

LA GACETA MALVINENSE

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



AÑO 19 – Nº 74 - Mayo - 2020

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

San Rafael, Mendoza

02/04/2019 Monumento a los Veteranos y Caídos Erigido, en la Rotonda de "El Cristo"



Ejército



Emisoras de Radio



Fuerza Aérea



AVEGUEMA

A 37 Años



03

12

13

14

18

21

23

24

28

Armada



Crónica



Historia



M. Mercante



EDITORIAL

“La Nación Argentina ratifica su legítima e imprescriptible soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes, por ser parte integrante del territorio nacional. La recuperación de dichos territorios y el ejercicio pleno de la soberanía, respetando el modo de vida de sus habitantes y conforme a los principios del Derecho Internacional, constituyen un objetivo permanente e irrenunciable del pueblo argentino.”

Disposición Transitoria Primera. Constitución Nacional 1994.

Para alcanzar ese objetivo se requerirán grandes dosis de esfuerzo, inteligencia, grandeza y sin duda, coraje. Por parte de gobernantes y ciudadanos.

Así se construyeron las naciones a lo largo de la Historia.

En estos momentos de emergencia frente a la incertidumbre de una pandemia que ha trastocado la vida de la humanidad, ciertamente se destaca el valor, el heroísmo de los que enfrentan con mayores riesgos y esfuerzos al enemigo invisible.

El heroísmo ha sido y es, un valor reconocido universalmente.

Pero de golpe hemos asistido hace no mucho tiempo, a las expresiones absurdas que propician la “deconstrucción del héroe” de Malvinas... para sustituirlo, seguidamente por “la víctima”, como les gusta presentarse ante la sociedad. Una clara expresión de la estrategia cultural de demolición de la Causa Malvinas y de los Valores e Intereses de la República Argentina.

Disciplinar a una sociedad, convertirla en rebaño para seguir, sin analizar ni protestar, las consignas, los eslóganes o las modas impuestas desde usinas de poder es posible. Lo lograron los nazis, funciona en los países con dictaduras comunistas o se vislumbra en los regímenes con ideologías fanáticas.

Destruir la idea de héroe no es sólo negar el valor de las conductas de un pasado glorioso. Es condicionar o impedir la heroicidad en el futuro. Es la guerra cultural contra la existencia misma de la Nación

Argentina. Llevada a cabo por una minoría fuertemente ideologizada, fanática, y sin límites morales ni legales de ningún tipo...

El método apunta a desmotivar, penalizar, avergonzar a la sociedad. Principalmente al gran público ajeno a las cuestiones de defensa y seguridad. Para incidir luego sobre las instituciones armadas y anestesiarlas. Si sus integrantes, desde los mandos a los soldados y agentes, dudan, temen o niegan el heroísmo de cumplir con sus deberes, y la sociedad avala la inacción, la Nación está a punto para que cualquier banda de fanáticos ideologizados, imbuidos de mesianismo y martirio, se haga con el poder sin resistencias...

Casi una página de cierre para el libro de Gramsci.

Pero, los argentinos no somos ovejas que se arrean con el sólo hecho de que alguien les ladre repetidamente al oído. Tenemos personalidad. Y también hemos aprendido a no creer mansamente en los relatos de traidores y cobardes, vistan el ropaje que sea...

Nuestra generación que luchó en Malvinas, dio pruebas de ello. Los postulados ingenuos y antojadizos de “Paz y Amor” de los años 60 podían sonar hasta el hartazgo en una reunión Hippie, veinte años antes, pero seguramente no impregnaron las rocas de Longdon o Tumbledown, por cierto. Ni se enseñorearon sobre la cubierta escorada del “Belgrano”. Ni salpicaron las cabinas de nuestras aeronaves...

Eso no es de argentinos...

Hoy, en medio de esta pandemia que confunde y aterroriza a gobiernos y naciones, en nuestra Patria, hay millones de argentinos que están desmintiendo en hechos, y a gritos, las infames palabras del negacionista del heroísmo.

Los hombres y mujeres de las fuerzas armadas, de seguridad y policiales. Los combatientes de la primera línea contra la enfermedad, los médicos, enfermeros, auxiliares, maestranza de hospitales, clínicas, sanatorios, laboratorios, públicos y privados. Los empleados, obreros, profesionales que en el campo y las ciudades siguen haciendo funcionar el país. Los millones que sufren estoicamente, con mil sacrificios, el desarraigo, las privaciones, el dolor...cumpliendo con las normas en beneficio del bien común. El chiquito de 7 años arriba de la loma, mandando su tarea a la maestra por teléfono, desde donde tiene señal...

¡Esos son los héroes de la Argentina de hoy!

Hombres y mujeres que se niegan a perder su Patria y su libertad, y que le dicen a los que rechazan el heroísmo, que en vano aúllan como hienas en el desierto...

De ninguna manera vamos a permitir la pretendida “deconstrucción” de un pasado que, con luces y sombras, como todo devenir en la Historia, tuvo sus enormes cuotas de heroísmo personal y colectivo, ¡de los que estamos orgullosos!

Gracias a ello, tenemos Patria. Y gracias a ello, aún con todas sus imperfecciones, ¡es una Patria que está y estará de pie, libre y soberana!

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

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

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

La Aviación del Ejército Argentino en Malvinas

Alberto N Manfredi (h) – Blogspot “guerratlántico sur”

Al estallar la guerra del Atlántico Sur, el componente aéreo del Ejército Argentino integraba el arma de Infantería y se hallaba al mando del coronel Luis del Valle Arce. Constituido por dos unidades, el Comando de Aviación de Ejército (CAE) estaba formado por el Batallón de Aviación de Combate 601 (BAC601), al mando del teniente coronel Juan Carlos Scarpa y el Batallón de Apoyo General 601 (BAG601), con base en Campo de Mayo.

Producido el desembarco la noche del 1 al 2 de abril, el alto mando del Ejército decidió alistar dos compañías de asalto (A y B) junto a elementos de la compañía de helicópteros de ataque, a los efectos de ser desplegadas en el archipiélago.



Sobrevolando el monte Kent - (Ilustración: capitán VGM Exequiel Martínez)

Se seleccionaron, en primer lugar, tres Pumas y dos Agusta A-109 artillados para misiones de escolta, los que partieron en la madrugada del 6 de abril con destino a Comodoro Rivadavia, previa escala técnica en Base Aeronaval Comandante Espora. En la ciudad patagónica, se los sometió a trabajos de reacondicionamiento y cuando todo estuvo listo, volvieron a levantar vuelo en dirección al ARA “Bahía Paraíso”, que se hallaba anclado a unas 50 millas de Puerto Deseado, en cuya cubierta aterrizaron para ser guardados en sus hangares.



Agusta 109



Puma SA 330

Tres días después, los aparatos, pertenecientes al BAC601 se hallaban apostados en su base de Moody Brook.

El 7 de abril partió hacia el Teatro de Operaciones (TO) la Compañía de Asalto B, al mando del capitán Jorge Rodolfo Svendsen, integrada por nueve Bell UH-1H Iroquis, idénticos a los que la Argentina había utilizado en Tucumán durante el Operativo Independencia y los Estados Unidos en la guerra de Vietnam, aptos para transportar hasta 11 hombres y una carga de 2000 kg. Lo hicieron en dos secciones,

haciendo escalas en Tandil y Comandante Espora, donde aterrizaron al mediodía



ARA Bahía Paraíso

El 9 de abril, el aparato matrícula AE-409 que piloteaba el teniente Héctor Raúl Molina levantó vuelo y se dirigió a San Antonio Oeste donde embarcó en el “Bahía Paraíso” junto a los Puma y los Agusta que habían volado hacia allí el día anterior.



Cuartel de Royal Marines en Moody Brook, Malvinas en 1982

Cuatro días después partieron hacia Comodoro Rivadavia las ocho aeronaves restantes, haciendo escala en San Antonio Oeste, donde cargaron combustible y en la Base Aeronaval de Trelew.



Helicóptero Iroquois del Ejército

Su llegada a destino (Comodoro Rivadavia) coincidió con la declaración unilateral de la zona de exclusión marítima alrededor de las islas por parte de Gran Bretaña (07.00 horas del 12 de abril) razón por la cual se dispuso desarmar sus hélices y embarcarlos en las bodegas de aviones Hércules C-130 de la FAA, operación que demandó bastante tiempo por falta de herramientas adecuadas.



El primer UH-1H en hacer su arribo a Puerto Argentino fue el AE-410 a cargo del teniente Carlos Fernández (apodado “Gallego”), completándose el traslado recién el 29 de abril. Al día siguiente hizo lo propio uno de los dos Chinook C-47, día trágico para la Aviación de Ejército porque debido al derribo del AE-419 cerca de Caleta Olivia, perecieron el piloto, dos suboficiales y ocho soldados conscriptos.

Para entonces, el CAE había desplegado en el archipiélago un total de 19 helicópteros (dos Chinook C-47, cinco Pumas, tres Agusta A-109 y nueve Bell UH-1H).



Esas aeronaves tuvieron a su cargo el transporte de tropas y material, volando con tripulaciones normales como en los tiempos de paz (piloto, copiloto y suboficial de cargas) hasta que el recrudecimiento de las acciones a partir del 1 de mayo decidió a los mandos reemplazar a los segundos por un suboficial-mecánico e incorporar un artillero a cargo de la ametralladora MAG montada en la puerta, tal como ya había acontecido en Tucumán durante la guerra antisubversiva.

A bordo de los Pumas fueron trasladados los efectivos del RI8 a Bahía Fox (12 de abril) y el RI5 a Puerto Howard (26 al 29 de abril), destinándose a los Agusta, únicos helicópteros artillados, a misiones de escolta y ocasionalmente, carga general.

A partir del 1 de mayo la situación cambió por completo; los Sea Harrier se hicieron dueños y señores de los cielos y de esa manera dificultaron considerablemente el accionar de las aeronaves del Ejército, las cuales debieron hacer sus vuelos prolongados en horas del amanecer o a la caída del sol, siempre a muy baja altura y a través de rutas en las que se debían aprovechar al extremo los perfiles y el relieve del terreno. Según refieren los autores de Malvinas. La Guerra Aérea, las constantes alertas obligaban a los pilotos a aterrizar rápidamente y buscar refugio en las adyacencias hasta que desapareciese el peligro.



Sea Harrier en Malvinas

Aunque los primeros bombardeos no llegaron a dañar a los helicópteros, el BAC601 decidió reubicarlos en sitios más seguros, escogiéndose para ello el monte Kent, distante a escasos 15 minutos de vuelo de la capital de las islas.

Los Bell UH-1H y los Agusta lo hicieron ese mismo día, a las 10.00 de la mañana, adoptando las precauciones necesarias para no ser abatidos por la propia artillería, permaneciendo en Moody Brook solamente el AE-418 del teniente Horacio Sánchez Mariño por problemas en la transmisión de aceite.

A efectos de facilitar los desplazamientos y alejar el peligro del fuego propio, el alto mando decidió pintar

una franja amarilla en la cola de los helicópteros a los efectos de hacerlos fácilmente identificables, especialmente para la artillería antiaérea.



Las primeras bajas de la unidad tuvieron lugar el 9 de mayo cuando el aparato matrícula AE-505 tripulado por el primer teniente Roberto Fiorito, el teniente primero ingeniero Juan Buschiazzi y el suboficial Raúl Dimotta, fue abatido por un Sea Dart del destructor "Coventry", que los detectó en su radar a las 15.07, volando en las inmediaciones de la Isla de los Leones Marinos en busca de naufragos del pesquero "Narwal". Ni el aparato ni sus tripulantes fueron hallados.

Ese día, por la noche, el bombardeo naval dejó fuera de servicio al Bell UH-1H matrícula AE-410, a cargo del teniente Carlos Fernández, al resultar perforados su fuselaje y rotor por varias esquirlas. Para entonces, los helicópteros habían regresado a Moody Brook pero debido a aquel incidente, se los volvió a desplazar hacia otros sectores de la capital, uno de ellos la cancha de fútbol, próxima a la residencia de la gobernación.



Rescate del Teniente de Navío Arca

La unidad estuvo apostada allí un tiempo hasta que una parte regresó al monte Kent y la otra al monte Dos Hermanas, donde su personal volvió a levantar la "ciudad de las carpas", tal como se denominaba a su campamento.

El 19 de mayo a las 08.45, aviones Sea Harrier del Escuadrón 801 provenientes del sur bombardearon las laderas del monte Kent. Los aparatos llegaron volando a baja altura y tras una pasada de reconoci-



miento realizaron dos ataques, destruyendo al Chinook matrícula AE-521 que estalló y comenzó a incendiarse y al Puma AE-501, que recibió varios impactos de cañones que lo dejaron completamente inutilizado.

Al producirse el primer bombardeo, el UH-1H matrícula AE-418 tripulado por el teniente Sánchez Mariño y el cabo primero Alvarado, comenzaba a levantar vuelo en cumplimiento de una misión. Al ver venir a los aviones, el piloto se vio forzado a posarse apresuradamente y abandonar la aeronave junto a su compañero, en busca de refugio.



Finalizada la incursión, los helicópteros sobrevivientes levantaron vuelo y se dirigieron a Puerto Argentino.

El 21 de mayo se llevó a cabo el arriesgado rescate del teniente de navío José César Arca cuando el Bell UH-1H tripulado por el capitán Jorge Svendsen, el sargento primero Miguel Ángel Santana y el cabo primero Martín H. San Miguel se aproximó en arriesgada maniobra hasta donde se hallaba flotando el piloto. En la oportunidad, el bravo piloto introdujo uno de sus patines en el agua para sacarlo del mar. Arca integraba la escuadrilla del capitán Alberto Philippi que había atacado a la HMS "Ardent" en el estrecho de San Carlos y su Skyhawk A4Q se estrelló a 500 metros de la costa, frente al aeropuerto, al ser alcanzado por los cañones del teniente Clive Morell, del Escuadrón 800.



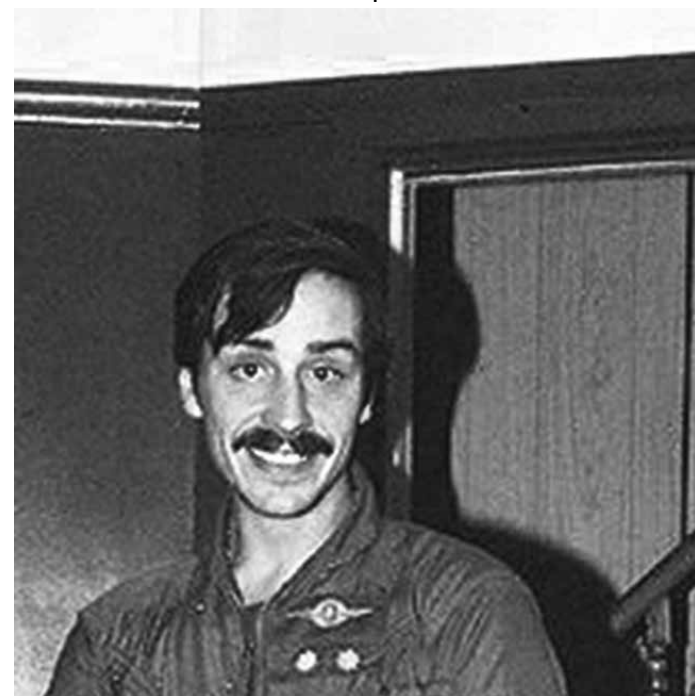
Dos días después, tuvo lugar la dramática misión de los tres Puma y el Agusta de escolta hacia la Gran Malvina, que terminó en la destrucción de tres de los cuatro aparatos, víctimas de la implacable acción de los Sea Harrier del Escuadrón 800, tripulados por los tenientes Dave Morgan (ZA192) y John Leeming (ZA191).

Las aeronaves destruidas fueron el Puma AE-500 del mayor Roberto Oscar Yanzi, segundo comandante del BAC601; el AE-503 a cargo del teniente Enrique Argentino Magnaghi y el Agusta AE-337 al comando del teniente Félix Enrique

Riis. Sólo sobrevivió el AE-508 que piloteaba el teniente primero Hugo Alberto Pérez Cometto, que a riesgo de perder su helicóptero, cargó a todo el personal de los helicópteros afectados y lo evacuó en dirección a la capital.

Tras la caída del monte Kent, las unidades aéreas del Ejército volvieron a ser reubicadas, disponiéndose una vez más su repliegue a Puerto Argentino.

Los aparatos levantaron vuelo en dirección a la capital y aterrizaron en la cancha de fútbol, contigua a la Casa de Gobierno. Entre el material que dejaron atrás destacaba una considerable cantidad de cohetes "Albatros" de 70 mm para artillar a los Agusta, elementos imprescindibles que de caer en manos del enemigo iban ser empleado contra las fuerzas propias. Debido a ello, el joven teniente Guillermo Enrique Anaya, hijo del almirante que integraba la Junta Militar, se presentó en el puesto de mando de la X Brigada y tras el saludo de rigor, solicitó autorización al general Oscar Jofre, para ir en su busca. Como era de esperar, el alto oficial se negó debido al riesgo que implicaba la misión y porque a esa altura era más que seguro que los británicos se hubiesen apoderado de los cohetes.



El entonces Teniente Anaya en Malvinas

Molesto por la negativa, Anaya decidió desobedecer e inmediatamente después de abandonar el puesto de mando, se dirigió al cabo primero Roberto Maggio ordenándole que preparase el AE-406 porque partía hacia el monte Kent en busca de los misiles. El suboficial sorprendido se apresuró a cumplir la orden y al darse cuenta que el valeroso teniente iba a volar solo, se ofreció voluntariamente para ir con él.

-Mire que la misión va a implicar riesgos, cabo-le dijo Anaya.

-¡Cuenta conmigo, mi teniente! - respondió aquel.



El Teniente Anaya junto a efectivos del Ejército antes de hacer un helitransporte

De ese modo, sin la autorización de sus superiores, abordaron la aeronave y enfilaron directamente hacia la montaña donde secciones del RI7 que aún se encontraban allí representaban un serio riesgo porque podían confundirlos con el enemigo y derribarlos.

Por esa razón, después de levantar vuelo, Anaya tomó una ruta entre el cerro y el mar, dejando a un lado al monte Challenger, para ingresar por el oeste, oculto por la niebla que cubría el sector.

Así llegaron al pie de la elevación, situada a solo 800 metros de la vanguardia enemiga, cuyos

elementos adelantados seguramente podían escuchar el ruido de sus motores.

Anaya dejó las turbinas encendidas y seguido por Maggio, echó pie a tierra y corrió hasta donde había estado ubicado el campamento de la Aviación de Ejército, comprobando con asombro que las cajas de madera con los “Albatros” seguían allí.

Como la capacidad del Bell era limitada, a los aviadores no les quedó más remedio que abrir las cajas y cargar la mayor cantidad de cohetes posibles para llevarlos corriendo hasta la aeronave, repitiendo varias veces la operación en las narices del enemigo.

Cuando el helicóptero quedó atiborrado de proyectiles, cabezas y espoletas, subieron rápidamente y se dispusieron a partir. Sin embargo, para su asombro, el aparato se negó a despegar porque el peso de la carga era excesivo. Fue entonces que Anaya ensayó una maniobra que le permitió abandonar el lugar, elevando unos pocos centímetros los patines del suelo y deslizándose pendiente abajo hasta conseguir la velocidad adecuada para remontar vuelo.

El UH-1H se perdió en la bruma y minutos después sobrevolaba Puerto Argentino en dirección al aeropuerto. Una vez allí, solicitó permiso a la torre para aterrizar y grande fue su asombro cuando el mismo le fue denegado. Los cohetes que traían representaban un verdadero peligro y por esa razón, se les ordenó dirigirse hacia la bahía cercana y arrojar la carga al mar.

Negándose una vez más a cumplir la orden, el bravo piloto se encaminó hacia la capital y tras volar sobre ella, se posó en el hipódromo, a escasos metros de sus tribunas, efectuando una maniobra que por los vientos y el peso que llevaban, no estuvo exenta de riesgos.

Una vez en tierra, siempre con la fiel asistencia del cabo Maggio, procedió a descargar el arsenal, poniendo fin a una de las misiones más arriesgadas de la unidad.

Las últimas operaciones de la Aviación de Ejército tuvieron lugar el 14 de junio, cuando se le ordenó al capitán Svendsen desalojar la cancha de fútbol y trasladar a sus unidades hasta la pista del hipódromo, a efectos de permitir el aterrizaje de sus pares británicos con quienes ya se había pactado el “alto el fuego”. Svendsen había solicitado autorización para destruir las máquinas y evitar su caída en manos del enemigo pero su solicitud fue denegada.

En cumplimiento de esa directiva levantaron vuelo los Bell UH-1H AE-406, AE-412, AE-417, AE-422 y AE-424 y los Agusta AE-331 y AE-334.



Capitán Svendsen, voló más de 500 hs en Malvinas

Dos de aquellos aparatos hicieron las veces de “ambulancias”, trasladando heridos al rompehielos “Almirante Irizar”, convertido a esa altura en buque hospital, lo mismo los Bell UH-1H AE-409 (teniente Héctor R. Molina) y AE-413, a los que se les pintó sobre el fuselaje una cruz roja sobre fondo blanco.

Al día siguiente, 15 de junio, el capitán Svendsen, el teniente Pérez Cometto y un oficial británico de la 3ª Brigada de Comandos de apellido Rowe, abordaron uno de los Puma (posiblemente el AE-508) y se dirigieron al monte Round en lo que fue la última misión de la unidad durante la guerra. Iban en busca de una sección de diez hombres del Regimiento de Infantería Mecanizado 7, al mando del subteniente

Darío Alejandro Selser, que se negaba rotundamente a deponer las armas.

Costó bastante persuadir al abnegado oficial para que él y sus hombres se convenciesen que la lucha había terminado. Finalmente, al ver que con los dos oficiales viajaba un militar inglés, comprendieron que Puerto Argentino había caído y accedieron. Abordaron la aeronave cuando nevada y enseguida levantaron vuelo, tomando hacia el este. “No puede ser; no puede ser”, decía mecánicamente uno de los subalternos de Selser mientras volaban hacia la capital; Svendsen, Pérez Cometto y el mismo británico intentaron darle ánimo, sin éxito.

Los helicópteros de la Aviación de Ejército que se desplegaron en el Teatro de Operaciones fueron los Chinook C-47 AE-520 y AE-521, los Puma AE-500, AE-501, AE-503, AE-505 y AE-508; los Agusta A-109 AE-331, AE-334 y AE-337 y los Bell UH-1H AE-406, AE-409, AE-410, AE-412, AE-413, AE-417, AE-418, AE-422 y AE-424. Otros dos Puma fueron utilizados fuera del Teatro de Operaciones Malvinas, el AE-504, perteneciente a la Compañía de asalto A, embarcado en el mes de febrero en Ushuaia. Lo hizo a bordo del “Bahía Paraíso”, con el que viajó a las Orcadas del Sur y la Antártica, donde operó hasta el estallido de la crisis de los chatarreros en las islas Georgias. Resultó destruido durante el primer combate de Grytviken, el 3 de abril, al ser alcanzado por el fuego reunido de los Royal Marines, pereciendo en su interior dos infantes de marina argentinos. Sus restos seguían allí a fines de 1983.

Desde el “Bahía Paraíso” operó también el AE-506 (o AE-507) pintado de blanco, con cruces rojas en su fuselaje y nariz, esquema típico de los helicópteros ambulancia. Después del 14 de junio tuvo activa participación en la evacuación de heridos (posiblemente haya sido el helicóptero averiado por los embates del mar durante la Operación Rosario, la noche del 31 de marzo al 1 de abril) y finalizó su campaña al regresar al continente.

El personal que integró el BAC601 durante la guerra fue:

Batallón de Aviación de Combate 601

- Tcnl I SCARPA, Juan Carlos J B Av. Comb 601
- My A YANZI, Roberto Oscar 2do J B Av. Comb 601 SA 330 PUMA/ AE-500
- Cap. I SVENDSEN Jorge Rodolfo J Ca Hel. Asal “B” BELL UH-1H/ AE-424
- Cap. Ing. OBREGÓN, Pedro Ángel Oficial Logístico Chinook CH 47/ AE-520
- Tte. 1ro I MAGNAGHI, Enrique Argentino J Ca Hel. Asal “A” SA 330 PUMA/ AE-503
- Tte. 1ro I FIORITO, Roberto Mario (1) J Sec Ca Hel. Asal “A” SA 330 PUMA/ AE-505
- Tte. 1ro I RUBIO, Martín Justiniano J Ca Hel. Atq A109A AGUSTA AE-331
- Tte. 1ro I PÉREZ COMETTO, Hugo J Sec Ca Hel. Asal “A” SA 330 PUMA/ AE-508
- Tte. 1ro Ing. VILLAGRA, Alejandro J Sec Ca Hel. Asal “A” SA 330 PUMA/ AE-504
- Tte. 1ro I OROZCO, Fernando Rubén J Sec Ca Hel. Asal “B” BELL UH-1H/ AE-422
- Tte. 1ro C FONTANA, Victorio Cándido J Sec Ca Hel. Atq A109A AGUSTA AE-331
- Tte. 1ro LÓPEZ LEGUIZAMÓN, Eduardo G. Ca Hel. Asal “A” SA 330 PUMA/ AE-504/6
- Tte. Long FERNÁNDEZ, Carlos Enrique J Sec Ca Hel. Asal “B” BELL UH-1H/ AE-410
- Tte. A MOLINA, Héctor Raúl J Sec Ca Hel. Asal “B” BELL UH-1H/ AE-409
- Tte. I CÚNDOM, Ricardo Luis J Sec Ca Hel. Asal “B” BELL UH-1H/ AE-412
- Tte. C JARDEL, Manuel Arturo J Sec Ca Hel. Asal “B” BELL UH-1H/ AE-417
- Tte. I RAMÍREZ, Francisco Alejandro J Sec Ca Hel. Asal “B” BELL UH-1H/ AE-413
- Tte. A SABIN PAZ, Eduardo Guillermo J Sec Ca Hel. Asal “B” BELL UH-1H/ AE-412

- Tte. I SÁNCHEZ MARIÑO, Horacio J Sec Ca Hel. Asal “B” BELL UH-1H/ AE-418
- Tte. Pil FLORIO, Marcelo Andrés J Sec Ca Hel. Atq A109A AGUSTA AE-337
- Tte. Pil RIIS, Félix Enrique J Sec Ca Hel. Atq A-109A AGUSTA AE-334
- Tte. Pil SAGRISTÁ, Omar Alejandro J Sec Ca Hel. Asal “B” BELL UH-1H/ AE-422
- Tte. Pil ANAYA, Guillermo Enrique J Sec Ca Hel. Asal “B” BELL UH-1H/ AE-406
- Tte. pil. Civitillo Mario J Sec Ca Hel. Asal “B” Subt Int MEDINA, José Eduardo J Sec Intendencia
- Subt Med EULIARTE, José Alberto J Sec Sanidad
- Sarg Ay Mec NOBILE, Luis Emilio Ca Hel. Asal “A” Copil SA 330 PUMA/ AE-500
- Sarg Ay Mec PIÑAL, Mario Enc Sec Hel. Asal “A”/ Copil Chinook CH 47/ AE-521
- Sarg Ay Mec SANTANA, Miguel Ángel Ca Hel. Asal “B”/ Copil BELL UH-1H/ AE-424
- Sarg Ay Mec COLOMBO, Antonio Florentino Enc Pel Mant
- Sarg Ay Mec GUTIÉRREZ, Juan Tripul. Hel. Sanitario SA 330 PUMA/ AE-502
- Sarg 1ro Mec MARTÍNEZ, Juan Roberto Mec Vlo Chinook CH 47/ AE-521
- Sarg 1ro Mec MEDINA, Carlos Gpo Ca Hel. Asal “B”/ Copil BELL UH-1H/ AE-417
- Sarg 1ro Mec OBANDO, Julio Gpo Ca Hel. Asal “B”/ Copil BELL UH-1H/ AE-422
- Sarg 1ro Mec LUNA, Horacio Tripulante Hel. Sanitario SA 330 PUMA/ AE-502
- Sarg Mec DÍAZ MEDÍN, Jorge Andrés Tripul Hel. Embarcado SA 330 PUMA/ AE-504
- Sarg Mec VEROLIN, Carlos Alberto Mec Vlo / Copil BELL UH-1H/ AE-412
- Sarg Mec MELLA, Oscar Horacio Tripulante Hel. Embarcado SA 330 PUMA/ AE-504
- Sarg Mec MARCHI, Daniel Horacio Mec Vlo Chinook CH 47/ AE-520
- Sarg Mec GUTIÉRREZ, Carlos Alberto Mec Vlo / Copil SA 330 PUMA/ AE-501
- Sarg Mec MOREIRA, Ernesto Mec Vlo / Artillero de Puerta BELL UH-1H/ AE-410
- Sarg Mec DIMOTTA, Raúl Horacio Mec Vlo / Copil SA 330 PUMA/ AE-505
- Sarg Ing. MONZÓN, Antonio Pel Ab Sec Int
- Sarg C PORTILLO, Raúl Orlando Pel Ars Sec Ars
- Sarg A LENCINA, Ernesto Miguel Ángel Pel Ars Sec Ars
- Sarg A DIP, José Alberto Enc Centro Control de Vuelo
- Cbo 1ro Mec VERÓN, Carlos Andrés Tripulante Hel. Sanitario SA 330 PUMA/ AE-502
- Cbo 1ro Mec VILLAFANE, José Pel Ab Sec Int
- Cbo 1ro Mec GODINO, Miguel Clemente Mec Vlo / Copil SA 330 PUMA/ AE-503
- Cbo 1ro Mec BACA, Vicente Mec Vlo / Copil SA 330 PUMA/ AE-508
- Cbo 1ro Mec VILDOZA, Roberto Osvaldo Mec Vlo / Copil BELL UH-1H/ AE-409
- Cbo 1ro Mec HERRERA, Marcelo Alejandro Mec Vlo SA 330 PUMA/ AE-503
- Cbo 1ro Mec LÓPEZ, Roberto Mec Vlo/Artillero de Puerta BELL UH-1H/ AE-409
- Cbo 1ro Mec ROMERO, Orlando Norberto Mec Vlo / Copil A109A AGUSTA AE-337
- Cbo 1ro Mec ROMERO, Alfredo Rubén Mec Vlo Chinook CH 47/ AE-521
- Cbo 1ro Mec CRAVERO, Eduardo Daniel Mec Vlo / Copil A109A AGUSTA AE-334
- Cbo 1ro Mec BRUNO, Alberto Raúl Mec Vlo / Copil A109A AGUSTA AE-331
- Cbo 1ro Mec RÍOS, Juan Carlos Mec Vlo SA 330 PUMA/ AE-500
- Cbo 1ro Mec GONZÁLEZ, Eduardo Mec/Artillero de Puerta BELL UH-1H/ AE-410
- Cbo 1ro Mec MOSTRACCIO, Mario Francisco Pel Ab Sec Int
- Cbo 1ro Mec GUDIÑO, Sergio Mec Vlo/Artillero de Puerta BELL UH-1H/ AE-413
- Cbo 1ro Mec ALOISO, Walter Mec Vlo / Artillero de Puerta BELL UH-1H/ AE-412

- ☛ Cbo 1ro Mec CORSINI Carlos Oscar Mec Vlo / Copil BELL UH-1H/ AE-413
- ☛ Cbo 1ro Mec ALVARADO, Ramón Mec /Artill. de Puerta BELL UH-1H/ AE-418
- ☛ Cbo 1ro Mec MAGGIO, Roberto Mec Vlo/Artill. de Puerta BELL UH-1H/ AE-406
- ☛ Cbo 1ro Mec SAN MIGUEL, Martín Mec Vlo/Artill. de Puerta BELL UH-1H/ AE-424
- ☛ Cbo 1ro Mec CARDOZO, David A. Mec Vlo/Artill. de Puerta BELL UH-1H/ AE-417
- ☛ Cbo 1ro Mec PEREIRO, Omar Gerardo Mec Vlo/ Artill. de Puerta BELL UH-1H/ AE-406
- ☛ Cbo 1ro Mec DESSIO, Rafael Mec Vlo/Artillero de Puerta BELL UH-1H/ AE-418
- ☛ Cbo 1ro Mec AHUMADA, Luis Alberto Mec Vlo/ Artill. de Puerta BELL UH-1H/ AE-422
- ☛ Cbo 1ro Ofic GUSTINI, Daniel Eduardo Pel Personal
- ☛ S/C 62 Drag FALCÓN, Antonio Emilio Aux Pel Personal
- ☛ S/C 62 Drag ZUCHELI, Jorge Pel Ab Sec Intendencia
- ☛ S/C 62 MARIO, Luis Alberto Pel Ab Sec Intendencia
- ☛ S/C 62 BUSTOS, Roberto Pel Ab Sec Intendencia
- ☛ S/C 62 IBARRA, Luis Pel Ab Sec Intendencia
- ☛ S/C 62 PEÑALVER, Pedro Pel Ab Sec Intendencia
- ☛ S/C 62 ZICARELLI, Héctor Pel Ab Sec Intendencia
- ☛ S/C 62 IGLESIAS, Rubén Pel Ab Sec Intendencia
- ☛ S/C 62 GALLO, Daniel Pel Ab Sec Intendencia
- ☛ S/C 62 VERGALITO, Domingo José Pel Ab Sec Intendencia
- ☛ S/C 62 BAZÁN, Víctor Sabino Pel Ab Sec Intendencia
- ☛ S/C 62 RAMÍREZ, Oscar Luis Pel Ab Sec Inten-

- dencia
- ☛ S/C 62 SOTO, Raúl Basilio Pel Ab Sec Intenden-
- ☛ S/C62 Drag Hernández Sergio embarcado

Compañía de Abastecimiento y Mantenimiento de Aeronaves 601

- ☛ Tte. Pil CATELLA, Jorge Hugo 3er Escalón de Mantenimiento
- ☛ Sarg Ay Mec GIOVANINNI, Omar Reinaldo 3er Escalón de Mantenimiento
- ☛ Sarg Ay Mec JAWORSKY, Roberto 3er Escalón de Mantenimiento
- ☛ Sarg 1ro Mec BRITO, Luis Alberto 3er Escalón de Mantenimiento
- ☛ Sarg 1ro Mec DE VARGAS, Mariano Domingo 3er Escalón de Mantenimiento
- ☛ Sarg 1ro Mec SALVATERRA, José Felipe 3er Escalón de Mantenimiento
- ☛ Sarg 1ro Mec TAPIA, Eduardo David 3er Escalón de Mantenimiento
- ☛ Sarg Mec OSUNA, Daniel Jorge 3er Escalón de Mantenimiento
- ☛ Sarg Mec MIOR, Jesús Enrique 3er Escalón de Mantenimiento

Comando de Aviación de Ejército

- ☛ Tcnl Ing. GONZÁLEZ, Norberto Eduardo Tripulante Chinook CH 47/ AE-521
- ☛ My I ARTUSO, Mario Oscar Tripulante Chinook

- CH 47/ AE-520
- ☛ Cap. AGUILERA, Carlos Alberto Tripulante Chinook CH 47/ AE-521

Comando de Arsenales

- ☛ Tte. 1ro Ing. BUSCHIAZZO, Juan Carlos Gpo Ca Hel. Asal “A” SA 330 PUMA AE-501

Escuela Superior de Guerra “Teniente General Luis María Campos”

- ☛ Tcnl Com REVEAND, Carlos Washintong Of. Enlace Cdo.
- ☛ Cap. LUZURIAGA, Ezequiel Honorio Pil Hel. Sanitario SA 330 PUMA/ AE-506
- ☛ Cap. Ing. DA COSTA SILVA, Antonio Tripulante Chinook CH 47/ AE-520
- ☛ Cap. C ANTONIOLI, Carlos Eduardo Tripulante SA 330 PUMA/ AE-505

NR: *Alberto N. Manfredi (h) nació en Buenos Aires, el 9 de enero de 1957. Es técnico superior en Administración Económico Financiera. Su interés por los conflictos armados de la Argentina en el siglo XX, así como su desarrollo científico y tecnológico, se ha visto plasmado en trabajos tan variados como la carrera armamentista y el impulso industrial en la década del 50, el desarrollo aeroespacial de su país en las décadas del sesenta y el setenta, la Revolución Libertadora, la Crisis del Canal de Beagle, la guerra de Malvinas y la agresión subversiva.*

Historias de Malvinas

Sacó su cuchillo para defender a un compañero en Malvinas y el soldado inglés, en vez de disparar, lo abrazó y le dijo: “The war is over”

INFOBAE, 19 de julio 2019 – Autor: Joaquín Sánchez Mariño

El cabo Roberto Baruzzo quedó solo con su compañero agonizante, a quien protegió contra decenas de ingleses. Con varias heridas encima batalló hasta que se agotaron sus municiones y sacó su cuchillo. El comandante británico, admirado por su valor, decidió perdonarle la vida basándose en un código de honor.



El cabo Roberto Baruzzo en Malvinas, junto a sus compañeros cuando finalizó la guerra y quedó prisionero de los ingleses en Fitz Roy

Largo y ancho campo de nieve. Desde el cielo se ve todo blanco. Todo blanco salvo por una mancha negra pequeña que se va expandiendo conforme brota la sangre del cuello de Echeverría. No está solo, un cabo de 22 años lo abraza y le pide que resista.

El cuerpo de Echeverría recibió cinco disparos y su sangre, que se ve negra al contacto con la nieve, desespera a su compañero. Ya no tienen municiones para defenderse, solo le queda un cuchillo. Un soldado inglés se deja ver, fusil en alto, y comienza a apro-

ximarse. El cabo desenfunda el arma y se pone en posición de pelea. No piensa entregarse. El inglés se acerca un poco más y le toca el brazo con el cañón del fusil. “War is over”, le dice, “war is over”. Y lo abraza.



Baruzzo en la Escuela Sargento Cabral donde se recibió en 1979

Es una madrugada de junio de 1982 y están en las Islas Malvinas, más precisamente en Monte Kent. El nombre del cabo es Roberto Bacilio Baruzzo. Hoy tiene 59 años y vive en Corrientes, provincia de la que es oriundo (más precisamente, del pueblo de Riachuelo). Se casó y tiene dos hijas. Una de ellas

se llama Malvina Soledad, como las islas, y la otra Mariana Noemí.

Su historia es una de las tantas historias heroicas de Malvinas, con una salvedad: Baruzzo es uno de los pocos combatientes en recibir la Cruz al Heroico Valor en Combate, máxima condecoración a la que puede aspirar un soldado argentino, junto al Sargento Primero Mateo Sbert, caído en el combate de Top Malo House; el Teniente primero Jorge Vizoso Posse, el Subteniente Juan José Gómez Centurión; el soldado conscripto clase 1962 Oscar Poltronieri; Teniente Ernesto Emilio Espinosa y el Teniente Roberto Estévez.

El reconocimiento a Baruzzo no queda ahí: en su Riachuelo natal tiene una calle con su nombre, y en la ciudad de Corrientes, donde vive, un busto. Sin embargo, su historia sigue siendo desconocida por muchos. No le gusta hablar ni participar demasiado en programas de televisión, aunque alguna vez ha contado su derrotero a Nicolás Kasanzew o en vivo a Alejandro Fantino en Animales Sultos.

Derrotero que termina (¿termina alguna vez?) en la nieve manchada de negro aquella noche de mediados de junio del ‘82.

Vamos a esas fechas. Baruzzo está apostado en Monte Kent protegiendo unos helicópteros a la espera de ser trasladado a Darwin. De pronto, un ataque aéreo inglés los sorprende y la esquirla de una bomba que le cae cerca provoca que un alambre le atravesara el brazo. Un capitán da la orden de cargar los soldados en los helicópteros y llevarlos a Darwin, pero le pide a Baruzzo que se quede ahí esperando un enfermero. En su estado, con el brazo destruido, era imposible que mantuviera un combate.

Se repliega y llega hasta Monte Harriet junto a otro regimiento que se dirige hacia ahí. Tiene el brazo

cada vez más hinchado, pero resiste.



La guerra dejó 649 muertos argentinos, 255 soldados británicos y 3 civiles (Foto: Télam / Román von Eckstein).

Cuando llegan a Monte Harriet, los ingleses atacan otra vez. Los soldados corren para todos lados y él los sigue. El cielo se prende y apaga con los destellos de las municiones. Se genera un descontrol. En medio de la retirada, algunos soldados caen al suelo, Baruzzo entre ellos. Un camarada le pisa el brazo y le revienta la herida. El cabo se levanta como puede y va hasta la enfermería, necesita parar el dolor de algún modo. No hay nadie, ningún médico, pero encuentra un frasco de penicilina en polvo. Sin saber cómo se usa (se suele inyectar mezclado con una solución), se tira ese polvo directamente sobre la herida. Arde, al principio, pero con los minutos siente que comienza a sanar (más tarde, volverá a tratarse la herida con azúcar porque en algún lugar leyó que eso servía).

Cesa el ataque, por unas horas. Esa misma noche comienzan nuevamente los bombardeos. Los soldados, protegidos en las trincheras, comienzan a salir a la intemperie conforme las bombas derrumban sus pozos.

En medio del ataque, Baruzzo ve a un amigo herido. Es Jorge Echeverría, su superior. Tiene varios tiros en el cuerpo y está rodeado de soldados ingleses, que le disparan desde todos los ángulos.

Baruzzo derriba a un soldado inglés y le roba su fusil -mejor que el propio- y su visor nocturno. Con esos dos elementos se dispone a proteger a su camarada. Se pone el visor y es entonces cuando siente miedo por primera vez. En medio de la noche más cerrada, en medio de la oscuridad más negra que vio nunca, descubre que con el visor se ve todo a la perfección, y distingue a los soldados ingleses de los argentinos, que caen uno atrás del otro. "Así nos ven", piensa, y se da cuenta de la desventaja.



El cabo de 22 años llegó a Malvinas con el Regimiento 12 de Infantería de Mercedes

Levanta entonces el fusil y comienza a cubrir a Echeverría, que para ese entonces ya tiene cinco impactos de bala. "Agarré y le maté a uno primero", cuenta Baruzzo. "Después apareció otro y le maté al otro. Y de golpe del otro lado me empiezan a tirar con municiones trazantes... no me mataron porque tengo un Dios aparte. Ahí vi que Jorge le dispara al que me

ataca y le pega. Entonces yo aprovecho y salto y agarro de la chaquetilla a Jorge y lo llevo atrás de una piedra. Pero el problema es que éramos dos, y la piedra para dos no era...".

Su compañero intenta pararse pero no lo logra. Le dice que no siente el cuerpo. Baruzzo lo apoya contra una piedra y con su cuchillo le abre el pantalón para curarlo. "Tenía todo negro", recuerda el entonces Cabo. "Ahí vi los orificios de los tiros. Le saqué el cordón de la chaquetilla, le até la pierna, le hice el primer torniquete y lo empecé a arrastrar de la chaqueta".

Después siguió defendiéndose de la balacera inglesa y derribando enemigos con el FAL que se había apropiado.

Estaban rodeados de neblina, se veía poco. Baruzzo ya no sabía si era la bruma natural de la isla o una humareda formada por los tiros. Sin importarle, avanzó con su compañero a cuestras a través de la nieve. En un momento se les cruza una silueta que empieza a disparar. "Las balas se me vinieron encima, pero las ligó Jorge... Entonces yo disparé, lo puse fuera de combate a ese tipo, y ahí Jorge se desplomó", recuerda Baruzzo.

Le pidió agua, Baruzzo sacó whisky de una ración de combate y le convidó, como quien le ofrece el último trago a alguien que se despide. "Se moría. Estaba hecho un colador. Pero tenía una paz... Tenía todo lo que a mí me faltaba", recuerda Baruzzo.

Echeverría le dice que ya está, que lo deje morir. "Por favor, abandoname, escapate vos que podés", le pide. Baruzzo no sabe si va a poder escaparse, pero sí sabe que si lo abandona y logra salir vivo, no se lo va a perdonar nunca. "Era de una cobardía total", dice.

Echeverría insiste: lo agarra de la chaqueta y le dice: "Robertito, dejame, te lo pido por favor". Baruzzo se quiebra. Pone su cabeza en el pecho de su compañero y se echa a llorar desconsoladamente, un llanto sonoro, un llanto de joven militar de 22 años que acaba de matar y ve morir a su amigo y sabe que también morirá él. Un llanto largo y entregado, desprovisto ya de toda melancolía y esperanza. Desprovisto de miedo, miedo jamás.



El encuentro de Roberto Baruzzo y Jorge Echeverría

La mancha de sangre se empieza a expandir sobre la nieve blanca. "Ese hombre me transmitía paz. Era mi jefe, el jefe que yo siempre soñé tener. Si me mataban iba a ser una muerte realmente digna", rememora.

Están solos ya, nadie alrededor queda en pie. Parado en medio de la nada y cubierto de lágrimas, se queda sin municiones. Se pone el visor nocturno y comienza a mirar cómo a su alrededor las figuras inglesas se desplazan en grupos hasta rodearlos. Pirañas en medio de una isla dispuestas a terminar con ellos.

"Yo sabía que el modo de avanzar de los ingleses era por escalones, una formación atrás de otra cubriéndose mutuamente. Lo que no sabía era cuántos escalones había", recuerda.

Es en ese momento cuando Baruzzo asume que lo van a matar. Saca su cuchillo y se pone en señal de



pelea, todavía llorando. "Vamos a ver cómo morimos", se dice, "vamos a ver cómo morimos". Y levanta el cuchillo.

Entonces le aparece casi encima la silueta del primer inglés. Baruzzo se queda duro, en blanco. El hombre se acerca un poco más. También tiene visor nocturno y está armado. En medio de esa oscuridad, los dos hombres se están viendo: son una figura verde claro proyectada en una pantalla pequeña delante de los ojos, como si fuera un juego de realidad virtual.

A Baruzzo le parece extraño que no lo hayan liquidado todavía, un tiro a distancia y listo,

no se requería de mucho. Sin embargo... el inglés se acerca cada vez más hasta ponerse al lado del argentino que tiene el cuchillo en la mano.

Lo primero que sintió fue el cañón del fusil sobre el brazo. Dos pequeños golpes indicándole que se desarme. Soltó el cuchillo y un segundo después se dejaron ver cuatro o cinco ingleses más. El primero de ellos baja su arma y lo pronuncia: "War is over". La guerra terminó. Se acerca al argentino y lo abraza.

"Sigue siendo mi enemigo y lo van a ser siempre. Yo no me abrazo con ningún inglés, no quiero saber nada con ellos. Pero en ese abrazo sentí como si fuera mi padre, y me eché a llorar en sus brazos... Así es, apretado contra él me eché a llorar", recuerda Baruzzo.

A su lado, su compañero se estaba muriendo desangrado.

El inglés le dijo "Ok Argentino", tomó su cuchillo ensangrentado, lo limpió en su pantalón, y le habló a sus compañeros. Todos ellos se acercaron y palmearon a Baruzzo. Le habían perdonado la vida.

Jorge Echeverría no tenía ninguna posibilidad de salir vivo de ahí. Aun así, lo subieron a un helicóptero británico y lo mandaron al buque hospital británico HMS Uganda. Lo atendieron y le salvaron la vida. Hoy vive con su mujer y sus dos hijas en Tucumán. Se considera un hermano de su camarada Baruzzo, a quien le debe la vida.

Al día siguiente de esa noche los ingleses le pidieron al cabo Roberto Bacilio Baruzzo que recogiera los cuerpos de los muertos que él mismo había matado. Eran muchos. Mientras lo hacía, se le acercó otro inglés y le dijo: "Tuviste suerte, nuestro jefe maneja un código de honor: Al que se lo encuentra en el campo enemigo combatiendo por un camarada se le perdona la vida".

Cuando se terminó esta nota, Roberto Baruzzo realizó un único pedido, sin condicionamientos, y con el tono cálido y humilde típico de los correntinos: "Más que mis misiones, me gustaría que se resalte el valor y el heroísmo de mis soldados que murieron en Malvinas. También quiero que se cuente el honor y la valentía de Jorge Agustín Echeverría, el oficial del Regimiento Cuatro. Él fue para mí un ejemplo en pleno combate, porque yo le hice los primeros auxilios en medio de millones de balas trazantes, y gracias a Dios pudo salvar su vida. Lo que yo hice fue solo aportar mi granito de arena, porque así lo quiso Dios y la patria".



Junto a su familia en Corrientes. "Me gustaría que se resalten el valor y el heroísmo de mis soldados que murieron en Malvinas. También quiero que se cuente el honor y la valentía de Jorge Agustín Echeverría, el oficial del Regimiento Cuatro. Él fue para mí un ejemplo en pleno combate", pidió.

La Historia Desconocida de “Los 12 del Patíbulo”

Interrogatorios, hacinamiento y eternos días como prisioneros en Malvinas.

Pasaron a la historia como un grupo de oficiales y suboficiales argentinos que los ingleses mantuvieron prisioneros hasta un mes después de finalizada la guerra. INFOBAE dialogó con cinco de ellos y por primera vez cuentan sus experiencias sobre esas horas de encierro después de las cruentas batallas.

<https://www.infobae.com> - 2019/12/28/
Por Adrián Pignatelli



La guerra de Malvinas terminó el 14 de junio de 1982. Dejó 649 muertos argentinos, 255 británicos y 3 isleños (Foto: Romn von Eckstein)

Se bautizaron como “Los 12 del Patíbulo”. Oficiales y suboficiales de las tres fuerzas que combatieron en Malvinas y que hasta el 14 de julio de 1982 - un mes después de la rendición- permanecieron como prisioneros de los ingleses en las islas.

- ✦ De Ejército: el teniente Carlos Chanampa, los subtenientes José Eduardo Navarro y Jorge Zanella, los sargentos primeros Guillermo Potocsn-yak, Vicente Alfredo Flores y José Basilio Rivas y el sargento Miguel Moreno
- ✦ De la Fuerza Aérea: el mayor Carlos Antonio Tomba, el teniente Hernán Calderón y el alférez Gustavo Enrique Lema.
- ✦ De la Armada: el capitán de Corbeta Dante Juan Manuel Camiletti y el sargento infante de marina Juan Tomás Carrasco.
- ✦ Diez de ellos cayeron prisioneros luego del combate de Pradera del Ganso -entre el 27 y el 29 de mayo- los otros dos, Camiletti y Carrasco fueron capturados días después.

El viejo frigorífico

“Me acuerdo del día de la rendición. Fue en un descampado. El momento más triste de mi vida”, contó José Navarro, por entonces un joven subteniente de 21 años, correntino, hoy general, que había ido a la guerra con el Grupo de Artillería Aerotransportado 4. “Recuerdo el silencio increíble de 600 hombres formados en una especie de cuadro”.

Esas primeras amargas horas se empañaron aún más cuando, estando alojados en un galpón de esquila de ovejas, escucharon una explosión. Vieron a un inglés que, “por cuestiones humanitarias”, como se excusó, remataba a un soldado argentino herido al estallarle una munición que había sido obligado a trasladar.

“Fue en ese momento que dijimos que no trabajaríamos más, creo que fuimos nosotros los que inauguramos los piquetes en el país”.

La guerra había terminado, pero de alguna manera continuaba. Ya en San Carlos, los encerraron en una pieza de tres por dos del viejo frigorífico, que tenía incrustada en una de sus paredes una bomba argentina de 250 kilos, sin explotar. Aún conservaba su paracaídas.

Por las mañanas, hacían cola para retirar un termo con té y galletitas y como no disponían de jarros, debieron ir a un basural cercano a buscar latas, que lavaban con el agua de mar.

Dormían en el piso, vestidos, acurrucados, con la boina puesta. Pero lo problemático fue el baño. En uno de los rincones de ese reducido espacio, había un tacho de 200 litros cortado al medio. Cuando alguien lo usaba, el resto debía darse vuelta, hasta que pudieron conseguir una manta con la que improvisaron un biombo. Cada tanto, debían llevar el tacho a desagotar su contenido a orillas del mar.

En el tiempo que permaneció prisionero, fueron llevados de un lado para el otro. Un día los embarcaron en el Sir Edmund. “Vuelven a la Argentina”, les anunciaron. Pero no era verdad. Como en las películas,

Navarro fue interrogado en un camarote, encandilado por una potente luz. Un interrogador inglés, que hablaba un español muy castizo, lo ametralló a preguntas: ¿Cómo había llegado a las islas? ¿De dónde provenía la artillería de Darwin? Y la cuestión que desvelaba a los británicos: “¿Usted sabe que hubo crímenes de guerra en San Carlos?”.

Los ingleses buscaban al teniente Carlos Daniel Esteban, quien habría derribado un helicóptero que los británicos sostenían que transportaba heridos. Lo que ellos nunca se percataron era que Esteban estaba alojado en el mismo buque. Nunca lo ubicarían.

A Navarro lo llevaron nuevamente al frigorífico y lo encerraron en una cámara frigorífica de seis por cinco, con paredes de corcho. Tenía una sola puerta, con una ventana a la que le habían roto el vidrio para que pudiese entrar el aire. Una lamparita que colgaba del techo era la única iluminación.

Ahí nació el grupo de “Los 12 del patíbulo”.

No les hablaron durante días ni fueron interrogados, lo que le hicieron perder la noción del día y la noche. Permanecían en ropa interior por el calor y volvieron a convivir con el inmundito tacho de 200 litros cortado al medio.

Luego de un día y medio sin probar bocado, les llevaron algo de comida, que nunca supieron si era un guiso o una sopa de pollo. Tenían hambre, pero no cubiertos. Fue el mayor Carlos Tomba el que tomó la delantera: “Yo voy a comer con la mano”, y todos lo imitaron. En una nueva visita al basural, se hicieron de cucharas y de latas.

Luego, fueron llevados a un buque. Cuando escucharon por los parlantes el himno inglés que se confundía con gritos de alegría, comprendieron que todo había terminado. Era el 14 de junio. El capitán inglés lo corroboró cuando se acercó para darles palabras de aliento.

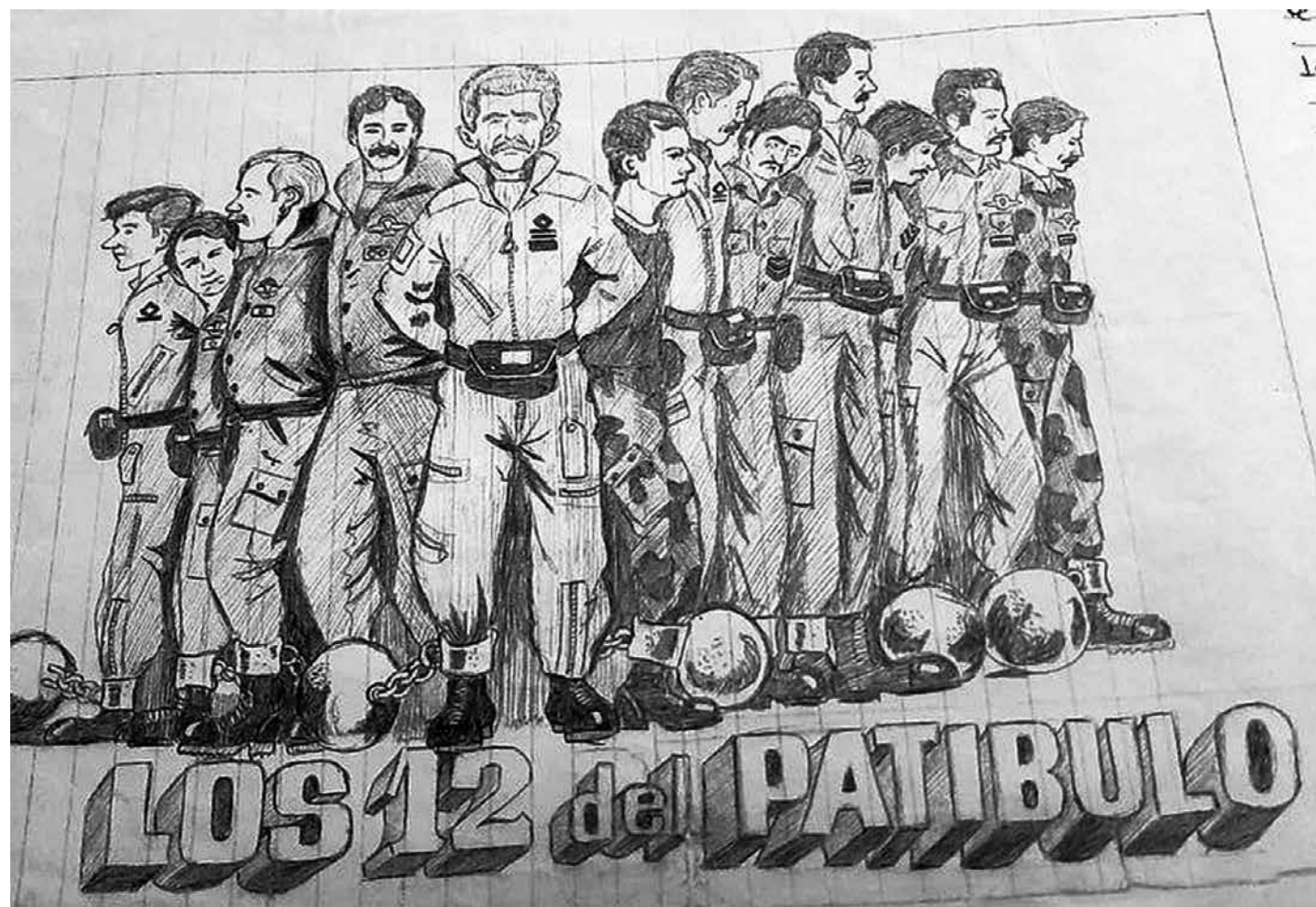
La bandera, trofeo de guerra

Navarro recordó que entonces la vigilancia se relajó, a tal punto que al capitán de corbeta Dante Camiletti se le había ocurrido la locura de tomar el control del barco. Pero a los ingleses no les preocupaban los prisioneros, pero sí se los veía temerosos de la aviación argentina y especialmente de los Exocet.



La bandera que tomó Navarro; años después fue enmarcada por sus amigos.

En el Sir Edmund regresaron al continente. Fue cuando Navarro entró a un camarote cualquiera, y tomó una bandera inglesa. “¡Pedazo de boludo!”, le recriminaron sus compañeros. Alcanzaron a ocultarla dentro de un panel del techo del camarote antes que



El histórico dibujo: en primer plano, en el centro, Tomba; a la izquierda, Chanampa, Zanella, Navarro, Lema. A la derecha, Camiletti, Calderón, Carrasco, Potocsn-yak, Moreno, Rivas y Flores.

Historia de un héroe de Malvinas

La Hazaña del Teniente Primero Juan Carlos Buschiazzo

Luis Ángel Bennardi - 8 de mayo de 2019



Hace 38 años, el espesor de la neblina y la turba malvinense hacían que la visibilidad fuera muy

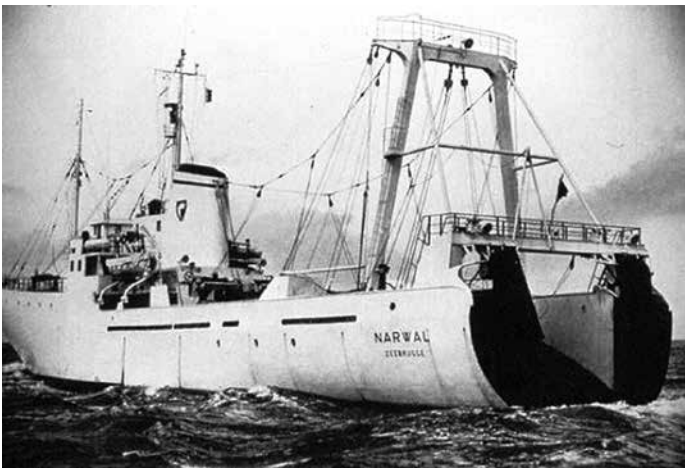
reducida en el archipiélago. En medio de ese escenario, dos buques británicos aceleraban sus turbinas abandonando el grupo de batalla de portaaviones. Así se perdían en la noche del 9 de mayo con la intención de tomar posición al sur de Puerto Argentino. Se trataba de la fragata tipo 22 HMS “Broadsword” (F88) y el destructor tipo 42 HMS “Coventry” (D118). Su misión era derribar cualquier vuelo que quisiera posarse en el aeropuerto de las islas.

Los británicos consideraban indispensable destruir los helicópteros de nuestro Ejército para lograr inmovilizar la defensa argentina. Con este concepto, la fragata HMS “Alacrity” inició a la 1:30 un intenso fuego naval de dos horas sobre la zona de aterrizaje de

helicópteros en Moody Brook, la cual recibió una lluvia de 90 proyectiles fragmentarios y tres iluminantes. Las consecuencias fueron fuertemente negativas para las Fuerzas argentinas: dos helicópteros del Ejército y uno de Prefectura quedaron fuera de combate, siendo esta última aeronave un Puma PA-12, utilizado para misiones de búsqueda y rescate en el mar.

Pocas horas después, aproximadamente a las 8 de la mañana una Patrulla Aérea de Combate (PAC) abrió un bombardeo sobre Puerto Argentino, aunque esta vez sin causar daños. Pero de regreso al portaaviones “Hermes”, detectaron un eco radar a unas 60 millas de su posición: era el pesquero argentino “Narwal”. Tras pedir autorización para atacar, siendo ya las 8:50, realizaron sucesivas corridas de tiro con sus cañones sobre la embarcación.

El buque pesquero Narwal



Buque pesquero Narwal

A las 9:05 se recibió un mensaje de emergencia en Puerto Argentino. Provenía desde el pesquero, desde donde alertaron: “Aquí ‘Narwal’. Somos atacados por aviones ingleses. Tenemos heridos graves”. La última comunicación se produjo a las 11:25, en la que indicaba que quedaban “seis hombres en un bote a la deriva. No quedan elementos de salvamento. ‘Narwal’ a punto de hundirse”. La última posición conocida era al sureste de los Leones Marinas, al sur de la Isla Soledad. Ante esta situación desesperante, el



La HMS Broadsword (F88) fue el primer buque de la primera serie de fragatas tipo 22 de la Royal Navy. Desde 1995 pertenece a la Marina de Brasil con el nombre de F Greenhalgh (F-46)

Viene de página anterior



Las 8 libras que recibió cada prisionero. Navarro las enmarcó

vieron 56 muertos y 200 heridos. Recuerda que “los 12 del patíbulo” estuvieron en un barco que cubría el cruce del Canal de la Mancha. Cada tanto, eran visitados por representantes de la Cruz Roja, en su mayoría uruguayos y españoles. A veces hasta discutiendo con los propios ingleses, estos funcionarios les tomaban sus datos como prisioneros de guerra y se llevaban cartas para sus familiares, que se despachaban vía Suiza. Así como al resto de los prisioneros, le dieron 8 libras para gastos. Y como hicieron sus compañeros, gastaron lo mínimo y conservaron el resto como un recuerdo de la guerra.

Los últimos días habían conseguido una radio, y el grupo se enteró de la visita de Juan Pablo II. De la eliminación argentina del Mundial de fútbol los mismos ingleses se ocuparon en contarles. Los gritos de júbilo de los ingleses indicaron la rendición argentina. Zanela no integró la gran masa de prisioneros que fueron llevados a

Puerto Madryn. El permanecería con otros oficiales en San Carlos, mientras persistiese la amenaza de la Fuerza Aérea argentina, que en un primer momento no quiso acatar la orden de alto el fuego. Finalmente, el 14 de julio los trasladaron a Puerto Argentino, donde embarcaron en el Norland. Una vez en el continente, se le prohibió hablar; en Trelew le dieron ropa limpia y luego de varias escalas, un avión del Ejército lo llevó a su unidad en Córdoba. Actualmente, el coronel Jorge Zanela está al frente de la Oficina de Coordinación de Veteranos de Guerra de Malvinas. Su despacho en Palermo, es una suerte de pequeño museo de su paso por el conflicto del Atlántico Sur. Por supuesto, en una de las paredes cuelga el cuadro con una copia amarillenta del dibujo de “los 12 del Patíbulo”. En el 2015, regresó a las islas. Volvió al frigorífico, abandonado y destruido. Aún estaba el agujero de la bomba argentina que no detonó. No lo dejaron entrar por el peligro de derrumbe. En todos estos años, el grupo nunca pudo reunirse. Además, el teniente Hernán Calderón, falleció el 24 de marzo de 1983 en un vuelo de instrucción junto a un aspirante, y el sargento primero José Basilio Rivas murió el 22 de diciembre del 2001 en un accidente automovilístico. Algunos se retiraron al poco tiempo, otros continuaron con sus carreras militares. Pero lo que nunca hicieron, fue dejar de pertenecer al grupo de “los 12 del Patíbulo”.



almirante Otero, a cargo de las fuerzas de la Armada en Malvinas, solicitó un helicóptero del Ejército para buscar y rescatar a los posibles sobrevivientes.



A raíz de los ataques de la noche anterior, los helicópteros del Ejército acababan de cambiar posición al Monte Kent. Estaban fuera del alcance de la artillería naval. Mientras aún aterrizaban las últimas aeronaves en la nueva base, le ordenaron por radio al teniente primero Juan Carlos Buschiazzo que regrese al punto inicial para cumplir con la pertinente misión de rescate en el mar.

Buschiazzo había ingresado a la Fuerza en 1976 como piloto comercial de avión habilitado a vuelo por instrumento y realizó un curso de seis meses en la Escuela General Lemos. Se formó como piloto de helicópteros y participó con la Armada en varias campañas antárticas. En 1982 se encontraba destinado en el comando de arsenales, fuera de la aviación de Ejército. Hacía pocos días había sido padre y podría haberse quedado cómodamente en su puesto de oficina a salvo de los peligros de la guerra. Sin embargo, se ofreció como voluntario para ir a Malvinas.

Retomando la historia, aquel día el helicóptero de Buschiazzo no funcionaba correctamente, ya que cuando reducía la potencia de sus turbinas un motor se detenía. Por esto, cambió al Puma AE-505, del teniente primero Roberto Fiorito y el sargento mecánico de aviación Horacio Di Motta.

Helicóptero PUMA en servicio durante la guerra de Malvinas

Vale recordar que durante la guerra de Malvinas los helicópteros volaban con un solo piloto y el puesto de copiloto era ocupado por un mecánico de aviación. Por la complejidad de la misión, el segundo jefe del batallón de aviación de combate 601 ordena que otro

piloto acompañe a Fiorito. Ante esta directiva, varios jóvenes oficiales se ofrecieron como voluntarios pese a los riesgos que implicaba participar de la misión en cuestión. Sin embargo, no hubo lugar a mayor discusión cuando Buschiazzo afirmó: "La orden me la dieron a mí, así que el copiloto soy yo". Esta conducta, coherente con los valores que sustenta la institución, demostró la integridad y el valor de los oficiales de la aviación de Ejército ante una situación de combate.



En el extremo derecho, de pie está Buschiazzo. Del mismo lado, posa agachado Fiorito

Pese a que por segunda vez Buschiazzo podría haberse quedado callado ante el peligro, el inicio de la operación de rescate era inminente ante su insistente ofrecimiento para ser parte de la misión. Misión peligrosísima y desconocida en la experiencia de los integrantes del Ejército, ya que se trataba de tareas de rescate para las cuales se preparan los aviadores navales o de Prefectura.

El despegue en Puerto Argentino fue a las 16 y automáticamente el helicóptero desapareció entre la niebla. Sólo el ruido de sus turbinas atestiguaba su existencia en zona.

Mientras el helicóptero volaba con rumbo sudoeste, en cercanías de Puerto Enriqueta, fue detectado por el radar de vigilancia de la fragata "Broadsword". Los datos fueron rápidamente enviados al destructor "Coventry". El paso siguiente era previsible. Los tripulantes argentinos continuaron su vuelo bordeando la costa, sin saber que habían sido detectados y sólo imaginando encontrar a los naufragos en medio de la neblina malvinense.

Aún estaban fuera del alcance de las armas del "Coventry", por lo tanto desde la nave británica decidieron esperar que el helicóptero argentino se acercara a su posición. Cuando estuvieron a 13 millas

náuticas de distancia, el capitán del "Coventry" ordenó lanzar un misil Sea Dart sobre el Puma AE-505 de nuestra bandera.



El HMS Coventry (D118) fue un destructor Tipo 42 (Clase Sheffield) de la Marina Real Británica. Fue hundido por pilotos de la Fuerza Aérea Argentina el 25 de mayo de 1982 durante la Guerra de las Malvinas

La suerte no estaba de nuestro lado ese día, ya que el misil alcanzó en el aire a nuestros héroes sellando para siempre la vida y entrega de la tripulación del Puma AE-505. Según el parte oficial emitido por el "Coventry", el derribo se produjo a las 16:07.



El helipuerto de la Casa Rosada lleva el nombre de Mario Roberto Fiorito

Durante el conflicto, precisamente el 25 de mayo, la Fuerza Aérea Argentina saldó nuestra deuda con la tripulación de rescate y envió a pique la fragata "Coventry". El helicóptero y su tripulación nunca fueron encontrados.



Buschiazzo, Fiorito y Di Motta permanecen ahí como centinelas permanentes de nuestra soberanía irrenunciable. Son ellos ejemplo de iniciativa, vocación de servicio, integridad, honor y valores morales que acompañan desde siempre al soldado argentino.

NR El autor fue jefe de personal de Aviación de Ejército.



Operación Algeciras

Con el conflicto por Malvinas desatado, la Armada Argentina ejecutó operaciones de inteligencia para conocer los movimientos de la Flota Inglesa

Fuentes:

***“1982 los documentos secretos de la guerra Malvinas Falklands” – Juan B Yofre
www. irizar.org/malvinas***

La Operación Algeciras u Operación Gibraltar fue un frustrado plan militar argentino, de tipo comando, que se intentó llevar a cabo de manera encubierta y extraoficial durante la Guerra de las Malvinas en 1982, en territorio español. Su —inconcluso— objetivo táctico era sabotear a la Marina Real Británica, tratando de hundir con minas submarinas un navío de guerra cualquiera en la base británica de Gibraltar e impedir su marcha hacia las islas Malvinas, escenario del conflicto bélico. El plan se llevaría a cabo mediante la actuación de buzos tácticos y la utilización de minas submarinas de origen italiano.



Gibraltar

Con el conflicto por Malvinas desatado, la Armada Argentina evaluó y ejecutó operaciones de inteligencia para conocer los movimientos de la Flota Inglesa y de distracción para dificultar el despliegue de sus fuerzas hacia el Atlántico Sur.

Entre otras operaciones, se planificó atacar un objetivo inglés en Europa, con la idea de mostrarle a la Organización del Atlántico Norte (OTAN) y a sus integrantes en Europa, los riesgos de tener a una parte importante de la flota de la OTAN operando más lejos de lo habitual.

Desde la finalización del conflicto, el episodio nunca fue reconocido oficialmente, pero en 2003 el cineasta español Jesús Mora consiguió que el entonces presidente español, Leopoldo Calvo Sotelo y el Jefe de la Armada Argentina, Almirante Jorge Anaya, confirmasen la existencia de la “Operación Algeciras”, título que empleó para su documental.

La operación estuvo desde su inicio bajo el mando directo del Almirante Jorge Isaac Anaya, Comandante en Jefe de la Armada y mentor de la recuperación del archipiélago malvinense. El 22 de abril, Anaya convocó a su despacho en el Comando de la Armada, en el edificio “Libertad”, al Contralmirante Eduardo Morris Girling, por ese entonces Jefe del Servicio de Inteligencia Naval. En la reunión le propuso golpear en Europa a los ingleses, con el fin de que los europeos advirtieran que los buques destinados a protegerlos, por ejemplo de los rusos, estaban a miles de millas de distancia, cerca del Polo Sur, y presionen a Inglaterra para que regresen o, al menos, disminuyeran su número.



Vista aérea del puerto de Algeciras y de la base inglesa de Gibraltar

El ataque planeado por Anaya consistía en hundir un buque inglés en Europa, y para aumentar el impacto del incidente, este debía ser un buque de

guerra, evitando así, además, posibles condenas internacionales por atacar un navío civil.

En cuanto a la elección de la base naval inglesa, se encontró como aceptable la base naval ubicada dentro de la colonia inglesa del territorio español de Gibraltar, en proximidades del puerto español de Algeciras. Además, el entorno era favorable al operar el comando desde España, un país donde no tendrían problemas de idioma y llamarían mucho menos la atención.



Máximo Nicoletti durante una entrevista sobre la Operación Algeciras

El riesgo de ser descubiertos era elevado y se necesitaba de cualquier forma separar a la Argentina de la comisión del ataque, por lo que la Armada se dedicó a conformar un grupo comando especial que no pudiera ser fácilmente relacionado oficialmente con la Argentina.

Según Anaya si la “Operación Algeciras” tenía éxito, nadie culparía a la Argentina: “Todos sospecharían de los enemigos de la OTAN, la Unión Soviética y sus aliados de la cortina de hierro, los islámicos del Líbano, o del Coronel Gadafi” presidente de Libia, en el Norte de África.

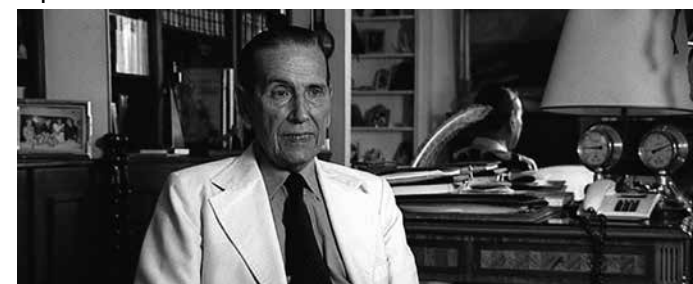
El Almirante Anaya confió la planificación de la operación y el armado del grupo comando al Contralmirante Girling, quien designó al mando al Capitán de Corbeta Infante de Marina y Buzo Táctico Héctor Rosales, junto a tres guerrilleros ex Montoneros, Máximo Nicoletti, Antonio Nelson Latorre alias “el Pelado Diego” y otro alias “el Marciano”, todos con experiencia en buceo.

Conformado el grupo comando, se diseñó la operación Algeciras cuyo plan era trasladarse y montar la base en la ciudad portuaria española de Algeciras. Allí pasarían por inofensivos turistas, aficionados a la pesca, teniendo así una excusa para pasar horas en su embarcación pescando, y analizar cuidadosamente los movimientos dentro de la base naval inglesa de Gibraltar.

Las directivas recibidas indicaban que, una vez analizada la situación de la base inglesa y el entorno, se aguardaría el arribo de algún barco militar británico, se consultaría con Anaya y se actuaría en base a las órdenes que les impartieran.

Para hundir la nave, se recurriría a tres minas magnéticas de fabricación Italiana cada una con 25 kilogramos de Trotyl. Desde el aeropuerto de Ezeiza, en Buenos Aires, se enviaron vía aérea las tres minas magnéticas disimuladas dentro de una boya marítima,

dirigida a la embajada argentina en Madrid, por valija diplomática.



Almirante Isaac Anaya

Las directivas eran que habrían de aguardar a una noche oscura, e internarse en el agua con ayuda de un gomón hasta una distancia segura, tras lo cual Nicoletti y el Marciano se lanzarían al agua, buceando para evitar ser detectados, quedando en la embarcación Latorre y Rosales, que tenían instrucciones de hundir el bote y huir en solitario si tras un tiempo estipulado, los buzos no volvían. Colocadas y programadas las minas magnéticas, volverían al bote y se dirigirían a la playa. Desde allí, el grupo se dirigiría por tierra y en diferentes vehículos a Barcelona, cruzarían Francia y luego hasta Milán, desde donde volverían a la Argentina.

A partir del 24 de Abril el grupo de cuatro buzos tácticos viajó hacia Europa desde el Aeropuerto de Ezeiza en dos vuelos de Aerolíneas Argentinas diferentes.

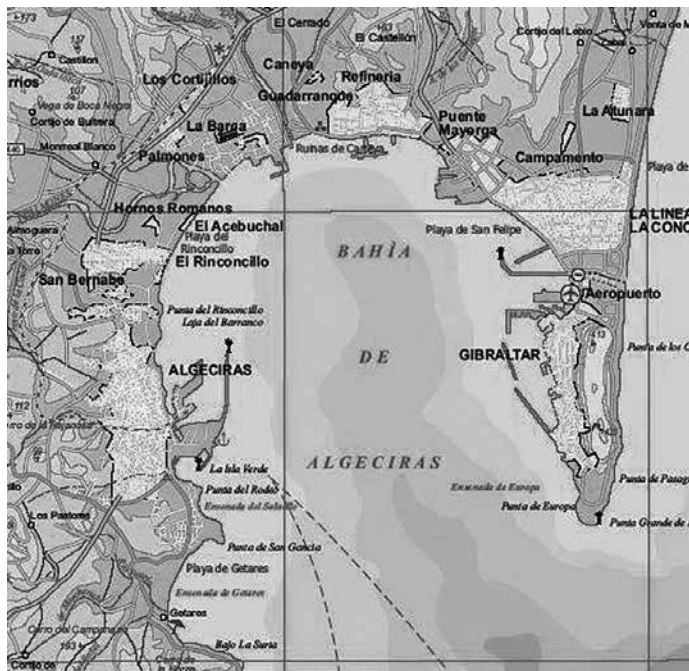
El grupo de Latorre y Nicoletti, en lo que se supone que debía ser una mera escala en París, tuvo el primer contratiempo. Para desvincular totalmente la operación con el gobierno argentino, se recurrió a pasaportes falsificados confeccionados por otro ex-montonero, Víctor Basterra.

Cuando llegaron a la capital francesa, oficiales de inteligencia sospecharon de los argentinos, los pasaportes no parecían auténticos y la cooperación francesa hacia Inglaterra había comenzado, todos los argentinos arribados eran verificados especialmente. Siempre quedó la sospecha de que la inteligencia francesa pudo haber alertado a los servicios ingleses y españoles sobre la presencia de los argentinos.

Una vez en Málaga, se hospedaron en un hotel en Estepona. Tras unos días empleados en preparar el terreno y observar el entorno, se dirigieron a Madrid donde pasaron unos días y se encontraron con Rosales y el Marciano. Tras ello se dirigieron a la oficina del Agregado Naval Argentino en Madrid, que ya había recibido las minas magnéticas italianas desde la embajada.

Desde el momento en que recibieron las mi-





nas, el comando tenía que transportar en un largo viaje de más de 550 kilómetros los 75 kilogramos de alto explosivo en forma de minas submarinas.

En Argentina la mediación del Presidente Peruano Dr. Fernando Belaunde Terry, estaba muy avanzada y había alcanzado un gran consenso en la comunidad internacional.

Es por esto que siempre que el comando solicitaba permiso para ejecutar la operación, éste le era denegado desde Buenos Aires.

Todo cambió cuando el 2 de mayo el Crucero ARA "General Belgrano" de la Armada Argentina fue torpedeado y hundido por el submarino atómico inglés HMS "Conqueror" encontrándose fuera del área de exclusión establecida por Reino Unido, sin ser un riesgo para la flota inglesa y alejándose de la zona del conflicto navegando a baja velocidad, lo que cumplió con la meta política inglesa de destruir cualquier posibilidad de solución pacífica y obligar a la argentina

a meterse en una guerra.

El 3 de mayo Anaya dio luz verde al Capitán Rosales para atacar al primer blanco que cumpliera los requisitos, a partir de ese momento, el primer barco militar inglés que entrara en Gibraltar sería minado.

Tras el visto bueno para la operación, llegó a la base de Gibraltar la Fragata HMS "Ariadne" que se convirtió en el objetivo. La noche del lunes 8 de mayo, la fragata entró en el puerto y se fijó para la noche del 9 el ataque.



Fragata HMS "Ariadne"

A la noche siguiente, el cielo se descubrió y una luna llena amenazó con delatarlos, por lo que abortaron la operación para la noche siguiente.

El 10 de mayo por la mañana, el Capitán Rosales y Latorre fueron a renovar el alquiler de los coches que era necesario para garantizar la huida sin problemas en los controles ruteros.

Para pagar el alquiler utilizó dinero en efectivo y la policía española andaba tras la pista de unos argentinos y uruguayos presuntos planificadores y ejecutores de un asalto a un banco local, así que, tras haber pagado en efectivo al alquilar el primer coche en su llegada a España, la policía solicitó a la empresa de alquiler que les avisasen si volvían por sus oficinas, y así lo hicieron la mañana del 10 de Mayo, donde finalmente detuvieron a Rosales y a Latorre, luego des-

pertaron a Nicoletti y al Marciano mientras aún descansaban en el hotel.

En la detención solo participaron efectivos españoles, los que propinaron un trato ejemplar a los argentinos. Cuando los miembros de la operación fueron capturados y se identificaron el trámite de detención comenzó a demorarse mucho. Los policías españoles lamentaban que este hecho hubiera llegado a sus superiores, y de no haber sido así, los hubiesen dejado libres", "los españoles nos trataron muy bien – Vino uno y nos dijo: Hombre, si yo sabía que ibais a hundir un barco inglés os dejaba. Después de todo, el Peñón de Gibraltar también es territorio usurpado por Inglaterra".

Una vez en Madrid, salieron rumbo a las Islas Canarias acompañados de la policía, donde hacían escala para su destino final, Buenos Aires, viaje que ya harían los cuatro buzos argentinos, solos hasta Ezeiza. Para salir de España, utilizaron los mismos pasaportes falsos con los que entraron.

Con esto finalizaba la "Operación Algeciras", quedando en el aire grandes incógnitas como cuál hubiera sido la reacción de Inglaterra al mostrarse vulnerable en su territorio. Militarmente, hubiera sido un golpe magistral al corazón británico.

Para 2004, de los cuatro componentes del comando, solo seguían vivos Nicoletti y el Marciano, desconociéndose al día de hoy su identidad, ya que siempre prefirió mantenerla en secreto, el "Pelado Diego" y el Capitán Rosales ya habían muerto.



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:** misionmalvi
- 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

Actos en Conmemoración del 37º Aniversario de la Recuperación de las Islas Malvinas

A lo largo y a lo ancho de la Argentina se celebró un nuevo aniversario de la recuperación de nuestras Islas Malvinas. Ese día instituido como el “Día del Veterano” sirve de marco para que las distintas comunidades se reúnan junto a sus Veteranos y recuerden juntos la gesta de Malvinas.

Fueron setenta cuatro días en que nuestro pabellón volvió a flamear en esos cielos, luego de casi ciento cincuenta años de ocupación británica.

Hoy a treinta y siete años de esa gesta, nuestros 649 héroes nos lo recuerdan desde su puesto eterno de reivindicación de soberanía.

En esta serie de fotografías los invitamos a reconocerse.



Ciudad de Verónica, Provincia de Buenos Aires



Actos en Tilcara, Provincia de Jujuy



Santa María, Provincia de Catamarca



San Martín de los Andes, Provincia de Neuquén



Puerto Madryn, Provincia del Chubut



Vigilia en Catamarca



Ándalhuala, Provincia de Catamarca



Almirante Brown, Provincia de Buenos Aires



Acto Central en el Cenotafio de Plaza San Martín, Ciudad De Buenos Aires

Conmemorando los 37 años del conflicto bélico en el Atlántico sur, funcionarios nacionales, autoridades de las tres fuerzas, ex combatientes de Malvinas y familiares, rindieron un emotivo homenaje en la Plaza San Martín en la cual se colocó una de las placas de granito que tenía la inscripción “Soldado argentino sólo conocido por dios”, que estaba instalada en el Cementerio de Darwin.



Típica Bahía Malvinense



Fundación Pedro Giachino

Teniente de Corbeta I.M. (R) Juan Alberto Ruffinelli

Desde la existencia de agrupaciones humanas ha sido condición para el éxito, sea este la supervivencia ante las adversidades o cualquier otro tipo de logro, la existencia de objetivos grupales comunes, e individuales compatibles con los anteriores.

Ninguna sociedad, en cualquier nivel, podrá lograr el éxito cuando, los objetivos individuales de una determinada “masa crítica” de sus integrantes, estén divorciados de los objetivos del grupo social.

El camino más idóneo para el logro de tal “masa crítica” pasa ineludiblemente por una educación que impulse a cada individuo a adoptar una escala de valores en que tanto los objetivos comunes adoptados como los individuales conformen un conjunto perfectamente integrado sin lugar para las incongruencias ni colisiones de intereses.



La **fundación Pedro Giachino** aspira con su accionar a contribuir, con su propio espíritu, a la creación de un planteo de la vida frente a la sociedad como camino permanente hacia la excelencia, cultivando fundamentalmente la cultura del esfuerzo orientado a la práctica de las cualidades necesarias para la articulación constructiva de los objetivos personales con los del conjunto.

Se hace evidente que el esfuerzo individual no es una opción inútil, pero la unión de voluntades llevando a la práctica aquello que se predica siempre rinde más y mejores frutos.

Estamos formando un grupo de trabajo en torno al creador de esta fundación, el Capitán de Fragata Infante de Marina VGM D. Oscar Héctor García Rabinini tratando de aportar cada uno los conocimientos, experiencias, valores personales, tiempo e ideas aplicando en nuestro accionar aquellas prácticas que queremos difundir.

Se trataría de proveer a cada ciudadano el entrenamiento y la predisposición mental a la acción mancomunada en pos de un logro común.

La herramienta para colaborar en la consecución del objetivo general somos nosotros, un grupo de argentinos, en su mayoría hombres de mar dispuestos a entregar a la sociedad lo que de ella y de nuestros abuelos inmigrantes hemos recibido en términos de formación, ideales, conductas y sentimientos.

Inevitablemente, por provenir de gente de mar y ser este un medio ideal para la formación humana, la propuesta incluye el mar como centro, proponiendo actividades náuticas que requieran la actividad en equipos, desarrollando las responsabilidades individuales y colectivas, el fortalecimiento físico, la solidaridad, cooperación, conciencia marítima, desarrollo de habilidades y destrezas específicas, mejoramiento personal y realización de esfuerzos para alcanzar metas grupales y personales, que unido a orientación vocacional y laboral, significarán un sólido aporte a la comunidad.

En principio se iniciará la práctica de remo en embarcaciones de banco fijo, o similares. Esto no significa que la FPG (**Fundación Pedro Giachino**) vaya a ser un club de remo o náutico, la intención es bien otra, las actividades que se desarrollen serán seleccionadas por su contenido formativo aprovechando lo lúdico como parte de la satisfacción producida por el mejoramiento personal y grupal.

La lista de los medios materiales necesarios podríamos decir que es interminable e incluye desde lugares donde realizar las actividades administrativas hasta los objetos más elementales. Estas circunstancias nos llevan a iniciar las actividades con planes para la obtención paulatina de estos medios llevando a la práctica la propia prédica.

En cuanto al nivel organizativo y la obtención de los medios materiales contamos con voluntarios dispuestos a colaborar en la forma que cada uno pueda,

- poniéndose en contacto con:
- FUNDACIÓN PEDRO GIACHINO
- Oficina núcleo: cordoba1737 galería las Américas local 36, Mar del Plata.
 - Mail: fundacionpedrogiachinofpg@gmail.com
 - Fundacionpedrogiachinofpg/facebook.com
 - Fundaciónpedrogiachinofpg/Instagram.com
 - Celular de Lucila 2235235930

Los destinatarios de nuestro accionar serán también voluntarios cuyas inquietudes los lleven a compartir nuestros objetivos y estén dispuestos a iniciarse en la práctica de las actividades que oportunamente se ofrezcan como medio para cultivar los hábitos de relación que se proponen.

Planes de Acción

Año I

- Continuar con el esfuerzo de organización administrativa y campaña de difusión y capacitación
- Obtención de una sede estable en ubicación accesible
- Continuación de la campaña de difusión en Escuelas, Universidades, Clubes, Colegios Profesionales, otras Instituciones, Barrios y Empresas.
- Contratación de la construcción de una embarcación prototipo que será probada y adecuada en lo que resulte necesario y posteriormente se encargará la construcción de las dos primeras embarcaciones.
- Organización de una Escuela de Tripulaciones que incluirá un Gabinete Psico-Médico para admisión, y control sanitario y un Gabinete de Orientación Vocacional y Salida Laboral.

Año II

- Poner en funcionamiento pleno la Escuela de Tripulaciones y los Gabinetes.
- Continuación de la campaña de difusión.
- Ampliación de la organización acorde a lo detallado “ut supra”.
- Gestión y operación de un edificio depósito/taller de estiba y mantenimiento de embarcaciones, palamentas, equipamiento, proveeduría y centro de información.
- Organizar regatas en temporada baja y media.
- Realización de Cursos de Verano y regatas en Playas a determinar para capacitar turistas en esa estación.

Año III

- Continuación de la campaña de difusión,
- Completar la Escuela de Tripulaciones con sus Gabinetes,
- Acordar convenios con Cámaras Empresarias, Sindicatos y otros actores sociales y económicos con el fin de aumentar las posibilidades laborales de nuestros tripulantes.
- Iniciar la construcción o financiación en principio, de hasta 20 embarcaciones para ser empleadas en la Ciudad y Zona.
- Organización de regatas anuales en fechas a coordinar con el Calendario de la Ciudad.
- En adición a estas previsiones en todo momento se procurará incrementar los recursos tanto humanos como materiales para poder cumplir los objetivos aquí enunciados, mediante una conducción flexible que no desperdicie ni malogre oportunidades.
- La **FPG** se asociará a esfuerzos que otras Instituciones Públicas, Mixtas, o Privadas, mediante convenios que impliquen una contribución a afirmar la Conciencia Marítima Nacional y Zonal.

En Síntesis

Inspirados en la memoria de todos los caídos en Malvinas, los Veteranos de Guerra y los Servidores Públicos caídos en cumplimiento de sus obligaciones, el objeto de la **FPG** será:

“Difundir actividades náuticas inclusivas, actividad que propende al trabajo en equipo y aporta responsabilidad individual y colectiva, fortalecimiento físico, solidaridad, cooperación, conciencia marítima, desarrollo de habilidades y destrezas específicas, mejoramiento personal y realización de esfuerzos para alcanzar metas individuales, grupales y personales, que unido a orientación vocacional y laboral significará un sólido aporte a la comunidad, tanto a los más vulnerables como a los que demanden mano de obra.”

Propenderá preferentemente a la práctica del remo en embarcaciones de banco fijo o cualquier otro tipo de embarcación sea marítima, fluvial o lacustre

Organizará competencias con regularidad y facilitará la obtención de embarcaciones, palamenta y equipamiento y mantenimiento de dichos efectos, a las Instituciones y personas que lo requieran, mediante acuerdos de partes. En los casos que los interesados no puedan afrontar el total de las erogaciones derivadas la **FPG** apoyará ese esfuerzo mediante las acciones que estén a su alcance.

Nota de la redacción:
Este artículo fue escrito aproximadamente en octubre de 2019 y pese al corto tiempo transcurrido, lo planificado para el primer año de actividades se encuentra largamente avanzado y con buen pronóstico de culminación.

Primera Ultra Maratón en las Islas Malvinas



Esta Ultra Maratón que se correrá por primera vez tendrá lugar entre el 9 y 19 de abril 2021



Precios:

Volando desde Santiago de Chile: aproximadamente U\$S 5.000 por persona, incluye costo del pasaje aéreo ida y vuelta desde Santiago de Chile en vuelo chárter el 10 de abril de 2021. Incluido alojamiento, desayunos, cierto número de comidas, apoyo logístico en la carrera, actividades sociales, etc.

LA ULTRA MARATÓN DE MALVINAS TENDRÁ EL SIGUIENTE PROGRAMA (AÑO 2021)

- 🏆 10 de abril arribo a Malvinas de vuelo chárter desde Santiago de Chile con los participantes.
- 🏆 11, 12 y 13 de abril aclimatación, recepciones y entrenamientos con carreras cortas.
- 🏆 14 y 15 de abril Desarrollo de la Ultra Maratón (100 millas o 100 kilómetros) y de la Maratón.
- 🏆 16 de abril eventos sociales post carreras.
- 🏆 17 de abril regreso vuelo chárter a Santiago de Chile



La Ultra maratón de Malvinas es una prueba con escenarios únicos con opciones de 100 millas, 100 kms (individual o por equipos de cuatro corredores) y 42 kilómetros.

Los tiempos máximos son ampliamente generosos para permitir completar las pruebas a variadas

categorías de competidores.

La prueba es una aventura única en la vida; en ninguna otra parte del mundo existe una combinación de terreno desafiante, vida animal totalmente amigable y épicos campos de las batallas de 1982.

La ruta de carrera está diseñada a lo largo de los mismos caminos que debieron hacer quienes participaron de la guerra de 1982.

Comenzando en Pradera del Ganso el camino transcurrirá por Ajax Bay, San Carlos, sobre las colinas de Monte Kent, Monte Longdon, Monte Harriet, Monte Dos Hermanas, Monte Tumbledown y Wireless Ridge antes de finalizar en el centro de Puerto Argentino, capital de las Islas Malvinas.



Campos Minados de la guerra de 1982

Las Islas Malvinas constituyen uno de los espacios menos poblados en el mundo y los animales que forman su rica fauna no tienen miedo de la proximidad con los seres humanos. Esto ofrecerá la oportunidad de establecer encuentros cercanos maravillosos con pingüinos, focas, orcas y otros.

Uno de los principales desafíos que el participante deberá enfrentar es el clima. Con tan poca tierra firme en la inmensidad del Atlántico Sur no es inusual que en el mismo día se experimente un cálido sol, fuertes y fríos vientos, chubascos, nieve y hasta lluvias intensas de corta duración.

Sin árboles en las islas no hay refugios cercanos ante las condiciones cambiantes del tiempo. Los competidores estarán permanentemente expuestos a estas duras condiciones por lo que deberán estar muy preparados y adecuadamente equipados para esas situaciones.

El evento es del tipo all-inclusive con vuelos de ida y vuelta desde Santiago de Chile. Alojamiento, comidas, organización y apoyo en la carrera y otras actividades planeadas para el conjunto de participantes (eventos de recepción, premiación, despedida, etc.).



Vista de Puerto Argentino desde Monte Longdon

NR: Información completa del evento en <https://www.falklandsultra.com>

ACCUSYS

TECHNOLOGY

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

Dr. Claudio LUJÁN
Abogado U.B.A.

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

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

Condecoraciones a 36 Años de la Guerra

El Congreso de la Nación Otorgó a Veteranos de Guerra de Malvinas, la medalla “La Nación Argentina al Valor en Combate” LEY 27465/18

Cumplieron misiones “secretas” que fueron recientemente desclasificadas. En 2019 se llevó a cabo en el Recinto de la Cámara de Senadores del Congreso de la Nación Argentina, la ceremonia de entrega de la Condecoración, Medalla “La Nación Argentina al Valor en Combate”, que fuera otorgado por la Ley 27.465/18, a ciudadanos argentinos combatientes de Malvinas, integrantes de la Fuerza Aérea Argentina, reconociendo la actuación, por sus relevantes méritos, valor y heroísmo en defensa de la Patria.



La condecoración, Medalla “La Nación Argentina al Valor en Combate”, no les fue otorgada con anterioridad -desde 1982- ya que las misiones cumplidas eran de carácter “secretas” y fueron recientemente desclasificadas.

Fueron condecorados:

Brigadier Mayor VGM (R)	Alberto VIANNA
Brigadier Mayor VGM (R)	Horacio A. OREFICE
Comodoro VGM (R)	Jorge A. VALDECANTOS
Comodoro VGM (R)	Ronaldo Ernesto FERRI
Comodoro VGM (R)	Rubén Oscar MORO
Comodoro VGM (R)	Eduardo SENN
Comodoro VGM (R)	Roberto Mario CERRUTI
Comodoro VGM (R)	Walter Hugo VELIZ
Comodoro VGM (R)	Cristóbal A. VILLEGAS
Vicecomodoro VGM (R)	Andrés F. VALLE
Vicecomodoro VGM (R) †	Hugo A. MALDONADO
Suboficial Mayor VGM (R)	Julio Miguel DAVERIO
Suboficial Mayor VGM (R)	Juan Carlos LUJAN
Suboficial Mayor VGM (R)	Nicolás C. SEGOVIA
Suboficial Mayor VGM (R) †	Jorge L. CONTIGIANI
Suboficial Mayor VGM (R)	Roberto Guillermo PUIG
Subof. Principal VGM (R)	Pedro Esteban RAZZINI
Subof. Principal VGM (R) †	Carlos A. BILL
Subof. Principal VGM (R)	Delfino FRETES
Subof. Principal VGM (R)	Sergio Alberto TULIAN
Subof. Principal VGM (R)	Oscar Alberto GATTO
Subof. Ayudante VGM (R)	Carlos D. NAZZARI
Subof. Auxiliar VGM (R)	Carlos Alberto ORTÍZ

Integrantes del Escuadrón I - Hércules C-130 de la I Brigada Aérea
CONDECORADOS por el CONGRESO DE LA NACIÓN ARGENTINA



Por sus relevantes méritos, valor y heroísmo en defensa de la Patria



Medalla
“LA NACIÓN ARGENTINA
AL VALOR EN COMBATE”

En el cumplimiento de una de estas misiones fue derribado el avión Hércules C-130 matrícula TC-63, donde perdieron la vida siete tripulantes del Escuadrón I - Hércules C-130.



Algunos de los miembros de la Fuerza Aérea condecorados

Este personal en su totalidad, durante varios años había realizado innumerables vuelos, cumpliendo distintas misiones en el Continente Antártico con los aviones Hércules C-130, integrando tripulaciones con capacitación especial para operar en esas latitudes.

FUNDAMENTOS DE LA LEY 27.465/18

“Señor Presidente:

En la iniciativa que presento, se propone reconocer la actuación de ciudadanos argentinos, que por sus relevantes méritos, valor y heroísmo en defensa de la soberanía de la Patria durante la Guerra del Atlántico Sur, les deberían haber concedido la Medalla “La Nación Argentina al Valor en Combate”, que fue implementada por Ley 24.020/1991 y modificada su denominación por Ley 24.161/1992; que por distintas circunstancias no se le otorgaron esta Condecoración en su oportunidad por las Leyes 24.229/1993 y 25.576/2002, debido a que las misiones que cumplieron no fueron de carácter público y se dieron a conocer las mismas, años después de finalizado el conflicto.

A nuestros compatriotas la Nación Argentina le debe el reconocimiento por la valentía y arrojo que tuvieron al protagonizar entre otras, distintas misiones de vuelo, apoyando significativamente a operaciones aéreas ofensivas con aviones Hércules C-130, al cumplir silenciosamente peligrosísimas misiones poco conocidas, de Exploración y Reconocimiento sobre el Atlántico Sur, para poder ubicar, en oportunidad, a los blancos navales y ser atacados con precisión.

Estos grandes aviones que volaban al ras del mar en búsqueda de unidades navales enemigas; quedaban a distancias de suma peligrosidad, al alcance de los misiles que en distintas oportunidades les lanzaron, como así también de las PAC (Patrullas Aéreas de Combate) integradas por dos aviones Sea Harrier, que según lo que informaban desde los radares de las Islas Malvinas, ingresaban por distintos lugares en persecución de los Hércules, debiendo éstos realizar maniobras evasivas para no ser alcanzados por el fuego enemigo.

En esas mismas circunstancias el día 1 de junio de 1982 fue derribado el avión Hércules C-130, matrícula TC-63 que cumplía esta arriesgada misión, siendo impactado por un misil y cañones, lanzados desde un avión Sea Harrier enemigo, donde perdieron la vida sus siete tripulantes, constituyéndose en el único avión de este tipo derribado.

Hace poco tiempo que se tiene conocimiento del cumplimiento de estas misiones, debido a las características de las mismas, aunque la lectura actualizada sobre los temas relacionados al Conflicto bélico de Malvinas, entre otros, lo que se menciona en el libro “Historia de la Fuerza Aérea Argentina” – Tomo IV – Volumen II “La Fuerza Aérea en Malvinas”, editado por la Dirección de Estudios Históricos de dicha Fuerza; como así también charlas, conferencias y reportajes radiales, hacen que ahora sean de dominio público y no podemos dejar de lado a estos hombres que con su valor en combate, defendieron nuestra patria ofrendando su vida por ella.

Estas misiones que se realizaban con estos aviones de gran porte, sin carga alguna y con sus tanques repletos de combustibles, eran un blanco

fácil para ser abatidos por su gran tamaño y lento desplazamiento, llegando en muchos casos a tener que realizar maniobras evasivas a muy baja altura de vuelo, superando todos los márgenes de seguridad aérea.

Solo se pudieron llevar a cabo estas acciones de evasión del fuego procedente de los buques y de los aviones Sea Harrier enemigos que los asediaban en forma permanente, por el alto entrenameamiento y valentía de sus tripulaciones.

Las misiones consistían en volar sobre el helado mar durante lapsos de entre 5 a 8 horas en un riesgoso vuelo rasante, para evitar ser detectados prematuramente y lograr acercarse a un punto determinado, evadiendo los múltiples radares enemigos. Llegando a ese punto, se aceleraba la velocidad al límite estructural, se elevaba la nariz del enorme avión para ganar altitud lo más rápido posible, hasta llegar a los 1000 metros, allí se aplicaban los “flaps” para dejar al avión suspendido en forma momentánea, como si estuviera “colgado”. En ese instante se encendía el radar meteorológico y se lo hacía funcionar solo unas “pasadas” frontales y “ver” si aparecía algún “eco” grande o barco enemigo.

Este riesgoso proceder, contrario a cualquier instinto de supervivencia básico tenía un objetivo, identificar a los barcos y de esta forma se obtenían las coordenadas exactas del blanco, se informaba al Comando que enviaba a los aviones cazabombarderos, para que lancen sus ataques en un lugar exacto del vastísimo mar.

Una vez enviada la información del sitio de la flota, el escape era la parte más arriesgada de la misión, prácticamente el Hércules se lanzaba en caída libre hacia el mar, intentando desaparecer de los radares que lo estaban “siguiendo”... es el momento donde solo el coraje y el entrenamiento permiten manejar el temor a ser derribado por una respuesta inglesa, invisible e implacable.

Solo el radar de vigilancia aérea en las Islas Malvinas podía advertir la dirección en la que se aproximaban los Sea Harrier para interceptarlos, haciendo cambiar la dirección y altitud del lento Hércules, jugando un peligroso juego del “Gato y el Ratón” que le diera una salida de escape.

Al obtenerse los datos necesarios, aquí no terminaba la misión, la operación de “oteo” se repetía en algún otro lugar, buscando más blancos ciertos y rentables.

Cabe destacar que los ingleses en varias oportunidades reconocieron la valentía y arrojo de estos tripulantes de los C-130 a los cuales intentaron emboscar y derribar en muchas oportunidades, lográndolo solo una vez.

Estas riesgosas misiones de combate, utilizando un sistema criollo de Exploración y Reconocimiento, realizadas en las distintas operaciones, por el personal que se menciona en Anexo adjunto, fueron llevadas a cabo el día 27 de mayo de 1982 con el Indicativo PICHU, entre los días 28 y 29 de mayo de 1982 bajo el Indicativo LOCO, el día 30 de mayo de 1982, con Indicativo POLO y los días 31 de mayo de 1982 y 1 de junio de 1982 el Hércules derribado con el Indicativo TIZA, lo que pone de manifiesto el gran riesgo de estas operaciones aéreas.

Hubo otras misiones similares que no se han tenido en cuenta, que forman parte de esta presentación, por ejemplo la Interdicción Aérea, que se

realizó con un avión Hércules C-130 entre los días 29 de mayo y 8 de junio de 1982, con el Indicativo TIGRE. Estas operaciones no solo consistían en detectar buques enemigos sino que también tenían que atacarlos descargándoles bombas que se habían dispuesto bajo sus alas con un sistema de puntería y tiro improvisados.

De lo expresado, surge el reconocimiento que se propone, nada más justo que valorar cívicamente a estos compatriotas que con su esfuerzo, valor, heroísmo y coraje, contribuyeron a defender, hasta perder la vida, nuestros Derechos Soberanos en las Islas Malvinas.

Por lo anteriormente expuesto solicito de mis pares me acompañen en la aprobación del presente proyecto de Ley”.



Condecoración “Al Valor en Combate”

Las arriesgadas misiones secretas de los aviones Hércules en Malvinas



Por Adrián Pignatelli para INFOBAE

Para cualquiera, “Tigre”, “Loco”, “Picho” o “Tiza” pueden tener disímiles significados. Pero para los pilotos de los aviones Hércules que

combatieron en la guerra de Malvinas, su sola mención hace poner la piel de gallina.

Estos nombres en clave remiten a misiones muy arriesgadas, que fueron recientemente desclasificadas. A 37 años de la guerra, el coraje y el arrojo entonces demostrados motivaron que sus integrantes fueran condecorados en el Senado de la Nación, con la medalla “La Nación Argentina al Valor en Combate”.



Un Hércules reabasteciendo en vuelo a aviones “Skyhawk” de la Fuerza Aérea

Esta es la historia...

Durante la guerra de Malvinas, las misiones que llevaron adelante los Hércules C 130 fueron dos: detección de blancos navales y de interdicción aérea.

En las misiones de localización de buques enemigos, se volaba rasante sobre el mar, a una velocidad de 590 km por hora, y con su radar apagado, a fin de no ser detectados por el enemigo. Cuando se llegaba a un punto prefijado, se aceleraba a fondo, se elevaba la nariz del aparato 30 grados hasta llegar a los 10000 pies. En esos instantes en que el avión alcanzaba con su máxima potencia la mayor altura, se encendían sus radares para detectar la presencia de buques enemigos. En caso de identificar un blanco, se enviaban al Comando las coordenadas para dirigir

un ataque. Cuando el avión comenzaba a caer, se apagaba el radar.

Claro que restaba lo más difícil, que era escapar. Y el camino más sencillo era el de lanzarse en caída libre hacia el mar, para volver a evitar a los radares ingleses. Y efectuar un cambio de rumbo de 45 grados. Para volver a empezar. Porque cada una de estas maniobras se realizaban cada 20 o 30 minutos. En el argot de los aviadores la conocen como “diente de perro”, ya que las maniobras simulan a una “W”.



Un Hércules sobre las islas Malvinas

El único apoyo con que contaban los Hércules era el radar de vigilancia aérea en las Islas Malvinas, que les podía advertir de la presencia de aviones enemigos. Tengamos en cuenta que los días en que se desarrollaron dichas misiones, los ingleses ya se habían consolidado en San Carlos.

Estas misiones tuvieron lugar el 27 de mayo, con el nombre clave de “Picho”; el 28 y 29 de mayo fue “Loco”; el 30 de mayo, “Polo” y la última del 31 de mayo y 1 de junio, “Tiza”. A todas ellas los tripulantes las llamaban “el loco”. En la mayoría de los vuelos, se localizaron blancos ingleses.

El Derribo del TC 63

El 1 de junio, el Hércules TC 63 recibió la orden de realizar una de estas misiones, con el indicativo “Tiza”. Debía explorar y reconocer la zona marítima del norte de las Malvinas. A las 6:30 horas, despegó de Comodoro Rivadavia, aunque debió volver por problemas técnicos. Finalmente lo haría a las 8:53.



El Hércules TC63 estaba al mando del capitán Rubén Martel

Estaba al mando el capitán Rubén Martel, secundado por el Capitán Víctor Krause; el navegador era el Vicecomodoro Hugo Meisner. Completaba la dotación los CP Miguel Cardone, Carlos Cantezano, Julio Lastra y Manuel Albelos. Como momentos antes otro Hércules, el TC 66 había aterrizado en Puerto Argentino, los ingleses se pusieron en alerta.



Un dibujo con el derribo del Hércules TC63, perseguido por dos Sea Harrier ingleses

Para las 10:25 el Hércules, luego de haber

cumplido la primera parte de su recorrido, se acercó al Estrecho de San Carlos. Fue entonces cuando el radar del buque inglés Minerva lo detectó y dieron aviso a los Sea Harrier. Dos de ellos, piloteados por los tenientes Niguel Ward y Steve Thomas se dirigieron al blanco. Detectaron al Hércules a 10 km volando en dirección oeste al ras de las olas. Ward descendió mientras que Thomas quedó sobre el espeso manto de nubes, por si el Hércules decidía ascender.

Del Hércules se captó: “IFF encendido, estamos en emergencia”.

Fue la última comunicación.

El primer misil que lanzó Ward quedó fuera de alcance y cayó al agua, pero el segundo impactó entre los dos motores de la derecha, lo que provocó un incendio en la nave. Aun así, los ingleses vieron cómo el Hércules se mantenía, y entonces Ward lo ametralló con sus cañones de 30 mm.

Los proyectiles que les disparó provocaron que el avión se precipitara y se desintegrara al tocar el agua.

Voluntarios sobran

El primer Hércules que aterrizó en Malvinas fue el TC 68. Pero tiene otro récord que lo hace único en la historia bélica aérea. Así como las misiones descritas más arriba tenían como objetivo el localizar blancos navales, al TC 68 se le dio la tarea de interdicción aérea que, en lenguaje llano, significa molestar e interferir líneas de abastecimiento de la flota inglesa.

Fueron 6 los voluntarios seleccionados para tal misión, que la encabezó el hoy comodoro retirado Roberto Cerruti.



La tripulación del TC68, previo a hacer el primer vuelo de prueba para el lanzamiento de bombas, el 24 de mayo de 1982

Al Hércules -que llevaba el apelativo de “Tigre”- se le duplicó la autonomía de vuelo y se le adaptaron 12 bombas de 250 kilos, dispuestas debajo de cada plano.

Cerruti le explicó a INFOBAE que “más allá que cada misión tenía su nombre específico, nosotros la conocíamos como ‘el loco’ porque era una locura volar sin superioridad aérea; ni paracaídas llevábamos porque volábamos muy bajo. No existía nada parecido en el mundo. Nuestra única defensa era escapar”.

Lo que hacía fácilmente identificable a su tripulación eran las bufandas rojas que lucían, que la esposa del comandante había tejido expresamente.



Un Hércules en pleno ejercicio de lanzado de bombas

Cerruti niega que llevaran adelante misiones suicidas. Recordó que “cuando la guerra terminó, en una de las charlas que brindó nuestro comandante, afirmó que ‘éramos felices haciendo misiones arriesgadas’”.

Se le asignaba un área de búsqueda, a la que se tardaba en llegar entre cinco y seis horas. Si bien en el primer día no hallaron ningún blanco, al segundo averiaron a un petrolero inglés. Era el 29 de mayo. Fue

ese ataque que determinó que el alto mando inglés dispusiera que la flota se corriese más hacia el Este.



Dos días después encontraron otro buque, pero al no poder determinar bien su procedencia y por qué navegaba en esas aguas, no lo atacaron. Más tarde debieron escapar cuando cayeron en la cuenta que lo que habían identificado había sido una fragata inglesa.

¿POR QUÉ LA INFORMACIÓN ESTABA CLASIFICADA?

El último ataque del TC 68 fue a superpetrolero, de 250 metros de largo que, paradójicamente, se llamaba “Hércules”.



El buque atinó a poner rumbo hacia la flota inglesa a toda velocidad, pero fue alcanzado por dos bombas, una arrojada del TC 68 y otra de un Canberra,

pero que no explotaron.

Cuando la guerra finalizó, el buque atracó en Río de Janeiro y, como se determinó que no se podían desarmar las bombas, fue hundido en medio del Atlántico. La empresa dueña del buque le inició acciones legales a la Argentina ante un tribunal de Nueva York, pero estas no prosperaron. Cuando el juicio comenzó, el gobierno argentino decretó el secreto, por tal motivo esos documentos fueron recientemente desclasificados y podemos conocer más acerca de esta historia. Por este motivo, también, los héroes recién ahora recibieron la condecoración por su coraje y entrega en defensa de la Patria. Tuvieron que esperar 37 años y que las misiones dejaran de ser secretas, para recibir este merecido reconocimiento.

El TC 68 estuvo a punto de ser desguazado, otra víctima más de las políticas de desinversión de las fuerzas armadas. Está en la base aérea de El Palomar y todo indica que será convenientemente preparado para ser exhibido en un museo. Porque al fin de cuentas, es otro héroe de Malvinas.

RINCÓN DEL VETERANO

Ropero Solidario

Veteranos de Guerra Colaboran con Organización de Solidaridad

Nota de AVEGUEMA: Ropero Solidario “Margarita Arriola” junto a la Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas colaborando con nuestros compatriotas que lo necesitan.

ROPERO SOLIDARIO



MARGARITA ARRIOLA



En el conflicto por la soberanía de las Islas Malvinas, el Suboficial Segundo VGM (R) Carlos Humberto Osorio formó parte de la dotación del Destructor ARA “HÉRCULES”, desempeñando su rol de combate como encargado del cañón de proa de la nave.



La Señora Arriola fundadora de la organización “Ropero Solidario”

Nos comenta el Suboficial Osorio: “Las vivencias de Malvinas, con gran orgullo y alegría, comenzaron

en el momento que el comandante del buque habló un día antes del desembarco del 2 de abril a la tripulación diciendo que estábamos a punto de recuperar nuestras queridas islas. Se escuchó un sólo viva La Patria. Toda la tripulación estuvo lista a entrar en combate. El ánimo fue inmejorable y nuestro espíritu de cuerpo deseaba demostrar que estábamos altamente preparados para recuperar nuestras islas”.



El ARA “HÉRCULES” tuvo un lugar destacado en el desarrollo de las hostilidades, botado en Gran

Bretaña como gemelo del HMS “SHEFFIELD” (hundido en la guerra por un misil Exocet argentino); en 1982, el HÉRCULES, fue parte de la escolta del portaaviones Veinticinco de Mayo en la Guerra de Malvinas. Participó en las acciones de recuperación de las Islas. A principios de mayo, se esperaba en la Fuerza de Tareas de la Armada Argentina enfrentar en un combate aeronaval a la Fuerza de Tareas de la Marina Real Británica, en esos momentos, su radar de alerta temprana, iluminó a un Sea Harrier del HMS Invencible, que era vectorizado para interceptar a un Grumman S-2 Tracker catapultado desde el portaaviones Veinticinco de Mayo que trataba de confirmar la ubicación de la Fuerza de Tareas de la Marina Real, para un posterior ataque combinado con los medios des-

plegados. Finalmente no se dieron las circunstancias propicias para dicho ataque y los buques argentinos se replegaron a aguas poco profundas fuera de la amenaza de los submarinos nucleares ingleses. Luego de ese episodio, continuó navegando en zonas de patrullas cercanas a la costa argentina.

Hoy el Veterano de Guerra Osorio, como lo hacen muchos otros Veteranos en todo el país, brinda su apoyo en una organización de solidaridad: El Ropero Solidario “Margarita Arriola”.

Esta organización de solidaridad desarrolla su tarea en la ciudad de Buenos Aires y proximidades. Comenzó sus labores en el año 2001 y hoy la conforman varias decenas de voluntarios que reciben aportes en la calle ECHEVERRÍA 5683, CABA, Teléfonos: 01145234944 – Celulares: 1161135314 y 1551770219. También pueden recibirse aportes en Uriarte 1143, CABA los días jueves de 1600 a 1800 hs.

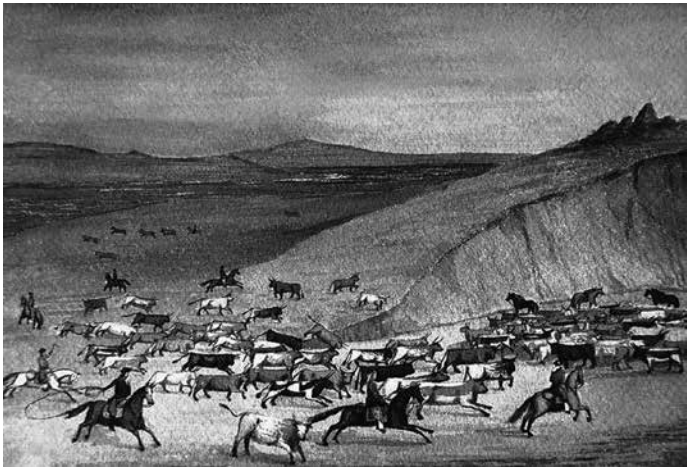
En Facebook, la organización puede encontrarse bajo el nombre “Ropero Solidario Margarita Arriola” allí se puede obtener mayor información.

AVEGUEMA INVITA A SUS ASOCIADOS A PARTICIPAR COLABORANDO CON EL “ROPERO SOLIDARIO”.

Los Olvidados Gauchos Enterrados en las Islas que también Hicieron Historia

Por Marcelo Beccaceci en INFOBAE, 7 de julio de 2019

Las vidas de los gauchos entrerrianos, cordobeses, correntinos, santiagueños, santafecinos o bonaerenses que llegaron en los tiempos del gobernador Luis Vernet y que dejaron su coraje y su legado



Acuarela de William Dale, de 1852

Las cruces del cementerio de Darwin recuerdan a los soldados argentinos caídos en Malvinas y en el monumento que abraza a las 230 cruces blancas están cincelados los 649 nombres de los héroes que dejaron su vida en la guerra de 1982. Sin embargo, pocos recuerdan a los gauchos, enterrados en las islas, prácticamente desconocidos, que vivieron en los tiempos del gobernador Luis Vernet y que también hicieron historia.

En agosto de 1829 Vernet, con el cargo de comandante político y militar bajo el brazo, se embarcó hacia las islas, con el propósito de desarrollar la colonización del archipiélago austral. Llevó a su esposa y a sus hijos. Pobló el archipiélago con colonos santafecinos, entrerrianos, cordobeses, santiagueños y bonaerenses, además de franceses, ingleses y de varios países del continente americano. Embarcó también a un grupo de tehuelches y a esclavos con la promesa de libertad luego de una década de trabajo.

Muchos de esos gauchos vivieron penurias de todo tipo, enfrentando terribles condiciones climáticas y durísimas tareas en el campo. También fueron objeto de intereses políticos y comerciales, sufriendo abusos que desembocaron en tragedias como la que protagonizó el gaucho Antonio Rivero. Este entrerriano había encabezado una rebelión en agosto de 1833 por los maltratos que sufrían los peones de parte de Mateo Brisbane y de Juan Simón, antiguos colaboradores de Vernet que no tuvieron ningún empacho en trabajar para el ocupante inglés. Rivero y sus gauchos terminarían con las vidas de Brisbane y Simón pero su revuelta sería sofocada meses más tarde cuando arribó el nuevo gobernador británico. Rivero y los suyos serían juzgados en Londres y posteriormente liberados en Montevideo.



Un corral de piedras en Darwin realizado por los gauchos argentinos

Manuel Coronel, nacido en la provincia de Santa Fe, fue un destacado hombre de campo que

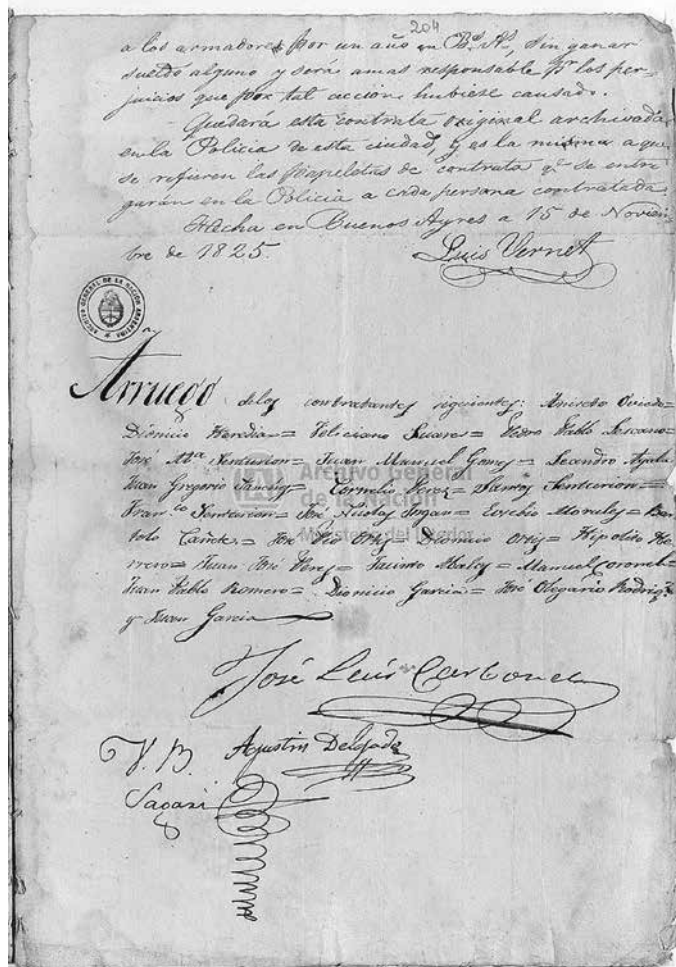
llegó a las islas en 1826 en la segunda avanzada exploratoria organizada por Vernet. Participó de numerosas acciones llevadas a cabo para combatir las depredaciones de los tripulantes de buques extranjeros, llegando a abordar naves con su facón en la cintura.

Más tarde se apartaría de la revuelta organizada por su compañero Rivero, llegando a ser mediador entre los ingleses y el gaucho rebelde que, más de un siglo y medio después, sería recordado en el billete de 50 pesos argentinos.

Manuel se unió a Carmelita, esclava que formaba parte del séquito llevado por Vernet, con la que tuvo un hijo a quien bautizó con su nombre. Sus restos están enterrados desde 1841 en Puerto Luis, sede del gobierno español y luego del argentino, antes que los ingleses mudaran la población a Port Stanley (Puerto Argentino).

Darwin maravillado con el asado con cuero

Un relato del famoso naturalista inglés Charles Darwin hace referencia a dos gauchos que lo acompañaron en una de sus expediciones en las islas. Cuenta:

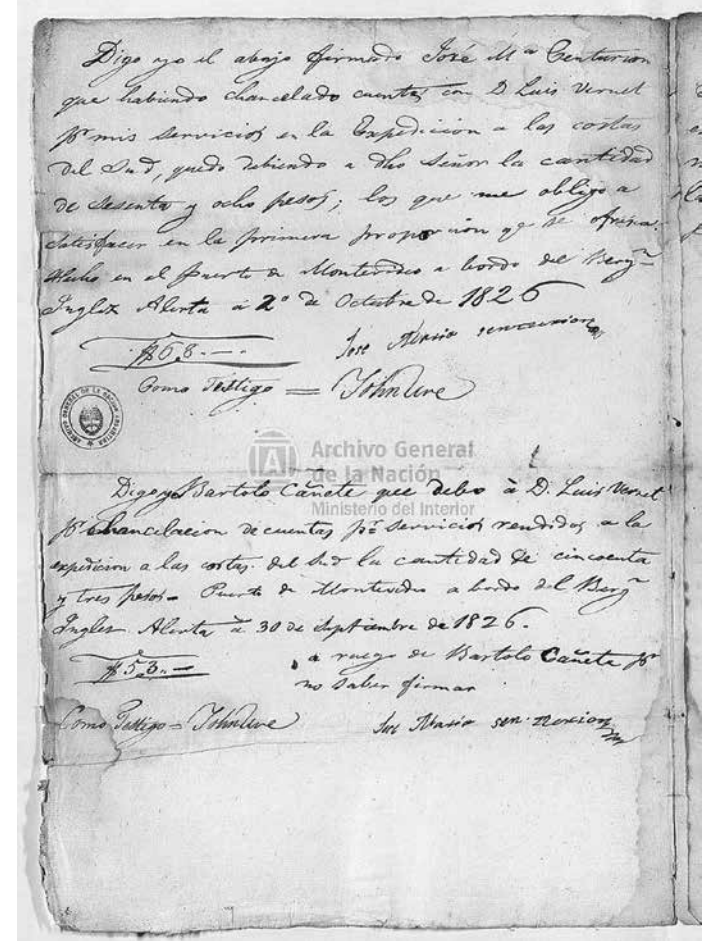


La nómina de los primeros gauchos en las islas (Archivo General de la Nación)

“Describiré a continuación una pequeña excursión que efectué alrededor de una parte de esta isla. Salí por la mañana con seis caballos y dos gauchos; estos últimos eran hombres excelentes para mis propósitos y estaban acostumbrados a salvar cualquier obstáculo con sólo sus propios medios.

“El tiempo era tempestuoso y frío, con fuertes granizadas de vez en cuando. A pesar de ello, avanzamos con bastante rapidez pero, a excepción de todo cuanto se refería a geología, nada

había menos interesante que nuestra jornada diaria. El terreno era siempre la misma llanura ondulada, la misma superficie cubierta de vegetación escasa y débil y de unos pocos matorrales muy pequeños, todo ello asentado sobre un suelo turboso y blando.



Recibos de sueldo de los gauchos en Malvinas (Archivo General de la Nación)

“En los valles, se veían en algunos puntos pequeñas bandadas de gansos salvajes, y el terreno era tan blando en todas partes que la agachadiza podía alimentarse con facilidad. Aparte de estos dos, son pocas las aves que viven allí.

“Tuvimos algunas dificultades para cruzar los picos rugosos y estériles de una cadena de montañas de casi 2.000 pies de altura, formada por rocas de cuarzo. Por la parte del sur llegamos a la zona más indicada para ganado cimarrón; sin embargo, no encontramos muchos ejemplares, puesto que últimamente habían sido objeto de repetidas cacerías.

“Por la tarde encontramos un pequeño rebaño. Uno de mis compañeros, llamado Santiago, de inmediato escogió una vaca gorda, a la que tiró sus boleadoras. Estas le dieron en las patas pero como no consiguieron enroscarse, el animal se escapó. A galope tendido, Santiago tiró el sombrero al suelo para indicar el lugar donde habían quedado las boleadoras, desenroscó su lazo y, después de una persecución agotadora, consiguió enlazar de nuevo a la vaca, atrapándola por los cuernos.

“El otro gaucho había continuado la marcha conduciendo a los demás caballos, y por lo tanto Santiago tuvo cierta dificultad en matar a la furiosa bestia. Consiguió arrastrarla hasta un espacio llano, aprovechando las ocasiones en que el animal se lanzaba contra él; cuando la vaca no avanzaba, mi caballo, que estaba adiestrado para ello, se le acercaba y con el pecho le daba un violento empujón. De cualquier manera, una

vez en terreno llano, no parece tarea fácil para un hombre matar a un animal loco de terror. Y no lo sería si el caballo, al quedar libre, sin el jinete, no aprendiera pronto, por su propia seguridad, a sostener el lazo tirante; de forma que si la vaca o el buey se mueven hacia delante, el caballo avanza exactamente en la misma dirección; o bien permanece quieto, inclinándose hacia el lado opuesto a donde está el animal. Este caballo, no obstante, era muy joven y no se mantenía firme tirando del lazo, sino que iba cediendo a los embates de la vaca.



"L'Antiojo Stream", un legado de los antiguos gauchos que llegaron del continente

"Fue admirable ver la destreza con que Santiago logró situarse tras el animal, hasta que consiguió por fin darle el golpe fatal en el tendón principal de la pata trasera, después de lo cual, sin gran dificultad, clavó su cuchillo en la parte superior de la espina dorsal de la vaca, que se desplomó como fulminada por un rayo.

"Cortó entonces algunos pedazos de carne, con la piel pero sin huesos, en suficiente cantidad para nuestra expedición.

Nos dirigimos luego hacia el punto que habíamos escogido para pernoctar, y cenamos 'car-

ne con cuero', o sea carne asada con la piel. Es tan superior al buey común como lo es la carne de venado con respecto a la de carnero. Sobre las brasas se asa un gran pedazo circular de la espalda, de forma que la piel quede expuesta directamente al fuego y haga las veces de sartén, con lo cual se consigue que no se pierda ni una gota del jugo. Si aquella noche hubiese cenado con nosotros algún digno concejal, sin duda la 'carne con cuero' pronto se habría hecho famosa en Londres".



Gauchos en Malvinas, acuarela de 1852

En su relato Darwin, hace referencia a los gauchos Santiago López y Manuel Coronel, quienes compartieron con el científico una cabalgata por el interior de Malvinas en el año 1834.

Los paisanos eran parte del escaso grupo sobreviviente que había traído Vernet ocho años antes y que permanecieron durante la ocupación inglesa.

Los que no regresaron a sus pagos

Además de Manuel Coronel, hay otros argentinos que no volvieron al continente. Es el caso del gaucho correntino José María Arguello, quien llegó a las islas en la nave Amelia, durante la segunda "gran oleada" de gauchos en 1853, esta vez desde Montevideo y entreverado con

numerosos gauchos orientales enviados por el comerciante inglés Samuel Lafone.

Esta operación ganadera en gran escala, originó luego la Falklands Islands Company, empresa que aún existe, y que tuviera un papel determinante en el desarrollo económico de las islas. Arguello está enterrado en Darwin desde 1867, cerca del cementerio militar donde otros correntinos dejaron su vida en 1982.

Hay más gauchos que descansan en distintos sitios de Malvinas

En el cementerio de Stanley (Puerto Argentino) yace Fermín Escalante, santafesino que, de acuerdo a los archivos de las islas, murió en 1871 a los 82 años de edad, siendo uno de los más longevos y que fuera censado ya en 1852.

En ese mismo sitio está enterrado Félix García, un gaucho proveniente de algún lugar de la Patagonia. También allí descansa Celestino Zapata, joven entrerriano que llegó a Malvinas en 1855 con esposa e hijos y con trabajo asegurado, pero que fuera abandonado por su inescrupuloso empleador sin pagarle el sueldo prometido. Celestino murió de desnutrición y al momento de su temprana partida de este mundo, su única posesión era su poncho.

Las historias de los gauchos y las de sus esposas e hijos, hablan de desarraigo, pobreza, tristeza y enfermedades, pero también de coraje y orgullo de paisanos.

El legado rioplatense está allí. Los magníficos corrales de piedra y la toponimia criolla aún subsisten. La presencia de estos jinetes legendarios se adivina entre los cerros.

Nota: Marcelo Beccaceci es autor del libro Gauchos de Malvinas (editorial South World).

Recordatorios de Malvinas

Adquieralos en nuestra sede



de 08.30
a 16.00



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

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 comuniquen 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.-

Buques Mercantes que Participaron en el Conflicto del Atlántico Sur

Fuentes: INFOBAE – Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante – Recopilaciones de AVEGUEMA.

Mucho se ha escrito sobre las operaciones militares iniciadas el 2 de abril de 1982 con el propósito de recuperar la soberanía en Malvinas y que culminaron el 14 de junio del mismo año. Pero uno de los hechos casi desconocidos es la participación de centenares de civiles que cumplieron tareas de apoyo logístico e inteligencia al servicio de las fuerzas militares en operaciones. Ellos pertenecieron en su mayoría a la Marina Mercante Nacional (más de 700), también personal de Correos, Vialidad Nacional y pilotos civiles.

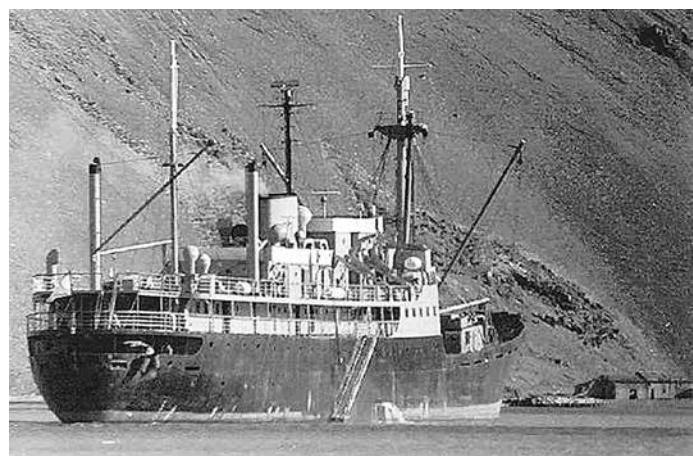
Es un hecho habitual, en cualquier operación militar naval, que las armadas intervinientes movilicen a la flota mercante de sus países al teatro de operaciones. Esto es así porque normalmente las flotas militares no pueden tener de manera permanente entre sus unidades a buques tanque (combustibles), buques frigoríficos, buques de carga general o buques aptos para el transporte de gran cantidad de tropas. El costo de mantenimiento de esas naves se hace insostenible.

En 1982 nuestro país contaba con una de las marinas mercantes más poderosas de la región. Buques de empresas estatales como ELMA e YPF fueron puestos sin dilación al servicio del Comando de Operaciones Navales de la Armada Argentina. Las dotaciones de esas naves fueron destacadas a la zona del conflicto sin mediar la “movilización militar” que hubiera correspondido a los oficiales mercantes que son por reglamento miembros de la reserva naval y sin tener en cuenta tampoco que a bordo de los mismos había gran cantidad de ciudadanos extranjeros que no habían jurado lealtad a la bandera nacional.

La Marina Mercante Argentina, sus hombres y medios cumplieron su rol como integrantes del “tercer escalón”, como se denomina a la labor logística.

Buques que participaron en la guerra de Malvinas

ARA BAHÍA BUEN SUCESO: CAPITÁN DE ULTRAMAR OSVALDO NIELLA



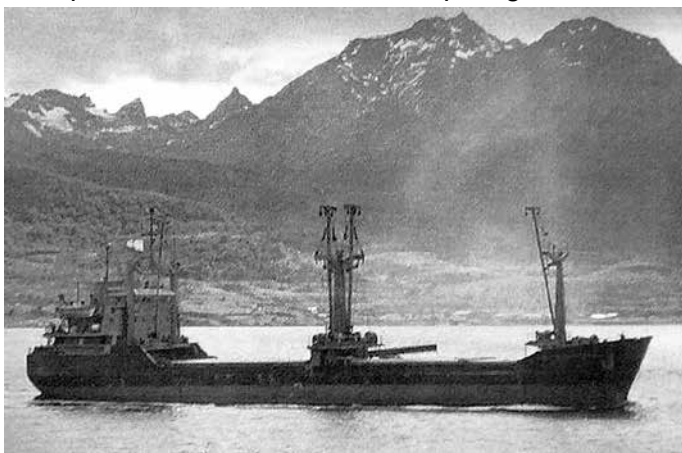
ARA “Buen Suceso”, intervino en la guerra de las Malvinas desempeñando tareas logísticas, reabasteciendo las embarcaciones argentinas en las cercanías de las islas. Fue capturado por las fuerzas británicas el 15 de junio después de encallar en Bahía Fox. La participación durante la guerra de las Malvinas de 1982, se inició llevando a los operarios argentinos que trabajaron en puerto Leith (isla San Pedro) y luego realizó múltiples tareas en las Malvinas. El 16 de mayo de 1982 fue atacado y averiado por aviones Sea Harrier del Escuadrón 800.

ARA ISLA DE LOS ESTADOS: CAPITÁN DE ULTRAMAR TULIO PANIGADI

En la noche del día 10 de mayo fue sorpresivamente atacado y hundido por la fragata H.M.S. “ALACRITY” en el Estrecho de San Carlos. En el naufragio perecieron casi todos sus tripulantes. Solo sobrevivieron el entonces Capitán de Corbeta Alois Payarola y el marinero mercante Alfonso López de un total de veinticinco personas a bordo.

El 28 de marzo de 1982 zarpó de Puerto Deseado para participar dentro de la “Operación Rosario” en las Islas Malvinas, arribó el 2 de abril, el mismo día de la recuperación de las Islas, transportando el apoyo logístico de los elementos del Ejército Argentino que participaron de la Operación “Rosario”, luego permaneció afectado a las operaciones a fin de servir de

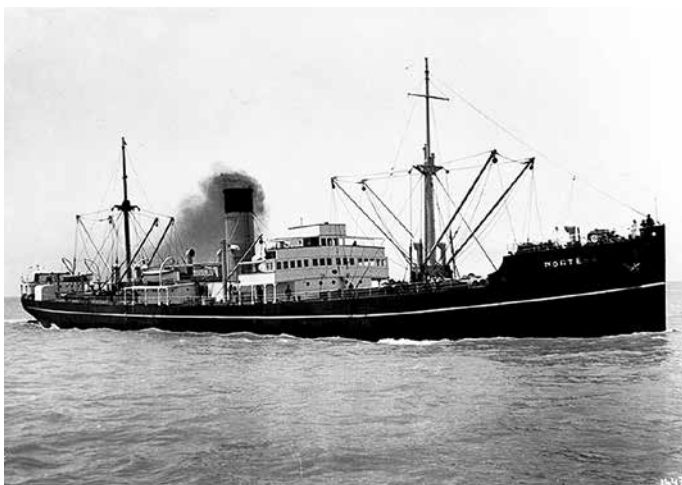
transporte entre las islas del archipiélago.



ARA ISLA DE LOS ESTADOS, fue hundido por la fragata de tipo 21 HMS Alacrity a las 22:20 hs del 10 de mayo de 1982, cuando operaba cerca de la isla Cisne en el Estrecho de San Carlos. La Alacrity atacó al Isla de los Estados con 15 rondas de sus cañones de 114 mm, impactando en la carga de combustible y municiones, haciéndole explotar en pocos minutos. Dos de los 25 tripulantes fueron rescatados por el ARA Forrest; 15 tripulantes civiles Marineros Mercantes, 3 de la Armada Argentina, 3 de Ejército Argentino, 1 de la Fuerza Aérea Argentina, junto con 1 de la Prefectura Naval Argentina, perdieron la vida en el hundimiento.

“MAR DEL NORTE”: CAPITÁN DE ULTRAMAR PEDRO JUÁREZ

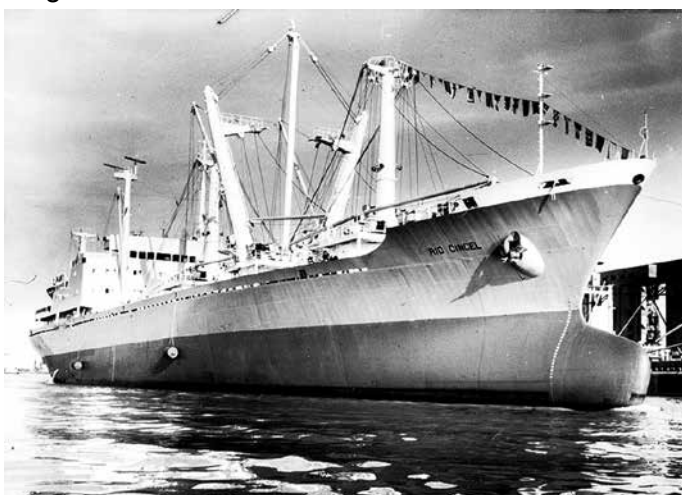
Trasladó material militar a las Islas.



Buque Mar del Norte

“RÍO CINCEL”: CAPITÁN DE ULTRAMAR JUAN C. TRIVELIN

Trasladó material y módulos de aluminio para la pista de aterrizaje de la Base Aérea Malvinas. Descargó en Puerto Argentino maquinas viales, para hacer movimientos de tierra, topadoras, retroexcavadoras, cargadoras frontales



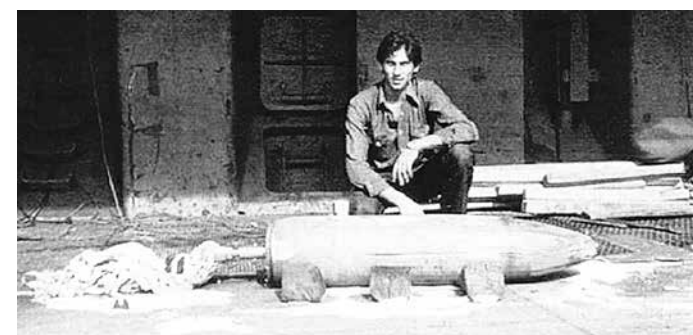
Buque Río Cincel

“FORMOSA”: CAPITÁN ULTRAMAR JUAN GREGORIO

El buque carguero Formosa de la empresa estatal ELMA había cumplido con su misión de abastecer a las tropas en las Islas Malvinas, cuando fue atacado por error por la aviación militar argentina quedando una bomba sin explotar en sus bodegas.



Buque Formosa



Bomba sin explotar en el Formosa

“RÍO CARCARAÑÁ”: CAPITÁN DE ULTRAMAR EDGARDO A. DELL'ELICINE

El 16 de mayo, fue atacado por aviones Sea Harrier, le lanzaron dos bombas que no dieron en el blanco y luego lo ametrallaron, afortunadamente sin sufrir bajas. Ante la indefensión tuvo que ser evacuado y su tripulación pudo llegar a la Gran Malvinas.

El 23 de mayo fue nuevamente atacado y hundido por una fragata británica en el mismo lugar donde se lo abandonó.



Impactos en el Río Carcarañá en su superestructura



Tripulación evacuando el Río Carcarañá luego del ataque aéreo inglés



Arribando a tierra luego de la evacuación del buque



Esperando el rescate por helicópteros

REMOCADOR “YEHUIN”: CAPITÁN DE CORBETA EDUARDO R. LLAMBÍ

Con tripulación parcial de marinos mercantes, el 29 de Abril de 1982, zarpó hacia las Islas Malvinas, ya establecido el bloqueo británico. Con luces apagadas, en silencio electrónico, soportando un fuerte temporal, atravesó el área controlada por las Unidades Británicas, arribando el 1º de Mayo de 1982 al Estrecho de San Carlos, logrando romper el bloqueo con sus 53 metros de eslora.

La enumeración de la cantidad de operaciones de alije, transporte de tropas, traslado de heridos, abastecimiento de víveres, apoyo a los desembarcos realizados entre el 1º de Mayo y el 14 de Junio de 1982, fecha del cese de fuego, excede la extensión de este artículo.

Corresponde destacar que en mérito a su relevante actuación, no solo los tripulantes fueron distinguidos por la Armada Argentina por “OPERACIONES EN COMBATE”, sino también al Buque, “in absentia”, en reconocimiento a los hechos extraordinarios realizados durante la mencionada campaña.

La Compañía Geomater, armador propietario del buque, lo puso al servicio de la Armada. Procediendo a licenciar a los tripulantes mercantes, pero impuestos de la situación, seis de ellos resolvieron permanecer a bordo e integrarse al esfuerzo nacional. Ellos fueron:

- Capitán de Ultramar Oscar García Lattuda
- Maquinista Naval Ramón Coronel
- Maquinista Naval Roberto Siliberti
- Contra maestre Ernesto Vega
- Marinero Santiago Oscar Fiadito
- Marinero Héctor Valdez



Buque Yehuín en Malvinas



El Yehuín en navegación durante una misión en Malvinas

El abastecimiento de combustible

En alta mar las unidades de guerra fueron reabastecidas por los buques tanque

- “PUERTO ROSALES” (Capitán de Ultramar Eduardo Radivoj)
- “CAMPO DURÁN”
- ARA “PUNTA MÉDANOS”.



El Campo Durán



El ARA “PUNTA MÉDANOS” abasteciendo combustible a dos buques de la Armada



ARA “PUNTA MÉDANOS”

Inteligencia

Los buques mercantes también realizaron tareas de inteligencia:

- “RÍO DE LA PLATA” (Capitán Carlos Benchetrit)
- “ALMIRANTE STEWART”
- “GLACIAR PERITO MORENO”
- “GLACIAR AMEGHINO”
- “RÍO CALCHAQUÍ”
- “TIERRA DEL FUEGO” (Capitán Héctor Curriá).

Diversos buques pesqueros realizaron el segui-

miento de la flota enemiga:
Los más destacados fueron:

- “NARWAL”
- “MARÍA ALEJANDRA”
- “CONSTANZA”
- “USURBIL”
- “INVIERNO”
- “MAR AZUL”
- “CAPITÁN CÁNEPA”.

EL “NARWAL”: El buque pesquero “Narwal” era una nave dedicada a la pesca. Su tripulación estaba integrada por curtidos pescadores y el por entonces teniente de navío González Llanos como oficial de enlace militar. Ante la guerra, mutaron su condición de trabajo, pasando el buque a cumplir tareas de inteligencia para transmitir al alto mando naval detalles acerca de los movimientos del enemigo. No una sino dos veces fueron “invitados” por la Royal Navy a retirarse de la zona, pero desoyeron esos pedidos y prosiguieron la misión asignada. La tercera vez no hubo aviso. El 9 de mayo de 1982 el buque fue atacado y en esa acción muere el contra maestre Omar Rupp, la tripulación fue detenida y llevada a bordo del portaviones “Invencible”.



Pesquero Narwal



Pesquero Narwal

Otros buques mercantes que cumplieron misiones de transporte de material logístico bélico

De la empresa E.L.M.A: El “CÓRDOBA” (Capitanes Di Fiore y Malvich), “LAGO ARGENTINO” (Capitán. E. Romero), “LAGO TRAFUL” (Capitán Segura), “GLACIAR AMEGHINO” (Capitán Tanaka), “CHACO” (Capitán Cortez), “RIO NEUQUÉN” y “RIO CALCHAQUÍ”.



“CORDOBA” Capitán Jorge Horacio Malvich

Del Comando de Transporte Navales: “BAHÍA SAN BLAS”, “CABO DE HORNOS” y “CANAL DE BEAGLE”, estos buques bajo Comando militar pero con tripulación civil.

De la empresa Y.P.F.: “CABO ESPÍRITU SANTO”, “FLORENTINO AMEGHINO” y “GENERAL SAN MARTÍN”.

De la empresa Yacimientos Carboníferos Fiscales (Y.C.F.): “YAHAM” (Capitán de Ultramar Marcos R. Castro) y “CEIBO” (Capitán de Ultramar Carlos Amor).

También participaron en tareas de Control de Tráfico los siguientes buques: Remolcador “YAKTEMI” (Capitán de Ultramar Terreni) y el Buque-Escuela ARA “PILOTO ALSINA” (Capitán de Ultramar Eduardo Sulin), perteneciente a la Escuela Nacional de Náutica.

La plaza “Pesquero Narwall”, en la Ciudad de Mar del Plata, fue la indicada para la construcción del Cenotafio en memoria de los 649 caídos durante el conflicto bélico con Gran Bretaña.



Imágenes de la Plaza Pesquero Narwal en Mar del Plata



Imágenes de la Plaza Pesquero Narwal en Mar del Plata



Imágenes de la Plaza Pesquero Narwal en Mar del Plata



Panel Central

La participación civil durante el conflicto está representada en el panel central donde se inscriben los nombres de los dieciocho marinos mercantes que murieron tripulando los buques “Narwall”, “Isla de los Estados” y dos del “General Belgrano”. Tres de ellos (del “Islas de los Estados”) eran socios de este Centro. Al pie, en mármol, está la bandera de la marina mercante, la que también flamea a un lado de la bandera nacional, detrás de sus nombres.

MARINA MERCANTE		
Aguiar Miguel	Ávila Heriberto	Ávila Leopoldo Marcelo
Bollero Jorge Alfredo	Botaro José Esteban F.	Cayo Antonio Máximo
Cuevas Alejandro Omar	Hudepohl Enrique J.	Ibáñez Benito Horacio
Lima Antonio Manuel	Luzardo Rafael	Mendieta Pedro Antonio
Mina Omar Héctor	Olveira Manuel	Panigadi Tulio Néstor
Pollis Jorge Nicolás	Rupp Oscar Alberto	Sandoval Néstor Omar
Pereyra Raúl	Pereyra Raúl	Pérez Roberto
Piedrabuena	Pineda Ricardo	Pintos Fabián
Portillo Ricardo	Pramparo	Pucheta Juan
Quilahué	Quintana	Quipildor
Ragni Héctor	Ramírez	Ramírez
Ramos Ele	Rava Juan	Reartes
Reguera		

Los Marinos Mercantes fallecidos en Malvinas





117 años junto a sus asociados.

Tradición, Innovación,
Confianza y Pertenencia

Ser parte tiene sus beneficios

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

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



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

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

Devolución de Sable 37 Años Después

En una emotiva ceremonia, el Embajador del Reino Unido en la Argentina, Mark Kent, y el Agregado de Defensa de la Embajada, comodoro Robin Smith, restituyeron en 2019 su sable reglamentario al coronel (R) Ricardo Martín Jaureguierry.



El evento se realizó en la Residencia del Embajador y contó con la presencia de familiares del coronel Jaureguierry, funcionarios de la Cancillería argentina y otros veteranos del conflicto de 1982.

El coronel Jaureguierry había entregado su sable en 1982, como parte de la rendición de armas. Ese sable fue guardado por el entonces capitán Hugo White, comandante del HMS Avenger. Sir Hugo White alcanzó luego el grado de almirante y fue nombrado Comandante en Jefe de la Flota Británica.



HMS "Avenger"



Almirante Hugo White

Luego de la muerte del almirante White en 2014, su viuda, Lady White, solicitó que el sable le sea restituido a su dueño original, como gesto de amistad y como un recordatorio del honor que prevaleció durante los combates.

Al respecto, el Embajador Kent afirmó: "Apoyamos toda acción que contribuya a reparar las heridas físicas y emocionales de quienes participaron del conflicto. En ese aspecto, creemos que todos debemos privilegiar el factor humanitario por sobre cualquier tipo de motivación comercial".



Coronel VGM (R) Jaureguierry

"Siento una gran alegría y emoción, una serie de recuerdos que vienen de vuelta a mi mente después de 37 años. Son momentos imborrables los que vivimos durante el conflicto, y ahora todo se recicla", dijo el veterano, que integraba la Compañía de Ingenieros 9 durante la guerra.

El coronel, cuenta que en el último tiempo ganó "dos nuevos e impensados amigos": lady White, la viuda del capitán, y Richard Cockwell, que en 1982 era el administrador civil de una estancia en Bahía Fox Este, en la isla Gran Malвина, donde desembarcó la compañía de Jaureguierry.

NOTA:

La Compañía de Ingenieros 9 (Batallón de Ingenieros 9 «Zapadores de Chubut») participó con la totalidad de sus medios en la Guerra de Malvinas. Arribó al escenario a bordo del rompehielos ARA Almirante Irizar y se dirigió a la Isla Gran Malвина, izando allí por primera vez la enseña nacional. La unidad se ocupó del control de Bahía Fox, colaborando con el Regimiento de Infantería 8 en funciones como la construcción de obras, cambiando posiciones en forma permanente y simulando posiciones de artillería para disuadir la presencia naval británica en la zona. No se registraron bajas durante el conflicto.

Compañía de Ingenieros 9 – Bahía Fox, Gran Malвина

Fuente: web de Diario Panorama – www.diario-panorama.com



Integrantes de la Compañía de Ingenieros 9

A 37 años de la rendición de las tropas argentinas en Malvinas, luego de 74 días de combate, las historias de la guerra siguen saliendo a la luz, como la de los argentinos que engañaron a los ingleses durante el conflicto utilizando caños de PVC que simulaban cañones, estrategia que logró que no se produjeran bajas en un regimiento de más de 200 soldados.

La historia es relatada por el coronel retirado Oscar Minorini Lima, que estuvo a cargo de la Compañía de Ingenieros 9, integrada en un primer momento por unos 130 hombres, entre jefes, suboficiales y soldados, que desembarcaron el 2 de abril de 1982 en Bahía Fox, en la isla Gran Malвина.

"Hoy es una fecha dolorosa, pero me quedo con el hecho de que, desde hace 37 años, los integrantes de mi compañía tenemos una cita de honor en el mes de octubre cada año, cuando nos reunimos en alguna parte del país a celebrar que todos volvimos vivos de Malvinas", dice Minorini Lima, autor del libro "Malvinas, honor y recuerdo imborrables", en diálogo con Télam.

Al veterano, master en sensores remotos y especialista en interpretación de imágenes, se le ocurrió una idea durante la guerra que protegió del fuego inglés a sus subordinados.

"Todas las mañanas un avión fotográfico de exploración inglés nos tomaba imágenes. Como soy foto intérprete, yo sabía lo que buscaban. En la estancia donde estábamos alojados había un galpón lleno de caños de cloacas de PVC negros y se me ocurrió utilizarlos para simular cañones ya que no contaba con artillería", recuerda el militar retirado.

De esta manera, armaron una posición de defensa con piezas de artillería simuladas que, todas las noches, era bombardeada por los ingleses, mientras los integrantes de la compañía se encontraban a resguardo, muy lejos de ese lugar.

Cada mañana, reparaban los daños de la noche, reponían las piezas de artillería, rellenaban los tambores con combustible para que explotaran ante las bombas inglesas, cambiaban las posiciones de los tubos de PVC y cubrían todo con redes de enmascaramiento. "Eso nos salvó la vida", asevera con convicción.

"Según datos ingleses, recibimos más de 3.000 cañonazos y, gracias a los blancos simulados, volvimos sin bajas, solo con dos heridos", señala orgulloso de su regimiento que, en un principio, contaba con 130 hombres, pero se fue incrementando hasta llegar a más de 200, con sobrevivientes que llegaban de otras posiciones.

Sobre el día de la rendición, recuerda: "Me llamaron por radio desde Puerto Argentino y me dijeron que al día siguiente debía presentarme en una fragata inglesa para coordinar el regreso al continente, con todo nuestro equipo y armamento".

Cuando se presentó ante los militares ingleses, le preguntaron si tenía heridos entre sus filas para enviarle apoyo sanitario. "Cuando les dije que no, se sorprendieron y me dijeron: '¿los bombardeamos durante todas las noches y no tienen heridos?'. No lo podían creer", recuerda.

Minorini Lima continúa el relato: "Entonces, el militar inglés me pregunta: ¿pero al menos le destruí los cañones? Cuando le conté que no tenía artillería y que eran cañones simulados, puso una cara de asombro increíble, y enseguida llamó al oficial de artillería a cargo del bombardeo de todas las noches para que le contara".

"¡Lo que le costaron a la Reina esos cañones!", le dijo el oficial, entre risas y el asombro de los militares ingleses por la picardía de los argentinos.

"Fueron soldados de fierro. Se aguantaron 3.000 cañonazos y no aflojó ninguno", remarca Minorini Lima, en un aniversario "doloroso y especial" mientras revisa fotos de los días en las islas que lo marcaron para siempre.



Coronel VGM (R) Minorini Lima

Reencuentro anual

Los integrantes de la Compañía de Ingenieros 9 se encuentran todos los años, para el feriado del 12 de octubre, en algún punto del país como una «cita de honor». Tienen un grupo de WhatsApp con el nombre de la compañía y están en contacto casi diario.

