

LA GACETA MALVINENSE

Por el
eterno descanso



de nuestros **649**
heroes



AÑO 19 – Nº 75 - Agosto - 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

Ciudad de Formosa

Monumento a los caídos en la gesta de Malvinas en la calle 25 de Mayo y Pantaleón Gómez, Vista Nocturna.



Fuerza Aérea



Emisoras de Radio



Armada



Interfuerzas

03

08

12

15

16

28

29

31

Ejército



AVEGUEMA



Prefectura



Gendarmería



EDITORIAL

El Año de la Pandemia

Hasta mediados del mes de marzo este año transcurrió con normalidad y, tal vez, hasta con buenas perspectivas de avance en los temas de interés de la Asociación. En febrero, tempranamente, se llevó a cabo una reunión con la Secretaría de Derechos Humanos de la Nación para la continuación de la identificación de los restos de nuestros caídos, en las tumbas colectivas de Darwin y las dos de la Isla Borbón.

En distintas reuniones con otros organismos oficiales se expusieron a distintas nuevas autoridades, los lineamientos de la actividad de la Asociación y sus objetivos inmediatos. Se habían definido varios aspectos para el acto previsto para el 2 de abril, con eventual asistencia del Presidente de la Nación, y se analizaron las situaciones de cada una de las áreas oficiales en relación con la causa Malvinas. Desde la Dirección del Museo a las cuestiones judiciales. Desde la Soberanía a las relaciones informales. Por otra parte, se esperaba coordinar con Gran Bretaña la continuación de las actividades humanitarias pendientes desde el 2019. Un nuevo viaje del Coronel G. Cardozo estaba previsto para abril y ya se había acordado una reunión de trabajo.

También estaba en vías de concretarse la conformación de la nueva Comisión Nacional y se discutió la Presidencia del Museo de Malvinas.

Repentinamente, el 20 de marzo se congelaron todas las actividades y sin tiempo para preparar la hibernación de

las instituciones, debimos enfrentar la realidad de actividades imposibles, cancelación de planes, trámites detenidos, indisponibilidad de recursos, pagos impostergables y otros diferidos.

Todo ello en el marco de una situación de total incertidumbre, información contradictoria y cambiante, riesgos importantes y creciente falta de libertad de acción. La prolongación indefinida de estas condiciones, generaron serios inconvenientes funcionales a la Asociación, salvados mediante la buena voluntad y las habilidades de los integrantes de la Secretaría y del Tesorero.

Obviamente se decidió suspender todo acto para el 2 de abril, la reunión de la Asamblea Anual, las reuniones de la Comisión Directiva y todo otro evento, en cumplimiento de las medidas impuestas por la cuarentena.

La Gaceta Malvinense se presenta en sus números 74 y 75 en forma digital por la imposibilidad de su impresión y distribución, sin certeza alguna de que pudiera retomarse la normalidad en lo que resta del año.

Pese a las dificultades, persistiremos en los objetivos para el año en curso, difiriendo oportunidades de concreción, modos de acción y costos de implementación. Ya hemos coordinado acciones con diversos protagonistas para la primera oportunidad posible.

No estamos conformes con perder un año en la vida de las personas e instituciones, ni tampoco en el devenir de la cuestión Malvinas para la República Argentina. Por lo tanto, seguimos de cerca la evolución de todos los hechos y declaraciones en el ámbito nacional e internacional. Y haremos todo cuanto esté a nuestro alcance, aún por modo virtual.

Seguimos creyendo que hay mucho margen para un accionar más eficaz en defensa de los intereses nacionales en el Atlántico Sur, desde los 90 grados y hasta donde los límites norte y este de la COPLA lo marcan. Con audacia y decisión política al servicio de la Nación. Con los escasos medios disponibles y con razonables recursos financieros, que son insignificantes en relación con los bienes a proteger... ¡y con los beneficios a obtener!

Repetimos una vez más que Malvinas no es un tema histórico y del pasado, por más que valoramos cada recuerdo y homenaje. Es un desafío del presente y del futuro inmediato. Del tiempo en que podemos actuar. No de un futuro lejano e indefinido, cuya llegada siempre se posterga como en una cuarentena eterna...

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

Propietario:

Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas

Personería Jurídica Nº 805/2002

La Gaceta Malvinense

Título y marca Nº 1954.110 (INPI)

Prop. Intel. Nº 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 4º 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.

13 de Junio de 1982

El Ataque Aéreo al Puesto de Comando del Brigadier Julián Thompson

Diversas fuentes de Internet

En ese día, dieciocho misiones aéreas argentinas cayeron sobre las tropas británicas. El campamento general de los invasores también fue atacado en el momento en que los comandantes Jeremy Moore y Julián Thompson evaluaban como doblegar a los defensores argentinos. Salvaron sus vidas por milagro. El cuartel general quedó envuelto en fuego y humo tras el audaz ataque argentino que provocó daños y bajas que son ocultadas por Gran Bretaña hasta el año 2072.

El General Jeremy Moore (quien estuvo al frente de las tropas inglesas en Malvinas) dijo en un reportaje a la revista Siete Días que “esa fue la jornada en la que más miedo tuve, porque me atacaron siete Mirage”. “Se equivocó, porque éramos siete A-4B”, aclaró con orgullo el capitán Carlos Varela, piloto tucumano de A-4B Skyhawk.



Foto del avión Skyhawk (C-250) del teniente Mario Roca, tomada el 13 de junio de 1982 cargado con 3 bombas de 250 kilos a punto de despegar de la base de San Julián, provincia de Santa Cruz.

Armados cada uno con 3 bombas de 250 kilos frenadas por paracaídas y cañones, cuatro Skyhawk, con el indicativo “Nene” despegan de la base de San Julián al mando del capitán Antonio Zelaya (C-230), el Teniente Omar Gelardi (C-227), el teniente Luis Cervera (C-212) y el alférez Guillermo Dellepiane (C-221).

Le sigue otra formación, los “Chispa” encabezada por el capitán Carlos Varela (C-222), acompañado por los tenientes Mario Roca (C-250), Sergio Mayor (C-235) y el alférez Marcelo Moroni (C-237).

El capitán Zelaya regresa por problemas técnicos y los restantes siete aviones siguieron en vuelo rasante sobre el mar, una táctica que siempre sorprendió a las tropas inglesas y esta vez tampoco fue la excepción. Varela precisó que cuando llegó a Malvinas, subió por una lomada y se encontró de frente, en la

cima, con un soldado inglés a quien casi le arrancó la cabeza con el avión. Comentó que cuando se repuso del encontronazo, vio al frente cientos de soldados, transportes pesados y unos 20 helicópteros.



Ataque de los A4B Skyhawk al Puesto de Comando de los invasores en Monte Kent.

El capitán Varela precisó que, al ver las tropas inglesas, aceleró a fondo y ordenó tirar las 12 bombas. El tucumano remarcó que en su huida disparó con sus cañones a los helicópteros y a todo lo que se le cruzó en el camino. “Hasta que alguien me gritó: ¡Chispa uno... eyección!”, dijo con voz firme. Uno de los pilotos vio cómo un misil se dirigía al avión de Varela y a los gritos le pidió que se eyectara para no sufrir el inminente impacto.



El A4B Skyhawk (C-222) del Cap. Carlos Varela.

“Sentí el sacudón y solté los tanques de combustible. El avión comenzó a temblar y la temperatura de las turbinas llegó al máximo”, detalló. “Bajé la potencia, logré reducir la temperatura y dejé la isla en vuelo rasante para evitar los Sea Harrier”, señaló.

Precisó que cuando quiso ascender, el avión comenzó a temblar. “En ese momento pensé en eyectarme en tierra. Entonces bajé la potencia y me alejé de la isla”, confesó.

Detrás de la escuadrilla de Varela venía el teniente Luis “Tucu” Cervera con dos aviones más. “El Tucu”

relató su experiencia de aquel día. Recordó que “llegamos rasantes. Los cuatro aviones que me precedían dejaban el chorro marcado sobre el agua, dejaban la estela marcada como si fueran una lancha. Ya en tierra entramos desde el Monte Kent”.



El teniente Luis “Tucu” Cervera junto a un A4B Skyhawk. En particular el (C-240) atacó la Argonaut (21-05-82), la Antelope (23-05-82) y la Ardent (21-05-82).

Divisó vehículos, helicópteros, numerosas tropas y ordenó a sus pilotos que descargaran todo el material explosivo, luego de lo cual dejaron atrás un campamento envuelto en fuego y humo. En la huida, precisó, se encontró de frente con un helicóptero Sea King y le disparó con los cañones.



Carlinga del A4B (C-212) que bombardeó el campamento inglés y abatió helicópteros durante el ataque.

“Le empecé a tirar a ojo, no le podía apuntar porque la mira la tenía reglada para el lanzamiento de bombas (apuntaba al suelo). No tuve tiempo de cambiar el reglaje de la mira. Moví la palanca, a elevar y bajar la nariz como si regara con balas todo su recorrido. En vez de ser puntual yo la desparramaba, alguna le iba a pegar y le pegó. Le corté una pala, y debió hacer un aterrizaje de emergencia. No explotó pero si cayó. Hace un tiempo me llegó un mail de un tripulante del helicóptero preguntándome si yo era el piloto que lo había derribado. Me envió una foto. Había impactado en la pala y en el cuerpo del helicóptero. Me reconoce el derribo”, recordó orgulloso Cervera.

El militar destacó que nunca olvidará ese momento porque pudo ver hasta el casco celeste del



Ilustración del derribo de un helicóptero inglés sobre el campamento de Jeremy Moore.

piloto inglés. Cervera guarda el mejor de los recuerdos del alférez Guillermo Dellepiane, porque le salvó la vida. “Guarda Tucu, un misil por la derecha... por la derecha”, me gritó “El Piano” -era el apodo del alférez-. Giré 90 grados y eyecté los tanques suplementarios, viré hacia la derecha y vi pasar al misil”.

Pero la tensión no se disipó. “Cuando tomé rumbo a San Julián, me encontré de frente con una fragata”, contó con la misma sorpresa de hace 25 años. “Dije: ahora sí me la dan. Porque no tenía ni una piedra para disparar”. Y se jugó a su suerte. “Empecé a virar cuando estaba a unos 100 metros. Miré de reojo por los espejos retrovisores esperando que me lanzara el misil. Y... no me tiró”, contó con la misma alegría de aquel momento.

Probablemente la fragata no le disparó por el pánico que le tenían a los pilotos argentinos y no quisieron atraer su atención ya que no sabían con qué proyectiles contaba el avión.



Restos de un helicóptero en Monte Kent.

Dellepiane avisó que tenía poco combustible, porque un proyectil había impactado el ala y agujereado el tanque, que comenzó a derramar combustible a chorros. Preguntó a sus compañeros qué hacer: eyectarse o buscar el reabastecedor. “Yo le dije, porque era un gran amigo, “Piano” encomendate a Dios y decidí vos qué querés hacer”, comentó Cervera.



El Alférez Guillermo Dellepiane.

“El Trucha” Varela recordó que ordenó silencio y como el oficial más veterano le dijo a “El Piano” que él ya sabía lo que se debe hacer en esta situación. El joven piloto tomó la decisión de buscar el Hércules. “¡Tengo 100 libras, la puta que los parió... dónde está el Hércules!”, gritó por radio, relató Cervera. Le respondí: “¡quedate tranquilo pendejo que llegás! Hasta que dijo que tenía cero combustible, y entonces, se produjo un silencio aterrador”.



El avión argentino Skyhawk A4B (C-221).

Cervera contó que, en ese instante, Dellepiane divisó al Hércules y se lanzó en picada para insertar su caña a la manguera. “¡Enganché “Tucu”, enganché,

la puta madre!”, me dijo por radio. “¡Bien pendejo!”, le respondí con una alegría inmensa”, destacó con la misma emoción.



Avión A4B reabasteciéndose de combustible de un Hércules.

Llegaron a San Julián con el último aliento. Cervera lo hizo con cero combustible y cuatro impactos de bala en la cola del avión; “El Piano” colgado del Hércules; al capitán Varela el motor del avión se le clavó y aterrizó en una arriesgada maniobra. “Vinieron todos hechos mierda, pero vivos”, destacó “El Trucha” con la misma satisfacción de aquel 13 de junio.

Moore y Thompson Salvaron sus Vidas por Milagro

El 13 de junio, dieciocho misiones aéreas argentinas cayeron sobre las tropas invasoras. Una de ellas casi cambia el curso de la guerra. A las tres y diez de la tarde de ese día, siete aviones A4B Skyhawks lanzaron sus bombas sobre Monte Kent, alrededor de la base de la Tercera Brigada. En ese momento los comandantes Jeremy Moore y Julian Thompson evaluaban el ataque final a Puerto Argentino. Salvaron sus vidas por milagro.



El general Jeremy Moore y el brigadier Julian Thompson, con un mapa de las Malvinas, en Monte Kent, minutos antes del ataque de los aviones Skyhawks argentinos.

La carpa del comandante voló por los aires y Moore tuvo que arrojar al barro de una trinchera para salvar el pellejo. Las explosiones lo cubrieron de escombros y salvó su vida por muy poco. Una bomba sin explotar quedó enterrada en la turba a 10 metros de la roca detrás de la cual se había escondido el brigadier Julian Thompson.

Por la noche, dos bombarderos Canberra efectúan un ataque sorpresa contra el campamento de monte Kent. Son dos Canberra MK-62, indicativo “Baco”, armados con cinco bombas MK-17 de 1.000 libras c/u con espoleta SSQ. Uno estaba pilotado por el Capitán Roberto Pastrán y Capitán Fernando Casado. El otro por el primer teniente Roberto Rivollier y el primer teniente Jorge Annino que despegaron de Río Gallegos a las 21:30 horas.

Ambos llegaron al objetivo, lanzaron las bombas y hasta ese instante no existía fuego antiaéreo, pero inmediatamente después de las explosiones de las bombas se inició una intensa reacción. Fue en ese

momento cuando el Canberra de Pastrán y Casado a los pocos segundos de lanzar sus bombas mortíferas fue alcanzado por un misil disparado desde tierra que le destruyó parte del avión y entró en tirabuzón chato. El piloto Capitán Pastrán logró eyectarse, no así el navegador Capitán Fernando Casado que cayó y se estrelló muriendo en defensa de la Patria. El Capitán Pastrán cayó en el mar, próximo a la costa, infló su bote, desembarcó y fue hecho prisionero.



Dos aviones argentinos Canberra atacaron el campamento británico en Monte Kent.

Los restos del capitán Casado fueron encontrados en 1986 en una playa de la isla Soledad. El 20 de mayo de 2008, el gobernador de las Islas Malvinas, Alan Huckle confirmó la existencia de los restos. Los mismos llegaron al aeroparque Jorge Newbery el lunes 15 de setiembre de 2008. El valiente piloto descansa en un cementerio de Villa Carlos Paz, Córdoba.



El capitán Fernando Juan Casado, según el pintor Exequiel Martínez.

El otro Canberra evadió el intenso fuego antiaéreo con bengalas señuelos mientras escapaba hacia el oeste. Vio los resplandores del intenso cañoneo en Puerto Argentino. El “Baco 2” arribó a Río Gallegos a las 00:05 del día 14 de junio. Las bombas volvieron a provocar el pánico entre los invasores establecidos en Monte Kent.



El Canberra B-109 o “Baco 2” regresó ileso al continente.

Helicópteros al Rescate

La epopeya de los helicópteros que rescataban pilotos argentinos tras las filas enemigas en Malvinas

El 21 de mayo se conmemora el Día del Helicopista, en homenaje a la primera misión de rescate que completó el Escuadrón de Helicópteros Malvinas. El Comodoro Mayor VGM Alejandro Roberto Vergara recuerda las hazañas que junto a sus camaradas de la Fuerza Aérea llevaron a cabo en la guerra de 1982.

Dice que no, que no quiere regresar a las islas Malvinas. Justo él, que escribió una de las páginas más gloriosas de la guerra. Al Comodoro Mayor VGM Alejandro Roberto Vergara (64) se le anuda la garganta y los ojos se le hacen acuñosos. Pero repite: "No, no sueño con volver".



El helicóptero Bell 212, matrícula H-83, que cumplió misiones de rescate durante la guerra, vuela sobre Malvinas en 1982 (Libro Palas al rescate, del Comodoro Mayor Alejandro Vergara).

Desde 1982, el 21 de mayo se conmemora el Día del Helicopista. En parte, por lo que él y sus camaradas del Escuadrón de Helicópteros hicieron en las islas. Vergara explica su negativa: "Cuando el día 3 de abril llegué a Puerto Argentino, lo primero que vi fue el mástil con la bandera argentina flameando. Me impactó estar allí en ese momento. Me sentí un privilegiado. La última imagen que tuve de Malvinas, cuando me evacuaron al continente el 7 de junio (una semana antes del final del conflicto), fue la misma. Y la llevo guardada en mi corazón. Ver la bandera inglesa en el mismo lugar donde vi la argentina, en la tierra donde quedaron para siempre muchos camaradas, los 55 héroes de la Fuerza Aérea entre ellos, no es algo que quiera vivir. Me invitaron a viajar, pero dije que no. Tengo fe en que las islas se recuperen por la vía diplomática. Quizás lo vean mis hijas o mis nietos, porque Malvinas es un derecho y una obligación irrenunciable de todo ciudadano argentino".



Rescatistas del Escuadrón Helicópteros Malvinas y rescatados del POA Biguá. Arriba de izq. a der. Teniente Saturnino Sánchez, Alférez Eduardo Daghero, Teniente Alejandro Vergara y Cabo 1° Sergio Quiñonez, abajo, Soldados clase 63 Juan Morales y Daniel Coronel. (Foto tomada por el periodista Nicolás Kasanzew, del libro Palas al rescate, escrito por el comodoro mayor VGM Alejandro Vergara)

Vergara vio flamear la enseña en la pista de Puerto Argentino el 3 de abril de 1982. Eran las 02:30 de la madrugada, él tenía el grado de Teniente. "He tenido el alto honor de ser integrante de esa primera tripulación de helicópteros que despegara a Malvinas. La misión que nos habían encomendado era la de búsqueda y rescate de medios aéreos propios", cuenta

quien descendió esa fría mañana de un avión Hércules C-130 que también transportaba el primer helicóptero del Escuadrón, un Bell 212, matrícula H-85, y a ocho camaradas de la Fuerza Aérea: el comandante, Teniente Luis Longar; el Inspector mecánico, Suboficial Ayudante Jesús Martínez; el Primer mecánico, Cabo Primero Horacio Carmona; el Segundo Mecánico, Cabo Primero Ernesto Palacios; el Primer Operador de Carga, Cabo Primero Eulogio Gómez; el Segundo Operador de Carga, Cabo Primero Sergio Quiñonez; el Instrumentalista, Cabo Primero Eduardo Gómez y el Radio operador, Cabo Bernardo Dobrenic.

Vergara, mendocino, había ingresado en 1975 a la Escuela de Aviación Militar de la Fuerza Aérea, de donde egresó como piloto cuatro años después. Fue destinado a la VII Brigada Aérea —que entonces estaba en Morón, y hoy en Moreno—, y en marzo de 1982 lo designaron comandante de un Bell 212 IFR. "Los compraron en 1978. Un helicóptero está preparado para volar en forma visual, pero éste, además, podía hacerlo por instrumentos, como un avión. Era lo más novedoso de la Fuerza Aérea".

Él se había enterado que iría a Malvinas apenas dos días antes. "A mediados de marzo nos habían pedido, sin decirnos para qué, que elijamos una tripulación reforzada. El 1 de abril a las cinco de la tarde nos convocaron a una reunión en el Casino de Oficiales de la 1° Brigada Aérea del Palomar. Seríamos unas 200 personas. Yo estaba con el teniente Longar, que sería el comandante del Escuadrón. Encendieron un proyector, y la primera filmita decía "Recuperación de las Islas Malvinas". Me di cuenta ahí que seríamos protagonistas de la historia. En un micro, afuera, nos esperaban los suboficiales. El suboficial ayudante Jesús Martínez me preguntó adónde iríamos. "Vamos a recuperar las Islas Malvinas", le respondí. Y me dijo irónico: "Qué raro usted, siempre haciendo bromas". Entonces me levanté del asiento y les conté todo el operativo: "Señores, despegaremos hacia Comodoro Rivadavia y mañana vamos seremos parte del operativo de recuperación de las Islas Malvinas".

Las primeras imágenes del Operativo Rosario del 2 de abril de 1982 las vio por televisión, en la pantalla de ATC. "Me fui a Malvinas sin que nadie de mi familia supiera nada. Yo estaba de novio entonces". Esa chica, Silvia Mabel Amato, hoy es su esposa. Con ella tienen tres hijas: María de la Paz, María Laura y María Cecilia y dos nietos, Luca y Siena.

En la pista de Comodoro Rivadavia, el Hércules C-130 que finalmente los llevó a Puerto Argentino se demoraba, y la ansiedad se hacía gigante. Cuando aterrizó y se abrió la rampa, salieron los 72 marines británicos que habían sido hechos prisioneros. Pre-

cisamente, la primera misión de la que participó en Malvinas fue el 6 de abril, cuando a las 10.30 llevaron a una patrulla del Grupo de Operaciones Especiales (GOE) a capturar a seis marines y un sismógrafo que habían escapado el 2 de abril. "No hubo combate -recuerda-. En dos vuelos los trasladamos a Puerto Argentino"



El Comodoro Mayor VGM Alejandro Vergara, con sus mercedades condecoraciones por las acciones de rescate que el Escuadrón que integraba llevó a cabo en Malvinas

Los días 07 y 11 de abril, llegaron a Puerto Argentino, en vuelo directo desde Río Gallegos, dos helicópteros pesados CH- 47 Chinook, matrículas H-93 y H-91; y el día 10 de abril, el segundo Bell 212, matrícula H-83, embarcado en un avión Hércules C-130. "De esa manera se conformó el Escuadrón Helicópteros Malvinas, con dos aeronaves medianas para búsqueda y rescate (Bell 212) y dos pesadas para traslado de personal y material (Chinook)", explica.

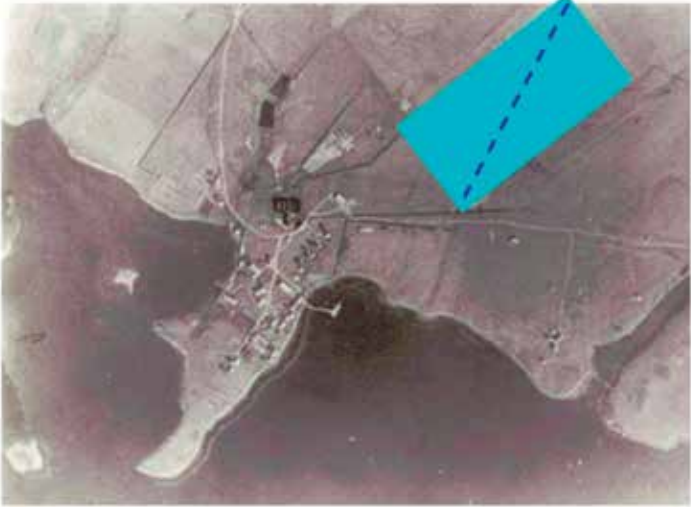
En los 65 días que Vergara permaneció en Malvinas, voló exactamente 99 horas y participó en 75 misiones. El Escuadrón I Bell 212, del que formó parte, rescató a seis pilotos -uno de ellos inglés-, y estuvo presente en otras acciones, como el auxilio a la patrullera Río Iguazú —que fue interceptada por una patrulla aérea inglesa el 22 de mayo—. Allí fueron



Helicóptero Chinook H-91 que efectuaba el traslado de heridos (Libro Palas al rescate, del Comodoro Mayor Alejandro Vergara)

puestos a salvo 25 tripulantes de la embarcación y 20 efectivos del Ejército que llevaban a bordo. Su última misión fue el rescate de tres integrantes del POA (Puesto de Observación Aérea) Biguá.

Y, en cada una de esas misiones, lo perseguía una melodía que aún recuerda: un tema con la voz de Diana Ross. “La casa donde vivíamos estaba en Ganso Verde. Y cuando llegamos, vimos que tenía tres video-casetes. Uno con la canción “¿Sabes hacia dónde vas?” Era nuestra favorita, y tiene un enorme significado desde entonces para nosotros. Cuando eludíamos amenazas para ir al rescate de un compañero, siempre estaba presente, era un código”.



En celeste, la ubicación del BAM Cóndor en Darwin. (Libro *Palas al rescate*, del Comodoro Mayor Alejandro Vergara)

La Base Aérea Militar Cóndor estaba montada en la zona de Darwin —a unos 100 kilómetros de Puerto Argentino—. Allí trasladaron todo el material y los soportes logísticos de los helicópteros, el sistema de armas IA-58 Pucará, seis piezas de Artillería de 20 mm de Fuerza Aérea, una de 35 mm del Ejército Argentino, la Compañía de Defensa de la Escuela de Aviación Militar, que conformaría el primer anillo de seguridad del aeródromo, el Escuadrón Base (Sanidad, Meteorología, Transporte, Comunicaciones, Abastecimiento), el personal de la Red de Observadores Aéreos y el Regimiento de Infantería 12 del Ejército, que brindaría el segundo anillo de seguridad.

También en los Bell 212 se desplegó al personal y material de la Red de Observadores Aéreos (ROA), entre ellos a los civiles radioaficionados de la Provincia de Córdoba que cubrirían los nueve puestos de despliegue (MIKE) correspondientes a la BAM Malvinas y a los cuatro de la BAM Cóndor (VASCO, HIENA, ROCA Y BIGUÁ), con personal militar.

Quedaron establecidas, así, dos bases aéreas: una en Puerto Argentino y otra en Darwin.



Croquis de la primera acción del Escuadrón Helicópteros Malvinas. Fue el 6 de abril y llevaron a efectivos del Grupo de Operaciones Especiales (GOE) para capturar y trasladar a Puerto Argentino a seis Royal Marines y un sismógrafo que no habían caído prisioneros luego de los combates del 2 de abril. (Libro *Palas al rescate* del Comodoro Mayor Alejandro Vergara)

El 1º de mayo comenzaron los ataques ingleses. Y el objetivo fue precisamente minar el poder aéreo de los argentinos. Como el bombardeo al aeródromo de Puerto Argentino fue anterior (4 de la madrugada), dio tiempo a ciertos movimientos en el BAM Cóndor, que recibió el ataque de tres aviones Sea Harrier cuatro horas y media después. “Nosotros habíamos estacionado los helicópteros cerca del poblado cercano de Ganso Verde. Y ordenaron que los Pucará se dispersaran hacia una base alternativa. Pero sólo pudieron despegar dos aviones, el tercero quedó

atascado en la pista y no salió ninguno más. Allí murió el teniente Daniel Jukic y cinco suboficiales, mecánicos y armeros, que atendían su aeronave. Fue sorpresivo. Nuestro Escuadrón se salvó por el cambio de posición de los helicópteros. Uno de los aviones bombardeó la posición que se tenía anteriormente. Para nosotros se hubiera terminado la guerra en ese mismo momento, nuestras cuatro aeronaves hubiesen sido destruidas”, relata Vergara.

Un helicóptero Chinook (el H-91) fue designado para llevar a los 13 heridos de mayor gravedad hacia el Hospital Militar Conjunto en Puerto Argentino. A minutos de llegar, el poblado estaba siendo atacado nuevamente por Sea Harrier. El helicóptero descendió en un monte cercano. Allí, uno de los heridos falleció. El piloto, entonces, decidió continuar el vuelo. Antes de arribar al hospital, otro herido murió. El día del Bautismo de Fuego para la BAM Cóndor dejó un oficial y siete suboficiales fallecidos, todos pertenecientes al Escuadrón Pucará. Ese helicóptero (que regresó a nuestro país en un vuelo increíble), fue declarado como Tumba de Guerra por ese trayecto del 1º de mayo. Fue el primer vuelo en situación de guerra de los helicópteros de la Fuerza Aérea en Malvinas.

El 2 de mayo, un Bell 212 tripulado por el teniente Marcelo Pinto, el teniente Ricardo Ludueña como piloto es designado para buscar al 1er. teniente José Leónidas Ardiles, derribado un día antes con su Mirage MV Dagger. Al no hallarlo, después de poco más de tres horas regresaron a la base.

El 12 de mayo, un avión propio fue derribado por la artillería antiaérea de 35mm. A bordo del Douglas A 4B iba el 1er. teniente Fausto Gavazzi, que había atacado a la flota inglesa. El Bell 212 H-85 salió en su búsqueda. Lamentablemente, sólo encontraron los restos del piloto.



De izq. a der. Teniente Luis Longar, Brigadier Carlos Tomba y Teniente Gustavo Brea. El rescatado en el medio, los helicopteros que lo hallaron a los costados. Por esa acción realizada el 21 de mayo de 1982 se conmemora el Día del Helicóptero. (Libro *Palas al rescate*, del Comodoro Mayor Alejandro Vergara)

El 21 de mayo, un día como hoy, fue el desembarco inglés en San Carlos. Se envió una escuadrilla de aviones IA-58 Pucará bajo el mando del Capitán Jorge Benítez. Una sección de dos aviones con él y el teniente Brest. Este último regresó por una falla técnica, y a Benítez lo derribó un misil tierra aire Stinger. La otra sección la integraban el 1er. Teniente Micheloud y el Mayor. Tomba. Ambos fueron sorprendidos por una patrulla y Tomba fue derribado en la zona de Lafonia pero logró eyectarse.

“Entonces, nuestro Bell 212 H-85, con el teniente Longar y el teniente Brea como pilotos, el cabo 1º Palacios como mecánico y el Cabo 1º Quiñónez como operador de carga fueron en su búsqueda. Era de noche cuando recuperamos al mayor Tomba, que había efectuado dos disparos de bengalas. Primero se halló al avión y luego, a varios kilómetros, al piloto, que había emprendido el regreso a la base Cóndor a pie”. Ese rescate sentó un precedente: el 21 de mayo se instauró el Día del Helicóptero.

Al día siguiente continuaron las misiones. Se recuperaron al teniente Héctor Ludueña y al mayor Gustavo Piuma y al teniente Senn cerca de Puerto Howard, en la Gran Malvina. Y en el trayecto de regre-



La felicidad del 1er. Teniente Héctor Luna -piloto de Mirage M 5 Dagger- luego de ser rescatado por el Bell 212 pilotado por el entonces Teniente Alejandro Vergara.

so a Darwin fue subido al helicóptero un piloto inglés que había sido hecho prisionero, el teniente Glover.



El libro donde el Comodoro Mayor Alejandro Vergara recopiló la actuación del Escuadrón Helicópteros Malvinas.

A Vergara le tocó el honor dos días después: “El 23 me ordenaron el rescate de un piloto de M-5 Dagger derribado en la isla Gran Malvina, el teniente Héctor “Jote” Luna, al que conocía como instructor del grupo aéreo. Cruzamos el estrecho de San Carlos, donde divisamos una fragata inglesa. Pasamos por el llamado “corredor de las bombas”, que era donde volaban los Harrier. El radar nos alertó de la presencia de una patrulla de combate. Como indicaba el protocolo, descendimos y abandonamos el helicóptero. Nos dispersamos hasta que pasaron los aviones. Luego seguimos. Encontramos el avión y observamos un caserío. Un kelper nos dijo que dentro de la casa había un piloto argentino muy malherido. En el dormitorio encontré a Luna. Se había roto una pierna al caer después de eyectarse y tenía el hombro sacado. Debí dormir a la intemperie y caminar como pudo hasta esa casa. Cuando lo vi, le dije “¿Qué sorpresa, ¿no?!” Y él me respondió: “Vergara, ¿qué hace acá?”. Llegando a la zona de la Base, hicimos contacto con la torre de vuelo. “Cóndor, ¿trae pájaro a bordo?”, me preguntó el torrero. “Pájaro a bordo sin novedad” respondí. “¿Entonces su ingreso está autorizadísimo!” Fue una gran satisfacción.

En esos momentos, mientras volaba a 50 o 60 centímetros del suelo, no había tiempo de pensar en nada más que en las órdenes a cumplir. Ni siquiera los seres queridos podían ocupar su mente. Cuenta Vergara que, en vuelo, “no se piensa en la familia, sólo



La ilustración muestra cabalmente la proeza del vuelo de regreso de los Chinook desde Malvinas al continente. Como debieron eludir a la flota inglesa y los tanques de combustible suplementarios habían quedado en Darwin, debieron ser recargados a puro músculo con una bomba manual desde tanques de 200 litros. (Libro Palas al rescate, del Comodoro Mayor Alejandro Vergara)

en la misión". Y a todo eso que fue quedando en su mente de aviador lo volcó en el libro "Palas al rescate", que editó el año pasado.



La ilustración que refleja la última misión de los helicópteros de rescate en Malvinas. El 29 de mayo, al hallar a los tres efectivos del Puesto de Observación Avanzada Biguá tras las líneas enemigas. (Libro Palas al rescate del Comodoro Mayor Alejandro Vergara)

Los días siguientes, las misiones no mermaron. El 24 se rescató al Capitán de Corbeta Alberto Philippi, piloto de Avión Douglas A-4 Q de la Armada Argentina. El 28 de mayo se fue a buscar a una patrulla de 14 hombres Grupo de Operaciones Especiales

detrás de las líneas enemigas. Por la cantidad que era, tres debieron aguardar ser rescatados hasta el día siguiente junto a los integrantes de un Puesto de Observación Aérea de la BAM Malvinas que hacía dos días no realizaba ningún tipo de transmisión radial por el agotamiento de las baterías de sus equipos. El 31 -que Vergara recuerda como el rescate más difícil de todos- se recuperó, también tras las filas enemigas, al alférez Eduardo Javier Daghero y los soldados José Luis Morales, salteño, y Andrés Coronel, tucumano. Eran los integrantes del Puesto de Observación Aérea (POA) Biguá.

Para los helicopteristas, volar en las condiciones que imponía la superioridad militar británica no era sencillo. Sin embargo, las cuatro aeronaves combatieron hasta que se ordenó su repliegue. "Nuestro entrenamiento técnico y emocional era óptimo -señala Vergara-. Lo hacíamos en forma rasante, sin cobertura aérea y con escasa información sobre la posición del enemigo. Además, debíamos estar muy atentos a las patrullas de comandos del SAS, porque podíamos ser el blanco de un misil tierra aire. Nuestra única defensa eran las ametralladoras frontales y la capacidad de mimetizarnos. Volábamos en forma oculta, aprovechando el cono de sombra que provocaba el sol en los montes de Malvinas".

El 7 de junio, Vergara y el resto de sus camaradas fueron replegados al continente. Eran los

estertores de la guerra y ya no era necesario que los helicópteros -reubicados en el hipódromo de Puerto Argentino- volaran: las tropas argentinas estaban demasiado próximas a la ciudad. Los Bell 212, lamentablemente, quedaron en Malvinas. Los Chinook lograron regresar. Su vuelta fue una epopeya: "En su trayecto a Río Grande, en Tierra del Fuego, debieron evadir a la flota inglesa haciendo una navegación nocturna que las insumió más combustible del que tenían, porque los tanques suplementarios habían quedado en Darwin. Tuvieron que abastecerse a puro músculo de los mecánicos, que lograron la proeza con una bomba manual y diez tambores de 200 litros de combustible cada uno", recuerda emocionado el Comodoro Mayor.

Pero a los helicópteros les quedaba una misión más.

El último vuelo de los Bell 212 lo hizo la unidad que había quedado en San Julián, provincia de Santa Cruz. Sucedió el 13 de junio, cuando el piloto de uno de los aviones A-4 que habían atacado posiciones inglesas, averiado, se dio cuenta de que no llegaría de vuelta al continente por la pérdida de combustible. El avión abastecedor fue a su encuentro, y en pleno vuelo le transfirió lo necesario para arribar. Por si el piloto debía eyectarse y había que rescatarlo, un helicóptero los acompañó todo el trayecto. Como lo hicieron siempre.

ACCUSYS

TECHNOLOGY

La muerte del legendario “Perro” Cisnero

y el milagro que salvó la vida a su camarada y héroe de Malvinas

“Yo no me rendí ante los ingleses”, le dijo a INFOBAE el mayor (RE) Jorge Vizoso Posse al narrar la cruenta emboscada de la Compañía de Comandos 602 donde cayó su compañero. La misma en la que él logró preservar su vida y por la que fue condecorado con la Cruz al Heroico Valor en Combate. Este es su testimonio

Por Loreley Gaffoglio - 3 de agosto de 2019 - INFOBAE



En la Casa histórica de San Miguel de Tucumán, el teniente del Ejército Argentino, Jorge Vizoso Posse, fue designado abanderado un 9 de julio de 1975. Años después se convertiría en un destacado comando y combatiría en la Guerra de Malvinas.

Vestido de combate, su fusil al hombro y con su rosario al cuello abordó un vuelo comercial de Aerolíneas Argentinas. Iba de Neuquén a Buenos Aires. Los pasajeros lo observaban con una mezcla de conmiseración y perplejidad. Era el 24 de mayo y el estrépito de la guerra se atizaba en cada escondrijo del archipiélago austral.

El teniente hacía un año que le rezaba a la Virgen en un ámbito lleno de misticismo. Trepaba al trote hasta la cima del Cerro Negro y allí le ofrendaba el esfuerzo de su adiestramiento en su curso de comando. Quería honrarla y que le concediera una petición: deseaba ser reconocido por su valentía en combate cuando todavía no se había precipitado la conflagración. No lo había logrado durante los tres años (1975-1977) que peleó contra la subversión en la selva tucumana y cargaba con esa frustración.

A Jorge Vizoso Posse sus camaradas de entrada lo apodaron Sun Tzu por su estudio minucioso de la estrategia militar que aún pasados los años continuaba relejendo en El arte de la guerra. Más tarde lo llamaban irónicamente El Yanqui por su enemistad con los norteamericanos y sus insalvables dificultades con el inglés.



24 de mayo de 1982, la CC 602 antes de subir al Hércules que los trasladaría a Malvinas.

Rezagada su presencia en el conflicto, el teniente se sumaba, finalmente, a una nueva compañía de comandos: la 602 (CC602), creada especialmente en Malvinas y liderada por el mayor Aldo Rico. El conjunto debía repeler, mediante operaciones especiales minuciosamente planificadas, distintos núcleos en la avanzada británica.

Ni bien aterrizó en las islas, apenas pudo acomodarse en “la Halconera”—un gimnasio requisado a los kelpers en Puerto Argentino—, cuando se sucedieron con vértigo las misiones comando. El conjunto se movía entre las estribaciones de los montes Wall,

Kent y Dos Hermanas.



Mayo de 1982: los comandos reunidos en la Halconera, como bautizaron al gimnasio de Puerto Argentino requisado a los kelpers y convertido en el cuartel de los comandos del 601.

Las penetraciones en el terreno, casi siempre nocturnas, a través de patrullas de observación formaban parte de la faena diaria. Salvo por una noche de descanso y fastidio en la que se sintió degradado al tener que custodiar la casa del gobernador. Esa no era tarea para un comando táctico, se irritaba. Nada debía hacer allí un soldado de élite, paracaidista, montañista y buzo. Pero el tedio de aquella noche obtuvo su recompensa: una barrita de chocolate Águila, entregada en la cocina de la gobernación, que El Yanqui guardó como un tesoro.



Ahora la CC602, golpeada por numerosas bajas, planificaba el montaje de una emboscada cerca del río Murrell, entre los montes Kent y Dos Hermanas.

Los ingleses habían sido divisados: pasaban camuflados, apoyados por su tecnología, frecuentemente por allí en sus incursiones. Cumplían el propósito de exterminar de forma metódica y veloz a los observadores argentinos, para así ahorrarse el derramamiento de sangre británica.



El legendario sargento y comando Mario Antonio Cisnero

Al Yanqui le habían asignado la ametralladora MAG como apuntador y a un catamarqueño brioso,

con fama de eximio soldado, como abastecedor de la munición. Vizoso Posse conoció allí al sargento Mario Antonio Cisnero. Apodado El Perro, por la lealtad a sus principios y camaradas, era querido y respetado como uno de los cuadros más sobresalientes dentro de la fuerza. Pero también se le encomiaba su conducta moral y solidaria.

Se lo conocía, además, por su frase de cabecera que alguna vez transcribió en su libreta: “No sé rendirme, después de muerto hablaremos”.

El sargento compartía con el oficial la devoción católica y los orígenes. También coincidían en un mismo sentir: no existía afrenta más grave —repetían— que la ocupación de un territorio soberano por parte de un país extranjero. Ambos estaban dispuestos a morir para expeler al invasor. Pero ambos también aspiraban a morir con gloria.

Las buenas migas entre ambos enfrentaron de golpe una fisura. Solapada. Contenida. Indescifrable. Mientras El Yanqui limpiaba en silencio la MAG, sentía la mirada “irritante y distante” del sargento. Al notarlo, el teniente desvió con mansedumbre su vista, en un intento por diluir la fricción, hasta que el sargento no pudo contener sus ansias y le propuso algo inusual a su superior.

—Mi teniente, hasta ahora tuve a mi cargo la ametralladora. La conozco bien y soy buen tirador. ¿Por qué no me permite que siga siendo el apuntador?

El oficial respondió con evasivas hasta que la insistencia del Perro por tercera vez lo convenció. Después de todo—se dijo—, no dejaba de ser un punto a favor la familiaridad del subordinado con el arma, la novia del soldado.

—Gracias, mi teniente, le prometo que nunca olvidará este gesto—cerró, mucho más extrovertido, y con una amplia sonrisa que le ensanchaba el bigote.

Esas palabras, así proferidas, de alguna manera intranquilizaron al Yanqui.

La patrulla de 18 comandos encabezada por Rico se escindió aquel 10 de junio en cuatro grupos estratégicos. Los había de apoyo, de asalto, de seguridad y de recibimiento. Los grupos se desplegaron con sigilo en diferentes alturas dispersas en un radio amplio de la turba. Solo el equipo de seguridad contaba con los visores nocturnos. Pero eso se transformaba en una desventaja al momento del tiro por la gran luminosidad en una noche diáfana.

La luna llena resplandecía y salvo por las piedras en las elevaciones, proyectando sus sombras, el campo aparecía despejado como una mesa de billar. El frío seco, punzante, corroía los huesos y en el tedio de la espera para emboscar al enemigo, los cuerpos ateridos bregaban por calor.

La dupla de apoyo integrada por El Yanqui y Cisnero se ocultaba en otra loma al amparo de un filón de piedra. Se acomodaron espalda contra espalda persiguiendo el calor. El teniente sacó su barrita de chocolate; la partió equitativamente por la mitad y se la extendió al Perro. Ambos escudriñaban cada uno su flanco, anticipando la irrupción enemiga.



Monótona, la espera se estiró un par de horas. El

Perro aferrado a la MAG y el teniente a su Fal. Ambos inmóviles, como petrificados. Cada uno con una visión de 180° que se complementaba con los centinelas de las otras posiciones de observación.

De improviso, cerca de la 1 de la madrugada, el Yanqui sintió un estremecimiento; la contracción violenta del cuerpo del Perro. Su espalda enhiesta, súbitamente tensa como un tablón, anunció la alerta.

Una patrulla, de unos 8 marines, había logrado penetrar por la derecha de la roca mientras que el resto del pelotón enemigo esperaba el resultado de la exploración.

Al ver a los ingleses, Cisnero disparó inmediatamente una ráfaga de fuego. La respuesta fue un cohete Law de 66mm que le pegó de lleno, abriéndole un agujero en el medio del tórax. La onda expansiva revoleó por el aire a Vizoso Posse y cayó sobre las rocas a metros de él.

—¿Cómo estás, hermano?—inquirió. Lo tomó con ambas manos, giró el cuerpo con impotencia y comprobó que el Perro estaba muerto. Los ojos abiertos, la cara perfecta, sin ningún rasguño; el torso musculoso, ultrajado por la pólvora y el acero.

Aturdido, El Yanqui se arrastró en posición larvada y buscó la MAG. Pero la pieza más grande era apenas un retazo de la culata. El cohete también había destripado el arma.

A través del murmullo nervioso que se aproximaba hacia él, cuyas palabras no lograba comprender, tomó conciencia de la situación en la que se hallaba.

—Este es el final—pensó—, pero rendirme, jamás. Antes prefiero estar muerto.



Un soldado argentino cae prisionero de los ingleses en una misión de exploración detrás de las líneas enemigas.

En un segundo de lucidez, se dejó caer sobre la piedra y se acomodó de costado, acercando su nariz al cuerpo todavía tibio del Perro. En esa posición extraña, simuló estar muerto. La sangre de su camarada le humedecía el rostro. Pero no podía olerla siquiera. La potencia de la explosión, con su constelación de pólvora, le había anulado tanto el gusto como el olfato.

Lentamente y de forma agazapada, los agresores —seis u ocho— se aproximaban. Pero el trauma acústico le impedía escuchar o medir sus pasos.

El mundo se había detenido en ese instante. Aunque en el campo de combate arreciaba una tempestad de gritos y fuego cruzado. La patrulla inglesa había logrado penetrar en lo que en la guerra de comandos se conoce como “la zona de muerte”.

Al llegar a la elevación donde se hallaban, “uno de los ingleses se paró frente al Perro, mientras su compañero se ubicó detrás de mí. Sin emitir palabra, sin siquiera inspeccionar el estado en que se encontraba Cisnero, el primero aligeró su munición, descargándole una innecesaria ráfaga con su fusil. El cuerpo del Perro, otra vez mancillado, se sacudió como electrificado por la potencia de los impactos”.

El otro inglés esperó su turno de disparo. Y en un claro afán por rematar al enemigo, en automático acribilló a quemarropa al teniente. Luego volteó con una violenta patada la anatomía del comando. Buscó cerciorarse de que su presa ya no respiraba. Emulando la última imagen del Perro, el oficial contuvo la respiración y mantuvo —sin parpadear— los ojos abiertos.

Las esquirlas de las piedras le habían lacerado el rostro. Pero Vizoso Posse, milagrosamente, aún

respiraba. Los ingleses ya habían roto la emboscada. Aunque, contrariando la estrategia militar, en vez de continuar a la vanguardia, descendieron por el mismo lugar por donde habían venido. Buscaban socorrer a su tropa, que combatía con denuedo contra los comandos de Rico.



Vizoso Posse (arriba, a la izquierda) y sus camaradas del CC601, con una de las motos de enduro Kawasaki con las que se movilizaban en las operaciones especiales.

Aturdido, con alguna dificultad para respirar e incrédulo por estar vivo, Vizoso Posse buscó su fusil y agotó un primer cargador hacia sus verdugos en retirada. Extrajo otro más del chaleco del caído y también lo vació con furia. Recién en ese instante un hilo de sangre le advirtió que estaba herido.

La contraofensiva permaneció acallada desde aquel sector. Si bien no pudo corroborar con sus ojos la efectividad de sus disparos, por la ausencia de fuego pensó que había acabado, o al menos magullado, a algunos de ellos.



El sargento Ramón Gumersindo Acosta, comando de la Gendarmería Nacional, caído en acción el 10 de junio de 1982.

Sin cobertura, aferrado a su FAL, El Yanqui trotó hasta donde estaba su jefe. Le comunicó que su sargento dilecto yacía muerto, que él estaba herido y que debía cambiar de posición.

Necesitaba que el médico de los comandos, el mayor Hugo Ranieri, frenara la hemorragia con un apósito.

Su desplazamiento atrajo como un imán más fuego británico. El paredón de piedra con el que se cubría el médico, no alcanzaba para resguardar a los dos hombres.

—Eh, me trajiste el fuego para acá—se quejó espontáneamente Ranieri.

—¡Estoy herido!—lo atajó.

Ranieri le tanteó con su mano la espalda.

—Tenés una herida grande, pero si llegaste hasta acá, estás bien. Podés seguir combatiendo—lo tranquilizó.

El Yanqui volvió a asomar su cabeza y ahora a distancia de tiro observó dos siluetas británicas. Bajó uno y después al otro. Esta vez las muertes enemigas las atestiguaron su camarada y el resto de los comandos.

El combate se extendió unos 30 minutos hasta que cesó la resistencia enemiga. Del pelotón argentino, además del Perro, sucumbió el sargento Ramón Gumersindo Acosta y una esquirla lesionó al gendar-

me Pablo Daniel Parada, del grupo Alacrán.

El ministro de defensa británico reconoció oficialmente 4 bajas británicas y tres heridos. Aunque la versión argentina arriesga que fueron más.

El Yanqui solo entregó su fusil tras alcanzar la primera línea argentina. Allí le practicaron las primeras curaciones.

Durante seis horas de caminata, sentía acrecentarse el dolor punzante en la espalda. En el hospital de campaña de Puerto Argentino, el médico al desvestirlo halló, enredado entre sus ropas, el rosario que portaba, desprendido de su nuca. Ninguno reparó en ese momento que le faltaba una cuenta.



El rosario hallado entre las ropas de Vizoso Posse

Al revisarlo, el médico, sin otro instrumental que su mano, le extrajo cerca de la clavícula un proyectil de 2cm de largo. Como la munición era trazante al ingresar por el omóplato derecho fue cauterizando la carne en un recorrido ascendente y oblicuo hasta quedar alojada a la altura del cuello, del lado izquierdo. Fue ahí, cuando al observar el proyectil, el médico habló, literalmente, de un milagro.

La munición había impactado primero en una de las cuentas plásticas del rosario y se mantenía todavía fundida y adosada al acero. Ese obstáculo, a corta distancia, no solo amortiguó el impacto; también ralentizó y desvió el recorrido. El rosario—aseguraron los médicos—le salvó la vida o, al menos, de quedar cuadripléjico.



Izq: El proyectil con la cuenta de plástico fundida al acero.

Der: El mayor (RE) Jorge Vizoso Posse

Vizoso Posse fue evacuado de Malvinas hacia el continente en el último Hércules el 13 de junio, un día antes de la caída de Puerto Argentino. Por eso asegura que él nunca se rindió ante los ingleses.



Compañía de Comandos 602 en alistamiento para ir a Malvinas

Combate de Monte Longdon

El Teniente del Ejército Argentino (Post Mortem) “Juan Domingo Baldini”.

***Biblioteca del Círculo Militar
Coronel (R) Gustavo Ángel Schiavo***

Sólo el tiempo y la historia nos enseñan a dimensionar la grandeza de los pueblos en reverencia a sus muertos, y más aquellos que ofrecieron su vida por la Patria y por la libertad.

El nombre del “Tte. Post Mortem JUAN DOMINGO BALDINI”, que figura a la cabeza de la Columna de la Promoción 110 del Colegio Militar de la Nación, constituye un merecido homenaje y reconocimiento a nuestro camarada y amigo, muerto heroicamente en combate en la Batalla de Monte Longdon, ocurrido el 11 de junio de 1982, para muchos la más sangrienta y feroz de la Guerra de Malvinas.



El Tte. “Post Mortem” JUAN DOMINGO BALDINI, sintetiza las virtudes y valores de un oficial que en plena juventud y siendo una bella esperanza para la Patria, lo entregó todo, hasta su vida.

El Subteniente BALDINI, participó en la Campaña Terrestre de la Guerra de Malvinas prestando servicios en el Regimiento de Infantería Mecanizado 7 “Coronel Conde”, a cargo de la Primera Sección de la Compañía B “Maipú”. La noche del 11 y el 12 de junio de 1982, los integrantes del Regimiento se encontraban en sus posiciones en Monte Longdon bajo una luna engañosa.

Eran casi las 21 horas y todo estaba aparentemente en calma, pero una densa niebla impedía que la visión alcanzara más de 7 metros. Debajo del monte, 400 paracaidistas del tercer Regimiento Real se aprestaban para el avance cuesta arriba. El ruido que emiten las bayonetas al calarse al fusil, fue advertido por el Cabo Oscar Carrizo, seguido de una explosión acompañado de un tremebundo alarido de un soldado inglés herido, que había dado de lleno en un campo minado. Ubicados a 600 metros de las primeras trincheras argentinas, los ingleses habían iniciado el avance, en medio de una lluvia de balas. A unos metros de ahí el Subteniente BALDINI, estaba en su carpa escuchando Radio Colonia que transmitía la repetición de las palabras del Papa Juan Pablo II

en Luján. Se dio cuenta que los británicos estaban en proximidades de las posiciones. El Subteniente BALDINI informa a su comando superior de la presencia de los ingleses y que se encuentra empeñado en combate a cortas distancias. BALDINI, que multiplica sus esfuerzos alentando a sus hombres decide desalojar a las fuerzas inglesas de la altura, para ello reúne un pequeño grupo de soldados de su sección e infantes de marina y con ellos se lanza al ataque. Iniciada la lucha, BALDINI al frente de sus soldados, seguido a corta distancia por el Cabo Primero RÍOS, son abatidos por ráfagas de ametralladoras, ofrendando sus vidas. La Batalla de Monte Longdon duró doce horas continuas, costó la vida a 36 argentinos y 23 británicos, y dejó 167 heridos de ambos bandos,

EL Subteniente JUAN DOMINGO BALDINI, recibió póstumamente la condecoración “LA Nación Argentina al Valor en Combate”.

Los relatos del combate expresado por un oficial inglés participante de la batalla de Monte Longdon recrea en nuestra mente la estirpe de ese soldado convencido de dar su vida por la Patria.

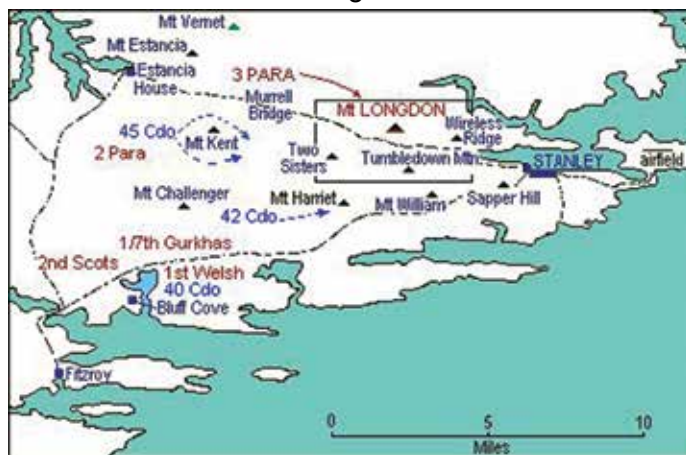
“Realmente la pasamos muy mal, dijo el Capitán Kevin Robinson”. Mi subunidad era parte de la reserva del ataque del Regimiento de Infantería Mecanizado 7 y teníamos la orden de atacar Wireless Ridge. Tres horas después de lanzado el ataque sobre Monte Longdon. La realidad es que fueron doce horas de combate, seguíamos tratando de conquistar Longdon, habiendo empeñado nuestra Compañía de reserva y con un gran número de bajas. Nuestra sorpresa fue muy desagradable, pensamos que después de tanto tiempo en las posiciones, los argentinos se retirarían rápidamente... Pero nos equivocamos. .

Baldini con su Sección de Infantería en avanzada frenó el ataque que mencionaba el Cap. Robinson.

La muerte en combate del Teniente “Post Mortem” Juan Domingo Baldini, constituye una ofrenda que no fue en vano, se inscribe en la lista de aquellos a lo que la historia no debe olvidar.

En el año 2019, sus restos que fueran reconocidos por el Equipo Argentino de Antropología Forense y su tumba identificada, descansan en paz en el Cementerio de Darwin.

Nuestro Teniente “Post Mortem” JUAN DOMINGO BALDINI, será el ejemplo del valor, de la abnegación y de ofrenda de su vida por la Patria, constituyendo un ícono de estoicismo siguiendo el ejemplo de muchos héroes de nuestra historia y que son los referentes de la argentinidad.

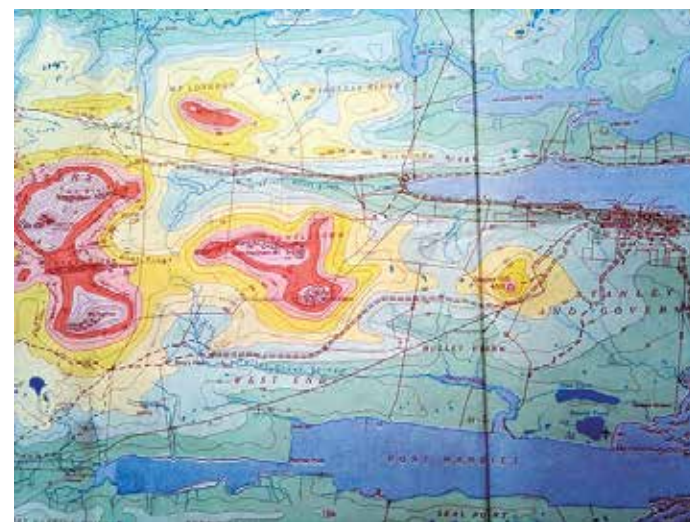


Operaciones en Monte Longdon

Fuentes: Informe Oficial del Ejército Argentino y AVEGUEMA

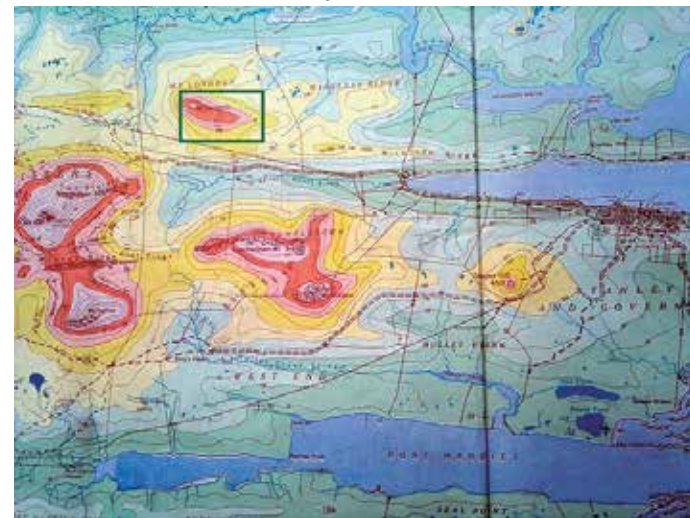
El RI7 organizó sus posiciones cubriendo el

Oeste, Noroeste y Norte de la primera línea de la posición defensiva argentina, entre las alturas de Monte Longdon (hacia el Oeste y Noroeste) y Wireless Ridge hacia el Norte.



Ubicación de las alturas, a la izquierda Dos Hermanas, arriba Monte Longdon y Wireless Ridge, en la parte inferior Monte Tumbledown

El Subsector Plata 2 estaba ubicado sobre la altura de Monte Longdon organizado como una defensa circular en 360° de tipo punto fuerte, con esfuerzo principal hacia el Oeste. La 1ra Sección a cargo del Subteniente Juan Baldini apuntaba hacia el Oeste reforzada con dos ametralladoras 12,7 mm de la Infantería de Marina (IM), un mortero 81 mm, un lanzador de misil cobra y un cañón S/R de 105 mm.



Recuadro en el sector de Monte Longdon

Al centro del dispositivo el puesto de comando a cargo del Mayor Carlos Carrizo y como segundo del Sector el Jefe de la Ca “B”, Capitán Eduardo López.

Apuntando al Norte la 2da sección del Sargento 1ro Raúl González reforzada con una ametralladora 12,7 mm de la IM.

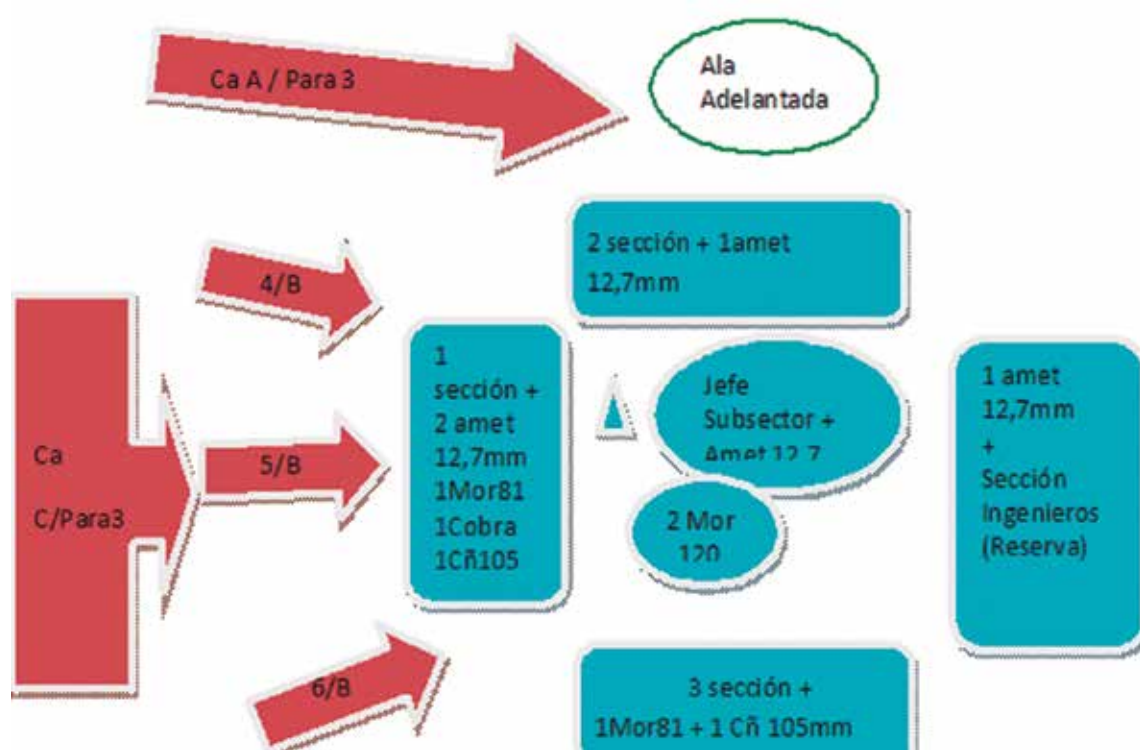
Defendiendo hacia el Sur la 3ra sección del Tte. 1ro Enrique Neirotti reforzada con una ametralladora 12,7 mm de la IM y un cañón S/R 105 mm

Orientada al Oeste, cerrando los 360° y en calidad de reserva, la 1ra sección de la Compañía de Ingenieros 10 a cargo del Tte. Hugo Quiroga.

El ataque inglés estaba planeado como un ataque silencioso con la Compañía A del Regimiento PARA 3 conquistando el objetivo “Ala Adelantada” (ver gráfico abajo) para establecer una base de apoyo de fuego para el avance a la Compañía B que conquistaría el extremo Oeste de la altura, objetivo “Apertura” para proseguir luego a establecer una base de apoyo de fuego en objetivo “Zaguero” que permitiera a la Ca A proseguir hasta Wireless Ridge.

En apoyo al ataque estaban una batería de Cañones Livianos (seis cañones de 105 mm) y la fragata





Esquema de la disposición de la defensa argentina en Monte Longdon y el ataque inglés

HMS "Avenger".

Los británicos dispusieron de una superioridad numérica de 2 a 1 (unos 600 efectivos del PARA 3 contra unos 280 efectivos argentinos)

Desde el 1 de junio la posición fue sometida a fuego de artillería, ataques aéreos y cañoneo naval.

A partir del 8 de junio se detectan en el radar Rasit patrullas inglesas en el frente Noroeste se desata fuego de artillería que obliga a retroceder al enemigo.

Los días 9, 10 y 11 de junio los ataques aéreos, el cañoneo naval y el fuego de artillería se hacen intensos.

A partir del 3 de junio el PARA 3 comenzó a ejecutar tareas de reconocimiento de la posición argentina. Varias patrullas fueron adelantadas durante las noches para determinar el detalle de la posición defensiva en Longdon e inclusive tomar prisioneros. En esas circunstancias en varias oportunidades hubo enfrentamientos y los ingleses se replegaron. La Sección del Subteniente Baldini reaccionó agresivamente con sus fuegos preparados.

El enfrentamiento previo más importante se dio entre efectivos de Comandos Argentinos y de Gendarmería con una patrulla inglesa que estaba destacada sobre un puente en el río Murrell. El encuentro fue violento y los ingleses huyeron dejando material y equipos de comunicaciones abandonados.

Sin embargo el Jefe del PARA 3, Teniente Coronel Pike y sus jefes de compañía, tenían a los defensores argentinos en primera línea en baja estima, debido a los informes falsos de las patrullas de reconocimiento, y no esperaban que opusieran mucha resistencia.

Por esta razón, el Jefe de los Para esperaba sor-

de proceder hacia Zaguero, mientras que la Compañía A, seguida por la Compañía C, tomarían Wireless Ridge.



Major Mike Argue Jefe de la Compañía B del PARA 3 en el ataque a Mte Longdon

Pero la moral seguía manteniéndose de manera bastante razonable en el Regimiento 7. El Conscripto Elbio Eduardo Araujo, con una lata de dulce de batata vacía, tocaba la Colina de la vida (de León Gieco) contagiando con su canto a todos sus compañeros de la 3 Sección de fusileros. El Conscripto Miguel Ángel Arrascaeta que había resultado herido por el fuego de ablandamiento británico en la primera semana de junio y evacuado, creyendo que sus amigos en la 1ra Sección todavía lo necesitaban regresó a Longdon donde perdió la vida combatiendo. El Conscripto Fabián Emir Passaro de la Compañía B combatió en Monte Longdon con el pelotón adelantado de Baldini y recuerda la vida en esos momentos:

"La mayor parte de nosotros nos habíamos acostumbrado a la guerra. Pero algunos chicos todavía estaban muy deprimidos y, en muchos casos, esta-

ban empeorando. Por supuesto, estábamos hartos de llevar la misma ropa puesta por tantos días, sin una ducha, teniendo tanto frío, comiendo mal. Fueron demasiadas cosas juntas, aparte de nuestro temor natural de la guerra, el bombardeo y todo eso. Pero pienso que algunos de nosotros nos adaptábamos mejor que otros. Había chicos que estaban muy preocupados; y traté de levantarles un poco el ánimo. "No se preocupen," les dije. "Nada suce-

derá", estamos a salvo aquí. ¿"No ven ustedes que nunca podrán conseguir llegar aquí arriba".



Monte Longdon

Durante las horas de luz del 11 de junio se observaron numerosos desplazamientos de helicópteros en la zona de monte Kent fuera del alcance del fuego propio. Al caer la noche se intensificó el fuego enemigo sobre la posición y alcanzó su mayor magnitud a partir de 20.30 hs. Se cortaron los tendidos telefónicos y las comunicaciones quedan supeditadas a las radios.

Eran casi las 21 hrs y todo estaba aparentemente en calma, pero una densa niebla impedía que la visión alcanzara más de 7 metros.

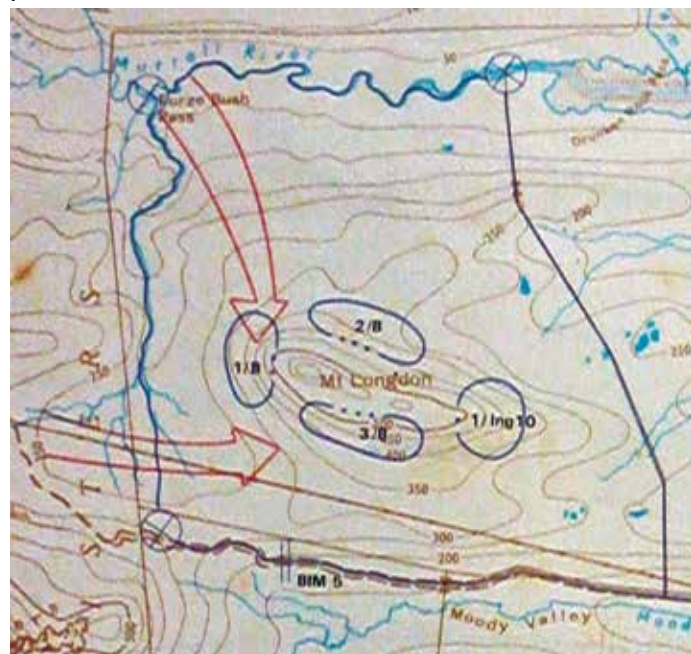
Debajo del Monte, los Paracaidistas se aprestaban para el avance cuesta arriba. Se ordenó iniciar el avance, luego de impartirles la orden de calar bayonetas.

En lo alto, el Cabo Oscar Carrizo terminaba de asegurar el cambio de guardia y se aprestaba a dormir un rato. Pero de repente, un sonido proveniente de más abajo le hizo aguzar el oído. Sonaba como "clunk click". Se dio cuenta de inmediato de qué se trataba, era el característico ruido que emiten las bayonetas al calarse al fusil. Salió disparado a las trincheras para despertar al resto de la posición.

El enemigo ha avanzado aprovechando la oscuridad con su Compañías A y B pero la Compañía B quedó atrapada en un campo minado frente a la posición de Baldini. El cabo Brian Milne pisó una mina, lo que alertó por completo a la Primera Sección de Baldini.

El Subteniente reaccionó de inmediato saliendo de su carpas y activando a toda la posición defensiva a viva voz.

A 2130 el Subteniente Baldini informa que el enemigo ha logrado alcanzar las proximidades de su posición y se halla empeñado en distancias cortas, aprestándose a ejecutar un contraataque y luego se pierde el contacto con esa Sección.



Situación a 2130/2230 hs.

En la organización del contraataque para defender su posición mueren el Subteniente Baldini y el Cabo Darío Ronaldo Ríos que lo asiste cercanamente. También es abatido en las proximidades del Jefe de Sección el Cabo Pedro Orozco.

La 1ra Sección empeñada en combate cuerpo a cuerpo cede la cresta de la altura y sobre la medianoche el Jefe del Subsector ordena al Tte. Quiroga a cargo de la Sección de Ingenieros (Reserva) lanzar un contraataque sobre el sector de la posición de



la 1ra Sección para recuperar la misma o facilitar el desprendimiento de los defensores que aún combaten entremezclados con los atacantes.

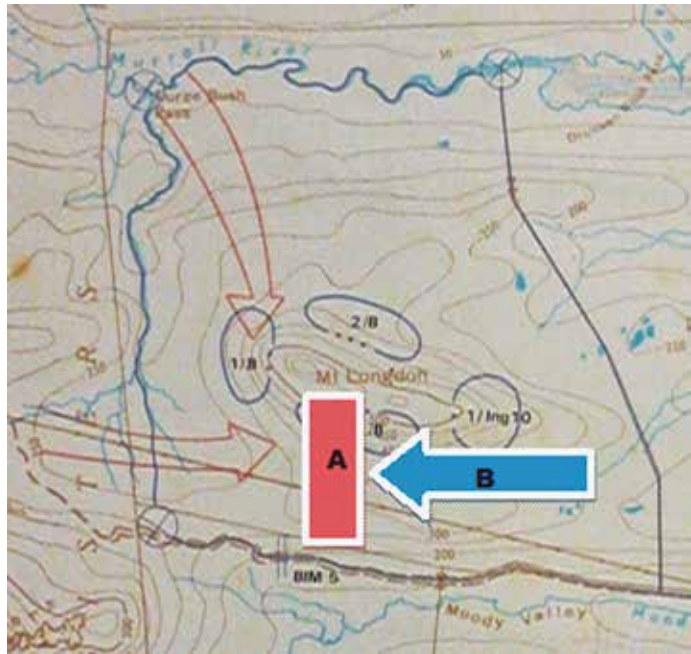
La Sección de Quiroga con mucho esfuerzo logra avanzar y el avance inglés se detiene y comienzan a retroceder.

El avance del contraataque argentino se detiene ante el peligro de ser flanqueados desde el Norte y Sur.

Mientras tanto la 2da y 3ra Sección reciben fuerte presión de parte de los atacantes desde las 2300 hs. La situación se estabiliza y los ingleses están sorprendidos de la resistencia que encuentran.

La situación se torna incierta pues los ingleses han perdido su empuje. El Jefe del Regimiento inglés decide lanzar a la Compañía "A" para tomar la altura.

El Jefe del Subsector solicita al Jefe del RI 7 envíe refuerzos para intentar otro contraataque sobre las fuerzas inglesas que han sido detenidas por la Sección del Tte. Quiroga.



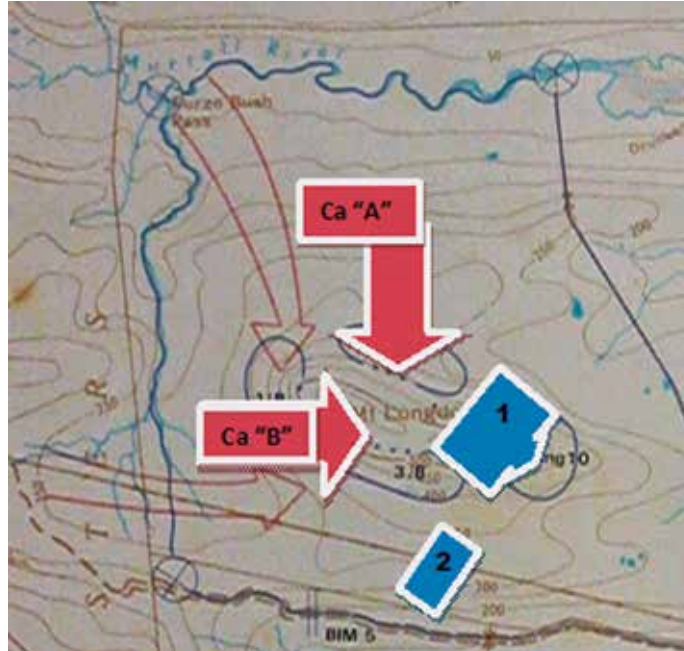
Contraataque de la Sección del Tte. Quiroga y línea alcanzada inglesa aproximadamente a 0100 hs

Se destaca el jefe de la 1ra Sección de la Compañía "C" del RI 7. Tte Castañeda desde proximidades de Wireless Ridge y recibe la orden de atacar en dirección Noroeste para apoyar la acción del Tte. Quiroga.

En el frente de las 2da y 3ra Sección sus respectivos jefes son heridos y quedan a cargo sus respectivos reemplazos.

La artillería británica también hiere gravemente al jefe de la Sección de Morteros, el Sargento Primero Pedro López. Y el observador adelantado de la Artillería Argentina, el Teniente Alberto Rolando Ramos, cayó muertos en el ataque inicial.

El Tte. Castañeda alcanza la línea de contacto con las tropas inglesas alrededor de 0300 hs. Los efectivos del PARA 3 intentan rodear por el Norte a la Sección de Ingenieros. El combate se torna muy confuso porque la zona es batida por fuego de morteros y ambos bandos buscan cubrirse. Se combate cuerpo a cuerpo produciéndose avances y retrocesos de pequeños grupos.



Situación en Monte Longdon a 0630 del 12 de Junio - 1 efectivos sobre Longdon en repliegue - 2 Esc. C Bl. 10 en posición de bloqueo.

Inmediatamente el enemigo se lanza nuevamente al ataque tratando de forzar la retirada argentina. Esta vez ataca la Compañía A desde el Norte y Noroeste con apoyo de fuego de morteros y artillería.

Si bien la posición resiste ha sido infiltrada en varios puntos y no existen efectivos adicionales para volver a tomar la ofensiva. Los niveles de amunicionamiento comienzan a ser críticos.

Desde Puerto Argentino se ordena al Escuadrón de Exploración de Caballería Blindada 10 (reserva a pie) que ocupe una posición de bloqueo al Sudeste de Longdon para bloquear eventual irrupción de efectivos ingleses y permitir el repliegue de los efectivos en Longdon de ser necesario.

A 0630 se ordena el repliegue de la Ca "B" hacia Wireless Ridge apoyando el repliegue con los fuegos de artillería del GA Aerotransportado 4 y ejecutar concentraciones de artillería sobre la altura desalojada.

El capitán Rodrigo Suloaga, a la cabeza del Escuadrón de Exploración de Caballería Blindada 10 (al cual se le agregaron unos 30 hombres del subteniente Mosquera replegados del Dos Hermanas Norte), logró

bloquear desde el valle entre los montes Longdon y Tumbledown, la penetración del 3 PARA hacia Wireless Ridge y facilitar el repliegue de los hombres del mayor Carrizo Salvadores.

A 0645 comienzan a desprenderse los hombres de la Ca. B alcanzando a 0800 las nuevas posiciones en Wireless Ridge.

Solamente 90 hombre de los casi 300 que comenzaron los combates la noche anterior alcanzan las nuevas posiciones. Dada las condiciones físicas y anímicas de los efectivos el Jefe del RI 7 ordena la marcha hacia Puerto Argentino.



*Teniente E. A. PM Juan Domingo Baldini
Nació el 13 de febrero de 1958. Ingresó al Colegio Militar de la Nación (CMN) en 1976 y egresó como Subteniente de Infantería en el año 1979.
El 4 de abril de 1983, recibió póstumamente la condecoración "La Nación Argentina al Valor en Combate".*



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./Brazategui, 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](https://www.facebook.com/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

- nas@yahoo.com.ar
Señal en vivo: www.radiouniversidad.com.ar / **Facebook:** Misión Malvinas (Programa radio)
- **Nombre del Programa:** CON LA MIRADA EN MALVINAS
Emite los días: sábados de 10:00hs. A 12:00hs / **Emisora:** LX23 Radio La Costa
Conducen: Carlos Sánchez, Emilio Alsina y Rodolfo Costamagna
Teléfonos: 011 42519163 Celular: 011 1549466395 /
Email: sancarlos2_05@hotmail.com
Señal en vivo: www.lx23radiolacosta.com.ar
- **Nombre del Programa:** MALVINAS, CORAZON DE MI PATRIA
Emite los días: Lunes de 20:00 hs. A 21:00hs
Emisora: RADIO TRADICION AM 1580 SAN MARTIN PROV. BS AS.
Conducen: MANUEL VILLEGAS Y ESTEBAN JUAN TRIES
Teléfonos: 47548784/47132517 **Celular:** 1557193187
Email: malvinascorazondemipatria@gmail.com
Señal en vivo: <http://www.amtradicion.com.ar>
- **Nombre del Programa:** MALVINAS, SU HIS-

- TORIA
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

El Combate del Río Murrell el 6 de Junio de 1982

El río Murrell es un río de pesca, en la Isla Soledad de las Islas Malvinas. Tiene un gran estuario en su desembocadura en la caleta Serpiente en Puerto Groussac. Gran parte de la batalla de Monte Longdon se libró en las proximidades y alrededor del río Murrell y el puente de ese nombre.

El río se encuentra en el Monte Challenger, con afluentes que vienen de Monte Kent, Harriet y Dos Hermanas.



El combate de Murrell Bridge fue una emboscada en la noche del 6 y 7 de junio por parte de las tropas británicas que sorprendió a un grupo de comandos de la Compañía de Comandos 601. Los argentinos habían salido para explorar el puente sobre el río Murrell. El enfrentamiento duró un tiempo aproximado de 40 minutos sin registrarse bajas, terminado con la retirada de las fuerzas británicas, dejando atrás cartografía; documentación; una radio y una bandera del Reino Unido.

A fines de mayo de 1982, varios paracaidistas del 3er Batallón de Paracaidistas (Compañía D, 3 PARA), comandados por el Capitán Matthew Selfridge acompañados por Ingenieros Paras del Capitán Robbie Burns, fueron transportados hacia Estancia House para establecerse en el Río Murrell.

En las proximidades, la Compañía B helitransportada del Mayor Oscar Ramón Jaimet, tenía patrullas adelantadas alrededor de la cresta de The Saddle (La Silla) cerca del puente de Murrell, y la sección del Subteniente Aldo Eugenio Franco, tuvieron un corto intercambio de fuego con los paracaidistas de Selfridge, después de que uno de sus soldados descubrió la presencia de ellos.



Referencias: 1 Puente – 2 Monte Longdon – 3 Río Murrell

El Pelotón 4 del Teniente Ian Bickerdike del 3 PARA estableció una base de patrullas cerca del Puente de Murrell durante la noche del 3 de junio, pero fueron descubiertos al amanecer por el Capitán Carlos Alfredo López Patterson y los hombres de la sección del Subteniente Miguel Mosquera Gutiérrez ubicados en Dos Hermanas Norte, quienes dispersaron a los paracaidistas con fuego de ametralladoras y apoyo de los morteros del Teniente Luis Carlos Martella.

Según el Cabo del 3 PARA Ned Kelly

“El comandante de nuestro pelotón estaba a 300 metros al otro lado del puente, a unos 600 metros detrás de nosotros. Cuando le pedí que nos sacara, se negó, diciendo que el fuego enemigo no era efectivo... Yo tenía una patrulla de seguridad a 500 metros de distancia en terreno muerto. Los argentinos empezaron a batirlos con morteros, persiguiéndolos a nuestras posiciones. Luego entró su artillería en acción y nos retiramos”.

Tras retirarse, los capitanes Selfridge y Burn decidieron marchar con varios hombres a la orilla del río Murrell para así lograr ocupar la zona del puente, estableciendo Puestos de Observación en ese lugar. El objetivo de los ingleses era reconocer desde el río las posiciones de los argentinos en Monte Longdon, dado que el Para 3 había sido designado para atacar y conquistar en los siguientes días esa altura. La Compañía D era el elemento de reconocimiento y exploración del Regimiento.

Durante ese tiempo el mayor Jaimet, con fracasiones en el valle entre los montes Longdon y Dos Hermanas, también venía informando de la presencia de tropas enemigas a lo largo del río Murrell. Eso hizo pensar a los jefes de las fuerzas especiales argentinas en Puerto Argentino, que había una buena oportunidad para llevar a cabo una incursión exitosa contra el Puente Murrell para establecer una emboscada a los ingleses.

En vista de ello, el Mayor Mario Luis Castagneto a cargo de la Compañía de Comandos 601, al creer que la cantidad de paracaidistas ingleses era mínima, envió una patrulla de 11 hombres de la Compañía y dos miembros del escuadrón de Gendarmería Nacional, con el objeto de llevar a cabo una emboscada contra los británicos.

Para esa operación, fue convocada la Sección a cargo del Teniente 1º Fernando García Pinasco a quien se le encargó cruzar el río Murrell antes de llegar al puente, para sorprender a los británicos donde menos lo esperaban.

A cargo iría el Capitán Rubén Teófilo Figueroa en su carácter de Segundo Jefe de la Compañía 601 dado que el jefe de la sección que haría la operación estaba en otra acción en la Gran Malvina.

El enfrentamiento

La operación se puso en marcha la noche del 6 de junio. Ese día, después de efectuar la correspondiente limpieza del armamento y alistar el equipo, los comandos abordaron tres Land Rover y dos motocicletas a las 22.00.

Al alcanzar las posiciones de la Compañía B del RI6, se decidió dejar uno de los automotores a cargo del sargento José Raúl Alarcón Ferreyra para que el mismo hiciera las veces de estación retransmisora entre las avanzadas y Puerto Argentino.

Los Comandos se pusieron en marcha cuando se reiniciaba el cañoneo naval, el cual se fue haciendo más intenso a medida que se aproximaban al puente, tanto, que algunos proyectiles impactaron a menos de 200 metros de los Land Rover, poniendo a los comandos en situación de peligro.

Los buques británicos, situados en una bahía al sur de la capital de las islas, apuntaban preferentemente a las posiciones del Batallón de Infantería de Marina 5 en el monte Tumbledown, al Grupo de Artillería 4 y al Regimiento de Infantería 7.

Durante su desplazamiento, la sección de comandos, reforzada por efectivos del Escuadrón

“Alacrán” de la Gendarmería Nacional, pudo escuchar claramente los silbidos de los proyectiles y las explosiones que se sucedían después, iluminando las alturas ubicadas al oeste.

Hacía mucho frío y lloviznaba cuando dejaron atrás la zona batida.

Al llegar al punto intermedio entre los montes Longdon y Dos Hermanas, los comandos establecieron contacto con el mayor Jaimet, corroborando que no se había detectado movimiento enemigo y la zona parecía despejada. Por esa razón, quince minutos después reemprendieron la marcha a través de un campo minado, guiados por el teniente Anadón.

La sección fue bordeando el río hasta alcanzar un recodo que se formaba a tres kilómetros de las posiciones argentinas. En ese lugar, se dividió en dos: una patrulla de exploración integrada por el teniente Anadón, el sargento primero Ramón Vergara y el sargento José Rubén Guillén, debería cruzar la vía acuática y seguir el desplazamiento por la orilla opuesta (la oeste) y el grueso de la tropa, que lo seguiría a distancia por la misma ruta, evitando constituir un blanco rentable ante posibles emboscadas.

Anadón intentó cruzar antes de llegar al recodo, pero las aguas estaban tan crecidas y torrentosas, que no lo logró. Al establecer comunicación con García Pinasco, que avanzaba detrás, éste le sugirió buscar otra alternativa y de ese modo, continuaron en plena obscuridad, separados por una distancia de cincuenta metros, hasta que de pronto, el viento y la lluvia cesaron y las nubes se disiparon dando paso a una luna brillante que iluminaba majestuosamente los alrededores. Al mismo tiempo, el frío cesó y el clima se tornó misteriosamente agradable, algo raro en esa época del año.

Después de una hora y media de marcha, el teniente Anadón alzó el brazo derecho y sin pronunciar palabra, ordenó hacer alto porque a lo lejos, en medio de la obscuridad, parecía brillar algo.

Atentos y preparados, los hombres de la avanzada escrutaron la obscuridad pero por más esfuerzo que hicieron no alcanzaron a percibir nada. Guillén comentó que podía tratarse del reflejo de la luna en el agua y una exhaustiva inspección del sargento Vergara con sus visores nocturnos, pareció corroborar la suposición. Por medio de la radio se le comunicó a García Pinasco la novedad e inmediatamente después reanudaron la marcha, ignorando que estaban siendo observados por el enemigo. El brillo en cuestión era el reflejo de la luna sobre el poncho impermeable de un soldado inglés.

Así llegaron al puente del río Murrell, una construcción de madera, muy sólida aunque sin barandas, en cuyo extremo oriental decidieron esperar al grueso de la sección, que al poco tiempo se hizo presente.

García Pinasco intentó apostar a un grupo de hombres detrás de unas piedras de gran tamaño situadas a cierta distancia pues consideraba que desde allí podían dominar el puente cuando el enemigo lo atravesase. Figueroa, por su parte, designó a cuatro efectivos para que cruzasen el río y se apostasen del otro lado, dejando detrás al escalón de asalto y el de reserva.

García Pinasco se opuso a la idea por considerar que aquella gente iba a quedar al descubierto y completamente aislada, pero Figueroa se hizo responsable y sin decir más, atravesó el puente y se ubicó con sus hombres detrás de un montículo de tierra que les serviría de protección. Después regresó y le ordenó a Anadón unirse a ellos.

El oficial obedeció y seguido por el sargento primero Vergara llegó donde se encontraba la avanzada. Por su parte, García Pinasco y el sargento Guillén, se encaminaron hacia las mencionadas piedras, a



la izquierda del puente y desde allí hicieron puntería con sus fusiles, comprobando que se trataba de una buena ubicación.

Cuando los argentinos menos se lo esperaban, dio comienzo el combate.

Los ingleses abrieron fuego desde la elevación rocosa que ocupaban 70 metros delante del puente, obligando a la gente de García Pinasco a arrojarse cuerpo a tierra y responder, eran las 06.45 hs.

Hubo un primer momento de sorpresa pero una vez superado, se generó un violento intercambio de fuego que saturó de trazadoras el lugar.

El sargento ayudante Rubén Poggi, García Pinasco y el sargento primero Miguel Ángel Tunini cruzaban el puente a todo correr, cuando el primero fue alcanzado por un disparo en la pierna y cayó herido.

Mientras Tunini intentaba socorrerlo, el sargento Guillen disparaba con su ametralladora en tanto sus compañeros lo hacían desde diferentes posiciones. Eso distrajo la atención de los británicos quienes forzados por la situación, cambiaron la orientación de sus armas intentando neutralizarla. Aquello trajo algo de alivio a Anadón por hallarse peligrosamente expuesto, permitiéndole tirar con mayor soltura.

Los fogonazos de las armas automáticas y las balas trazadoras resplandecían de manera espeluznante en medio de la negrura, rebotando aquí y allá contra las rocas.

Anadón comprobó por la radio, que el personal se encontraba bien y mucho más aliviado, se desplazó junto al sargento primero Ramón Vergara hacia otra leve ondulación del terreno de no más de 30 centímetros de altura, desde donde arrojó una granada de fusil que cayó en medio de la posición enemiga. En ese preciso instante, las ametralladoras británicas dejaron de disparar y la situación pareció descomprimirse, aunque el fuego de las armas automáticas continuaba con la misma intensidad.

Utilizando el aparato de radio, Anadón solicitó a García Pinasco un movimiento envolvente porque estaba seguro que el enemigo estaba a punto de replegarse y quería evitar su fuga, pero su superior se negó por considerar aquello extremadamente arriesgado y porque los británicos podían llegar a barrerlos con facilidad desde sus posiciones.

Lamentablemente García Pinasco no pudo establecer contacto radial con el jeep de enlace y por esa razón se perdió la oportunidad de batir la posición enemiga con fuego de artillería. En vista de ello, Figueroa le gritó a su gente, que se preparase para cargar porque estaba seguro de que los ingleses se estaban por replegar.

-¡Che García, vamos a acabar con esos hijos de puta!

Pero García Pinasco volvió a oponerse, insistiendo que desde sus posiciones, el enemigo iba a aniquilarlos. Desoyendo la advertencia, Figueroa se incorporó y echó a correr seguido por sus hombres y casi inmediatamente, por el propio García Pinasco, el sargento Orlando Díaz y su asistente de ametralladora, el sargento primero Vallejo, quienes cruzaron el puente para unirse a Anadón, quien disparaba frené-

ticamente desde la vecina orilla.

-¡Vamos a reventar a esos ingleses hijos de puta! – gritó encrespado García Pinasco.

-¡De acuerdo, mi capitán! ¡Estamos listos!

De esa manera, se lanzaron al ataque, en primer lugar Figueroa, que enardecido por la adrenalina inició

una carrera extremadamente temeraria sin dejar de tirar, seguido por García Pinasco, Anadón y detrás de ellos, Vergara, Suárez, Quinteros y dos “alacranes” de la Gendarmería Nacional.

Los comandos se lanzaron hacia las posiciones enemigas, gritando para darse ánimo y disparando sin cesar. En la corrida, Anadón superó a sus compañeros y fue el primero en alcanzar la posición británica que por entonces, había sido abandonada.

-¡Vamos que se escapan, carajo! – gritó Figueroa sin dejar de oprimir el gatillo.

Efectivamente, el lugar estaba abandonado. Se trataba de un PO en el que sus moradores, a excepción del armamento, habían abandonado todo, a saberse: ocho bolsas de dormir, igual número de mochilas, cuatro paños de carpas, dos cascos de acero, una boina con las insignias del Para 3, una máquina fotográfica con su rollo a medio usar, una radio encendida y una bandera británica (la Union Jack).

Ocupado el campamento, el teniente Anadón, en su carácter de oficial de comunicaciones, pasó la frecuencia al suboficial de enlace y este hizo lo propio con la capital, estableciendo contacto con el capitán Pablo Llanos. Y fue el mismo Llanos quien les informó que minutos antes se había captado un desesperado pedido de auxilio a través del cual, el enemigo solicitaba de manera urgente la presencia de un helicóptero para evacuar heridos.

Los comandos no tardaron en corroborar la información porque a poco de cortar, vieron a lo lejos una bengala blanca y casi enseguida a un Sea King posándose en tierra, para remontar vuelo inmediatamente después.

La persecución de aquellos efectivos a través de un terreno casi desconocido y en plena penumbra hubiese significado un esfuerzo inútil; quedarse allí representaba un serio peligro porque era seguro que el enemigo iba a hostilizar el lugar con fuego de artillería. Por esa razón, resolvieron cargar el equipo capturado y se retiraron hasta un grupo de rocas distante a 500 metros, que les proporcionó refugio seguro.

Excitados aún, necesitados de descargar tensiones, dieron cuenta de las raciones tomadas al enemigo (chocolates, pasas de uva, compota de diferentes gustos, galletas y nueces), no sin descuidar la vigilancia, pese a la certeza de que los británicos se habían retirado y que no había enemigos en varios kilómetros a la redonda.

Había sido una acción extenuante y frenética, plena de peligros y por esa razón, algo más relajados, se echaron a descansar necesitados como estaban de bajar la adrenalina y disminuir la aceleración.

Después de apostar una guardia, García Pinasco, Anadón y Tunini regresaron la zona de combate para recorrer sus alrededores en busca de heridos y algún otro material abandonado. No hallaron nada, clara evidencia de que el helicóptero había evacuado al total del PO atacado y la zona se hallaba desierta.

El único herido argentino fue el sargento ayudante Poggi, a quien evacuaron a bordo de una moto en dirección a la retaguardia, donde fue atendido por el capitán médico Llanos.

La patrulla permaneció en el lugar toda la mañana, observando el movimiento de los helicópteros británicos transportando sus cargas colgantes entre los montes Kent, Enriqueta y Dos Hermanas.

En vista de ello, los efectivos del capitán Figueroa solicitaron fuego de artillería para batir las posiciones y el mismo llegó alcanzando, incluso, el puesto de mando del general Jeremy Moore que se vio forzado a desplazarlo hacia otro sector, donde a poco de instalado, volvió a sentir sus consecuencias.

Según el cabo Mark Hunt

“Vimos bastante gente en el valle que venía hacia nosotros y los sorprendimos con nuestros fuegos, pero tenían un apoyo masivo de ametralladoras calibre .50 y 7.62mm y nos saturaron la posición, llovían los proyectiles y nos vimos obligados a retirarnos.”

Poco después del anochecer, la 3ra Sección Asalto bajo el mando del capitán Jorge Eduardo Jándula se hizo a cargo de la posición del puente Murrell y estableció otra emboscada en la noche del 7 al 8 de junio. Durante su periodo ahí, los comandos argentinos descubrieron otra posición británica evacuada, que había escapado a la atención de los hombres del Capitán Figueroa.



Capitán Rubén Teófilo Figueroa

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.-

La Instalación de Tiro Berreta

“El arma nunca pensada por los Ingleses que puso fuera de combate uno de sus buques más emblemáticos y terminó con el cañoneo nocturno naval sobre las posiciones argentinas”
La fascinante historia del ingeniero argentino que, aplicando sus conocimientos misilísticos adquiridos en Europa y una eficaz tecnología del tipo “lo atamos con alambre”, puso fuera de combate a uno de los mejores buques de Su Majestad Británica.

Autor Daniel Gionco, VGM del Apostadero Naval Malvinas



El día 4 de mayo de 1982, la Aviación Naval Argentina obtuvo una resonante victoria al destruir al poderoso buque inglés HMS Sheffield, utilizando aviones Super Etendard equipados con misiles Exocet AM-39 (Aire-Mar).

Tras ese exitoso ataque, el Estado Mayor de la Armada Argentina estudió la posibilidad de emplear también su arsenal de misiles Exocet MM-38 (Mar-Mar), para detener la acción de los buques de guerra británicos, que sistemáticamente efectuaban un persistente cañoneo naval nocturno sobre las unidades argentinas destacadas en las Islas Malvinas.



Corte de una unidad contenedor-lanzador de misiles Exocet Mar-Mar, que se instala en un buque

Si bien los misiles Exocet MM-38 están diseñados para ser lanzados desde un buque contra otro buque, a mediados de mayo se encomendó al capitán Julio M. Pérez y a un grupo de colaboradores de la Base Naval Puerto Belgrano, que intentaran desarrollar los equipos que permitieran lanzar dichos misiles desde instalaciones terrestres de las Malvinas.

El hombre preciso en el momento indicado

En aquel entonces Julio Marcelo Pérez tenía 45 años, y se había graduado de ingeniero con orientación electrónica en la Universidad de Buenos Aires, con un posgrado en Ingeniería Aeroespacial obtenido en la Universidad de Roma (Italia). Además había desarrollado la carrera de Oficial de la Armada Argentina, Cuerpo Comando, hasta alcanzar el grado de capitán de fragata.



El Capitán de Fragata Ingeniero Julio M. Pérez a fines de 1982

Entre otras cosas, Pérez trabajó en Investigación y Desarrollo en el área de misiles de CITEFA, proyectó y ejecutó el montaje de los Exocet MM-38 en varios destructores de la Armada, y recientemente había viajado a Francia para supervisar la recepción

de los misiles AM-39 destinados a los aviones Super Etendard.

Con astucia, charlando con ingenieros de la empresa Aérospatiale, Pérez les sonsacó cierta información “no escrita” sobre los misiles que fabricaban, lo que resultaría de primordial utilidad para el futuro éxito de los Super Etendard, y también para encarar el diseño, construcción y operación de un sistema para el emplazamiento terrestre de un lanzador de misiles Exocet MM-38 que era un lanzador diseñado para ser colocado a bordo de buques...

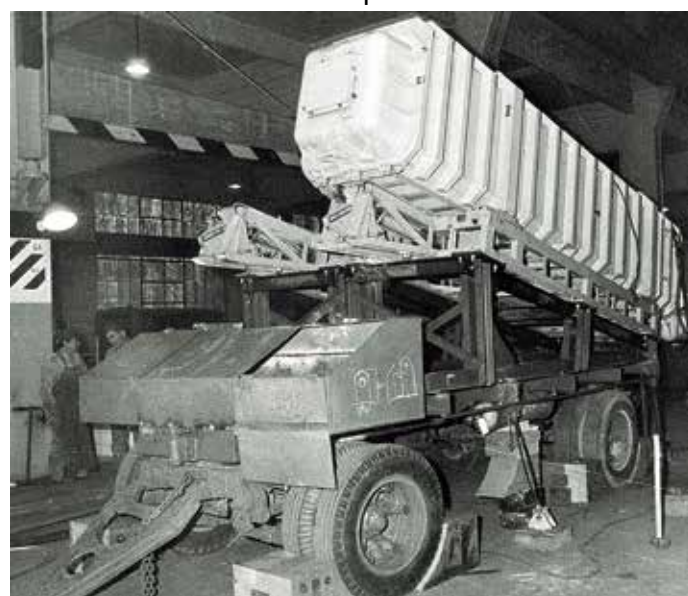
La idea en marcha

Lamentablemente los estudios preliminares determinaron que para desmontar de un buque, tanto los misiles como su compleja instalación, se necesitaría un tiempo demasiado prolongado, considerando la urgencia en detener el bombardeo naval enemigo.



Montaje de 6 unidades contenedor-lanzador de misiles Exocet MM-38 en el buque francés Jeanne d'Arc (R97)

Por lo tanto, se debió diseñar un equipamiento totalmente nuevo que fuese transportable por avión, sin contar con mucha información técnica, que sólo el fabricante de los misiles poseía.



Vista de la plataforma inercial de lanzamiento con sus tacos de fijación, durante la construcción de la batería terrestre de misiles Exocet MM-38 (Mayo de 1982). - Fuente: Chacho Rodríguez Muñoz

Para ello, Pérez junto a los técnicos Luis A. Torelli y Antonio Shugt, encararon un relevamiento experimental que identificó las señales que el Exocet intercambiaba con su unidad de control, en cada una de las situaciones de tiro.

En palabras del Capitán Pérez: “...cortábamos cables y probábamos señales mediante cablecitos, y estos cablecitos se juntaban con otros para simular otras señales, y éstas otras eran aplicadas con pilas, y así obteníamos, sucesivamente, indicios, marcas, signos que nos permitían reconstruir un sistema. Al cabo de numerosos ensayos, llegamos a la conclusión,

casi fantástica, de que sí, podíamos engañar al misil”.

Entonces se construyó un sistema compuesto por un dispositivo que simulaba las señales eléctricas de control que la verdadera computadora de a bordo enviaba al misil en su montaje original, una plataforma inercial de lanzamiento terrestre, un carrito para transportar los misiles, un sistema de detección del blanco y un grupo electrógeno que proveía la alimentación eléctrica.

Una construcción “muy berreta”

Esta serie de equipos debieron fabricarse velozmente, utilizando los elementos ordinarios que pueden hallarse en un taller naval, lo que provocó que la instalación resultase más grande que lo técnicamente necesario y tuviese componentes algo obsoletos.

Así la plataforma de lanzamiento se fabricó con un carrito y se usó el generador de un antiguo reflector antiaéreo. Además, los hijos de Julio Pérez, Marcelo (58) y Fernando (56), nos han revelado que esa improvisada batería misilística terrestre, que el Capitán llamaba “Instalación de Tiro Berreta - ITB”, funcionaba con válvulas de vacío que tardaban un tiempo en calentarse (como las radios de 1940), pues su padre no tuvo tiempo suficiente para crear ni el software ni una computadora adecuada.



Unidad que incluye los equipos electrónicos de control de tiro y el grupo electrógeno de la batería terrestre de misiles Exocet (ITB), dentro del Taller de Misiles de Puerto Belgrano (Mayo de 1982) - Fuente: Carlos Ríos Centeno

El gobierno de la ITB también requirió soluciones algo “cavernícolas” para simplificar el equipo.

En operación normal, la computadora del buque envía un paquete de datos de 64 bits y espera que el Exocet lo devuelva sin errores. Luego desafía al misil con un paquete ligeramente diferente, para ver si lo replica correctamente. Finalmente le manda el paquete con todos los datos de distancia, altura de vuelo, región donde debe buscar el blanco y muchos otros parámetros para asegurar el disparo a efectuar.

En la ITB, “a lo bestia”, se decidió mandar 3 veces el mismo paquete de datos reales de disparo, programados con la zona más grande de búsqueda admitida por el misil, y como dijera el capitán Pérez: “...que sea lo que Dios quiera...”.

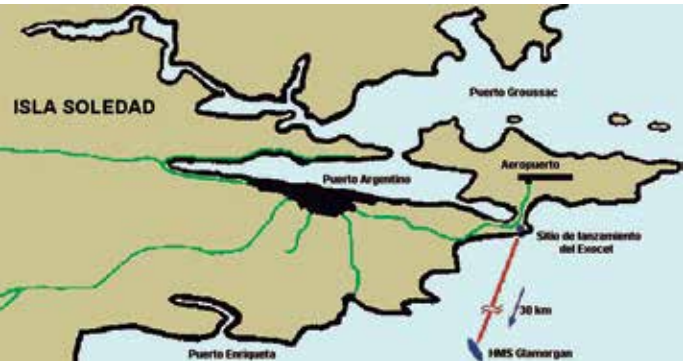
Instalándose en las Malvinas

Finalmente; tras muchas jornadas de febril trabajo en Puerto Belgrano, y dos peligrosos vuelos que debieron suspenderse; el personal técnico, los equipos descriptos y los contenedores-lanzadores de los misiles llegaron a Puerto Argentino el 31 de mayo

de 1982, a bordo de aviones Hércules.



Dos unidades contenedor-lanzador de misiles Exocet MM-38 sobre el carretón de transporte, en una calle de Puerto Argentino (1982) - Fuente: Chacho Rodríguez Muñoz



Croquis del sitio de emplazamiento de la batería terrestre de misiles Exocet MM-38 en cercanías de Puerto Argentino y trayectoria del impacto sobre el HMS Glamorgan (fuera de escala) - Fuente: Daniel G. Gionco

Rápidamente el Apostadero Naval Malvinas se puso a colaborar con el proyecto. Se colocaron los equipos en la zona del Muelle Este de Puerto Argentino, disimulando su presencia con redes de enmascaramiento. Los componentes se dispersaron y se ubicaron lejos del lugar de lanzamiento, para que

en las fotos tomadas por aviones y satélites no se descubriera lo que se estaba preparando. Se ordenó el más estricto secreto sobre la operación, pues se sospechaba que los kelpers enviaban información a los británicos. Asimismo se dispuso una guardia reforzada sobre los equipos, por ser un objetivo apetecible para un ataque de comandos enemigos.

Analizada la situación, se llegó a la conclusión de que el mejor sitio para emplazar la plataforma de lanzamiento era en el camino asfaltado que atraviesa el istmo que une a la península del aeropuerto con el resto de la Isla Soledad, y que el armado de la instalación misilística en dicho lugar debía comenzar al anochecer, con la mayor discreción posible.



Carlos Ríos Centeno operando el radar antipersonal RASIT en Puerto Argentino (1982) Fuente: Carlos Ríos Centeno

Para obtener información precisa de la ubicación de los buques a batir, se disponía de un radar antipersonal RASIT del Ejército. Los datos que brindaba el mismo tenían un formato distinto al que usaba la ITB, por lo que mediante cálculos manuales debían convertirse en determinados valores de tensión, que se ajustaban mediante potenciómetros a fin de programar el misil a disparar.

Pero como desde que el radar detectaba el blanco, hasta que los datos se convertían manualmente y llegaban al Exocet, el buque enemigo se seguía moviendo; el capitán Pérez rápidamente debía ajustar un poco la programación a enviar, estimando “a ojómetro” la nueva posición.

Primeros intentos con la instalación improvisada

Para efectuar un lanzamiento exitoso, alrededor de las 18:30 se instalaba el radar y la plataforma inercial de lanzamiento que pesaba 6 toneladas; necesitándose casi una hora para orientar la plataforma en la dirección de disparo, nivelarla y afirmarla con sus tacos de fijación, pues dichas maniobras se realizaban usando sólo la fuerza muscular de los conscriptos del Apostadero provenientes de Puerto Argentino.

Luego, cerca de las 20:00 arribaba el carretón con dos contenedores de misiles, y también llegaba una grúa autopropulsada que servía para levantar los contenedores y montarlos sobre la plataforma de lanzamiento.

Finalmente, a eso de las 20:30 se presentaba el dispositivo electrónico de control de tiro con su grupo electrógeno, y se realizaba el cableado de todos los equipos.

Tras verificar la instalación, se arrancaba el grupo electrógeno y así quedaba todo listo para el disparo de los Exocet.

A partir de entonces debía aguardarse que alguno de los buques que realizaban el bombardeo nocturno, pasase por delante de la batería misilística costera. De no ser así, se desmontaba todo antes del amanecer y se volvían a ocultar los componentes.

El 1º de junio se presentó la primera oportuni-



“Batterie terrestre de missiles MM-38 Exocet, modèle ITB du capitaine Julio Pérez (Iles Malouines-12/06/1982)” - Aguada sobre papel de Daniel Bechennec (2009). Fuente: Daniel G. Gionco.

dad. En el primer intento falló la ignición del propulsor del misil, por causas que no pudieron determinarse. Rápidamente se preparó el lanzamiento del segundo misil, que partió con una trayectoria incorrecta por errores originados en el apuro de efectuar el disparo antes de que el buque enemigo se alejase.



Parte de la batería terrestre de misiles Exocet MM-38 en Puerto Argentino (1982). Se ve la plataforma inercial con 2 unidades contenedor-lanzador de misiles, pero faltan los tacos de madera para inmovilizar las ruedas de la plataforma y el grupo electrógeno con su correspondiente dispositivo electrónico de control de tiro. Fuente: Terence Laheney

En los días siguientes se suspendieron las operaciones por falta de misiles, descubriéndose durante ese lapso que un pequeño componente de la ITB fallaba, siendo reemplazado con prontitud.

Recién el 5 de junio un avión Hércules transportó dos nuevos Exocet desde el continente. A partir de entonces, todas las noches se repetía la maniobra de armado de la instalación, en espera de la presa y posterior desmontaje. El autor de este artículo participó de esas largas noches de tensa espera, en las cuales los buques enemigos no llegaban a cruzar la línea de tiro de la improvisada instalación misilística, la cual tenía una orientación fija de disparo.

El disparo estelar de la ITB

Finalmente en la madrugada del 12 de junio de 1982 se presentó la ocasión largamente esperada por los hombres comandados por el capitán Pérez.



Dos fotogramas de la filmación en la madrugada del 12-06-82. A la izquierda se vislumbra una camioneta y la ITB tras el disparo del Exocet, y a la derecha el misil volando hacia el objetivo, unos segundos después. Fuente: Carlos Ríos Centeno.

Esa noche el radar detectó un buque británico que se encontraba a 29.960 metros en dirección 201° 22', habiendo así ingresado en la zona de alcance de los misiles. Rápidamente se ejecutaron todos los pasos para el disparo del Exocet, que esta vez salió correctamente orientado e impactó en el blanco luego de algunos minutos que parecieron interminables, originando un gran resplandor que indicaba el éxito obtenido. Esta acción sin precedentes en el mundo, fue filmada por el equipo de Carlos Ríos Centeno, productor del programa de televisión "La aventura del hombre", que a la sazón operaba el radar antipersonal Rasit.



El Glamorgan en marzo de 1982, poco antes de comenzar la guerra. Fuente: Chris Howell

En ese momento, los que peleaban en los montes vieron la gran explosión en el mar, los canales

radiales de ambos bandos se saturaron de mensajes y se escucharon expresiones de júbilo en las trincheras argentinas, que venían soportando el bombardeo naval británico.



El HMS Glamorgan (D19) Fuente: Jess James

Según pudo saberse meses más tarde de fuentes británicas, el buque alcanzado era el HMS Glamorgan y el impacto se produjo en el sector de popa del mismo, pues su oficial de guardia Ian Inskip ordenó una oportuna maniobra de giro a estribor al detectar el misil que se acercaba, evitando así que el impacto ocurriera en el centro del barco, donde podría haber provocado un daño devastador.

Según esas fuentes, en la acción fallecieron 13 personas y 22 resultaron heridas. El buque no se hundió pero quedó fuera de combate, por lo que no pudo volver a atacar las posiciones argentinas hasta el fin del conflicto.



Vista parcial del Glamorgan, tras el impacto del misil argentino (1982). Fuente: Jess James.

El éxito logrado tuvo una amplia repercusión en los altos mandos navales de todo el mundo. Después de la caída de Puerto Argentino, los británicos realizaron un profundo análisis de la instalación misilística que quedó en las islas, asombrándose de que con esos medios tan improvisados se haya logrado poner fuera de combate a un navío de guerra tan poderoso.

La estela del genio

Este logro del capitán Pérez, alcanzado con equipos de muy bajo costo e información incompleta, le valió condecoraciones de la Armada Argentina y del Congreso de la Nación. Además se lo designó Agregado Naval en Francia, donde fue condecorado con la "Ordre National du Mérite" en el grado de Comandante.



El almirante Anaya le entrega a Julio Pérez la medalla "al esfuerzo y la abnegación". Fuente: Fernando C. Pérez.

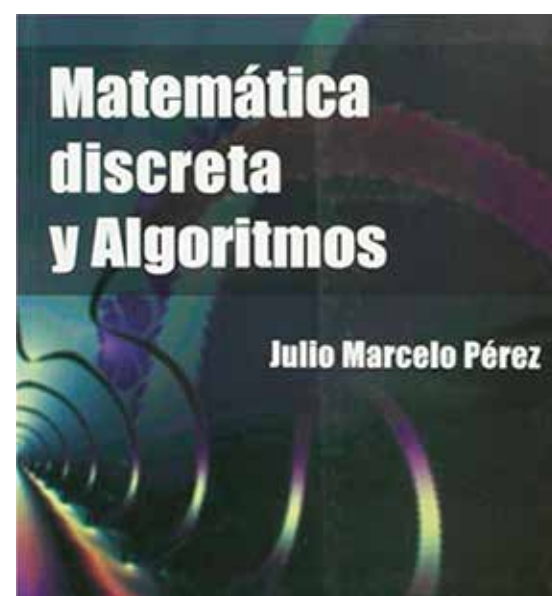
Tras retirarse con el grado de contraalmirante, desarrollar una fecunda carrera de profesor universitario en las mejores instituciones educativas de nuestro país y escribir varios libros de matemáticas y

electrónica; falleció el día 28 de junio de 2014.



El representante de la empresa Aérospatiale y Julio Pérez (a la derecha con uniforme de contraalmirante), formalizando la donación de una maqueta del misil Exocet AM-39, destinada al Museo Naval de Tigre. Fuente: Marcelo A. Pérez.

Con total naturalidad, Julio Pérez siempre decía que él sólo había hecho bien su trabajo; por lo que nunca buscó reconocimientos ni se esforzó en difundir la historia de su "berreta" creación misilística, que en su estelar disparo logró averiar al que fuera buque-insignia británico durante un lapso de la guerra de 1982.

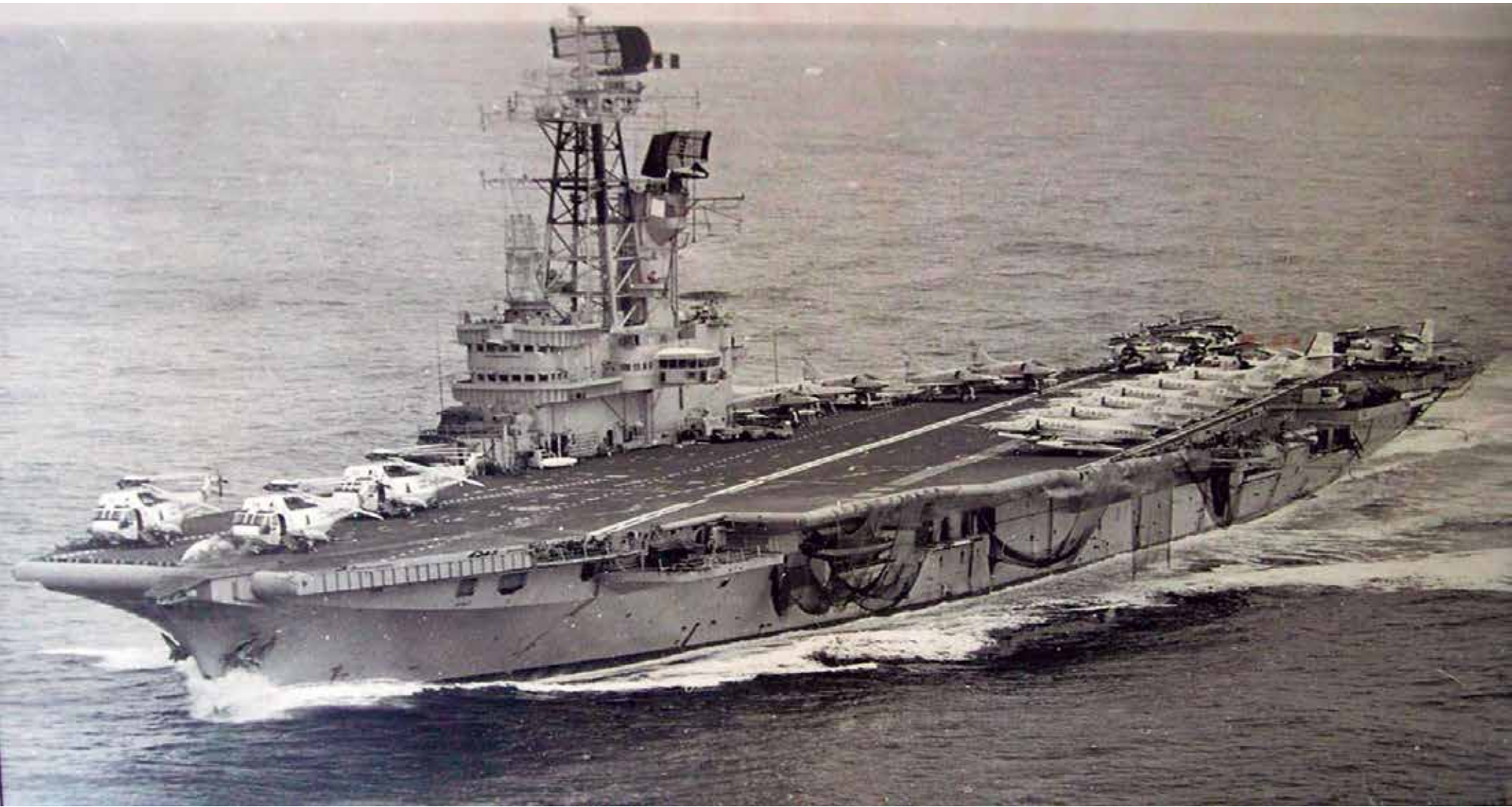


Dos libros de Julio Pérez
Fuente: Oscar Pugliese

Sin embargo; es justo dejar de lado el deseo de Don Julio y homenajear su memoria a 5 años de su fallecimiento, pues encarna los valores de nuestros grandes hombres: una voluntad tenaz y equilibrada, aplicación al estudio, ingenio para operar con recursos limitados, trabajo duro, modestia tras algún éxito ocasional, cierta picardía para obtener datos ocultos; y sobre todo, una notable inteligencia.

* El autor en 1982 era conscripto clase 62 e integró la dotación del Apostadero Naval Malvinas. Es Ingeniero Electricista (UBA), socio activo de AVEGUEMA y también se desempeña como webmaster del sitio "El Apostadero Naval Malvinas en Internet" (<http://www.aposmalvinas.com.ar>). Correo: dggionco@hotmail.com

El Portaviones ARA “25 de Mayo” en Malvinas



Capitán de Navío VGM Gustavo Tufiño

N.A.: Los datos graficados y escritos son estrictamente los que se encuentran guardados en el Archivo Histórico de la Armada.

Para poder organizar la historia se va a dividir la misma en capítulos, en los que se contará inicialmente los antecedentes del buque, la toma de Malvinas, los acaecimientos del 1 y 2 de mayo, los inconvenientes con las máquinas, y los sucesos del 4 y 5 de mayo.

1. Antecedentes del Buque

El ARA “25 DE MAYO” fue un portaaviones ligero que se construyó en Inglaterra hacia el final de la II Guerra Mundial, prestó servicios para este país entre 1945 y 1949 como HMS “VENERABLE”, posteriormente fue vendido a los Países Bajos donde navegó desde 1949 a 1969 como el HRMS “KAREL DOORMAN” y desde el año 1969 a 1997 prestó servicios en la Armada Argentina.

Hacia fines de la década del 90 fue vendido a la India para su desguace.

Tenía 212 metros de largo (eslora), un ancho de 26 metros (manga), un alto equivalente a un edificio de 13 pisos (puntal), un desplazamiento de casi 20.000 toneladas métricas, y una velocidad máxima de 25 nudos (1 nudo = 1 milla x hora).

Como buque insignia de la Flota de Mar tomó parte de la Operación Soberanía, que fue el despliegue hacia la zona Sur durante el conflicto con Chile (1978).

2. Operación Rosario

La ejecución de una operación de desembarco anfibio es un complejo de acciones, previas y posteriores al acto de tomar la playa del desembarco. Entre ellas, se encuentran las operaciones aéreas navales de la fuerza de tareas anfibia (FTA), que implican tareas:

1. • De INFORMACIÓN (Exploración y reconocimiento)
2. • De DEFENSA AÉREA (Alerta y defensa contra aérea)
3. • De APOYO DE FUEGO AERONAVAL
4. • De DEFENSA DE SUPERFICIE
5. • De DEFENSA ANTISUBMARINA

Esas fueron las tareas impuestas al portaviones ara “25 de mayo” y su grupo de escolta.

Cronología de cómo fueron las acciones:

- 28 MARZO
- 19:30 –Zarpada de Puerto Belgrano.
- 29 MARZO
- 1200 - Zona Rincón, se incorpora el Grupo Aeronaval Embarcado
- 18:00- Encuentro con el Destructor ARA “Hércules” y Destructor ARA “Py” en Zona Segunda Barranca.
- 30 MARZO
- Incorporación avión S2-A “Tracker”



- 17:30 Posición LAT. 49°20 S LON.61°30 W
- 31 MARZO
- 00:00 –Posición LAT.46°38 S LON.63°46 W
- 09:00- Incorporación S2-A proveniente de Trelew
- 11:15-Exploración S2-E sobre radial 110/230
- 01 DE ABRIL
- 10:50 Exploración aérea con S2E
- 02 DE ABRIL
- 05:00 En proximidades Faro San Felipe
- 03 DE ABRIL

- 11:00 040 Faro San Felipe
- 16:40 DESTACADO ((NON))
- 06 DE ABRIL
- 04.00 Puerto Belgrano

A CONTINUACIÓN, SE AÑADE EL GRÁFICO DE TODAS ESAS ACCIONES:



3.- Navegación del 17 al 25 de Abril – Avería en Maquinas

Después de tomar Puerto Belgrano, el buque permaneció en su apostadero realizando alistamiento, ocasión en la que el Portaviones entró a dique seco, esta tarea ya se había planificado con anterioridad y

se hacía periódicamente. La próxima salida se realizó el 17 de abril a 22:30, nuevamente salida nocturna. La cronología de esa etapa es la siguiente:

- 17 de abril
22:30 hs zarpada de PBE
- 18 de abril
08:00 en posición 39°41 S, 51°00 W se incorporó el GAE
24:00 PSN 41°46 S, 62°35W
- 19 de abril
24:00 PSN 45°33 S, 63° 39 W
- 20 de abril
24:00 PSN 43°50 S, 61°38 W
- 21 de abril
24:00 PSN 40°52 S, 61° 25 W
- 22 de abril
24:00 PSN 44°37 S, 62°32 W
- 23 de abril
15:20 se produjo una avería en la caldera B2 (popa). Máxima velocidad 16 nudos
24:00 PSN 41° 43 S, 61°12 W
- 24 de abril
18:00 al no poder solucionar el problema en navegación se decide tomar PBE
24:00 PSN 40°42 S, 60°31 W
- 25 de abril
Se desembarca el Grupo Aeronaval Embarcado El CC FARÍAS jefe de propulsión desembarca en Puerto Belgrano mediante helicóptero para coordinar con el Arsenal Naval de Puerto Belgrano la reparación de la caldera averiada, con la indicación expresa del Comandante del Portaaviones que esa operación no debía llevar más de 24 horas.

20:25 se toma PBE.

ESTE ES EL GRÁFICO CORRESPONDIENTE A ESTA ETAPA:



4. Navegación del 01 y 02 de Mayo

Después de las reparaciones el buque volvió a zarpar y el 1 de mayo se encontraba navegando hacia el encuentro de las fuerzas navales británicas, es importante ver ahora un balance de las fuerzas navales y aéreas que se enfrentaban:

A. Fuerzas Navales

REINO UNIDO

- 2 PORTAAVIONES
- 2 DD CLASE COUNTY
- 3 DD CLASE 42
- 3 DD CLASE 32
- 3 FG CLASE LEANDER
- 3 FG CLASE 12
- 3 FG CLASE 21
- 3 SUB NUCLEAR CLASE SWIFTSWRE
- 3 SUB CONVENCIONAL CLASE OBERON
- 2 BUQUES ASALTO TIPO INTREPID
- 2 BUQUES DESEMBARCO TIPO SIR LANCELOT
- 3 PETROLEROS DE FLOTA
- 2 BUQUES DE REABASTECIMIENTO
- 2 TRANSPORTES

ARGENTINA

- 1 PORTAAVIONES
- 2 DD TIPO 42
- 3 CB MISILISTICAS TIPO GUERRICO

- 2 DD TIPO GEARING
- 1 CL (BELGRANO)
- 2 DD TIPO SUMMER
- 3 PETROLEROS DE FLOTA

B. Fuerzas Aeronavales Embarcadas

REINO UNIDO

- 20 SEA HARRIER
- 10 HARRIER
- 42 HELICÓPTEROS TIPO SEA KING/WESSEX
- 12 SEA LYNK
- 7 WASP

ARGENTINA

- 8 A4 Q
- 4 S2E TRACKERS A/S
- 3 HELICÓPTEROS SEA KING
- 3 HELICÓPTEROS AI03 ALOUETTE

C. Elementos de la FAA y ARA de Ataque con Base en Tierra

FUERZA AÉREA - ARMADA - AVIACIÓN ATAQUE

- 79 A4
- 21 MIRAGE
- 3 CAZABOMBARDEROS MIRAGE
- 4 SUPER ETENDART
- 9 BOMBARDEROS CAMBERRA
- 26 CAZAS DAGGER

D. Relato Histórico de los Acontecimientos

- 28 ABRIL
08:00 Zarpada de Puerto Belgrano
12:00 Incorporación del Grupo Aeronaval Embarcado
24:00 Posición LAT 40°59´ S LONG 62°07´ W
- 29 ABRIL
07:40 Posición LAT 42°25´ S LONG 62°07´ W
10:40 2AS22 EXPLORACIÓN RADIAL 215/280 MN
16:30 Posición LAT 44°00´ S LONG 62°55´ W
24:00 Posición LAT 45°47´ S LONG 63°53´ W
- 30 ABRIL
10:25 2AS24 Informa 5 CONTACTOS MEDIANOS centrados en Posición LAT48°20´S LONG 60°28´ W
22:19 Detectado 1 CONTACTO CHICO Estimado ARA “SOBRAL” EN POS LAT 50°03´ S LONG 64°37´ W
24:00 Posición LAT 48° 34´ S LONG 62°41´ W
- 01 MAYO
15:13 Detección en posición LAT 50°30´ S LONG 56°35´ W
15:40 Detección 1 CONTACTO GRANDE posición LAT 51°00´ S LONG 58°20´ W
17:00 Detección 2AS23 POS LAT 48°34´ S LONG 58°30´ W
24:00 Posición LAT 47°36´ S LONG 61°37´ W RUMBO 200/16 NDS
- 02 MAYO
00:10 Se ordena a la Fuerza converger hacia blancos ubicados en posición LAT 50°30 S LONG 56°30 W
00:15 Se atacarán blancos ubicados en azimut 125 / V-2 / 270 MN a partir 0745 hs.
01:10 Localización 2AS26, 1 CONTACTO GRANDE Posición LAT 49°30 S LONG 58°38 W, 1 CONTACTO GRANDE Posición LAT 49°39 S LONG 58°27 W, 1 CONTACTO CHICO Posición LAT 49°36 S LONG 58°12 W, 1 CONTACTO CHICO Posición LAT 49°18 S LONG 60°00 W
02:09 Se cae Rumbo 320/15
04:50 Destacado a Puerto Belgrano
24:00 Posición LAT 47°14 S LONG 63°13 W

El 1º de mayo a 15:15 el Comando del Atlántico Sur (COANTLANSUR) informa al comandante de la

FT 79 que: “El enemigo se encuentra aferrado, y le daba libertad de acción para atacar”. Cabe recordar que las fuerzas inglesas habían bombardeado Puerto Argentino a las 04:42 por medio de un avión “Vulcan” y se creía estar ante un desembarco.

A 15:13 un S2E detecta un grupo de buques enemigos (1 grande y 6 medianos)

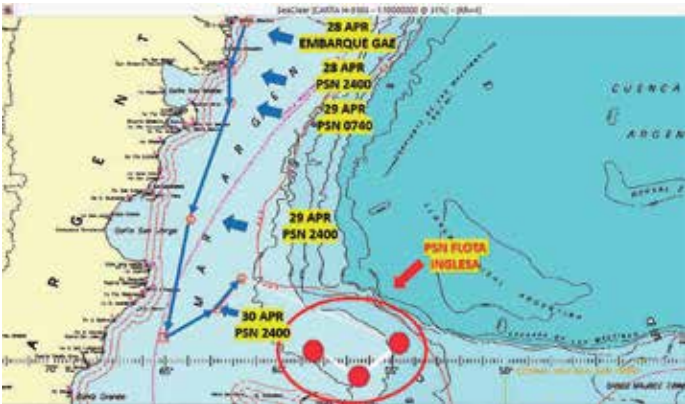
Por mensaje naval 012017 mayo del Comandante de la FT 79 a todas sus unidades, informa que se inician las operaciones ofensivas sobre la flota enemiga

A 00:30 del 2 de mayo se detectó orbitando a 60/70 millas de la fuerza un contacto, estimado como un “Harrier”

A 01:20 el Comandante de Teatro informa que han cesado los ataques sobre Puerto Argentino. Flota enemiga no está aferrada, se desconocía la posición de los portaaviones enemigos y era una fuerte amenaza contra las fuerzas propias.

A 01:45 el Comandante de la FT 79 suspendió el ataque y la fuerza argentina se dirigió hacia el continente.

HASTA ACÁ LA HISTORIA ESCRITA, ESTOS SON LOS GRÁFICOS:



Se ha agregado para tener un elemento más de evaluación, un cuadro de la situación meteorológica obtenida siempre del libro de navegación:

Meteorología promedio en la zona de operaciones del portaviones

- 29 /04/82
25 nudos del 330 en disminución a 14 nudos hacia las 14:00 hrs.
- 30 /04/82
8/3 nudos del sur (180) rotando al SE/E con 7 a 10 nudos.
- 01 /05/82
5 a 10 nudos del E
- 02 /05/82
060 a 020 (casi E) 5/10 nudos a partir de 1200 hs. aumento hasta 25/28 nudos a la medianoche

En particular es cierto que había poco viento, pero la situación empezó a cambiar a partir de las 4 de la mañana del día 2 de mayo.

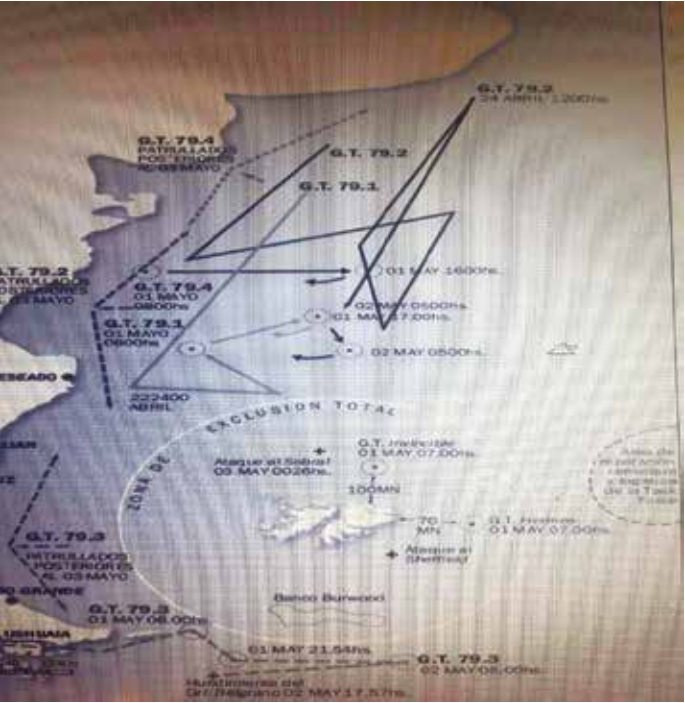
E. Concepto del Ataque de Superficie

El GT 79-1 (portaviones y sus escoltas) tomaría una posición favorable para ataque aéreo diurno desde máxima distancia con un grupo de seis A-4 Q armados con cuatro bombas de 250 Kgrs cada uno. Se mantendría un avión en reserva y otro como tanquero.

El GT-79-4 (corbetas francesas con misiles Exocet) prepararían un ataque anti-superficie luego del ataque aéreo del grupo GT 79-1 y remate de uni-

dades averiadas o aisladas, atacando desde el Este
El GT-79-3 (Crucero Belgrano y sus escoltas)
operando desde banco Burdwood al Sur, buscaría
atacar artilleramente y desgastar desde el otro flanco.

Algo más o menos así (grafico copiado del tra-
bajo del capitán Colli)



F. Concepto del Ataque Aéreo

El ataque sería llevado a cabo por seis aviones
A-4 Q armados con 4 bombas de 250 Kg cada uno
Se conocía que cada bomba tenía una probabi-
lidad de impacto del 25%.
Por medio de ejercicios y aplicando herramien-
tas matemáticas de estadística y probabilidad se
esperaban los siguientes resultados:
De los 6 aviones (con 24 bombas en total) las
defensas inglesas derribarían 2 antes de poder lanzar
(quedando 16 bombas) y regresarían al portaaviones
solamente 2 aviones.
De las 16 bombas lanzadas (con 25% de pro-
babilidad de impacto), 4 impactarían en el blanco,
esto sería suficiente para poner fuera de combate un
portaviones lo que justificaría la casi destrucción del
grupo aéreo embarcado.

Después de la suspensión de la acción el buque
continuó navegando en aguas menos profundas para
disminuir la posibilidad de ataque por parte de los sub-
marinos británicos y durante ese periodo ocurrieron
algunos eventos.

5. Acciones del 04 de Mayo. Vuelos
Antisubmarinos

Los días 3 y 4 de mayo la fuerza navegó en la
zona del golfo San Jorge, y la acción fue eminentemente
antisubmarina.



Relato de los entonces TN Juan José
MEMBRANA y TF Gustavo OTTOGA-
LLI (pilotos de Tracker)

“- Iniciado el día 4 de mayo, en la sala de pre
vuelo o de “pilotos listos” del portaviones se respiraba
una sensación de tensa espera.
La FT 79 llevaba una derrota hacia el norte y y

se aprestaba a ingresar al golfo de San Jorge. Se
programaron tres vuelos de protección antisubmarina
con Tracker.

La detección del día anterior urgió la preparación
de la defensa contra submarinos.

Por la tarde continuaron los vuelos siendo ca-
tapultado un Tracker a 13.30. Esta tripulación realizó
una barrera de flanco de sonoboyas al E. de la derrota
del portaviones sin obtener resultados positivos. An-
tes de abandonar el área lanzó una nueva línea de
sonoboyas para ser explotadas por el avión de relevo,
arribando al portaviones a las 17.45 hs.

**Algo que TODOS ignorábamos: “Desde el
cuartel de Northwood, había enviado un nuevo
mensaje “flash” a primera hora de dicho día a los
submarinos nucleares en el Atlántico Sur, recor-
dando que, aun cuando el atacar cualquier blanco
estaba autorizado, el HUNDIR al ARA 25 DE MAYO
se encontraba al tope de las prioridades”.**

Años después nos enteramos que una acción
nuestra interrumpió el seguimiento y posible ataque
del submarino nuclear HMS SPLENDID a nuestro
veterano portaviones.

Ya con el switch cambiado a Guerra Antisubma-
rina fuimos catapultados a 0023 para de sembrar una
barrera lateral al portaviones en la boca del Golfo San
Jorge, cubriendo el E., eje estimado de la amenaza
submarina.

Arribado a un punto preestablecido comenza-
mos a “sembrar” la barrera de sonoboyas pasivas,
principal sensor de búsqueda subacua del Tracker.

La distancia entre sonoboyas debe asegurar con
un alto índice de probabilidad que no se filtre ningún
submarino y depende de múltiples factores previamen-
te calculados y tabulados en planillas que años atrás
se habían realizado en conjunto entre la Escuadrilla
y Servicio de Hidrografía Naval.

La Armada Argentina en ese momento era pio-
nera en desarrollo de tácticas y procedimientos en
aguas poco profundas.

Las diversas tablas, análisis de sonidos y pro-
pagación en aguas costeras, creación de modelos
físicos, etc., fue desarrollado exclusivamente por la
Armada Argentina, y aplicado en las misiones de
combate de los aviones Tracker.

Teniendo en cuenta todos estos factores, se
sembraba una barrera de 7 a 12 sonoboyas, cuyos
rangos de detección pasivo se superponen, orbitando
luego el avión lanzador a 7.000 pies (1pie=30 cm), con
el fin de tener contacto radioeléctrico con todas las
boyas y, también, para evitar que el ruido de los mo-
tores sea fácilmente escuchable desde el submarino.

Habiendo sembrado de acuerdo al procedimien-
to la barrera de sonoboyas y a pesar del ajetreo a bor-
do de la cabina no obtuvimos contactos de ningún tipo,
aun cuando se detectaron lejanos rumores de hélices.

Al no tener contacto y un poco frustrados deci-
dimos emplear otra táctica un poco experimental que
consistía en emitir con el radar hacia afuera del campo
de sonoboyas intentando que el submarino presionado
por la emisión cometa algún error, sea indiscreto y
pueda ser detectado.

Tampoco tuvimos suerte.
Después de varias horas, al límite de la autono-
mía decidimos regresar al portaviones, que por razo-
nes de discreción comenzó a demorar la recuperación,
al acercarnos al valor de Lotería 3, que significa como
única alternativa enganchar en el portaviones sin re-
serva de combustible para ir a tierra, al aproximarnos
notamos con gran preocupación que había una niebla
muy densa en el área donde estaba el portaviones

La primera aproximación en medio de la “sopa”
termino en un escape ordenado desde el ARA SAN-
TÍSIMA TRINIDAD porque nos estaban guiando a
la popa del petrolero ARA PUNTA MEDANOS, que
estaba muy cerca del ARA 25 de MAYO.

¡Pasamos entre sus palos!
¡Casi podía tocar con la mano la luz blanca de
tope de palo!

A mitad de la segunda aproximación se en-
cendieron las luces de bajo nivel de combustible al
empezar el descenso hacia los mínimos de 100 pies,
a media milla del portaaviones no se veía nada y ba-

jamos un poco más...
En ese momento el señalero con voz calmada
dijo, NO BAJE MAS prendió por un segundo las luces
de corte que nos iluminaron el lugar hacia donde había
que volar, pero en ese momento las vimos por encima
nuestro y el altímetro decía 75 pies. El agua estaba
muy cerca debajo de nosotros.

Nos alineamos y vino el corte y enganchamos,
al finalizar el frenado, se detuvo el motor izquierdo por
falta de combustible.

Enganchamos recién a 06.25 hs, uno de los
vuelos más largos de Tracker de la guerra, a bordo
del portaviones.

Cabe resaltar la urgencia del presente en-
ganche, en tanto la pista de alternativa, ubicada
en Comodoro Rivadavia, se encontraba también
cubierta de niebla, haciendo imposible que el avión
fuera allí derivado.

Pero todo esto no fue lo más importante del
vuelo...

Años más tarde, al liberar Gran Bretaña los li-
bros de bitácora de sus unidades nos enteramos que
el HMS SPLENDID estaba siguiendo al portaviones
ARA 25 DE MAYO y que la emisión radar de nuestro
avión le hizo abortar la persecución y buscar aguas
más seguras alejándose del blanco.

A las 02:15 el HMS SPLENDID se encontraba
a 14 millas náuticas del portaviones sobre su aleta
de estribor.

A 02:40 el oficial de guardia del SPLENDID
ordeno ir a profundidad de periscopio para hacer una
búsqueda visual y hacer un reporte. El sonar tenía
un blanco grande a 15 millas y quería saber si podía
aproximarse sin peligro.

El submarino bajo su velocidad a 6 nudos y saco
el periscopio.

A 03:07 con los apéndices expuestos, el opera-
dor de Contramedidas Electrónicas detecta la emisión
de nuestro radar AN/APS 88, al noroeste de su posi-
ción y algo alejado, designa al contacto como E-42.

A 05:31 el operador del submarino nota que la
señal del radar del Tracker había aumentado conside-
rablemente su intensidad e inmediatamente informa
a su comandante

Lo que sigue es traducción de lo que el coman-
dante del HMS SPLENDID anoto en el libro de bitácora
“E-42...parece que está investigando un área
en mi noroeste. Vamos a pasar a plano profundo para
librarnos de él”.

**Al hacerlo con rumbo general Noroeste se
alejó del portaviones y nunca más volvió a estar
posicionado favorablemente para realizar un ata-
que. - ”**

6. Acciones del 05 de Mayo - Ataque al
Posible Submarino

El 3 de mayo a 0030 horas el ARA SOBRAL
fue atacado al Norte de Malvinas mientras buscaba a
los pilotos de un Camberra de la FAA que había sido
derribado por Harrier.

Desde ese momento se perdió contacto radial
con el buque.

El día 5 de mayo con las primeras luces se des-
tacó el 2AS23 en configuración de exploración para
colaborar con la búsqueda del aviso mencionado.



El Tracker en su camino de búsqueda del ARA
SOBRAL divisó un periscopio de submarino con
arribamiento Norte, esta es la cronología de lo que
sucedió:
05 de Mayo.

07:05 HS. Despegue avión TACKER 2AS 23	08:42 despegue TRACKER 2AS 24	CONS FIN ACCIONES ANTISUBMARINAS
MISIÓN: BÚSQUEDA ARA SOBRAL.	Tripulación:	Reconstrucción realizada en base al relato del TN FORTINI
Tripulación:	- TN FORTINI ENRIQUE A - TN FERRER CARLOS - SUB. RAIMONDO - SUB. CUFRE	ESTE ES EL GRÁFICO DE LAS ACCIONES:
- TN CAL CARLOS E - GU FERRARI - SUB. LENCINA - CS PANARITTI	08:47 despegue helo SEA KING, 2H232	
07:43 Visualización y eco en el radar de un chico desapareciendo (2-AS-23).	Tripulación:	Posteriormente la fuerza continuó navegando por la zona y el 9 de mayo inició el desembarco de GAE al mandar los cazas A4Q a tierra, el 10 destacó los S2E y a 08:50 hs de ese día tomó finalmente Puerto Belgrano.
07:45 Visualización de una estela de submarino, determinación del punto dato y lanzamiento de un torpedo buscador antisubmarino, no verificado, (2-AS-23). Se le ordena continuar vuelo para búsqueda del aviso.	- CC BARROS ÁNGEL - TN URBANO ANTONIO	
08:05 despegue helo SEA KING, 2H 231	09:10 Reactualización del punto dato (2-H-231 y 2-H-232).	
Tripulación:	09:15 a 10:00 Rumor hidrofónico, revoluciones de hélices y cavitaciones, 9 contactos MAD “no sub” (2-AS-24, 2-H-231 y 2-H-232).	
- TN IGLESIAS OSVALDO - TN IGLESIAS GUILLERMO - TF GARCIA - SUB. PONCE - SUB. RAMOS	10:00 a 10:05 Traqueo coherente y VEC TAC (2-H-231 y 2-AS-24).	
	10:06 ataque con torpedo AS por parte del 2AS24	

Historias Personales

Prisioneros de Guerra

Lo tomé de un triatleta de mi ciudad de Concordia, Entre Ríos al que admiro mucho (Alejandro Ricagno) lo comparto así con todos los que quieran leerlo.

En mayo de 1982, el barco era uno de varios buques mercantes británicos fletado por el Gobierno del Reino Unido para su uso en la Fuerza de Tarea de las Islas Malvinas. El barco fue enviado a Portsmouth para una reparación rápida de 8 días, emergiendo con un helipuerto en popa en lugar de su mástil principal. El St. Edmund nunca volvería al servicio con Sealink: la guerra realmente concluyó el día antes de que el barco llegara a las islas y fue empleado repatriando a las tropas argentinas de regreso a casa y más tarde como un barco de alojamiento en Port Stanley.

“A vos que te gustan las historias de vida... te voy a contar algo que me pasó estando como prisionero de guerra en la bodega de un buque Inglés, Saint Edmund. Después que terminó la guerra de Malvinas, quedamos 150 soldados para hacer las tareas de remoción de las minas y ayudar al entierro de los compañeros. Con el correr del tiempo en el Sur comenzó a nevar y la altura de la nieve y la hostilidad del clima no permitieron continuar con esas tareas. Entonces nos subieron a un buque en calidad de prisioneros ya que Argentina no firmaba el cese de hostilidades. Y nos dejaron en la bodega...

Ya hacía más de 30 días que estábamos ahí, con los pisos de hierro, dos canaletas a los costados para orinar, defecar y vomitar cuando se movía mucho. El techo medía apenas 1,80 mts. El buque navegaba por el Atlántico Sur, nunca supimos bien por dónde. Solo teníamos lo puesto y una manta para doblarla y usarla como colchón.

Un día, el guardia escocés que nos cuidaba me cuenta en inglés que nos iban a llevar a una isla entre Brasil y África (una base militar americana) llamada Isla Ascensión, volcánica, de clima tropical, por tiempo indeterminado... Enseguida, ante la desesperación, les traduje con mucho miedo a todos los compañeros lo que iba a pasar.

Cabe aclarar que al ser prisioneros de guerra en realidad en nuestro grupo no nos conocíamos, lo único que nos reconocíamos era como argentinos. Esta noticia pegó de diferente manera, generó tristeza e incertidumbre al grupo y a cada uno de nosotros... Se hizo un gran silencio... Un cordobés rompió ese silencio de angustia con su chispa y gracia. No lo



HHV Ferry Saint Edmund

dudó, se cortó el pantalón y lo convirtió en bermudas para “tomar mucho sol” como así también le sacó las mangas a la remera. ¡Por supuesto nos hizo reír a todos! Pero nos marcó una línea de pensamiento y de afrontar lo que se venía.



Inmediatamente, propuse a todos los que estábamos ahí sacarse una media para construir una pelota... “La pelota de trapo”. Comenzamos así a jugar una hora de fútbol todos los días. No parábamos de reírnos, de darnos patadas, hacernos chistes de acuerdo a las tonadas de cada uno. Este espacio comenzó a generar en cada uno de nosotros una alegría y una unidad que no sabíamos de donde venía. Los guardias bajaban a la bodega a ver lo que sucedía y nos miraban con asombro, ya que pasaban los días y el panorama era de mucha incertidumbre. Pero esa hora de futbol era sagrada, esa hora nos permitió salir de esa realidad...

Con el tiempo esta anécdota me sirvió para toda la vida y recién ahora me animé a escribirla. Y me hizo reflexionar que en ciertos momentos las cosas no dependen de nosotros... Que ante un panorama incierto, tenemos que ser positivos.

Siempre me pregunté si en ese lugar que permanecemos como soldados argentinos prisioneros en esas bodegas detestables del barco, jugar con esa pelota de medias fue, ¡Inconsciencia, Irresponsabilidad o Sabiduría!

Lo que si me quedó claro que cada uno elige como pasarlo.

En este momento difícil de pandemia que estamos viviendo, ¿Cómo elegís pasarlo?

¿Te animás a contarlo?”

Soldado Adrián “Indio” Cabello, Clase 62
Comando de la X Brigada
Triatleta y ciclista.

El Soldado Conscripto que Capturó la Bandera Británica

Malvinasislasargentinas.blogspot.com



El soldado conscripto Pablo Mana de la Infantería de Marina, en Malvinas, con la bandera británica capturada bajo el brazo.

La foto de un joven soldado conscripto, de la Armada Argentina, recorrió el mundo el día que Argentina recuperó las Islas Malvinas, el 2 de abril de 1982. Una experiencia que lo marcó.

Hoy trabaja como asistente del mejor polista del mundo, Adolfo Cambiaso.

Tres días después, en plena madrugada del 5 de abril, se bajó del ómnibus que lo traía de Bahía Blanca y empezó a caminar desde la terminal de su Vicuña Mackenna natal, Córdoba, hasta su hogar. Apenas divisaba una luz en medio de la oscuridad: la del quiosco de Miguel Rava. Se acercó y vio una foto de la revista Gente, desplegada. No sabía bien por qué, pero la imagen le resultaba familiar. Había un soldado. Y una leyenda: "Nuestro Pablito Mana en Malvinas". Un frío le recorrió el cuerpo. Llegó a la casa, despertó a la madre, que se largó a llorar porque no lo esperaba y tampoco sabía de él. Compartieron un abrazo eterno. Pablito tenía 19 años.

Muchos son los que conocen a Mana, pero no todos saben de su otra historia, la de ex combatiente que participó del desembarco. "No soy de chapear con eso. El que supone que me la paso hablando de la guerra, se equivoca", dice. Y menos que menos pueden relacionarlo con aquel adolescente de la foto con la bandera británica. ¿Y Cambiaso cómo lo toma? "Adolfito sabe que estuve en Malvinas, pero no hablamos del tema. Mirá que a veces hacemos viajes de 600 kilómetros en auto, solos y tomando mate, y ni sale la palabra Malvinas", señala Mana, que el resto del año vive en Vicuña Mackenna, ciudad del sur de Córdoba con unos 12.000 habitantes. Casado con Paola Casanova, tiene 4 hijos: Augusto (22 años), Mateo (17), Pilar (16) y Santos (11). ¿La curiosidad? Los tres varones se dedican al fútbol: Augusto y Santos juegan en San Martín de Vicuña Mackenna, mientras que Mateo está en las inferiores de Talleres y vive en Córdoba. "Vaya a saber por qué juegan todos al fútbol, qué habrá en la genética. Lo que sí, no tienen ni idea de lo que es una cola de caballo. Menos mal que no me salieron poleros: con la plata que cuesta. ¡Zafé!", admite, risueño.

El Conscripto Infante de Marina en Malvinas

Hoy Pablo Mana, tiene 54 años, difícilmente lo relacione con aquella imagen. Personaje pintoresco si los hay, gran contador de historias en noches de asado y confraternidad en Cañuelas, Mana es uno de los asistentes del mejor polista del mundo: Adolfo Cambiaso. Desde entonces, allá por 2011, entre septiembre y diciembre Mana vive en Cañuelas. Arma las prácticas, distribuye jugadores, reparte camisetas, toma los tiempos en los partidos. Todo lo que se refiere al organigrama de polo pasa por sus dominios. "La idea es que todos se diviertan y la pasen bien", explica. Se lo suele ver en un carrito de golf, al costado de las canchas, muchas veces tomando mate

con Cambiaso. "Somos los que más polo vemos en el año en La Dolfina", cuenta. No sólo ven prácticas: también siguen de cerca la evolución de los caballos.

Malvinas forma parte de su vida. Fueron semanas y experiencias muy intensas. "Tenía 19 -relata- y estaba haciendo la conscripción en la Armada. Me quedaban seis meses. Era asistente del capitán Roberto Roscoe, que oficiaba de traductor en ese momento. Me llevaba a todas las reuniones y yo percibía que algo se estaba gestando. No sabía si era con los chilenos por el Beagle o qué. Un día lo agarré y le dije: Sé que algo va a pasar. Yo también quiero ir, sea lo que sea'. Roscoe me contestó: Quedate tranquilo que vas a ser el primero en acompañarme'. Y fue así nomás. Salimos de la base naval de Puerto Belgrano, cerca de Bahía Blanca, en el buque Cabo San Antonio. Éramos unos 800. Fueron 5 o 6 días de viaje, cerca de la costa, hasta enfilarse hacia las islas. ¡Nunca la pasé tan mal! ¡Lo que se movía ese barco! No podíamos comer ni un caramelo. Hasta que el almirante Carlos Büsser nos juntó a todos antes de llegar y nos contó cuál era la misión que íbamos a cumplir. Fue una arenga muy especial, a tal punto que nos olvidamos de que el mar estaba picadísimo".

-Y cuando te dicen qué es lo que van a hacer, ¿cuál fue tu sensación?

-En esa época, a los 19 años, uno se cree que es inmortal. ¡Yo estaba feliz! En el momento no sentí absolutamente nada. Después tomás conciencia. Hoy, con 54 años, no sé si no estaría corriendo para que no me maten. No recuerdo haber sentido nada. Estaba contento, con ganas de bajar y cumplir la misión. Creo que nos pasaba lo mismo a los 800 que desembarcamos.

Mana recuerda cada instante de esa madrugada del 2 de abril. "Nos dividieron en dos grupos. Uno fue a tomar la casa del gobernador; el otro, el destacamento de los Royal Marines, que fue de fácil captura porque todos se habían ido a cuidar la casa. Fueron 3 horas de tiroteo. En esa acción es donde cae el capitán Pedro Giacchino. Llegamos a verlo vivo, antes de que lo trasladaran al hospital, donde falleció. Tomamos la casa. Los ingleses se rindieron y cesó el fuego. Y ahí viene toda la historia de la bandera".



Capitán de fragata Pedro Edgardo Giacchino primer caído en la recuperación argentina de las Islas Malvinas el 2 de abril de 1982

-¿Cómo fue? ¿Quién te sacó la foto?

-Entramos en la casa junto con el teniente Tudury. Había una puerta, cerrada. Detrás se escuchaban voces. La abrimos de una patada y adentro nos encontramos con tres soldados ingleses comunicándose con Londres por un radio. Los tomamos prisioneros. Empecé a mirar más en detalle la oficina del gobernador y encontré en un cofre la bandera inglesa que iba a ser izada ese día. ¡No les dimos tiempo porque llegamos antes! Rompí el cofre y la saqué. Ahí fue cuando pensé "me la llevo de recuerdo".

Cuando salí, y de esto me enteré después, había un fotógrafo argentino que me sacó esa foto desde lejos. Fue una foto histórica. Pero yo no tenía ni idea hasta que no volví a mi pueblo y la vi en aquel quiosco en Vicuña, de madrugada.

El fotógrafo era Rafael Wollmann. Trabajaba para varios medios argentinos. Nos encontramos mucho tiempo después, en Pinamar, durante unas

vacaciones. Se acordaba de la foto, pero obvio que ni me reconocía. Me mandó el original. Fue un lindo reencuentro, con anécdotas de aquellos tiempos, de nuestras vidas.

-Estuviste en el desembarco, en la toma, a los tres días volviste a Vicuña Mackenna. ¿Nunca regresaste a las Malvinas, al combate?

-No, como infantes de marina, estuvimos el 2 de abril en la toma. Allá quedó el ejército. Volvimos a tierra en un Hércules. Semanas después nos llevaron de vuelta a Río Grande, pero ya no pudimos cruzar a Malvinas. Estaba todo bloqueado. Y ahí nos quedamos hasta el final.



El 2 de abril de 1982 la bandera argentina flamea, nuevamente, en Islas Malvinas tras 149 años de usurpación británica

-Treinta y cuatro años después, ¿qué mirada tenés de la guerra?

-Soy feliz por haber vivido parte de la historia. Pasaron muchas cosas después. Se mezcló todo lo que había sido Malvinas con la represión, con los desaparecidos. ¡Nada que ver! La guerra nunca es buena, eso está claro. Y es tremendo lo que viene a continuación: murieron muchos más después de la guerra, por factores psicológicos, que en las islas durante el combate. Además del rechazo y de la discriminación que se sufre. Ir a buscar un trabajo aclarando que estuviste en la guerra era un factor determinante para que te bocharan. ¡Un disparate! Hoy, en estos últimos años, noto un mayor respeto y acercamiento al ex combatiente en los actos patrios. En cada desfile por las ciudades y los pueblos sentimos el afecto de la gente.



El V.G.M. Pablo Mana trabajando en el palenque de "La Dolfina"



Bandera británica capturada en Malvinas el 2 de abril de 1982 por el conscripto Infante de Marina VGM Pablo Mana



Reserva de la FD; Unidad de Tareas 40.1.7. - 2 de abril de 1982 -



Relato de las acciones de la Reserva de la Fuerza de Desembarco en la Operación Anfibia de la recuperación de las islas Malvinas –

Capitán de Navío IM VGM Oscar Horacio Oulton

En 1982 Jefe de la Compañía ALFA del BIM1 que se organizó como UT 40.1.7.

2 de abril de 1982...04:00 hs; a bordo del Rompehielos ARA "Almirante Irizar"... Finalmente arribamos a las Islas Malvinas, estamos navegando en proximidades de Puerto Argentino. La obscuridad es absoluta, los buques integrantes de la Fuerza de Tareas Anfibia (FTA) tienen ordenado oscurecimiento total, en tierra también hay un apagón completo, los isleños saben de la proximidad de nuestra flota y cumplen con la directiva dada por el gobernador de las Islas de mantenerse dentro de sus casas y no dejar escapar luces al exterior.

Sorpresivamente, luego del intenso temporal que nos tuvo a mal traer en los últimos dos días y obligó a postergar el desembarco 24 horas (estaba previsto el 1 de abril) una calma absoluta reina en toda el área, los buques se mantienen navegando a muy baja velocidad, en completo silencio y no hay prácticamente olas que nos incomoden.



Izq. Bodega del buque de desembarco ARA "San Antonio" con Vehículos Anfibios en su interior

Der. El BDT San Antonio lanzando en navegación los Vehículos Anfibios

Ayer, 1 de abril, todavía estábamos luchando con la fuerte tormenta y los Comandantes de la FTA y de la Fuerza de Desembarco (FD) evaluaban una nueva postergación.

A bordo del Cabo San Antonio, el Contraalmirante de Infantería de Marina Carlos Büsser, Comandante de la FD, consultaba el pronóstico cuando el Teniente Coronel Seineldín, a cargo de una fracción del Ejército que participaría del desembarco, le dijo: "Señor, hágame caso, si Ud. pone bajo la advocación de la Virgen del Rosario a esta Operación, el buen tiempo nos acompañará".

El Comandante de la FD levantó la vista y lo miró por un instante. Como marino, su formación era más bien liberal y racional. No se contaba entre quienes deciden por cuestiones de fe. Su mentalidad más bien cartesiana estaba acostumbrada a otro tipo de toma de decisiones... Sin embargo miró hacia la inmensidad del Atlántico Sur y a las olas que movían el San Antonio como un barco de papel... y le contestó: "Muy bien Seineldín, de acuerdo, esta operación tendrá como nombre código "Operación Rosario".

Seineldín lo escuchó sonriendo y le contestó: "Gracias Señor, ya verá que todo se calma"...

La operación de desembarco no tenía nombre definido oficialmente hasta ese momento, el Estado Mayor que había completado el planeamiento había sugerido llamarla "Operación Carlos" por el nombre de Büsser, a lo que el almirante se había negado terminantemente... ¡Pero debía tener un nombre código! Las comunicaciones deberían referirse a ese nombre código... Así fue como quedó bautizada "Operación Rosario"

Y se había cumplido lo anticipado por Seineldín... Ese 2 de abril amanecía calmo, casi sin viento

Creo que nadie durmió en la noche del 1 al 2 de abril, en ninguno de los buques de la fuerza naval argentina.

Hacia las 1900 hs del 1 de abril, el Contraalmirante Büsser había pronunciado su arenga a bordo del

Cabo San Antonio, transmitida al buque por el sistema de altavoces del mismo y al resto de la Fuerza de Tareas Anfibia por mensaje cifrado... No puedo menos que reproducirla porque nos conmovió realmente, habla de la calidad de ser humano que fue.



El Comandante de la FD, lee su arenga antes de la Operación

"Soy el Comandante de la Fuerza de Desembarco, integrada por los efectivos de la Infantería de Marina y del Ejército Argentino embarcados en este buque, de algunas fracciones a bordo del destructor Santísima Trinidad, del rompehielos Almirante Irizar y de los buzos tácticos embarcados en el submarino Santa Fe. Nuestra misión es la de desembarcar en las Islas Malvinas y desalojar a las fuerzas militares y a las autoridades británicas que se encuentran en ellas. Esto es lo que vamos a hacer. El destino ha querido que seamos nosotros los encargados de reparar estos casi 150 años de usurpación. En esas islas vamos a encontrar una población con la que debemos tener un trato especial. Son habitantes del territorio argentino y, por lo tanto, deben ser tratados como lo son todos los que viven en la Argentina. Ustedes deberán respetar estrictamente la propiedad y la integridad de las personas, no entrarán a ninguna residencia privada si no es necesariamente por razones de combate. Respetarán a las mujeres, a los niños, a los ancianos y a los hombres. Serán duros con el enemigo pero corteses, respetuosos y amables con la población de nuestro territorio, a la que debemos proteger. Si alguien incurre en violación, robo o pillaje, le aplicaré en forma inmediata la pena máxima. Y ahora con la autorización del Señor Comandante del Grupo de Transporte, quiero expresar que lo que haga la fuerza de desembarco será el resultado de la brillante tarea que los integrantes de este grupo han realizado. Gracias por traernos hasta acá y gracias por ponernos mañana en la playa.

No dudo que el coraje, el honor y la capacitación de todos ustedes nos darán la victoria. Durante mucho tiempo hemos venido adiestrando nuestros músculos y preparando nuestras mentes y nuestros corazones para el momento supremo de enfrentar al enemigo. Ese momento ha llegado. Mañana mostraremos al mundo una fuerza argentina valerosa en la guerra y generosa en la victoria. Que Dios los proteja. Ahora digan conmigo: ¡Viva la Patria!"

0430 hs, debíamos encender las radios y cubrir los circuitos de comunicaciones tácticas previstos en el plan. Unas pocas palabras en clave se cruzarían para asegurar que las comunicaciones de las diferentes Unidades de Tareas permitían enlaces correctos... Me dirigí con los cabos radio operadores al puente de

mando del Irizar, nos ubicamos en uno de sus alerones y encendimos las radios.

Los circuitos que debíamos cubrir externos a la Compañía eran cuatro:

- ✚ Táctico Primario de la FD, con este circuito nos comunicábamos con el Puesto de Comando del Comandante de la Fuerza de Desembarco y con cada uno de los puestos de Comando de cada Unidad que estaría en tierra a partir de la Hora H. El Comando de la FTA permanecía en escucha
- ✚ Táctico Secundario: Otra frecuencia con la misma finalidad, a utilizar en caso que no se pudiera establecer enlace con el anterior.
- ✚ Administrativo de la FD: Para todos los mensajes que no estuvieran relacionados con lo operativo.
- ✚ Control de helicópteros y aeronaves de ataque: Para enlaces con los helicópteros que operaran en el espacio aéreo de la Zona de Operaciones y para el control de los aviones de apoyo aéreo a tierra en caso que fuese necesario contar con apoyo aéreo (La FT 20 Fuerza Naval de Apoyo estaba operando más lejos con el Portaaviones ARA 25 de Mayo y otro grupo de buques dando cobertura antisubmarina y protegiendo una eventual acción desde el Oeste. El "25 de Mayo" llevaba una dotación de aviones A4Q Skywhak.

Rápidamente hicimos los enlaces y quedamos en escucha.

En el puente de mando del buque no volaba una mosca, los reflejos verdes y naranjas de las pantallas de comando y control en los rostros de sus operadores daban un aire irreal al escenario, el absoluto silencio en que se hacían todas las tareas de navegación impresionaba.

Un par de horas antes, a partir de las 0000 hs, los Comandos Anfibios con el agregado de Buzos Tácticos, a bordo del Santísima Trinidad, ya habían comenzado las operaciones previas. En kayaks y botes de goma, noventa y un hombres habían desembarcado en playa verde y se encontraban aproximándose sigilosamente a sus objetivos, un grupo al cuartel de los Royal Marines (Capitán Sánchez Sabarots) y otro a la casa del Gobernador (Capitán Giachino).

Por su parte, desde el submarino Santa Fe, que estaba en la zona esperando desde el 1 de abril, a las 0300hs un grupo de doce Buzos Tácticos (Capitán Cufre), había desembarcado en botes de goma y se encontraba dirigiéndose a marcar la playa Roja donde arribarían los vehículos anfibios (VAOS) a las 0600 hs con la fuerza de desembarco principal, que eran 360 hombres del Batallón de Infantería de Marina N° 2 (Capitán Weinstabl), una sección del Ejército de 33 efectivos y el Comando de la FD.

La disciplina en el uso de las comunicaciones, largamente practicada, se puso de manifiesto en esos momentos, nadie usaba las radios, que podían ser interceptadas; los movimientos de quienes ya estaban en tierra eran en total silencio.

Únicamente palabras código se cursarían para informar del alcance de determinados objetivos.

Se opera con equipos de VHF (muy alta frecuencia) es la banda del espectro electromagnético que ocupa el rango de frecuencias de 30 MHz a 300 MHz De alcance menor, que dificulta su interceptación.

Desembarco en playa verde para las UT 40.1.3 y 40.1.5. (H-6): "Three green OK", "Five green OK" Desembarco en playa azul para la UT 40.1.4. (H-3): "Four blue OK"

El cerco sobre el cuartel de los Royal Marines de la

UT 40.1.3. (H-2): "Ready in Charlie house"
 Objetivo "A" conquistado (H-2): "My friend is here"
 Conquista objetivo "B" Pre hora H: "I am waiting for you"
 Objetivo "C" conquistado: "Charlie is a good boy"
 Señalización playa Roja (H -45): "Four Red Ok"
 Nueva hora H (si ocurría): "I will be there at..."

0545 hs, la proa del San Antonio se abre y el primer vehículo anfibio (VAO) se lanza al agua en dirección a la playa roja. El enorme VAO, de casi treinta toneladas, se hunde inicialmente pero sale a flote de inmediato, un sordo ruido indica el buen funcionamiento de su propulsión...Otros diecinueve vehículos anfibios emergen del interior de la bodega del buque transporte y se dirigen a tierra firme guiados por las señales de los buzos tácticos que aseguran el área.

Cada Vehículo Anfibio lleva su dotación de cuatro hombres más veinticinco infantes con su equipo individual de asalto anfibio.

En el VAO Comando, un vehículo especialmente diseñado, navega el Comandante de la FD, el Contraalmirante Büsser, asistido por un equipo reducido de su Estado Mayor, los oficiales imprescindibles para poder manejar la situación en el mar y en tierra.

Un VAO recuperador cierra la columna, equipado con grúa y otras facilidades para apoyar al vehículo que tenga inconvenientes.

La navegación es en columna, un vehículo detrás de otro para dificultar su detección y mejorar el control del arribo a la playa. La columna es dirigida por radar desde el Buque ARA "San Antonio", por el Oficial Control del Movimiento Buque a Costa., mi compañero de promoción el Teniente de Navío Arnaldo Rossi.

0600 hs, el primer VAO llega a la playa en la península del aeropuerto, ¡luego de 149 años estamos en Malvinas nuevamente!



Playa de Malvinas

Los efectivos de la Compañía de Royal Marines que tienen su guarnición en Malvinas se han distribuido en pequeños grupos en las posibles playas de desembarco, en un estrechamiento de tierra que lleva del aeropuerto a la ciudad, en los límites de la misma, en el cuartel y el grupo mayor en la residencia del gobernador.

Los Comandos pudieron eludir la playa defendida por los ingleses, merced a haberlos detectado con sus hombres de vanguardia y arribaron a una playa alternativa a unos 500 mts de la seleccionada inicialmente. Al producirse este desembarco fuera de su alcance, los defensores retroceden hasta la ciudad.

También los buzos tácticos cambian los planes iniciales ya que detectan presencia de enemigos en el Faro Penbroke y eligen llegar a la playa que deben marcar por otro camino.

La fuerza argentina principal se consolida en la playa y se divide en tres partes: Una se dirige al aeropuerto, otra se adelanta con el entonces Capitán de Corbeta de IM Hugo Santillán a cargo y opera como una fuerza de vanguardia precediendo a la tercera parte, que está compuesto por el grueso del BIM 2.

Los Comandos Anfibios arriban a 0430 al cuartel de los Royal Marines y lo encuentran vacío, los británicos se han replegado

sobre la ciudad, las instalaciones son tomadas cuidadosamente para eludir trampas explosivas, se iza en el lugar el pabellón argentino, ¡por primera vez luego de 149 años!

En esos momentos se produce el combate sobre la residencia del gobernador. El grupo del Capitán Giachino, luego de alcanzar la residencia del mismo e intimar su rendición a viva voz, cae bajo el fuego cruzado de los defensores en el interior de la vivienda y otros apostados afuera. Giachino y el Teniente García Quiroga ingresan a la residencia pero se encuentran en un sector sin salidas hacia el interior por lo que deciden salir nuevamente y son alcanzados por los disparos de los defensores.

El Cabo enfermero Urbina, al ver caídos los dos Oficiales, avanza en su ayuda y es alcanzado también por el fuego de la defensa...los tres quedan heridos en un patio próximo a la casa, el resto del grupo de comandos se bate por el fuego con los ingleses sin poder moverse.

La noche se ilumina de manera intermitente al compás de los proyectiles trazantes que dejan su estela roja marcando la trayectoria.

Mientras tanto, la vanguardia avanza rápidamente en sus VAOS sobre la localidad, su tarea es sobrepasarla y rodearla, recibe fuego en el límite de la misma, responde al mismo buscando neutralizar y no causar bajas mientras continúa su avance a toda la velocidad posible en procura de alcanzar sus objetivos. El resto del Batallón de IM 2 hace alto en su avance, desciende de los VAOS y combate con el fuego de sus armas con los ingleses ubicados en unas casas en el linde Este de la ciudad. El VAO N° 7 recibe más de cien disparos pero su blindaje resiste.

Al ver que reciben fuego de armas automáticas y ante la posibilidad de ser batidos por armas más pesadas, los defensores abandonan sus posiciones, algunos dejan sus armas y esperan ser tomados prisioneros y otros se repliegan.

Mi Compañía recibe la orden de comenzar su helidesembarco sobre la zona del aeropuerto, rastrear el área hasta el faro Penbroke asegurando que no haya defensas que puedan poner el peligro la aproximación de los aviones Hércules que ya están sobrevolando Puerto Argentino con el Regimiento 25 del Ejército.

Es una tarea nueva, las órdenes que teníamos nos indicaban que seríamos desembarcados en proximidades de la casa del gobernador para apoyar su captura o en las cercanías del cuartel de Moody Brook para colaborar con los Comandos Anfibios.

Las nuevas órdenes responden a la evolución de la situación y debemos adaptarnos rápidamente.

No conocíamos los alrededores del aeropuerto así que resolvimos actuar según se planteaba la situación en tierra. Rápidamente establecimos que el primer vuelo aseguraría la zona de desembarque una vez llegados a tierra y esperaríamos los vuelos restantes. Una vez todos en tierra, rastrearíamos la zona hasta el Faro. Los Morteros quedarían en el lugar del desembarque para apoyar por el fuego y los Lanzacohetes le darían seguridad. El resto, apoyados por las MAG serían los que hicieran el avance, por grupos, para tener siempre una base de fuegos en apoyo.

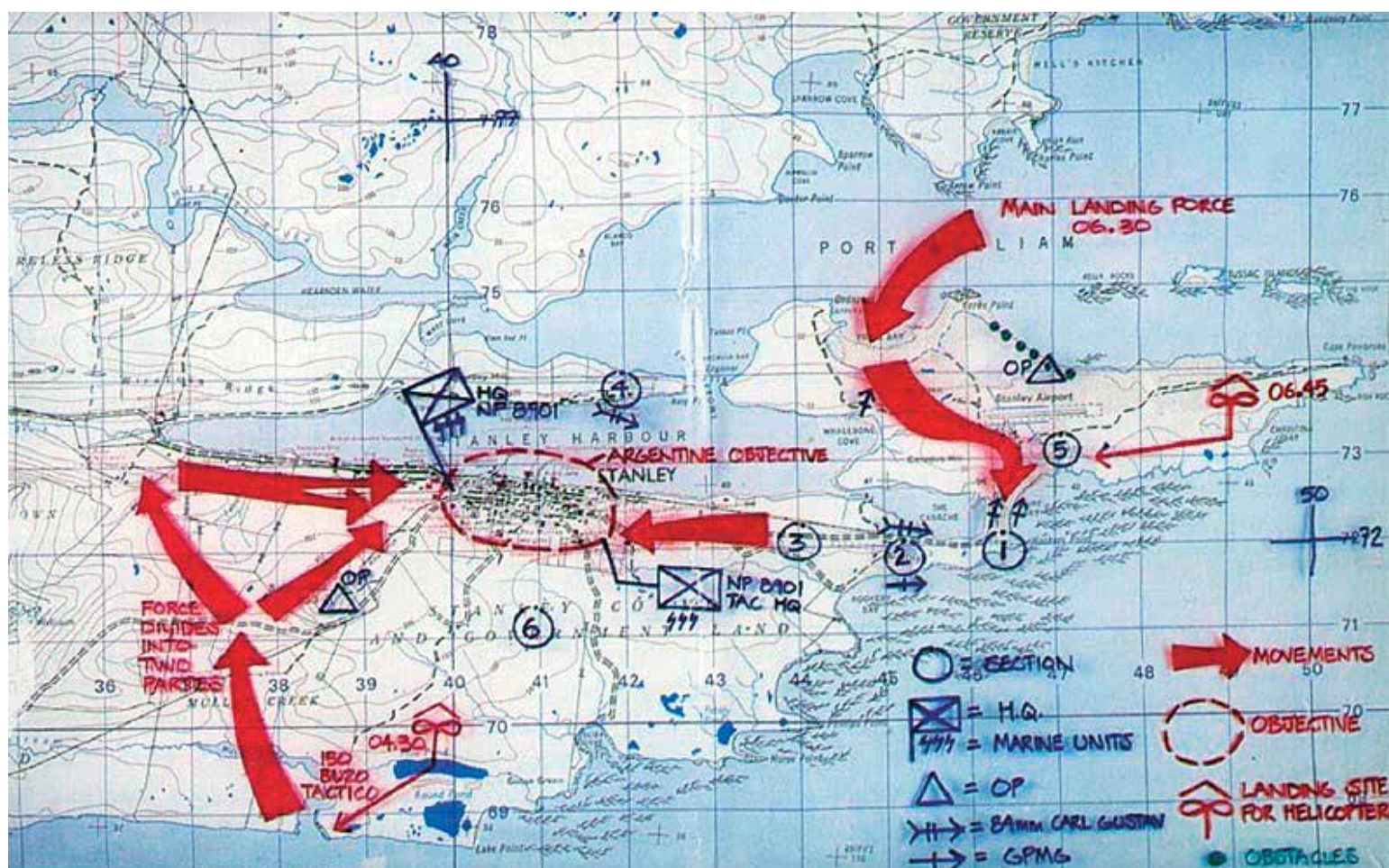


Sea King de la Armada Argentina que desembarcó a la Compañía ALFA

Rápidamente iniciamos el trayecto desde la bodega donde está alojada la Compañía "ALFA" hasta la estación de vuelo del único helicóptero que disponemos, el segundo helicóptero fue arrojado al agua al haber quedado inservible por roturas ocasionadas durante el temporal. Tuvo que hacerse de esa manera porque su posición impedía el despegue del único que quedó operativo. El movimiento es rápido y sin demoras, lo hemos practicado una y mil veces los días anteriores.



Infantes de Marina en la cubierta de helicópteros del Irizar esperando para embarcar



Esquema diseñado por los británicos a posteriori del desembarco el 2 de abril de 1982. En la parte inferior se observa que cometen el error de indicar la llegada de las Fuerzas Especiales argentina por helicóptero cuando en realidad lo hicieron por agua en botes de goma arribando a la costa aproximadamente a 2200 hs...

El enorme Sea King nos espera con sus aspas en movimiento, formamos en columna y esperamos la orden del oficial a cargo de la cubierta de vuelo que nos autorice a embarcar.

Lo hacemos, el primer vuelo de helicóptero se aleja pesadamente del "Irizar" y pone proa al lugar designado en tierra. Son diez minutos de vuelo en los cuales estamos en silencio sin poder ver el exterior.

Miro a los hombres, todos están tensos y con la vista baja, esperando el momento de poder saltar del helicóptero.

Esta es la parte más peligrosa, sin posibilidades de defensa alguna el helicóptero es un blanco fácil si los defensores lo tienen en el alcance de sus armas.

De pronto, para alivio de todos, se inclina ligeramente y aterriza entre el aeropuerto y el faro, descendemos rápidamente y aseguramos la zona esperando los dos vuelos restantes.



Los vuelos restantes del helicóptero se completan y una vez todos en tierra, realizamos el rastillaje según lo planeado hacia el extremo Este de la península, nos abrimos ampliamente en una formación de cadena y avanzamos lentamente, saltando por grupos y mirando bien el terreno, los ingleses pueden haber minado la zona.



La Compañía ALFA embarcando en el helicóptero Sea King

Son las 0730 y la mañana está soleada y sin viento, me parece estar viviendo una película, formamos un círculo amplio para dar seguridad mientras trato de ubicarme en el terreno, hacia el sur se observa el poblado y se escuchan disparos de armas automáticas. Doy el arribado del primer vuelo sin novedad al Puesto de Comando, me recibe la comunicación una voz familiar, el Teniente de Navío Llorens, compañero de promoción, él está operando personalmente las comunicaciones del Comandante de la Fuerza de Desembarco, el Almirante Büsser.



Vista aérea del aeropuerto Malvinas en 1982



El Sea King naval aproximándose al aeropuerto, se observan vehículos anfibios que están operando próximos al mismo.



0930 hs Vehículos Anfibios en Puerto Argentino

Finalmente llegamos a proximidades del faro, intimamos que los que estén adentro de edificación salgan sin armas, esperamos unos minutos y completamos la aproximación para ingresar. No hay ocupantes pero encontramos posiciones inglesas que han sido abandonadas recientemente dejando armamento en el lugar, armas automáticas y misiles antitanques.

No se toca nada pues pueden esconder trampas explosivas, continuamos más allá del faro sin más novedades.



Royal Marines hechos prisioneros reunidos frente a la residencia del gobernador

Dimos el libre de enemigo y los aviones de la Fuerza Aérea comienzan a descender

En poco tiempo más, el gobernador hará conocer su decisión de ceder y aceptar iniciar tratativas con los mandos argentinos...esto permite asistir a Giachino, García Quiroga y Urbina, desgraciadamente resultan inútiles los esfuerzos para recuperar al Capitán Giachino.

Esperamos órdenes en el aeropuerto, nos envían tres VAOS para acudir a Puerto Argentino,

ubicado a unos kilómetros hacia el Suroeste. Al arribar recibo la directiva de relevar a los Comandos Anfibios de la vigilancia de las tropas británicas (unos cincuenta hombres) y organizar su repliegue al continente en un vuelo de Hércules por la tarde.

Son las 1000 hs aproximadamente y procedemos a reunirlos a todos en el frente de la residencia del gobernador. En grupos, a cargo del Guardiamarina Brousson, son llevados a su cuartel para recoger sus efectos personales y prepararse para su evacuación por medios aéreos.

La maniobra se hace de manera rápida y eficaz. Luego, mientras los dos oficiales a cargo de los Royal Marines acompañan al Capitán de Fragata Roscoe a buscar un grupo de Marines que escapó hacia el interior en un inútil esfuerzo de continuar resistiendo, el Sargento Mayor inglés a cargo del grupo prisionero colabora con la Compañía en la desactivación de explosivos colocados en la casa del Gobernador.



Vehículos Anfibios a Ruedas (logísticos) en Puerto Argentino

Juntos, Infantes de Marina argentinos e ingleses levantan los explosivos que están distribuidos dentro y fuera de la residencia del Ex Gobernador, se colocan en un vehículo y se retiran de la zona.

A las 1800 hs estamos listos, los Royal Marines tienen sus efectos personales reunidos y los trasladamos hasta el aeropuerto desde donde vuelan al Uruguay.



Armamento capturado a la guarnición de defensa

Con ellos viaja el Ex Gobernador, que luce para su partida el uniforme de gala de funcionario oficial de la Corona.

El Hércules de la Fuerza Aérea Argentina levanta vuelo rápidamente.

Las Malvinas habían sido recuperadas...

La Misión estaba cumplida.



Primer izado del Pabellón Argentino en Malvinas luego de 149 años



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



Prefectura Naval Argentina en Malvinas

Fuente: fdra-malvinas.blogspot

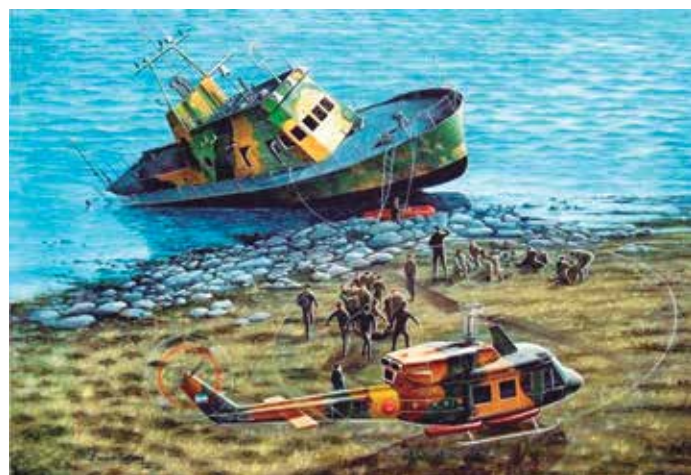
Durante el Conflicto, fueron afectados los Guardacostas GC- 82 "ISLAS MALVINAS" y el GC-83 "RÍO IGUAZÚ", que el 6 de abril de 1982. zarparon desde BUENOS AIRES con destino al archipiélago, Cumplieron la hazaña de navegar 600 millas náuticas con adversas condiciones mareo meteorológicas en el cruce, logrando arribar a las islas el 13 de ese mes tras romper el día anterior el bloqueo militar aeronaval impuesto.

Llevaron a cabo, entre otras, las tareas de acompañamiento en navegación a buques de bandera argentina, practica de buques nacionales a través de la zona minada en el acceso a Puerto Argentino, apoyo y logística, patrullajes de reconocimiento casi permanentes, diurnos y nocturnos, en la bahía interior de Puerto Argentino y en la bahía exterior (Puerto Groussac), tareas de búsqueda y rescate, especialmente de los pilotos que se eyectaban de sus aviones y caían al mar.

El ataque al GC 083 Río Iguazú

El guardacostas "Río Iguazú", había zarpado el 22 de mayo de 1982 muy temprano con destino a Puerto Darwin transportando personal y material del Ejército Argentino cuando a las 0825 horas fue atacado por dos aviones ingleses Sea Harrier, repeliéndose con las ametralladoras Browning 12,7 mm

El enemigo efectuó reconocimiento ofensivo sobre el estrecho: una sección de Harrier (R. Frederiksen y M. Hale) del Hermes atacó, a las 08:23 hs, al guardacostas GC-83 Río Iguazú (Prefectura Naval Argentina), que transportaba dos obuses de 105 mm para Darwin. En este ataque falleció el Cabo Julio Benítez, alcanzado en el pecho por un proyectil, mientras se defendía del ataque con la ametralladora. Fueron heridos el Ayudante Vaccaro y el Cabo Bengoechea. También hubo heridos leves entre el personal de Ejército que transportaban. Según el comentario posterior del Capitán, Subprefecto Eduardo Olmedo, el Harrier pasó a través de la cortina de fuego de una de las piezas 12,70 y se retiró averiado, observándose una humareda densa que salía de la parte inferior del fuselaje. El "Río Iguazú" atracó en el seno Choiseul, descargó personal y material y luego, antes de ser abandonado, fue destruido por su tripulación.



Suboficial Ibáñez, de PNA, que derribó un Sea Harrier

Historia de un Cañón Rescatado del Mar

Fue cerca de Darwin. Los ingleses hundieron

al guardacostas Iguazú que llevaba dos cañones. Pero dos oficiales volvieron para rescatar las piezas de uno de los obuses, lo rearmaron y lo usaron en el final de la guerra.

No conocía el mar. Y aún hoy, tantos años después, cuando recuerda la zambullida en las aguas heladas que rodean las islas, la memoria no le acerca el cuchillo glacial de las aguas, ni siquiera el otro filo, el del miedo, sino el olor inhóspito del yodo y el sabor urgente de la sal.

A las ocho y media de la mañana del 20 de mayo de 1982, en plena guerra, el flamante subteniente José Eduardo Navarro, un correntino de 21 años nacido en Monte Caseros, egresado del Colegio Militar apenas cinco meses antes de la guerra, que no imaginaba una inmensidad tal de agua que no fuese dulce, braceaba por su vida para alcanzar la franja de tierra gomosa de un islote cercano a Darwin. Viajaba en el guardacostas "Río Iguazú" de la Prefectura Naval, que había sido herido de muerte por dos aviones Harrier ingleses.

-Nos habían ordenado llevar dos cañones Otto Melara a Darwin para dar apoyo a la fuerza de tareas que integraban el Regimiento de Infantería 12 y la Compañía C del Regimiento 25. Cuando fuimos a cargar los dos cañones en el guardacostas 'Río Iguazú' nos dimos cuenta de que no entraban. Junto a dos suboficiales y a los soldados de mi batería de tiro, tuvimos que desarmarlos y cargarlos por piezas en el buque. La partida, prevista para las doce de la noche, se demoró cuatro horas.

La demora fue fatal. El hoy teniente coronel Navarro, que entonces era oficial del Grupo de Artillería de Aerotransportado 4, recuerda que el capitán del guardacostas le anticipó la pesadilla con la fidelidad de un oráculo: demorarían ocho horas, navegarían buena parte del viaje de día; los ingleses disparaban contra todo lo que se movía de día.

Alrededor de las ocho y media de la mañana sonó la alarma de ataque aéreo en el barco y diez minutos después hubo una explosión tremenda, se apagaron las luces y el puente de mando se llenó de humo. Dieron la orden de abandonar el barco y yo caminé hacia la proa, miré a mí alrededor y vi que la mayor parte de los hombres nadaban hacia la costa, que estaría a unos treinta metros. Lo otro que vi fue que uno de los Harrier volvía para hacer una segunda pasada y para ametrallar el buque a lo ancho: me tiré al agua con el resto de mis hombres y llegamos a tierra firme, que no era tan firme, era un islote de no más de tres mil metros de diámetro.

El "Río Iguazú" no había muerto sin pelear. Sus artilleros dispararon contra los Harrier. Uno de ellos murió al pie de su ametralladora y un maquinista apartó el cadáver de su camarada, empuñó el arma y derribó a uno de los dos aviones ingleses. En tierra, Navarro y sus hombres empezaban a creer en milagros.

-A mis soldados no les había pasado nada. Pero teníamos dos heridos graves de Prefectura. Uno de mis hombres, el soldado Roberto González, se me acercó para decirme que le dolía la garganta. Le miro el cuello y veo que tenía un agujero del que salía sangre. Intenté abrirle la campera pero no pude: una esquirla de cuatro centímetros había quedado frenada por el cierre metálico y apenas lo había lastimado: unos centímetros más... Cuando conté a mis hombres noté que faltaba uno. Era el soldado Rodolfo Sulín: se había tirado otra vez al agua, nadó hasta el buque, lanzó desde la parte superior dos balsas salvavidas, las cargó con alimentos, ropa seca y remedios y volvió

al islote. Eso hizo que nuestra gente no muriera de frío.

Un helicóptero los rescató a las cinco de la tarde y los llevó a Darwin. Pero al día siguiente Navarro volvió al "Río Iguazú". No iba solo. Lo acompañó su camarada, el subteniente Juan José Gómez Centurión. Se habían propuesto un imposible: rescatar al menos uno de los cañones desarmados, llevarlo a Darwin, armarlo... y que funcionara. Había una dificultad y una ventaja: las piezas de artillería estaban semihundidas en la bodega del "Río Iguazú". Pero Gómez Centurión era buzo.

Nos pasamos todo el día en el agua. Gómez Centurión se sumergía y me alcanzaba las piezas que encontraba y que cargábamos en un bote. Cuando terminamos dijimos: 'Que Dios nos ayude' Un helicóptero nos recogió y nos llevó a Darwin. Cuando descubrimos que teníamos un Otto Melara completo no lo podíamos creer.

Cuando el ataque inglés a Darwin y a Pradera del Ganso, el cañón rescatado del mar y hasta las cohetas de los inutilizados aviones Pucará que fueron montadas en un tractor requisado, se usaron para retrasar el avance británico, hasta la rendición del 29 de mayo. Navarro fue prisionero y en un buque inglés se enteró de la rendición de Puerto Argentino, el 14 de junio.



Recreación del ataque sufrido por el Guardacostas

Imágenes del GC 083 Río Iguazú



Médicos de Malvinas

Recuerdos, valor, vocación de servicio y amor a la Patria

Patricia Fernández Mainardi
23 de mayo de 2020

Sus cuidados trajeron de regreso a nuestros veteranos y los testimonios de los que cayeron heridos resignifican su trabajo. ¿Qué tienen para contar estos profesionales sobre el trabajo de la sanidad militar en la guerra?

Hacia el final de la guerra, los británicos buscaron el control de las alturas. Las unidades militares desplegadas en los montes cercanos a Puerto Argentino fueron las más afectadas. En ese contexto, los heridos eran evacuados a oscuras, a pie y desde las alturas— a Puerto Argentino. Finalmente, también serían atendidos en el Buque Hospital ARA “Bahía Paraíso” o en el rompehielos “Almirante Irizar”. Los veteranos Daniel Orfanotti y Manuel Villegas describen el ambiente en el que debieron atender los médicos cuando ya la guerra estaba por llegar a su fin. Ellos, al igual que muchos otros, cayeron heridos en los combates decisivos.



El doctor Cucchiara y una imagen que refleja la habilidad de los médicos para atender a los heridos en tiempos de guerra.

Foto: Gentileza Juan Cucchiara.

Orfanotti, soldado clase 63 del Regimiento de Infantería 1 “Patricios”, cruzó a las islas con un rol definido: apuntador de ametralladora. Su compañero, el abastecedor, no era otro que el soldado Claudio Alfredo Bastida, héroe de esta histórica unidad del Ejército. Ambos se encontraban juntos en el monte Longdon, en apoyo a los infantes del Regimiento 7. “Escuché una explosión, había empezado el combate. Te puedo asegurar que fue una locura: grité, bengalas, tiros, balas, bombas... me puse el casco, salí y agarré la ametralladora”, describe.

“Alrededor de las tres de la mañana, se sintió una explosión que nos cayó a dos o tres metros. No sé si yo estaba vivo, me fui de este mundo... al rato, reaccioné, todo cubierto de tierra y piedras, sentía un zumbido en el oído y del cuello me caía sangre”, cuenta. Inmediatamente, fue a la carpa en busca del equipo de primeros auxilios. Claudio Bastida, tan solo a unos pocos centímetros de él durante el ataque, había fallecido. Herido, comenzó a caminar hacia Puerto Argentino. Al llegar, lo llevaron al hospital militar: “Vino un subteniente médico, me sacó el apósito que yo me había colocado y me dijo que tenía la esquirla adentro. En eso, unos soldados venían trayendo a uno en una manta. Ese herido gritaba ‘No me quiero morir’. Lo ubicaron detrás del médico, que se dirigió a mí y me dijo: ‘No mires. Quedate acá, ya vuelvo’. Yo vi: el de la manta tenía una herida a la altura del abdomen, se le veían las vísceras”.

Mientras ese médico operaba al recién llegado, otro curó a Orfanotti, quien, finalmente, fue trasladado al hospital civil de Puerto Argentino. Esa noche se libraban los combates finales y se esperaba la llegada de más heridos. Tras la rendición, el soldado patricio fue llevado al Irizar. De ahí, a Campo de Mayo, donde, tras ser dado de alta, pudo regresar a su hogar.

Otro testimonio que describe el trabajo de los médicos en la guerra es el del Sargento Ayudante

(Retirado) Manuel Villegas, quien, con el grado de Sargento, fue a Malvinas con el Regimiento de Infantería 3. Orgulloso de sus soldados, relata que el 13 de junio de 1982 debieron trasladarse para realizar un contraataque sobre Wireless Ridge a fin de reforzar las posiciones del Regimiento 7. Lo que nunca imaginaron es que no había comunicaciones y se había dado la orden de abandonar el lugar: “Cuando llegamos, los ingleses se llevaron la sorpresa de ver aparecer gente de nuevo y nosotros nos llevamos la sorpresa de encontrarnos con los ingleses directamente”. Al ver esta situación, Villegas decidió salir, pero al querer cambiar su posición individual, llegó a ver unas trazantes luminosas antes de caer herido. “Le pedí al soldado Esteban Tries que tirase en dirección a las piedras, él me contestó que no podía hacerlo porque yo estaba en el medio. Quiero estirar la mano para agarrar mi fusil y, en ese momento, recibo otro disparo en la muñeca. Eso fue fuerte, porque me doy cuenta de que el inglés no me mató porque no quiso”, narra. Finalmente, los soldados Tries y José Luis Cerezuola se arriesgaron y fueron en busca del sargento.



Los soldados de Patricios Daniel Orfanotti y Claudio Bastida en Malvinas. Foto: Daniel Orfanotti.

Ya al cuidado de su tropa, recuerda que le pidió a Tries que le avisase a su familia que él iba a quedarse en Malvinas: “Que les diga a mi vieja y hermanas que las quise mucho y que le pida perdón a mi mujer por no haberme casado. En ese momento, pensé en mi hija y recordé las ganas que tenía de abrazarla, me largué a llorar como una criatura. El verme así creo que lo hizo reaccionar, me cargaron y me empezaron a llevar hacia Puerto Argentino”. Caminaron varios kilómetros para salvar a su jefe, una verdadera hazaña que habla del espíritu de cuerpo, la solidaridad y la camaradería que había entre este suboficial y sus soldados.

Al llegar al hospital, Villegas recuerda que el suelo estaba lleno de catres; había muchos pacien-

tes. “Le conté a un médico lo que me había pasado: un tiro en la mano y una herida en el abdomen. De repente, apareció el capitán médico Lázaro, muy serio. Le pregunté al médico que estaba conmigo qué me pasaba y este último respondió que me quedaba poco”. Villegas lo relata con humor, pues no tomó conciencia de la gravedad de su herida hasta mucho tiempo después. Lázaro ordenó que lo operaran, y así fue. Horas después, cuando despertó de la anestesia, fue testigo de la entrada de los ingleses al hospital. Su cara de asombro fue tal que un enfermero se le acercó para decirle que ya había terminado la guerra con la rendición. “Esa fue la segunda vez que me largué a llorar; sentía dolor por la derrota”, concluye.



El entonces Sargento Villegas, junto a parte de sus compañeros en las Islas. Foto: Gentileza Manuel Villegas.

Villegas fue enviado al Irizar, donde estuvo en una sala de terapia. Luego, fue al hospital de Comodoro Rivadavia, donde pudo reencontrarse con su esposa. Y, finalmente, lo trasladaron al hospital militar de Campo de Mayo. Allí, volvieron a aparecer los médicos para revisarlo: “¿Quién venía a la cabeza? El doctor Lázaro. Siempre serio. Me empecé a dar cuenta de que, mientras el resto hablaba de cosas banales, a él no se le movía una pestaña. Finalmente, por el trato casi permanente, empezamos a entablar una especie de amistad. Yo le conté que me lo había cruzado en Malvinas y que no lo podía ni ver. Fue él quien me cerró la operación. Los médicos trabajaron con lo indispensable. Su tarea fue admirable. A ellos, les debemos muchas de las vidas”, finaliza.

La Sanidad es Esperanza

El coronel médico Rubén Juan Cucchiara describe que, tras egresar, fue destinado al Regimiento de Infantería 4, en la localidad correntina de Monte Caseros. Recién casado, llegó con su esposa en enero de 1982. “Yo tenía 27 años. Nadie pensaba que íbamos a movilizarnos. Un día, en una vía de ferrocarril muerta que solía utilizarse para llevar alfalfa para los caballos cuando el regimiento era hipomóvil, vimos que entró una locomotora que tiraba chorros de fuego para quemar la maleza. Recuerdo que pensé que eso no era una buena señal”, relata. Efectivamente, las vías se usaron para trasladar los elementos que irían con ellos a la Patagonia.

“Para mí, era el día a día. Me acuerdo de que mi mujer, pensando que íbamos al sur, cruzó a Brasil y me compró barras de chocolate, que terminaron en Malvinas; las compartíamos todas las noches con los soldados de la sección sanidad”, agrega. Al referirse a su esposa, Rubén detalla que durante la noche previa a cruzar a las islas le escribió para decirle que se quedara tranquila, no le dijo adónde iba porque “no quería que se asustara”. De todos modos, confiesa,

ella lo sospechó. “Le escribí la noche antes de partir, así que no tenía modo de enviar esa carta. Antes de embarcar, vi a un oficial. Me le acerqué: ‘Permiso, mi Mayor, vea, yo estoy por cruzar a Malvinas y querría que esta carta llegue a mi familia. Yo no lo conozco, pero le pido a usted si la puede enviar’. La carta llegó”, cuenta, al tiempo que se lamenta por no saber el nombre de aquel oficial.



Villegas posa junto a sus dos auxiliares, los soldados Esteban Tries y Fernando Santurio. Foto: Gentileza Manuel Villegas.

Recién arribado, lo enviaron al pie del monte Wall para recibir a los que iban llegando: “Típico día malvinero: llovizna fuerte, niebla, viento... armamos una pared con unas latas de dulce de batata, nos tiramos los ponchos plásticos y nos quedamos a cobijo del viento hasta que llegó la gente. Venían agotados. Había que darles de comer, así que ordené que les abrieran las latas y les cortasen pedazos de dulce para salir del paso. Tengo la imagen de los soldados agrupándose alrededor de las latas. Yo venía del continente, me quebré un poco al vivir esa situación”.



El doctor Alejandro Steverlynck junto el médico militar británico James Ryan durante un curso en Argentina. “Nosotros atendimos a sus heridos en las Invasiones Inglesas”, agrega el Veterano. Foto: Gentileza Alejandro Steverlynck.

Tras la caída de Darwin, el regimiento de Monte Caseros fue dividido en dos: una mitad se fue al monte Harriet y la otra, al Dos Hermanas. Cucchiara permaneció en el primero, mientras que al otro enviaron al Teniente Primero Médico Alejandro Steverlynck. “Por ahí, llegaban heridos y había que evacuarlos. Yo estaba preocupado porque, cuando uno enviaba al camillero, también podían herirlo. ¡Hay que darle la orden a una persona de que vaya a un lugar adonde lo pueden matar! Nosotros los curábamos y, si era más complejo, los mandábamos a Puerto Argentino. De ser así, los bajábamos al camino y de ahí —con vehículo propio— lo llevábamos”, indica. El oftalmólogo militar señala que son momentos en los que hay que tener la mente fría, porque tienen que llevar tranquilidad: “La sanidad es esperanza. Para ellos, el médico ahí era suficiente, sabían que si los herían se los podía curar o darles un calmante”.

“En la guerra, se ve de todo”, agrega y recuer-

da que, durante una noche, les empezaron a tirar. Se escuchaban voces en inglés alrededor de la enfermería, señalizada con la cruz roja. Eran los ingleses que habían entrado por retaguardia. Mientras continuaba el combate, los llevaron como prisioneros. Sin embargo, le permitieron seguir atendiendo. Él y los heridos fueron trasladados al hospital británico de Fitz Roy: “Me recibió el director del hospital, el Teniente Coronel Médico británico John Robert, que me pidió que colaborara con los heridos argentinos. Se comportaron muy bien porque entraba la gente a quirófano de acuerdo con cada caso, yo vi entrar primero a argentinos que a ingleses porque estaban más graves”.

Como prisioneros, los médicos Cucchiara y Steverlynck estuvieron juntos en Fitz Roy. Finalmente, los subieron a un ferry, donde permanecieron algunos días hasta poder regresar al continente. “El hecho de haber ido a Malvinas me unió a la Fuerza, como los metales cuando hacen una aleación”, afirma Rubén, al tiempo que insiste en que la guerra le dejó el “amor” por la sanidad militar.

La Medicina en Tiempos de Guerra

El hoy General Médico (Retirado) Juan Carlos Adjigogovic se encontraba destinado en el Regimiento de Infantería 12, con asiento en Mercedes, Corrientes, cuando comenzó la guerra. Fue trasladado con la unidad para asistir a sus camaradas en las posiciones que ocuparon en Pradera del Ganso y Darwin. Cuenta que, en las “instalaciones de sanidad que compartía con la Fuerza Aérea, se atendía al personal militar por sus heridas y enfermedades. Además, se controlaba la pérdida de peso y se instruía sobre la prevención del pie de trinchera. También se atendían los problemas de salud de la población del lugar”. “En el combate final, pudimos atender a nuestros heridos y muchos fueron asistidos por la sanidad británica”, describe, al tiempo que reconoce que no se equivocó al elegir al Ejército para desarrollar su actividad profesional.



Enfermeros de Sanidad en Combate en Malvinas

En esa línea, también se expresa el Coronel Médico Alejandro Steverlynck, quien tras asistir a los heridos del ataque del 1° de mayo, atender en el hospital civil de Malvinas y hacer evacuaciones en helicóptero, fue voluntariamente a la primera línea, acompañando



El doctor Rubén Cucchiara, días antes de embarcar a Malvinas. Foto: Gentileza Juan Cucchiara.

a una parte del Regimiento de Infantería 4 en el monte Dos Hermanas. “Mi trabajo es curar y ayudar al buen morir”, explica mientras recuerda que le tocó trabajar bajo bombardeo permanente. “Todos nuestros movimientos de noche eran complicados. La montaña era húmeda y estaba llena de piedras, con lo cual, cuando bajabas, te pegabas más de un golpe”, refiere.

“Cuando llega el combate, como médico, toca recoger a los heridos y llevarlos a un puesto de socorro. Ahí te convertís en alguien que, cuando lamentablemente el paciente está más allá, lo ayuda al buen morir”, explica y agrega que hubo un instante que jamás podrá dejar de lado. “A un soldado, le había entrado una esquirla en el hígado. Cubierto de sangre, su

cara era de dolor y horror. Me acuerdo de que me acerqué, le puse una compresa, le di morfina y le dije que iba a poder ver el Mundial, bien calentito. Estuve unos minutos, se le había ido la cara de dolor. Se me murió con una sonrisa, nunca la voy a olvidar”, reflexiona.

Tras esos episodios, cayeron prisioneros. Alejandro describe el dolor por la derrota: “Yo tenía un herido y me acuerdo de que, cuando nos rendimos, él me decía que quería seguir”. Para Steverlynck, los combatientes “eran hombres hechos y derechos”. Él fue testigo de sus llantos mientras tiraban el fusil tras la rendición. “Vi a nuestros soldados, suboficiales y oficiales morir en primera línea. Con el tiempo, entendí que fue una derrota digna. Hicimos más de lo que los ingleses esperaban”.



El doctor Adjigogovic en el consultorio que ocupaba antes de partir a Malvinas. Foto: Gentileza Juan Carlos Adjigogovic.

Steverlynck también menciona una lección que le dio un oficial inglés. Cuando cayeron prisioneros, un Royal Marine le preguntó si podían hacer un responso por los caídos de todos: “Yo estaba llorando y él me abrazó. Me dio una palmada y me dijo: ‘Buen trabajo. Nos costó mucho’. Yo le contesté que los muertos que estaban allí los habían hecho ellos. Y él respondió, en español: ‘Cuando la pelea se acaba, el profesional no odia. Si nos vemos en otra guerra, respétanos como yo los respeto a ustedes’”.

“No me gusta hablar de mí, porque volví. Mucha gente quedó allá, otros volvieron y sufrieron. A mí, la experiencia me ayudó muchísimo a nivel humano. Llevo 40 años en el Ejército y la paciencia de mis camaradas fue inconmensurable. Me llena de orgullo ser médico militar”, cierra.

**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.



Comandos del E. A. y Fuerzas Especiales de G. N. en MLV



Fuente: Informe oficial del Ejército Argentino

Elementos que intervinieron

- Compañía de Comandos 601 con 64 efectivos
- Compañía de Comandos 602 con 50 efectivos
- Escuadrón "ALACRÁN" de la GN con 40 efectivos

Bajas de combate

- Los Comandos tienen en sus operaciones dos (2) Oficiales y tres (3) Suboficiales muertos.
- Heridos cuatro (4) Oficiales y cuatro (4) Suboficiales.
- El Escuadrón de la Gendarmería Nacional tiene dos (2) Oficiales y cinco (5) Suboficiales muertos.
- Herido un (1) Suboficial.

Operaciones efectuadas

Los efectivos de tropas Comando operaban con base en Puerto Argentino en todo el ámbito de las Islas Malvinas.

Compañía de Comandos 601	
La Compañía de Comandos 601 es una unidad de infantería del Ejército Argentino con base en la Guarnición de Ejército «Campo de Mayo» y perteneciente a la Agrupación de Fuerzas de Operaciones Especiales de la Fuerza de Despliegue Rápido. Creada en 1982 por la guerra de las Malvinas, tomó parte en numerosos combates delante de las líneas enemigas.	
Fecha	Tipo de Operación
30 abril	1/601 desactiva un faro y efectúa exploración y control de población en Estancia House – Emboscada nocturna en Green Patch y control de población. 2/601 control de población en Isla Borbón, se captura equipo de comunicación 3/601 Exploración y control de población en zona Fitz Roy
01 mayo	1/601 control de población sobre establecimiento agropecuario desde donde se había establecido comunicación radioeléctrica con el Portaaviones HMS "HERMES". Se captura un equipo de comunicaciones
03 mayo	1/601 realiza exploración de playas al Sur de península Murrell encontrándose bote de goma y material que revela un desembarco de efectivos enemigos 3/601 organiza una emboscada en Isla Tussac
04 mayo	1/601 exploración y emboscada nocturna en península Murrell 2/601 proporciona seguridad a Puestos de Comando en Puerto Argentino ante presunción de acciones tipo Comando sobre los mismos 3/601 en conjunto con medios de la PNA reconocimiento marítimo sobre Bahía del Aceite
05 mayo	Control en Puerto Argentino en búsqueda personal infiltrado Un grupo de 2/601 reconocimiento marítimo en lancha de PNA costa Noreste de Isla Soledad. Se hace exploración por el fuego de sector costero.
06 mayo	1/601 en conjunto con PNA y Comandos de la Infantería de Marina exploración y control población en Isla de los Leones Marinos e isla Boungaiville 2/601 exploración aérea y terrestre en el sector Norte de Isla Soledad
07 y 08 mayo	Reconocimiento en moto sobre zona de Murrell Bridge Entrega de alimentos y otros elementos de apoyo en población local de Fitz Roy

14 mayo	La Ca ejecuta un reconocimiento y exploración sobre zona de San Carlos ante información de existencia de tropas enemigas y con el objeto de verificar posibilidad de asentar allí tropas propias. Nota de AVEGUEMA: el 21 de mayo se producirá en ese lugar el desembarco de la 3ra Brigada de Royal Marines reforzada con dos Batallones de Paracaidistas. Se enfrentarán en ese lugar con el Equipo de Combate Güemes de unos 70 efectivos (Una sección del RI 25 más una sección armas del RI12)
16 mayo	Exploración en Isla Borbón al haberse producido en el lugar una acción del SAS británico con la destrucción de varios aviones
17 mayo	2/601 reconocimiento y exploración de instalaciones de Bahía Ajax en la zona de San Carlos Nota de AVEGUEMA: Según información de fuentes británicas en la zona se encontraban operando efectivos del SBS y ante la presencia propia logran evadir su detección.
19 y 20 mayo	1 y 2 (-) /601 más elementos de emboscada antiaérea desarrollan operaciones en Puerto Howard
21 mayo	Lanzadores de misiles Blow Pipe logran el derribo de un Harrier GR3 en Howard, su piloto logra eyectarse y es tomado prisionero. Se montan emboscadas antiaéreas sobre eventuales misiones de rescate que sobrevuelan la zona pero sin entrar en el alcance efectivo de las armas propias.
22 mayo	Se ejecuta con éxito una misión de rescate de dos pilotos argentinos eyectados sobre Howard
24 mayo	Se ejecuta con éxito la recuperación de material, personal y armamento en Howard tras el derribo de helicópteros propios
26 mayo	3/601 desarrolla una misión de exploración y combate sobre las alturas de Monte Simon – Monte Kent. Se organizan depósitos adelantados de abastecimientos para futuras tareas detrás de las líneas enemigas
27 mayo	Es ocupada Big Mountain por la 2/601 relevando a la 3/601 que había organizado el día anterior la posición como puesto de observación detectándose intenso tráfico de helicópteros británicos
29 mayo	3/601 (-) ocupa las alturas de Monte Estancia Se recupera la Sección que permanecía en Monte Simon por helicópteros recibiendo fuego enemigo durante el vuelo. Se inicia una operación de efectivos de todas las fracciones de Comandos para ocupar posiciones sobre Monte Kent. Durante la aproximación es derribado uno de los helicópteros falleciendo seis efectivos de la Gendarmería Nacional del escuadrón "ALACRÁN"
31 mayo	Efectivos de ambas Compañías de Comandos efectúan la extracción de las patrullas que ocupan Monte Kent mediante el uso de vehículos y motos, todo terreno. Se recibe intenso fuego de artillería
02 junio	Se instala una emboscada antiaérea en la zona del hipódromo de Puerto Argentino sin que se registren aproximaciones enemigas
06 junio	1/601 ejecuta exploración y emboscada antiaérea en Puerto Howard Una Patrulla realiza una patrulla de 30 kms sobre Monte Rosalía (San Carlos) a efectos de observar la Cabeza de Playa enemiga e informar de sus movimientos. 2/601 ejecuta una acción ofensiva sobre efectivos del 3 PARA que se encuentran operando en un puente sobre el río Murrell. Tras un breve e intenso combate los británicos se repliegan abandonando material y equipos de comunicaciones.
07 junio	3/601 organiza emboscada al Sur del puente sobre el río Murrell. 1/601 (-) organiza un Puesto de observación en el Norte de Isla Gran Malвина. En su repliegue entra en combate con una patrulla del SAS. En el combate muere el Capitán SAS John Hamilton y es tomado prisionero un Suboficial SAS. Se captura material, equipos de comunicaciones, claves.

12 junio	Se organiza emboscada antiaérea en zona de Moody Brook en proximidades a Puerto Argentino ante el avance británico. 2/601 ocupa una posición de bloqueo al Oeste de la ciudad.
13 junio	3/601 organiza la seguridad en el Puesto de Comando de Puerto Argentino
14 junio	La Compañía establece una posición de bloqueo al Este de las posiciones del RI7 para negar al enemigo el acceso a las alturas que dominan la ciudad al norte de la bahía de Puerto Argentino. Ultima misión que ejecuta la Compañía de Comandos 601



31 mayo	Se ejecuta una operación sobre la línea Moody Brook – Monte Kent de ambas Compañías montados sobre vehículos y motos todo terreno con la finalidad de comprobar presencia enemiga y permitir la extracción de las patrullas enviadas el día anterior. Las acciones permiten la retirada de gran parte de los efectivos lanzados el día 28 de mayo. Quedan aislados dos efectivos de los cuales uno fue herido en las acciones del 28 de mayo.
1 junio	Se desarrolla una incursión la zona donde han quedado los dos efectivos propios (Monte Estancia). Logran recuperar los mismos.
3 de junio	La Ca 602 ejecuta una operación con todas sus fuerzas (disminuidas en un 40%) sobre Monte Wall donde logran chocar con efectivos enemigos los cuales abandonan sus posiciones.
5 junio	Nueva operación sobre Monte Wall sin entrar en contacto con enemigo
6 junio	A requerimiento del BIM 5 se organiza una patrulla y emboscada en Monte William a fin de evitar infiltraciones del enemigo.
9 junio	La Ca 602 en conjunto con efectivos del Escuadrón “Alacrán” organizan una emboscada nuevamente en Monte Wall, delante de las posiciones del RI 4. Son atacados por fuego de morteros y ametralladoras reaccionando ofensivamente con apoyo de fuego planificado del GA3 logrando el repliegue de las fuerzas inglesas que sufre varias bajas. La Ca tiene en esos combates dos muertos y un herido. La noche del 9 de junio la Compañía 602 instaló una emboscada en el monte Dos Hermanas. La operación recibió refuerzos con una sección de la Gendarmería Nacional al mando del segundo comandante Miguel Santo. Además, tropa del Regimiento de Infantería 4 al mando del subteniente Marcelo Llambías Pravaz cubría desde el cerro. Un número de entre 18 y 30 efectivos del Servicio Aéreo Especial había detectado el movimiento y procedió atacando primero. Un grupo británico disparó un lanzacohetes cuyo impacto mató a un apuntador de ametralladora MAG, sargento Mario Cisnero, hiriendo de gravedad al asistente, teniente primero Jorge Vizoso Posse.
10 junio	Se desarrollan varias acciones en proximidades de Puerto Argentino en búsqueda de negar posibilidades de infiltración. Se hace control de población en Puerto Argentino
13 junio	Se establecen varias emboscadas en el Noreste de Puerto Argentino y en la zona de posiciones de la Batería del GADA 601
14 junio	Se ocupa posición de bloqueo en proximidades de Moody Brook. Se recibe intenso fuego de Artillería enemiga. Esta es la última misión de la Compañía.

COMPAÑÍA DE COMANDOS 602

La Compañía de Comandos 602 es una unidad de infantería del Ejército Argentino con acuartelamiento en la Guarnición de Ejército «Córdoba» y perteneciente a la Agrupación de Fuerzas de Operaciones Especiales, Fuerza de Despliegue Rápido. Fue creada en 1982 en plena guerra de las Malvinas, a instancias del mayor Aldo Rico, que además fue su primer jefe. Participó de varios enfrentamientos en lugares delante de las líneas propias, como el combate de Top Malo House y la batalla del monte Kent. En casi la totalidad de los combates enfrentó a las fuerzas especiales del Reino Unido. Para ello, planificó y combatió conjuntamente con la Compañía de Comandos 601. También atacó el monte Wall y luchó en el monte Dos Hermanas. Por último, ocupó una posición de bloqueo en Moody Brook en el ataque final británico.

Fecha	Tipo de Operación
28 mayo	La 1/602 es destacada a órdenes del Cap. Vercesi a Monte Simon para establecer una base de patrullas, informar movimientos del enemigo e instalar emboscadas terrestres y antiaéreas. Permanece en zona hasta el 31 de mayo. Al replegarse porque no podía comunicarse con su base para pasar información, es atacada en Top Malo House por fuerzas enemigas, son muertos el Tte. Espinoza y el Sargento Sbert. El enemigo sufre también varias bajas. La Ca 602 (-) junto con la efectivos de la Ca 601 y de las FFEE de la Gendarmería Nacional (Escuadrón “Alacrán”) son destacados al Monte Kent y alturas próximas para ocupar posiciones a cubierto y ser sobrepasados por el enemigo para luego operar en su retaguardia y pasar información de sus movimientos. Al aproximarse a las alturas seleccionadas en Monte Kent chocan con efectivos ingleses. En los combates mueren tres efectivos propios, un herido y un prisionero.





07 junio	Una patrulla ejecuta operaciones con la Ca 601. Se opera conjuntamente con efectivos Comandos del EA organizando una emboscada en el puente sobre el río Murrell
9 junio	El Escuadrón participa en la operación ofensiva ejecutada con la Ca 602 en la zona de monte Wall. Otra Patrulla realiza control de población en Puerto Argentino en apoyo de elementos de Inteligencia del EA.
13 junio	El Escuadrón participa con Comandos del EA en una operación de exploración sobre Cortley Hill ante información de probables desembarcos ingleses.
14 junio	Se establece una posición de bloqueo en Moody Brook. Es la última tarea del Escuadrón.

AGRUPACIÓN ALACRÁN DE G.N.	
El Escuadrón Alacrán fue creado durante la Guerra de Malvinas de 1982 y participó de ese conflicto juntamente con los Comandos del Ejército. Durante esa guerra el Escuadrón perdió siete efectivos. Su nombre original era Escuadrón de Fuerzas Especiales 601 de la Gendarmería Nacional. El primer jefe de esta unidad fue el comandante José Ricardo Spadaro que recibió la orden de formar un grupo de fuerzas especiales con gendarmes de distintas unidades.	
Fecha	Tipo de Operación
28 mayo	Arriba el Escuadrón a Puerto Argentino en horas de la noche
29 mayo	Se inicia operación conjunta con las Cas 601 y 602 del Ejército Argentino para ocupar posiciones en Monte Kent y alturas vecinas. El Escuadrón organiza dos patrullas. Una a cargo del Cte. Hugo Díaz y otra a cargo del 2do Cte. San Emeterio.
30 mayo	La patrulla a cargo del 2do Cte. San Emeterio al desplazarse en helicóptero hacia su posición es abatida por un misil enemigo y en esa acción mueren seis integrantes.
31 mayo	Se da seguridad al Puesto Comando de Malvinas
02 junio	Se realiza control de población en Puerto Argentino en búsqueda de infiltraciones inglesas
03 junio	Se realiza control de población en Puerto Argentino en búsqueda de infiltraciones inglesas
04 junio	Se realiza control de población en Puerto Argentino en búsqueda de infiltraciones inglesas
05 junio	Se realiza control de población en Puerto Argentino en búsqueda de infiltraciones inglesas
06 junio	Una Patrulla participa con la Ca 601 en una acción ofensiva sobre la zona del puente sobre río Murrell. Se combate con fracción enemiga que se repliega. Otra Patrulla realiza control de población en Puerto Argentino en apoyo de elementos de Inteligencia del EA.



Recordatorios de Malvinas

Adquieralos en nuestra sede

de 08.30
a 16.00

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

