado, con los medios a su disposición. Analiza la decisión que debe tomar. Firma la primera orden fragmentaria de la guerra. En ese escueto documento de carácter secreto se les da a los pilotos la información necesaria para el ataque.

Manda a los interceptores Mirage MIII a cazar Sea Harriers sobre el cielo malvinense.

Más tarde los cazabombarderos ingleses, provenientes de los portaaviones británicos Hermes e Invencible, atacarán en vuelo rasante la BAM Malvinas nuevamente y la BAM Cóndor en la zona de Darwin, con la intención de inutilizar las pistas, destruir a los aviones de ataque a tierra IA 58 Pucará y Aermacchi MB 339 de la Armada, como también neutralizar a la artillería antiaérea y los radares argentinos, que daban las alertas de los ataques ingleses y guiaban a los cazas hacia el enemigo.



El brigadier Ernesto Crespo (quinto desde la derecha) cuando era un joven piloto de los caza Calquin en su Mendoza natal. Entonces no intuía el desafío que enfrentaría muchos años después al mando del comando de la Fuerza Aérea Sur durante el conflicto de Malvinas

Empieza el ataque. Los pilotos corren a sus aviones tratando de atarse a sus asientos, mientras ponen en marcha los motores rodeados de técnicos y soldados que, desesperadamente, tratan de asistirlos para ponerlos en el aire lo antes posible.

Los cazabombarderos británicos se aproximan a la velocidad máxima de ataque, entre 250 y 350 metros

por segundo, es decir entre 500 y 680 kilómetros por hora. Sueltan en vuelo rasante las bombas racimo tipo Beluga desprendiendo a su paso pequeñas bombas que se van dispersando por doquier y explotan con diferentes retardos.

Eso crea aún más caos, se hace más difícil asistir a los heridos, ya que las explosiones se van dando en una zona amplia en diferentes momentos, esparciendo fuego y metralla también hacia los rescatadores.

Una bomba da de lleno en un Pucará, que estaba presto para salir armado y lleno de combustible. Mueren el piloto y todo el personal que lo asistía, son siete entre armeros y mecánicos.

Jamás antes del conflicto se había comprendido el sacrificio de la gente de mantenimiento al lado de sus pilotos.

En medio del bombardeo, la artillería antiaérea se mantiene firme en sus posiciones, continúan disparando frenéticamente contra los incursores que se acercan a gran velocidad. No les importa ver que desde las bocas de los cañones Aden de los Sea Harrier parpadean las luces de la muerte.

La regla es: “Ocuparse del avión que viene, para el que pasó ya habrá otra oportunidad”.

Nadie se mueve de su posición, aunque sienten picar muy cerca en el suelo la munición de 30 mm de los cazas. Logran derribar al menos un caza inglés, un Sea Harrier: no les va a ser fácil con los “cazadores de cazas”.

El brigadier Crespo mira su reloj. Los Mirage MIII del capitán Gustavo García Cuerva y del primer teniente Carlos Perona deben estar sobre las islas. Piensa en su pasado, en los años cuando volaba F-86 Sabre, y la obsesión por encontrar a su enemigo. Ahora sufre en la piel de otros pilotos más jóvenes. Sabe que cada uno de los hombres que enviará al combate pesará en su conciencia hasta el fin de su vida. ¿Cómo cambiaría por estar él arriba de un caza en un mano a mano con los Harrier! Vuelve a este mundo. Se pregunta: “García Cuerva y Perona, ¿habrán encontrado Harriers?”.



Los pilotos de Dagger antes de salir a combatir en el Atlántico Sur

La sección de los Mirage combate, como puede, contra la sección de los Sea Harrier.

Los argentinos cuentan con misiles guiados por calor, hay que ponerse a la cola para dispararlo; en cambio los Harrier tienen el misil AIM-9L, que puede ser disparado desde cualquier ángulo.

En el combate aéreo cae Perona, pero logra

eyectarse. García Cuerva continua y accidentalmente encuentra al portaaviones Hermes. Lanza una corrida de cañones, causa algún daño menor y logra dañar a un Harrier que estaba a punto de aterrizar sobre la cubierta principal.

Mira la cantidad de combustible que le queda en su avión. No le alcanza para regresar al continente. Decide tratar de aterrizar en Puerto Argentino. Avisa al centro de información y control del radar Malvinas que cesen el fuego y que lo va a intentar. Debe eyectar las cargas externas para aterrizar. La artillería antiaérea tiene "marcada" el área para derribar a las naves enemigas. García Cuerva es derribado por fuego amigo y muere cerca de la pista de Puerto Argentino. Son las primeras y dolorosas experiencias de guerra.



El capitán García Cuerva busca salvar su avión y aterrizar en las islas. Es derribado por fuego amigo y muere cerca de la pista de Puerto Argentino

El personal herido en el ataque a la BAM Cóndor, es cargado rápidamente en el H-91, un moderno helicóptero pesado Chinook, que va y viene entre Darwin y Puerto Argentino, llevando a todos los que puede a un centro sanitario. No todos sobreviven. En medio de la batalla el helicóptero sale igual, sin importarle

el fuego cruzado de los cañones antiaéreos y de los Harrier que pasan.

El comandante de la FAS lanza 57 salidas aéreas, en misiones de cobertura y ataque a blancos navales británicos, de las cuales más de la mitad alcanzan sus objetivos asignados. Son casi las cuatro de la tarde del 1° de mayo. Ha comenzado el bautismo de fuego de la Fuerza Aérea.

Una vez hallado el lugar donde se concentraban los buques británicos, despegan los bombarderos Canberra para atacar la flota, uno de ellos es derribado.

Se producen hechos de arrojo sin igual. Salen oleadas de Mirage Dagger desde San Julián, que también atacan sin descanso a los británicos. La sección de Dagger del primer teniente José Leónidas Ardiles, que vuela solo hasta las islas porque la aeronave de su jefe sufre un desperfecto y debe volver al continente, arremete contra la flota y debe combatir contra dos Harrier al mismo tiempo.



El primer teniente José Ardiles combatió solo contra dos Sea Harrier. Su Mirage Dagger cayó en la Isla Buganville

"Pepe" Ardiles lanza un misil Shaffrir. El piloto británico lo evade lanzando Chaff (material metálico que se arroja al aire como papel picado para confundir al misil) mientras busca las nubes a un nivel de 5.000 pies. El misil se desvía. El otro Harrier se pone a la cola del caza argentino. Dispara un misil AIM 9L Sidewinder, que impacta en el Dagger de Ardiles. El avión explota. Ardiles no habría tenido tiempo de

eyectarse. Tiempo después se encontraron restos de la nave en la Isla de Buganville, pero no del piloto.



Pilotos de M5 Dagger en la sala de reunión de la base antes de emprender las misiones aéreas

Los aviadores argentinos lanzan ese día 20 toneladas de bombas sobre la Royal Navy. Caen en combate el capitán Gustavo García Cuerva; los primeros tenientes Mario González y José Ardiles; los tenientes Daniel Antonio Jukic y Eduardo de Ibáñez; los cabos principales Mario Duarte, Juan Antonio Rodríguez y Miguel Ángel Carrizo; los cabos primeros José Alberto Maldonado, Agustín Hugo Montaña, José Luis Peralta y Andrés Luis Brasich; y los soldados Héctor Ramón Bordón y Guillermo Osvaldo García.

En un solo día, los británicos sufren las siguientes pérdidas: un buque clase Sheffield D 42, HMS Exeter y el HMS Sheffield seriamente dañado, dos fragatas clase Amazon (tipo 21), HMS Arrow y HMS Glamorgan dañadas, dos Sea Harrier derribados.

Los ingleses deben cambiar sus planes. El vicealmirante Sandy Woodward, desde el buque insignia de la Royal Navy, el HMS Hermes -que desde el 30 de abril se encuentra a 400 kilómetros al noreste de Puerto Argentino junto al grueso de la fuerza de tareas inglesa- no finaliza la Operación Corporate, el plan militar para "recuperar" las islas. Los bombardeos de los Vulcan y los Sea Harrier a los dos aeródromos militares marcaban el comienzo de la guerra. Y la orden señalaba, que el 1 de mayo debían desembarcar y presionar la rendición de las tropas argentinas. Pero eso no ocurre.

La flota británica se aleja de Malvinas. La Fuerza Aérea les había mostrado que necesitarían más que una semana para desembarcar en las islas.

La batalla recién había comenzado.

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

El Rincón de los Veteranos de Malvinas

“La Gaceta Malvinense” inaugura esta sección en la que cada uno de los Veteranos de Malvinas puede disponer de un espacio para contar sus experiencias y vivencias tanto durante el conflicto como en alguna actividad relacionada con su condición de Veterano a posteriori del mismo.

La única condición es que sean relatos que dignifiquen la causa Malvinas y estén alejados de políticas partidarias... La Patria está por encima de todas los egoísmos individuales.

Desfile del 9 de Julio en San Juan



Destructor ARA “Seguí”

El día 9 de julio del 2019 en la provincia de San Juan se realizó un desfile cívico Militar en la localidad de “La Chimbera”, departamento de 25 de Mayo, al cual asistí. Después de muchos años volví a mi tierra sólo para participar en este desfile y para que, por primera vez, mi madre me viera desfilando con mi traje y medallas en nuestra tierra. Ella cumple sus 80 años y quise darle el gusto que me viese desfilando en mi querido San Juan.

Tomé contacto con las dos agrupaciones de Veteranos de Guerra de San Juan, ellas son “2 de abril” y “CEAS”, las que me dieron la dirección donde se realizaría el acto central; pude juntarme y desfilando junto a las agrupaciones de Veteranos.

Acompañé esta nota con algunas fotos del acto realizado y agradezco a ambas organizaciones que me dieron la posibilidad de participar con ellos, a Radio Nacional San Juan que hizo una nota personal y a todos los Veteranos de Guerra que me recibieron muy bien para darle esta satisfacción a mi madre.

El desfile fue a casi 50 Km del centro de San Juan y realmente había mucha gente, desfilaron Escuelas de toda la provincia, Policía Federal y Provincial, Bomberos, el RI22 de Infantería de Montaña, las dos agrupaciones de Veteranos de Guerra y algunas Instituciones más.

El desfile duró más de dos horas, un día espectacular de sol con clima templado y mucho calor patriótico. Los Veteranos de Guerra fuimos calurosamente aplaudidos y muy bien recibidos por todos.

Quedo agradecido a todo el pueblo sanjuanino por lo vivido ese día... Un fuerte abrazo Malvinero.

Claudio Domínguez
VGM Destructor “ARA” Seguí
Programa Radial Destino... Malvinas



Destructor ARA “Seguí”

Se afirmó el pabellón argentino el 1 de julio de 1972, llegó a la Base Naval Puerto Belgrano el 28 de septiembre de 1972. El 11 de febrero de 1974 se incorporó a las actividades de la Flota de Mar.

El Instituto Browniano le donó el pabellón de guerra en septiembre de 1974.

El 16 de abril de 1982 zarpó de Puerto Belgrano, formando en un Grupo de Tareas junto con los ARA Hércules (D-1), ARA Py (D-27) y ARA Piedra Buena (D-29). Regresó a su base por problemas técnicos en su propulsión el 29 de abril. Desde el 29 de abril al 14 de junio permaneció fondeado en las proximidades del faro El Rincón, península Verde para control del tránsito marítimo y vigilancia aérea.

El 29 de octubre de 1982 terminó su última navegación.



Sr Director de la Gaceta Malvinense
CNIM VGM (R) Oscar H. OULTON

Me dirijo a Ud. con el fin de solicitarle tenga a bien considerar la publicación de este material.

“El día 14 de mayo de 2019, en el Escuadrón de Comunicaciones Blindado Uno Subunidad Independiente del Arma de Comunicaciones de la Brigada Blindada 1 del Ejército Argentino, con asiento en la ciudad de Tandil, Pcia. de Buenos Aires, donde presté servicios durante 30 años, he sido reconocido por el Personal de Oficiales, Suboficiales y Soldados de la Subunidad Independiente con la colocación del nombre al Parque Automotor N° 1, SP VGM Héctor Luis Murua”.

Saludo a Ud. atentamente.
SP (R) VGM Héctor Luis Murua
Socio AVEGUEMA 1568

