

El Municipio de Sáenz Peña, Chaco; Construye un Nuevo Monumento en Homenaje a los Veteranos y Caídos de Malvinas

14 agosto 2020 saenzpenaweb

El mismo se está construyendo en la plaza Juan B. Justo, donde ya se encontraba el monumento anterior. La obra está siendo ejecutada por el escultor Darío Marcoff y consta de un soldado, y un monolito de cuatro metros de altura, más un círculo de dos metros que posee cruces en su interior y una antorcha en homenaje a los caídos en Malvinas.



3



10



11



15



26

EDITORIAL

Las horas más inciertas

Algo más de 38 años nos separan de los hechos de la guerra de Malvinas de 1982... Otros 56 años se cumplieron ya de la primera resolución del ONU sobre la descolonización de las Islas Malvinas. Se cumplen más de 187 años de la usurpación británica de 1833. Desde la afirmación del pabellón nacional en las Islas ya pasan los 200 años. Más desapercibidos, se cumplieron los 250 años de la expulsión de los británicos de Puerto Egmont en 1770, primer freno a la invasión de los territorios australes. Del descubrimiento accidental de las Islas (como la mayoría de los descubrimientos científicos, incluyendo los geográficos, accidental), nos separan 480 años...

La Historia de las Islas Malvinas y de los archipiélagos de la Georgias y Sandwich del Sur es extensa y rica en acontecimientos favorables y desfavorables para los intereses de la República Argentina. Pero ya es Historia. Historia documentada extensamente en muchos casos. Presumida en otros. Y siempre sujeta a las interpretaciones antojadizas de cada protagonista. Pero es Historia pasada que no puede revertirse.

Por eso sostenemos una vez más que la cuestión Malvinas, y todos los intereses de la República Argentina en el Atlántico sur y hasta la Antártida, no es un tema de estudio del pasado. Ni un motivo exclusivo de recordación y homenaje. Es un tema candente que se proyecta en el devenir diario de nuestro presente y sobre el destino futuro de la Patria.

En este año sumamente particular en que el mundo entró en una profunda crisis de valores e intereses, no iba a escapar la Argentina a la denominada pandemia del Covid 19, al efecto dominó de las alarmas apocalípticas y las manipulaciones de las usinas de poder.

El primer resultado práctico sobre la cuestión Malvinas, fue la postergación para mejores momentos de todos los procesos de localización que venían desarrollándose. Y los pasos pendientes de otras búsquedas humanitarias. Además de impedir viajes y hasta contactos personales en muchos casos.

En términos bilaterales, se tensó la relación por medidas unilaterales de ambas partes, sin avances en la cuestión de fondo.

En este contexto, la Argentina de hoy, producto de todos los errores y aciertos de su propia Historia, y de las acciones del presente, enfrenta una situación donde las variables parecen haber superado todas las expectativas pesimistas. Variables que, además, aparecen fuera de control o en rumbo de colisión inminente, en un marco de incertidumbre permanente y angustiante.

Conflictividad política interna, relaciones internacionales polémicas, cantidad de contagios del Covid en aumento, cuarentena interminable de más de siete meses, caída de los indicadores económicos, incremento de la pobreza, falta de inversiones, aumento del dólar, conflictividad social, escasas capacidades de defensa, inseguridad, usurpaciones, amenaza de secesión en la Patagonia... No estamos en condiciones de seducir a nadie. Ni de negociar con firmeza. O de sostener los intereses nacionales por la fuerza. El discurso agresivo o la promesa atractiva suenan sin sentido, en el vacío de poder real de la Argentina del siglo XXI.

Cuesta creer que esta Nación fue hace 100 años un país floreciente con niveles de movilidad social ascendente y potencial económico, peso internacional y capacidad miliar... Una Nación que hace menos de 40 años fue capaz de sostener un enfrentamiento casi en condiciones de igualdad, de alta intensidad y 75 días de duración, con Gran Bretaña, aún en un marco de serias dificultades políticas y estrechez económica.

Para nuestra generación, que vivió todas las guerras, los vaivenes económicos y sociales, los enfrentamientos políticos... la situación desfavorable es casi una constante que se agrava con el tiempo. La preocupación es por los jóvenes que heredaron los efectos de esta conflictividad pasada y el deterioro de los valores y recursos de un país potencialmente rico y con escasa población... Donde todo está dado por Dios para vivir en plenitud.

Si aspiramos a hacer realidad la soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, a tener una capacidad negociadora por los espacios marítimos australes y la Antártida, será menester recuperar el señorío sobre todo el territorio nacional y el imperio de la Constitución y de la Ley. Recuperar el poder nacional y la dignidad humana para su pueblo.

Ahí está el desafío presente y futuro para dirigentes y ciudadanos. Volver a Malvinas... ¡Por la grandeza argentina!

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.

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

El Portaaviones 25 de Mayo en 1982

Teniente de navío Jesús Eduardo Poblet

Testimonio del entonces Teniente de Navío Jesús Eduardo Poblet que se desempeñaba en el portaaviones ARA 25 Mayo (POMA) como Jefe del sistema de lanzamiento de aviones (catapulta).

Primeros días de Mayo de 1982

Particularmente, guardo un cariño muy grande por el Portaviones ARA "25 de Mayo" (POMA), porque estuve allí destinado varios años y en momentos muy importantes. En 1972, formé parte de su dotación en el viaje a los EEUU para recibir a los aviones Douglas A4Q Skyhawk y posterior traslado de los mismos hacia la Argentina. En 1982, participando en la guerra de Malvinas. En 1983 y 1984, en la adaptación de los aviones Súper Etendard (SUE) a bordo. Y en 1989 a 1993, para la repotenciación del POMA de su propulsión, parte eléctrica y máquinas auxiliares.-

En 1981, la ARA designó a cuatro oficiales incluido el suscripto, 2 maquinistas, el Sr Capitán de Corbeta Moreno y yo, y dos aviadores, el Sr Teniente de Navío Ibáñez y el Sr Teniente de Navío Iriart, para realizar un curso en Francia, acerca de la operatividad de los SUE a bordo. Fueron dos semanas de instrucción teórica en París y dos semanas más a bordo del portaviones R99 "Foch", observando enganches, abastecimientos y catapultajes, señales, etc.

En febrero de 1982 me trasladé de pase del Crucero ARA General Belgrano (CRBE) al POMA. Allí tomé los subcargos Sistema de lanzamiento de aviones, aire de alta presión y combustibles de aviación e inmediatamente iniciamos el adiestramiento general y la preparación de equipos para recibir a los SUE. Se interpuso luego la guerra de Malvinas y por esta causa todo quedó postergado para 1983.

La Operación Rosario ya había transcurrido hacía un mes y todo había resultado a la perfección. Nuestro trabajo de apoyo del desembarco había sido arduo pero sin sobresaltos. Ahora estábamos frente a algo más complejo, pues sabíamos que los británicos habían iniciado las hostilidades.

La pregunta era "¿a qué vamos?"...y la respuesta más razonable era: "para luchar"...

El 25 de abril habíamos concluido una navegación de 9 días y zarpamos el 28. En esos tres

días equipamos al POMA de todo: Combustible JP1 (680.000 litros) para los 8 A4Q y helicópteros, 4 Sea King y 3 Allouette; aeronauta 115/145 (120.000 litros) para los 6 Tracker (S2E); Fueloil más gasoil para el POMA en sí; alimentos, armamento, bombas, misiles... y demás pertrechos para soportar muchos días en el mar.



A4Q



Sea King

En la navegación para la operación Rosario, el comandante nos había reunido y comunicado que íbamos a tomar Malvinas. En esta etapa, no nos informó nada... todos nos imaginábamos que íbamos a enfrentar a los ingleses.



Allouette

Si bien nuestra Fuerza de Tareas era bastante poderosa (Un portaaviones con un GAE (Grupo Aéreo Embarcado) importante, rodeado por 2 destructores Tipo 42 y tres corbetas A69, que le daban al POMA muy buena cobertura aérea, de superficie y submarina respectivamente), no dejábamos de sentir temor, pues no se trataba de un ejercicio de adiestramiento sino de un enfrentamiento, nada más y nada menos que contra una de las flotas más poderosas de la tierra.

Paralelamente sentíamos mucho orgullo debido a que, de alguna manera, la ARA (o el destino), nos había ubicado en esos días en un puesto y lugar de altísima responsabilidad y cada uno de nosotros debía dar, cual engranaje pequeño de una gran maquinaria, lo mejor de sí.-

Sentíamos gran ansiedad por lanzar aviones de combate configurados como tales...por fin íbamos a participar en una batalla naval real, lo cual siempre lo habíamos leído o visto en alguna película...en mi caso, en un puesto envidiable como era el de "catapultero". También pensábamos que esos aviones iban a salir pero no estábamos seguros de sus regresos...en fin, nuestros sentimientos eran una mezcla de emociones: alegrías y tristezas, lindas y feas, buenas y malas... supongo que esta polarización es normal en situaciones extremas como es una guerra.

Por ser el "catapultero" del portaviones, mi lugar de trabajo era básicamente la cubierta de vuelo (CV) y en los momentos de pausa de las operaciones, iba a la Torre de Control (TOCO), al puente de comando y/o a la sala de pilotos listos o de prevuelo. Allí me enteraba de las últimas noticias de la guerra. En la TOCO colaboraba haciendo "escuchas". Fue muy triste escuchar a nuestros "hermanos" chilenos burlarse de nosotros refiriéndose a los "hdp y fanfarrones argentinos que habíamos osado robarle las islas Falkland a la corona británica"...y muchas sandeces más.

Por ser el lanzador de aviones, los pilotos me trataban con mucha cordialidad y afecto, pues de nuestro trabajo dependía el éxito de cada catapultaje.

Fundamentalmente nuestras tareas de mantenimiento más importantes eran, entre otras: verificación del correcto funcionamiento de las válvulas de lanzamiento, dilatación de la catapulta, implementación correcta de los valores de presión de vapor para el catapultaje, calculada por la TOCO y verificada por el catapultero. Con respecto a la presión de lanzamiento, yo siempre le agregaba un porcentaje de más "por las dudas". A sus regresos los pilotos me preguntaban de cuánto había sido ese porcentaje de más y algunos exageraban diciendo que "se habían visto los intestinos con su ojos". La mejor manera de entender lo que se siente en cada catapultaje o enganche, es practicándolo. Por esta razón 1 o 2 veces por año, salíamos como acompañantes en algún S2E. Realmente las aceleraciones y desaceleraciones que allí se imponen, ameritan del piloto un adiestramiento muy exigente.





Tracker S2E

Durante esos días “mi cata” funcionó a la perfección y eso fue sin ninguna duda el resultado del trabajo silencioso pero muy eficiente de mi personal. Por eso lo destaco de sobremanera. Fue muy valiosa la tarea desarrollada por mi oficial ayudante, Sr. Guardiamarina Cabrera, el cual motivado por los sucesos que estábamos viviendo y su juventud, adicionaba un excelente espíritu general.-

Las condiciones de alistamiento de la cata eran: “a la orden”, “a la orden modificada” y “a 15 minutos”. La diferencia radicaba en la cantidad de equipos y personal en servicio.

Durante todos esos días, mantuvimos la cata “a la orden” pues estábamos en condición de crucero de guerra real con interceptores listos en CV (ILC).

Recuerdo al Sr Capitán Phillipi en la cabina de un A4Q durante horas cumpliendo esta tarea. Más de una vez, se arrancaba el avión y se lo conducía hacia la cata. A veces salía y otras se cancelaba el lanzamiento por tratarse de información falsa. La cata pasó todos esos días “fumando”. Se decía así, cuando por sus 58 metros en la CV salía un hilo de vapor producto de las 45 libras por pulgada cuadrada de presión que le insuflábamos para mantener la correcta dilatación de la misma (3/4 pulgadas). Cada hora sacábamos diagramas en las válvulas de lanzamiento y realizábamos lanzamientos en vacío, a veces “cortos”. Todo esto correspondía hacer por norma, para mantener el sistema operativo en todo momento.

Al día 1° de Mayo, habíamos realizado 185 catapultajes, 122 de S2E y 63 de A4Q. Habíamos alcanzado el nivel óptimo al lograr catapultar aviones A4Q cada 1m20s. De esta forma, en 10m40s teníamos 8 A4Q en el aire.

Los A4Q se ubicaban encolumnados frente a la cata. Mientras lanzábamos uno, el siguiente se colocaba inmediatamente detrás de la pantalla deflectora de gases. Salía el primero, bajábamos la pantalla y mientras el siguiente se ubicaba en su lugar para retenerlo y estrobarlo, ya traíamos el carro de lanzamiento a popa para iniciar nuevamente el proceso.

La luz verde de la TOCO se encendía para el primer lanzamiento y no se apagaba hasta haber lanzado el último. Con personal de aviación de CV y de catapulta bien adiestrados, lo hacíamos posible.

A las 20 horas del día 1° de Mayo, me enteré que el arribamiento general era 120° aproximado... esto era un rumbo hacia la flota inglesa. Llamé a los más antiguos de mis subordinados y les expresé: “¡prepararse... vamos para allá!”... nadie tuvo dudas a qué me refería, pues habíamos hablado mucho sobre un posible combate naval... Se produjo un gran silencio mezclado con orgullo, al pensar que se estaba concretando algo para lo cual nos habíamos preparado desde nuestro ingreso a la Escuela Naval Militar o a la Escuela de Mecánica de la Armada, que era combatir por nuestra patria, un gran privilegio que muchas generaciones no tuvieron. Paralelamente nos inundó un sentimiento de tristeza al pensar que una de las posi-

bilidades era morir y no poder compartir el resto de nuestras vidas con nuestras familias. En mi caso personal habíamos tenido un hijo que en esos momentos tenía 4 meses y mis deseos de estar con él eran inmensos.

Aproximadamente a las 2 de la mañana del 2 de mayo, llegó al puente de comando el meteorólogo, confirmando el parte del día anterior, que no íbamos a tener viento real para el crepúsculo matutino. Este dato fue totalmente determinante para no llevar a cabo la tan ansiada operación ese amanecer.

A modo de ejemplo, el tema era así: Un A4Q con bombas necesitaba una Velocidad Mínima de Seguridad (VMS) más 10 Nudos (por norma) de 145 Nudos. Esto se conseguía con 125 nudos dados por la catapulta “a su máxima capacidad “al mango” por diseño (habíamos efectuado lanzamientos con carro calibrador (con aviones con esos valores, sin inconvenientes), más 10 nudos del POMA (viento relativo), más 10 Nudos de viento real. Al haber 0 de viento real necesitábamos 20 nudos a sumar a la cata, para realizar lanzamientos seguros. Nuestro querido POMA no conseguía esa velocidad en esos momentos.

A las 3 de la mañana aproximadamente del 2 de mayo, me enteré que había llegado la orden, para toda la fuerza, de replegarnos. Hasta estos momentos, nuestro Comandante parecía un león enjaulado, pues se caminaba todo y cuando me veía me preguntaba: “¿Y Poblet?... ¿tenemos viento? ... ¿Cómo anda la cata?... ¿Dónde anda el meteorólogo?... Recuerdo que a raíz de sus problemas coronarios que había tenido hacía poco, el Departamento Sanidad había embarcado todo el material para atenderlo en caso necesario. Unos minutos después de las 3, el POMA comenzó a virar a una proa aproximada de 270°, con lo cual se confirmaba el alejamiento de la flota inglesa. Esta decisión nos cayó como un balde de agua fría y sólo atinábamos a decir: “No tuvimos suerte”... y lo repetíamos... también pensábamos que esa directiva era transitoria y que repetiríamos nuestras acciones en otro momento más adecuado de ese mismo día o siguientes, pero eso no se dio... y comenzamos a sentir que había pasado el gran tren de nuestras vidas profesionales y como argentinos, y no habíamos podido aprovecharlo. Horas más tarde, nuestros aviones exploradores (S2E) nos informaban que la flota inglesa se había alejado más aun de nuestras posiciones.

Los días venideros fueron de mucho trabajo, máxime teniendo en cuenta que la División Lima, por planilla de armamento, no tenía relevos. Todos descansábamos y/o dormíamos vestidos y donde se podía, cercano a nuestros puestos de combate.

bilidades era morir y no poder compartir el resto de nuestras vidas con nuestras familias. En mi caso personal habíamos tenido un hijo que en esos momentos tenía 4 meses y mis deseos de estar con él eran inmensos.

Aproximadamente a las 2 de la mañana del 2 de mayo, llegó al puente de comando el meteorólogo, confirmando el parte del día anterior, que no íbamos a tener viento real para el crepúsculo matutino. Este dato fue totalmente determinante para no llevar a cabo la tan ansiada operación ese amanecer.

La falta de un buen descanso era contraproducente con la seguridad por lo que naturalmente nos controlábamos entre nosotros. Si bien teníamos algunos conscriptos de refuerzo, en nuestro caso no era la total solución debido a la complejidad de los mecanismos, que llevaban mucho tiempo para su aprendizaje y conducción y por ende eran operados por profesionales.

Durante el repliegue hacia aguas poco profundas, hubo mucho movimiento en la CV, sobretodo de los aviones AASS (S2E, Sea King y Alluette), los que salían muy a menudo con misiones concretas y reales, por posibles submarinos ingleses. En este sentido hubieron 36 lanzamientos de S2E.

También se produjeron 21 lanzamientos de A4Q configurados como ILC, lo que se debía a que detrás de nuestros exploradores de regreso, a veces se colgaban los exploradores ingleses (Sea Harrier).

Aun teníamos bastante combustible de aviación, más los combustibles propios del POMA, más las bombas existentes en el hangar... realmente si nos llegaban a tocar, estábamos “fritos” (coloquialmente, según nuestro lenguaje).

Continuamente observábamos el horizonte, pues sabíamos que los posibles misiles enemigos iban a venir rasantes al mar. Si lográbamos ver alguno, debíamos dar la voz de alarma y protegernos.

Por la tarde noche del día 2 de mayo, nos enteramos que el CRBE (Crucero ARA General Belgrano) había sido atacado y hundido. Fue un golpe muy grande, y para mí mucho más, debido a que hacía 3 meses, yo formaba parte de su tripulación y por ende conocía a muchos de sus integrantes.

Dos días después del hundimiento del CRBE, dos aviones nuestros SUE guiados por un viejo explorador de la ARA, un Neptune, lograron hundir uno de los buques más importante de la flota inglesa: el HMS SHEFFIELD. Eso levantó nuestra moral. Después de muchos años, siendo mis hijos grandes, mi señora esposa encontró una carta mía fechada en esos días, desde el POMA navegando en algún punto de nuestro mar, donde le expresaba precisamente que nuestra moral era elevada y que teníamos muchas ganas de combatir...

Continuamos con nuestro repliegue y el día 10 de mayo, tomamos puerto. Antes, catapultamos los 8 A4Q y los 6 S2E, mientras que los Helos despegaban directamente de la CV.

Fue la señal definitiva de que ya no volveríamos a Malvinas.

Si bien nuestra amada ARMADA, desde su creación por el Alte. Brown está en la historia grande de nuestra patria, ésta fue la gran oportunidad para las unidades de la Flota de Mar del 82, entre ellos nuestro querido POMA, de hacer lo propio. Dios nos concedió otro destino. Los resultados hubieran sido ganar o perder, vencer o morir... para nosotros cualquiera de los dos resultados hubieran sido ¡GLORIOSOS!

En fin....regresamos...y la pregunta ahora era: “¿para qué fuimos?” y la respuesta fue la menos razonable: “para no luchar”...



Vivencias de un Aviador Naval en la Guerra de Malvinas

Capitán de Fragata Aviador Naval VGM (R) Carlos Oliveira

En 1982 integró la Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, con aviones A-4Q.

En diciembre de 1981, fui dado de pase a la Fragata ARA Libertad, Buque Escuela de la Armada, para realizar el viaje de instrucción de los guardiamarinas que durante el año 1982 completarían su instrucción y recibirían sus insignias de oficial. Había dejado la Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque (EA32) luego de dos intensos años de adiestramiento en el A-4Q. En ese período me calificué en todas las capacidades, convirtiéndome en piloto secundario, esto es habilitado para operar con toda la gama de posibilidades de operación de esa aeronave.

Recuperación de las Islas



El desembarco en las Islas Malvinas, "Operación Rosario", me sorprendió estando apostado como oficial comandante de guardia en la Fragata Libertad. Grande fue la sorpresa que teníamos todos los oficiales y suboficiales que no habíamos formado parte de esta operación. Pasados los primeros momentos, lo primero que me vino a la mente fue: ¡Qué mala suerte, no pude participar del operativo Rosario!; ¿Me llamarán?

Unos días después, no aguanté más y llamé por teléfono al Capitán Rodolfo Castro Fox, Comandante de la Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, para asegurarme de que sería incorporado a la unidad si la situación lo requiriera.

El viernes 9 de abril, recibí un llamado del Capitán Castro Fox diciéndome que salía el mensaje naval con la orden de mi presentación en la Escuadrilla. Le dije a mi esposa Estela las órdenes que había recibido y el lunes 12 de abril, en un vuelo de AA, arribé a la Base Aeronaval Comandante Espora.

Sentimientos contradictorios cruzaban mi mente. Sabía que, si bien la situación del conflicto no estaba aún clara, los británicos no permitirían una acción de este tenor a un país como el nuestro. Por lo tanto, las posibilidades de entrar en guerra con ellos eran altísimas. Parece increíble, pero a pesar de que esa posibilidad era cierta, el entusiasmo que sentía por participar en una gesta de este tenor y poner a prueba todo lo que había hecho en mi carrera naval, ensombrecía en mi mente toda evaluación racional de la situación. La Patria, no el país, con sus demarcaciones territoriales, ni la Nación con su organización jurídica, sino la PATRIA, la de los valores de nuestros ancestros, me llamaba a dar lo que juré un 20 de junio de 1967, en la hermosa ciudad de Salta: defenderla hasta perder la vida.

Volando nuevamente el A-4Q



Desde noviembre de 1981 no volaba ningún tipo de aeronave. En ese mes, los A-4Q fueron sacados de servicio porque se habían vencido los cartuchos impulsores de los asientos eyectables y hasta tanto llegaron los nuevos repuestos los aviones quedarían

sin servicio. El 12 de abril me incorporé a la Escuadrilla. Dos días después, hice el primer vuelo de readaptación, y hasta el 17 del mismo mes, realicé 5 turnos de PTAP (Practica Terrestre de Aterrizaje en Portaaviones) con 38 pases. En el mismo periodo volé dos entradas instrumentales de práctica.

Me encontraba con un bajo nivel de adiestramiento, suplido únicamente por la experiencia acumulada luego de once años de aviador naval. El 18 de abril, luego de 5 toques y siga en el Portaaviones ARA 25 de Mayo, enganché y estaba embarcado. La flota Británica navegaba rumbo a Malvinas.

Realizábamos guardia diurna de ILC (Interceptor Listo en Cubierta), y manteníamos una rutina a bordo como lo habíamos hecho en innumerables etapas de mar. El día 22 de mayo fui catapultado cubriendo guardia de ILC para interceptar un mirón, nombre que le asignábamos a un explorador enemigo, y regresé a bordo sin poder concretar el avistaje.

Con el Teniente Benito Rótoló, compañero de promoción y gran amigo, compartíamos el camarote 42. Ese camarote fue testigo de muchas charlas sobre como evolucionaría el conflicto. Siempre estuvimos de acuerdo en que el desenlace se produciría y que nuestra actuación desde el Portaaviones junto a nuestros submarinos dejaría una marca en esta historia. La historia no la escribiremos nosotros, tan solo relataré lo que vivimos y espero que esto sirva para que algún día se valore en nuestra Patria la necesidad de estar preparados para cualquier amenaza.

La mística es muy importante para mantener el espíritu de lucha en la guerra. Por esto entiendo no una mística religiosa, sino tan solo ese fervor por cumplir con la misión impuesta, la necesidad profesional de demostrar que éramos el brazo armado de la Patria en el mar y que esa misión era, sin discusión posible, la que debíamos cumplir. Este concepto quizás es poco entendible para aquel que no fue entrenado para el combate, pero sin ese fervor es imposible mantener la coherencia de un grupo humano que enfrenta a la muerte. Nuestra Escuadrilla en ese sentido ha sido, junto con la totalidad de la Aviación Naval que estuvo en combate, un signo predominante que permitió que con solo 13 unidades de ataque, y la exploración brindada por Neptune y los aguerridos Tracker se hundiera la mitad del tonelaje británico durante el conflicto.

Ese espíritu nos permitió, como veremos más adelante, sobrellevar la realidad de la guerra cuando en nuestra segunda misión de combate real perdimos 3 aviones y al querido Teniente Marcelo "Loro" Márquez.

El 25 de abril el Portaaviones, por problemas en sus máquinas, debió entrar a Puerto Belgrano. La Escuadrilla junto al Grupo Aeronaval Embarcado se destacó a la Base Aeronaval Comandante Espora. Mi familia, dado que estaba de pase en la fragata Libertad, residía en Buenos Aires. Mi mujer, no bien se enteró de mi entrada a Puerto, viajó para reunirse conmigo. Teníamos donde alojarnos. Su familia es totalmente Naval, tres de sus hermanas mayores están casadas con marinos y su único hermano varón fue compañero mío de promoción. En esta oportunidad tuvimos la dicha de alojarnos en la casa del entonces Capitán de Fragata Raúl Cao, en ese momento Comandante de la Corbeta A.R.A Drumond. El Capitán Cao había regresado de la Agregaduría Naval en el Reino Unido en los primeros días del año 1982. Recuerdo que habían traído un órgano eléctrico y que me pasaba horas tratando de lograr algunos compases

que fueran audibles en las merecidas horas de descanso. Ese esparcimiento alejaba mi mente de lo que estábamos viviendo y me permitía sobrellevar el dolor más grande que a mi entender tiene el combatiente, la incertidumbre de saber qué pasará con nuestra mujer y nuestros hijos si no volvíamos de la guerra. El dilema entre el deber profesional y el deber de esposo y padre estaba resuelto: la formación en Escuela Naval y toda la experiencia acumulada de Oficial me decían que lo mejor que podría dejar a mis queridos era el ejemplo de un buen soldado. Todo esto pasaba por mi mente y creo que, sin temor a equivocarme, también por la mente de todos mis camaradas. En la meditación de estos temas es donde encontré la templanza para seguir adelante. El desafío de temer y sobreponerse al temor es un ejercicio diario en la rutina de un aviador, pero muy distinto al que se siente en la guerra. El primero radica únicamente en la posibilidad del accidente - riesgo calculado por la actividad misma - en la guerra se le suman las capacidades del enemigo y la incertidumbre de cómo va a operar.

En el intervalo entre el 25 y el 28 de abril, el portaaviones entró a Puerto Belgrano para reparaciones. Ya en tierra se decidió dotar a dos A-4Q con un sistema de radionavegación global (VLF - Omega) para permitir navegar con una mayor precisión, en particular sobre el mar, donde no hay referencias. La instalación demandaba varios días para su puesta en servicio. El Comandante, Capitán Castro Fox, me ordenó que me quedara en tierra con el TN Roberto "Tito" Sylvester hasta que se terminara con la instalación, mientras el resto de la Unidad se destacaba nuevamente al Portaaviones, el 28 de abril. En el ínterin tanto el TN Sylvester como yo nos dedicábamos a adiestrarnos para operar con precisión el nuevo sistema de posicionamiento.

El 29 de abril, me despedí de mi esposa, y el 30 cerca del mediodía con los equipos VLF instalados nos aprestamos para zarpar. Me dirigí al Comando de la Aviación Naval para pedir la posición estimada del portaaviones, que era mi destino. Obviamente, nadie supo decirme donde se encontraba el Portaaviones. Era lógico, la posición del buque era un secreto de estado. Decidí despegar con rumbo a Trelew para posteriormente con rumbo aproximado 120° internarme en el mar para que el Portaaviones me ubicara con su radar y de esa manera iniciar la aproximación y posterior enganche. La altitud que teníamos no la recuerdo exactamente, pero era lo suficientemente alta como para que el Portaaviones en caso que estuviera emitiendo con su radar pudiera localizarnos. Igualmente nosotros veníamos emitiendo con nuestro IFF, lo que permitiría además de identificarnos, aumentar la distancia de localización. En el trayecto que veníamos navegando con una formación abierta, aprovechamos para sacarle el jugo al sistema VLF- Omega. Recuerdo que una oportunidad estábamos tan enfrascados en la tarea que casi colisionamos al encontrarnos con rumbos convergentes. No pasó a mayores y sólo fue una anécdota para recordar.

Pasado Trelew, pusimos rumbo 120° aproximadamente, y navegamos sobre el mar más de media hora haciendo infructuosos llamados por VHF y UHF al portaaviones. Ante la ausencia de comunicación y la posibilidad de no encontrar al buque, con el combustible muy ajustado para nuestro destino final Río Grande en caso de no encontrar el portaaviones, decidí poner proa a Comodoro Rivadavia. El A-4 tenía una servidumbre importante. La puesta en marcha del

motor se realizaba únicamente con aire a presión. Esos equipos propios estaban disponibles únicamente en Espora, Trelew y Río Grande. Sabíamos que aviones A-4 de fuerza Aérea tenían como alternativa ese aeródromo por lo tanto asumí que dispondrían de ese equipo. Teníamos cómo resolver el problema en caso de que no estuviera, haciendo combustible “en caliente”, es decir: con la turbina en marcha cargar combustible por la toma de reaprovisionamiento en vuelo.

Tomada la decisión de aterrizar en Comodoro, me comuniqué con el control y este me informó que el aeródromo estaba en condiciones meteorológicas de vuelo instrumental y que procediera a realizar la aproximación correspondiente. Ese fue el momento que me di cuenta lo poco adiestrado que estaba – a pesar de haber estado destinado dos años como instructor en el centro de Adiestramiento para Vuelo Instrumental en la Base Aeronaval Punta Indio - realice la peor entrada instrumental de mi vida. Terminamos los dos aviones en formación y 300 pies sobre el terreno a casi noventa grados de la pista de Comodoro: ¡Gracias Tito Sylvester por la confianza! Circunvolamos la pista y pudimos aterrizar sin novedad.

Llegamos a la plataforma de estacionamiento y allí estaban esperándonos los capitanes de navío Miguel A. Grondona y Jorge Troitiño. El Capitán Troitiño había sido piloto y Comandante de la 3ra de Ataque. Conocía a la perfección el avión y me indicaba que cortara motor. Yo tenía dudas y en mi anotador de rodilla escribí al mecánico que nos asistía si había grupo de puesta en marcha. No quería producir un inconveniente logístico que demorara aún más la llegada de estos preciados aviones al Portaaviones.

Sin respuesta y ante la insistencia del Cap. Troitiño me decidí, y ordené cortar motor. Una vez en tierra, luego de bajarnos del avión deslizándonos sobre la lanza, dado que no había escaleras para este tipo de avión, nos reunimos con los oficiales superiores presentes. Allí mismo recibí una fuerte reprimenda del Capitán Troitiño por no haberle hecho caso desde el vamos con el corte de motor. Mientras tanto, hicimos cargar combustible en los aviones. Los Capitanes Grondona y Troitiño estaba allí en condición de enlaces del Comando del Teatro de Operaciones Atlántico Sur con el Comando de la Fuerza Aérea Sur. Tampoco ellos me supieron informar sobre la posición geográfica del Portaaviones.

Mientras cargábamos combustible, le dije al TN Sylvester que, en función de la poca luz que nos quedaba, despegaríamos de Comodoro con rumbo 120°, navegaríamos unas ciento cincuenta millas en el mar y si no detectábamos el Portaaviones, pondríamos rumbo a Río Grande para casi seguro aterrizar nocturno, y esperar al próximo día para un nuevo intento.

Despegamos, ascendimos a aproximadamente 30.000 pies con rumbo 120°. Cuando estaba por decidir cambiar de rumbo y poner proa a Río Grande, escuché la inconfundible voz de mi compañero, el TN Jorge Carlos, controlador aéreo del Portaaviones, que decía: **“Aquí Mónaco, los tengo en la pantalla**



radar por IFF” (Mónaco era el indicativo de llamada del portaaviones 25 de mayo). Inmediatamente nos dio el rumbo de aproximación. Aterrizamos sin novedad luego de 2 horas y media de vuelo con el sol debajo del horizonte y las luces de pista encendidas. No fue un enganche nocturno, pero casi...

La Batalla Aeronaval que no fue

No bien aterricé en el Portaaviones, me acomodé nuevamente en el camarote 42, con Benito “Tano” Rótol de compañero. En el Portaaviones había clima de guerra. El Buque estaba en condición Z, listo para entrar en acción. Se sucedían, una tras otra, las órdenes de cubrir puestos de combate. Nuestro lugar era la sala de pilotos listos. Allí nos encontrábamos con los pilotos de la Escuadrilla Antisubmarina y de Helicópteros. Para cada aterrizaje de los Tracker al regreso de una misión de exploración, se incentivaba el espíritu de combate. La flota Británica estaba cerca, la maniobra en pinza del Sr. Almirante Allara con la fuerza del portaaviones por el norte y el Crucero Belgrano por el Sur, estaba dando sus frutos.



La Escuadrilla mantenía guardia de ILC a cinco minutos de aviso. El 1° de mayo, a las 15:13 hs el Capitán Dabini al mando del 2-AS-23 detecta la flota Británica y luego se mantiene el contacto por parte de la Escuadrilla Antisubmarina hasta las 23 hs.¹

A las 15:30 hs fue catapultada la sección de ILC de guardia armados con cañones (funcionaban esporádicamente) y dos misiles Sidewinder AIM-9B cada avión, a cargo del CC Alberto Philippi (líder) y el TC Félix Medici, interceptaron un Camberra que regresaba de una misión en MLV.²

A las 15:55 la FT79 recibe un mensaje del Comando del Teatro de Operaciones (CTOAS) el siguiente mensaje **“Enemigo atacando, queda en libertad de acción”**³

El portaaviones y sus escoltas ponen rumbo para adoptar posiciones relativas favorables para el ataque.

Se nos ordenó prepararnos para un eventual ataque anti-superficie.

Nuestra Escuadrilla, se había preparado profesionalmente para atacar unidades de superficie.

Era nuestra tarea. Años atrás, con la colaboración y guía de la Universidad del Sur en ese momento dirigida por el CN(RE) Gerardo Sylvester, se registraron la toma de datos de decenas de ataques al destructor Hércules, (Destructor clase 42 – gemelo de la Sheffield) y mediante cálculos probabilísticos, se habían diseñado perfiles de ataque que permitirían saber que con un ataque coordinado con lanzamiento a baja altura utilizando bombas con cola de retardo y lanzamiento en reguero, la probabilidad de lograr entrar en condiciones de tiro era de dos aviones sobre cuatro.

Esta vivencia, si bien estaba dentro de lo probabilístico, nos permitía pensar en que en un ataque de seis aviones, lograríamos algún efecto devastador sobre la flota Británica.

Ante la cercanía de ambas flotas, durante todo el 1° de mayo la

Escuadrilla permaneció a la orden para el ataque anti-superficie. La división de guardia estaba conformada por: CC Alberto Philippi, TC Félix Medici, TN Alejandro Olmedo, TN José Arca, TF Marcelo Márquez y TN Carlos Lecour. Aproximadamente a las 20:00 hs se cambió la composición de la guardia de aviones listos con la siguiente composición: CC Castro Fox (EA32), TN Marcelo Márquez, TN Marco Benítez, TN Carlos Oliveira, TN Carlos Lecour y TN Roberto Sylvester. Como nuestra Escuadrilla no tenía capacidad de operar nocturno se ordenó prepararse para el catapultaje en el crepúsculo matutino aproximadamente a las 06:00 de la mañana. Esa noche, lo poco que dormimos, lo hicimos con el traje anti-exposición puesto.

A esa altura, pocas eran las palabras. Comentamos las posibilidades que teníamos, pero sabíamos que quizás por la tarde del 2 de mayo, algunos de nosotros ya no estaríamos en este mundo. Rótol era uno de los señaleros de la unidad, él no participaría del primer ataque. Nos levantamos a las 0400 hs para el pre vuelo, salimos a popa para refrescar nuestra mente. La sorpresa fue tremenda cuando mirando el mar oscuro por la noche cerrada, se apreciaba que la calma era total. El mar parecía aceite. No había viento, sólo el producido por el buque. A las 05:28 del 2 de mayo fue catapultado el 2-AS-23 con el TN Carlos Cal y TF Luis Sanguinetti para localizar nuevamente los contactos obtenidos durante la noche. El vuelo se cumplió sin obtener contacto con la Fuerza de Tareas Británica y regreso abordo a las 09:12 horas. 5

La decisión del Comando de la Flota fue contundente, el viento producido por el Portaaviones permitía a los A-4 despegar con tal solo una bomba de 500 libras. Ese inconveniente meteorológico sumado a que la Fuerza Británica se había retirado alejándose de un posible ataque nuestro en la madrugada, abortó lo que hubiera sido la última batalla aeronaval del siglo XX.

¿Qué pensé en esos momentos? Por un lado la frustración de la misión inconclusa; sabía que un ataque del tenor que preparamos iba a producir daños importantes en el enemigo. Por el otro, un día más para vivir. La amenaza submarina era cierta, quedaría demostrada el día posterior (2 de mayo) con el hundimiento del Crucero A.R.A. General Belgrano. La desazón y frustración del Belgrano quedó grabada en nuestro espíritu. Ya no éramos los mismos, la muerte de muchos camaradas nos llevó rápidamente a la realidad de la guerra.



Despliegue a la Isla Grande de Tierra del Fuego



Ubicación relativa de la ciudad y aeropuerto de Río Grande en Tierra del Fuego

El 9 de mayo definitivamente la Escuadrilla deja de pertenecer al grupo aeronaval embarcado en el A.R.A 25 de Mayo. La Escuadrilla recibió la orden de desplegarse a la Base Aeronaval Río Grande, Tierra del Fuego. El Portaaviones no navegaría más durante la guerra. Los británicos definitivamente venían a recuperar lo que consideran suyo; nunca me imaginé otra cosa.

El 12 de mayo la Escuadrilla, con ocho aviones en servicio se desplegó a la Isla Grande de Tierra del Fuego.

Si bien la esperanza de que se llegara a una solución diplomática al conflicto anidaba en nuestros corazones, nuestra racionalidad nos marcaba que el hundimiento del Belgrano, el ataque al Sobral con sus ocho muertos entre ellos el Comandante del Buque Capitán Sergio Gómez Roca, como así también el ataque al pesquero Narwal, al transporte Isla de los Estados y otros buques de apoyo, indicaban claramente que el enemigo inglés no negociaría.

Nueve días pasaron en la larga espera del anunciado desembarco del enemigo. En esos días preparábamos las tácticas que necesariamente deberíamos utilizar cuando fuéramos requeridos.

Largas eran las cenas en el bar de la estación aérea de la Base Aeronaval Río Grande, junto con nuestros camaradas de la Fuerza Aérea y los que por algún motivo operativo pernoctaban en Río Grande. Las conversaciones giraban siempre en cómo podríamos enfrentar al enemigo de la manera más profesional. Sabíamos que estábamos preparados para el enfrentamiento. Dudábamos del triunfo. El enemigo no era fácil, siglos de experiencias bélicas demostraban la hidalguía y el profesionalismo Británico. No se quedarían quietos ni abandonarían la cruzada; su historia lo demostraba.

A pesar de ello, nuestro entusiasmo no menguaba, todavía pensábamos que podríamos darles una lección.

Todos los días por la mañana los pilotos hacíamos la puesta en marcha de todos los aviones para verificar fallas. Cumpliendo esta tarea, el 18 de mayo me ocurrió un incidente lamentable. Al hacer la lista de chequeo para la puesta en marcha, no me di cuenta de que el mecánico de armas había dejado la palanca de tren arriba, lo que le permitía para hacer las pruebas de armamento, deshabilitando los seguros del tren de aterrizaje. Recuerdo como si fuera hoy que, cumpliendo con la lectura de la lista de chequeo antes de la puesta en marcha, leo "palanca de tren abajo", la toco por acto reflejo y costumbre, sin advertir que estaba en la posición "arriba"; en el subconsciente asumo que estaba abajo. Pongo en marcha y a los pocos minutos siento que se cae la nariz del avión por la retracción del tren de nariz. El avión era el 3-A-302, que tenía colocado en el rack central el tanque de reaprovisionamiento en vuelo, en único que la Escuadrilla tenía en servicio. El tren de nariz tenía

colocado el "pin" de seguro de retracción en tierra, pero se rompió y el tren cedió. A consecuencia del golpe contra el piso el tanque quedó definitivamente fuera de servicio. Obviamente, el sentimiento de culpa por haber perdido una importante capacidad de la Unidad, me hostigó durante mucho tiempo. Este tanque era muy importante para cubrir alguna emergencia, pero no para alargar el alcance de los aviones, como el reaprovisionamiento de los Hércules C-130, pero igualmente me sentí mal por este hecho.



El 20 de mayo nos sacamos la foto que luego se haría famosa, los doce pilotos con los A4Q de fondo amunicionados para el combate, es una estampa en nuestros corazones, ahí estaban los que luego nunca volvieron, los que llenaron de gloria a nuestra querida 3ra. Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque.



Entramos en acción

El 21 de mayo amanecemos temprano. Sabíamos desde varios días antes que el desembarco estaba por realizarse. ¿Dónde sería?

San Carlos fue la respuesta. La primera ola de 6 A-4Q, despegamos a 10:10 hs. con el objetivo de atacar los buques surtos en la Bahía de San Carlos. No voy a comentar lo que pasó, ya por la gran mayoría conocido, quiero contar lo que sentí. Si bien tuvimos misiones inconclusas a bordo del portaaviones 25 de Mayo con interceptaciones ordenadas y vivimos el clima de batalla abordó, como ya relaté anteriormente, esta primera misión de combate tuvo un sentimiento particular. Terminé de comprender que la guerra era una realidad y comencé a valorar los principios y enseñanzas que tan bien me habían inculcado en la Escuela Naval: defender la patria aunque me cueste la vida. Recuerdo como si fuera hoy el pre-vuelo donde nos impusieron la misión de atacar unidades de superficie enemigas en el estrecho de San Carlos, la cara de felicidad patriótica del mecánico que me ayudó a atarme, la imagen de mi amada esposa y mis hijos muy pequeños.

Todo en un segundo, la misión, la puesta en marcha, el despegue y a volar para pegarle al enemigo donde más le doliera. La división estaba conformada por: el CC Castro Fox (líder), TC Medici, TN Benítez, CC Carlos Zubizarreta (sub-líder), TN Olmedo y el suscripto. Hoy pienso qué notable es la capacidad de adaptación que tiene el ser humano. Partíamos para una tarea que tenía altísimas probabilidades de perder la vida en el intento, sin embargo mi único pensamiento, y creo el de todos nosotros, una vez que cerraba mi cabina, era cómo realizar la tarea de

la manera más profesional posible.

Volvimos de nuestra primera misión con la amargura del fracaso: las condiciones meteorológicas y el poco combustible (no se realizó reaprovisionamiento de combustible en vuelo) nos impidieron llegar al objetivo. Cuando recalamos en la Gran Malvinas, grande fue mi sorpresa por la hermosura del paisaje, a pesar de que poco podía disfrutar por la meteorología espantosa que reinaba, con plafones muy bajos, y navegando a 450 nudos. Si, estaba emocionado, era mi primer contacto con esas islas irredentas.

Regresamos esos primeros seis pilotos a Río Grande, y la otra división de seis nos estaba esperando para cambio de pilotos y volver a salir. Salieron dos secciones de tres aviones separados unos minutos, dado que uno de los aviones tuvo una pequeña falla y la premura por la disponibilidad de luz aceleró la salida.

Sabíamos los tiempos que demandaría el posible primer contacto con el enemigo. Poco después los pilotos que habíamos efectuado la primera misión, nos reunimos en un camión de comunicaciones que estaba en la puerta del hangar de Río Grande para escuchar pasiva e impacientemente el regreso de nuestros camaradas.

El choque con la brutal realidad de la guerra fue cuando lo escuchamos al TN Rótolo, líder de la segunda sección de tres aviones dando la novedad que estaba regresando y de la primera sección no teníamos ninguna noticia. La angustia y desazón que me causó la confirmación que la primera sección había sido neutralizada por el enemigo luego del ataque a la HMS Ardent por una patrulla aérea de combate (PAC) de Harrier, derribando a dos de los A4 y averiando seriamente al tercero, que luego nos enteramos era el TN José Arca y que había eyectado en forma controlada en la Bahía de Puerto Argentino ante las graves averías que tenía su avión. Esa noche fue nuestra primera noche de luto. El Capitán Phillipi y el TF Márquez estaban desaparecidos, el TN Arca ileso en Puerto Argentino.



Al día siguiente, 22 de mayo, estuvimos en espera de combate todo el día. La meteorología ayudaba al enemigo a consolidar su cabecera de playa en San Carlos. Teníamos un teléfono en la sala de pilotos listos del hangar, que nos ligaba directamente con nuestros superiores, responsables de ordenarnos las misiones de combate. Cuanto odié ese teléfono. Su timbre era la enunciación de una orden que debíamos cumplir prusianamente, eso no dejaba de lado el comentario de siempre: ¿a dónde nos mandarán ahora?

Llegaron las primeras sombras de la noche, y nuevamente a comer y a dormir. En realidad hacíamos que comíamos y hacíamos que dormíamos. La adrenalina no nos permitía descanso.

El 23 de mayo por la mañana, se concretaría la que sería mi segunda misión de combate frustrada. Recibimos la orden de atacar los buques de desembarco en la bahía de San Carlos. Nos informaron que había varias PAC de Harriers en zona. La Escuadrilla disponía de tan solo cinco aviones, dado que el 21 de mayo habíamos perdido tres. Por lo tanto, se dispuso una división de cuatro aviones tripulados por el líder, nuestro Comandante el Capitán Castro Fox, el TN Benítez, el Capitán Zubizarreta, y yo. Con la experiencia de nuestro primer día de combate, se decidió que la misión se haría con reaprovisionamiento en vuelo con dos KC-130 de la FAA. La meteorología en la zona de Río Grande era muy mala, llovía, los techos de las

nubes estaban en el límite, y todo hacía suponer que el encuentro con los KC de la FAA sería muy dificultoso. Mi único hermano Jorge, compañero de promoción, y que en ese momento estaba destinado en la Segunda Escuadrilla de Sostén Logístico Móvil (Aviones Focker F-28), estaba en Rio Grande. Recuerdo, como si fuera hoy, que me acompañó desde el hangar hasta el pie del avión y me dijo: "Carlos, vas a volver. Suerte en el combate". Su mirada y su saludo cuando partimos me quedaron grabados en lo más profundo del alma. Me vinieron a la memoria tantos días juntos, tantas experiencias compartidas, tanto amor. El sufría por mí durante el día, y yo sufría durante las noches cuando él despegaba para Malvinas, llevando vital carga y suministros para nuestros combatientes en las Islas. La emoción no estaba tildada por el miedo a la muerte, que obviamente teníamos, sino por el no poder compartir más nuestra filial amistad en compañía de nuestras hermosas familias. Me embarga la emoción al recordarlo, cuando lo perdí treinta años después de esta gesta que orgullosamente compartimos.

Por fin despegamos rumbo a los KC-130. No recuerdo bien pero recién a los 20.000 pies de altura salimos de las nubes. Por encima nuestro, otra capa de nubes hacía dificultoso el avistaje del KC. Si bien teníamos la posición de los tanqueros, la visibilidad no era buena. Pocos minutos después de nivelar, en la proa, los dos KC-130 en formación abierta desplegaban las cuatro mangueras de reaprovisionamiento.



Rápidamente cada avión introdujo su lanza en una manguera y comenzó la maniobra de carga. Al iniciar la mía, me percaté que mis "drops" (Tanques auxiliares de combustible debajo de las alas) no se estaban llenando. ¡No lo podía creer! Hice todo lo que los manuales aconsejaban en ese caso para tratar que se llenaran mis tanques suplementarios, pero no hubo caso. El Líder, por señas para no emitir y delatar nuestra presencia, preguntaba si estábamos listos, yo no contestaba. No podía ser que me pasara eso, pensé en no decir nada y continuar igual, pero sabía que no llegaría nuevamente a Rio Grande, el corazón me incentivaba a hacerlo; el sentido de profesionalismo inculcado durante años se negaba a tal resolución. Por fin, el CC Castro Fox me preguntó "Apio está listo", le informe lo que pasaba y me ordenó regresar a Rio Grande. Nos despegamos de los KC con los saludos de todo el personal de abordó. Todavía recuerdo esas caras, con sus sonrisas y el dedo pulgar en alto. La división partió para Malvinas y yo para Rio Grande.

El regreso a la Base Aeronaval Rio Grande fue normal. Llegué apoyado por el radar de la base, que me situó en la final de ILS (Instrumental Landing Systems). Hice contacto visual con la pista, y en ese momento el TN Sylvester, que se encontraba en la torre de control, me informa que la pista estaba mojada y que tenía el viento cruzado y fuera de límite. Me dijo que me preparara para enganchar en el cable de fin de pista. Hay que recordar que venía con cuatro bombas de 500 libras debajo en mi rack central. Toqué, y recuerdo que pasé la mitad de la longitud de la pista con una velocidad superior a los 120 nudos. Ni bien toqué los frenos suavemente para reconocer el comportamiento del avión, me di cuenta de que el cable de fin de pista era mi única solución para evitar un fuera de pista inminente. "Tito" Sylvester me dijo: "baje gancho", a unos 300 metros del cable de frenado. Así lo hice y al tomar el gancho del avión el cable, arrastró las pesadas cadenas que servían para el frenado quedando todas desparramadas sobre la pista.

Ni bien llegué a la plataforma de estaciona-

miento, le informé a mantenimiento la falla que había tenido con la transferencia. Para mis adentros sufría: ¿y si no encontraban ninguna falla?, como muchas veces había sucedido, pensaba. Si era una falla aleatoria, difícil de descubrir en tierra, quedaría como un cobarde. Llegué al hangar y recibí un llamado de la Central de Operaciones para que me presentara urgentemente allí. Ni bien entré al "bunker", construido debajo de tierra en ocasión del conflicto con Chile en 1978, el Comandante dela FT 50 CN Héctor Martini me dijo que el CC Castro Fox estaba regresando y que tenía bajo nivel de combustible. No recuerdo, dado el tiempo transcurrido, el nivel de combustible que me informaron; pero sí recuerdo con exactitud que tomé las tablas de mi anotador de rodilla y realicé los cálculos con el combustible reportado y la distancia al aeródromo. ¡Con el combustible que tenía el Capitán Castro Fox no llegaba a la pista! Le informé al CN Martini de mis cálculos e inmediatamente ordenó el despegue del helicóptero de búsqueda y rescate. En ese momento pensé que si tuviéramos el tanque de reaprovisionamiento, esta emergencia se podría superar rápidamente. El CC Castro Fox debe haber generado combustible en vuelo, ya que aterrizó haciendo una llave alta sobre el aeródromo y el combustible remante le alcanzó para aterrizar y hasta para desalojar la pista.

Estábamos todos muy concentrados y tensos atendiendo esta emergencia, y nos reportan, desde la torre de control del aeropuerto, que el piloto de otro de los A-4Q que regresaban de la misión, se había eyectado al irse fuera de la pista tras el aterrizaje. El piloto en cuestión era el CC Carlos Zubizarreta. La eyección había sido fallida y recibió fuertes golpes en su caída. Su vida se apagó en la ambulancia, camino al hospital de Rio Grande. Otro día luctuoso.

Recuerdo la despedida del CC Zubizarreta en la puerta del hangar. Las lágrimas que no salían, profundizaban aún más la angustia. La angustia de haber perdido a nuestro Segundo Comandante, a un hombre que conocí en febrero de 1967 cuando ingresé a la ENM y él era cadete de cuarto año. Su hidalguía, hombría de bien y profesionalismo me sirvió de guía por el resto de mi carrera naval.

Pocos días después nos enteramos que el CC Phillipi estaba vivo. Había sido derribado, se había eyectado sobre el estrecho de San Carlos y sobrevivido a la eyección.

El 24 de mayo junto con el TN Olmedo estuvimos de guardia todo el día, pero no tuvimos ninguna misión asignada.

A las 13:00 del 26 de mayo despegamos el TN Rótolo en el 3-A-301 y yo en el 3-A-302, para una misión de reconocimiento armado en las proximidades de la isla Bouganville (al este de la isla soledad). Cuando nos acoplamos al KC 130 para reaprovisionamiento, al 301 no le transfería el combustible a los tanques auxiliares, por lo que regresamos a Rio Grande.⁴

El 27 de mayo por la mañana despegamos con el TN Olmedo para otro reconocimiento armado en Cabo Belgrano y Bahía San Julián. Regresamos a Grande sin haber detectado ningún blanco. El 28 de mayo se realizaron otros reconocimientos armados, de los cuales no participé.

El 8 de junio realizaría mi última misión de combate. Aproximadamente a las 08:45 despegamos el TN Olmedo (302) y yo (301) para atacar en la Isla Broquen, posible base de operaciones de helicópteros británicos. Nos dirigimos al KC-130 y nos reaprovisionamos de combustible. Completada esta tarea, con un absoluto silencio electrónico y en formación abierta, nos dirigimos hacia el objetivo. Descendimos para poder encontrarnos cien millas antes del blanco en vuelo rasante y a 450 nudos de velocidad. Sabíamos que en la zona había PAC's de Harriers. El 301 tenía un equipo de navegación VLF-Omega que nos permitía llevar una derrota precisa. Llegando al objetivo, no podía creer que la Isla Broquen fuera tan chata, parecía un bandejón sobre el mar. No aprecié movimiento alguno de helicópteros, pero si vi una casilla construida al noreste de la Isla. Ante la duda de cómo proceder, realicé un giro por izquierda para poder volver a pasar por sobre la casilla. Mientras realizábamos esta maniobra vi zarpar a todo motor una lancha tipo

falúa visualizando un tripulante solamente, la misma se desplazaba con arrumbamiento general noroeste. Tuve un instante de duda: ¿le tiraba a la lancha o a la casilla? Si La casilla era parte de una instalación desde donde operaban helicópteros o se trataba de una estación de comunicaciones desde donde se informaban movimientos de nuestras aeronaves, opté por atacar la casilla. En la segunda pasada le ordené al TN Olmedo seleccionar armamento y espaciarse. Lancé mis 4 bombas MK-82 sobre la casilla. Olmedo que también atacó el mismo blanco y ya en escape hacia Rio Grande, pude observar que no quedaba nada en pie sobre la Isla.

Una anécdota: Ya en franco regreso algo casi me produce un infarto. Ya nivelados sobre el mar veo pasar, a mi derecha, dos proyectiles trazantes. Inmediatamente comencé a girar abruptamente para ver donde estaba el caza que nos estaba atacando y en eso escucho la voz del teniente Olmedo que me dice: "¡Soy yo señor! Estaba cumpliendo con la directiva que en cada vuelo hay que probar los cañones". En esa oportunidad salieron unos pocos tiros. Pero los suficientes para asustar a cualquiera. Luego de 2.3 hs de vuelo aterrizamos en Rio Grande sin novedad.

Aún conservo el trazado en la carta que utilice en MLV para esta última misión.



El Final

No hay experiencia más traumatizante que la guerra. Es por ello que los que tuvimos que participar en una de ellas, sabemos que el miedo se domina sabiendo que uno se encuentra totalmente preparado para la tarea. El honor militar, el valor patriótico, el juramento de servir a la Patria hasta perder la vida, son algunos de los incentivos que también contribuyen a mantener el alma en calma.

Me tocó combatir con mis compañeros y hermanos del alma más queridos el TN Marco Aurelio Benítez y el TN Benito Rótolo, con los camaradas más apreciados, todos profesionales que dieron muestras de su valor y abnegación.

A mí querido hermano que vivió conmigo, y yo con él, todas las vicisitudes de esta guerra, él desde el vuelo rasante nocturno con un avión de transporte sin posibilidad de autodefensa y yo en una de las Escuadrillas más profesionales de la Historia de la Aviación Naval.

Un eterno agradecimiento a mi querida esposa Estela y madre de mis hijos por llenar el vacío de padre generado por tantas ausencias a lo largo del caminar juntos esta hermosa vocación.

Un homenaje a los que quedaron en el suelo irredento, a mis camaradas más cercanos que dieron su vida por la Patria, y que hoy todavía no están plenamente reconocidos por una sociedad que oculta las acciones militares realizadas por hombres bien nacidos. Al maravilloso equipo de combate que conformo la Aviación Naval en su conjunto.

Por todo ello me vienen a la mente las palabras de reconocimiento, que alguien como nosotros supo

lo que es la guerra.

“Nunca en la historia de las guerras desde 1914, tuvieron aviadores que afrontar una conjunción tan terrorífica de obstáculos mortales ni aun los de la RAF sobre Londres en 1940 ni los de la Luftwaffe en 1945. Vuestro valor nos ha deslumbrado y no solo el pueblo argentino no debe olvidarse nunca, sino somos muchos los que en el mundo estamos orgullosos que seáis nuestros hermanos pilotos. A los padres y a las madres, a los hermanos y a las hermanas, a las esposas y a los hijos de los pilotos argentinos que fueron a la muerte con el coraje más fantástico y más asombroso, les digo que ellos honran a la Argentina y al mundo latino. ¡Ay! La verdad vale únicamente por la sangre derramada y el mundo cree solamente en las causas cuyos testigos se hacen matar por ella”.

Pierre Clostermann
(Piloto de aviación militar francés, as de la Segunda Guerra Mundial, escritor, ingeniero y político).

- 1
- Historia de la Aviación Naval – Tomo III CL Héctor Martini 1982 pág. 367 y registros personales del Jefe de Operaciones de la EA32.
- 2
- Ídem
- 3
- Ídem
- 4
- Ídem



Foto Finalizada la Guerra

A los Caídos en Malvinas



Valientes jóvenes...bajo un cielo abierto,
con el tamborileo del corazón
y en Dios, puesta su mirada
para defender el blanco azul
que en sus venas bullía.
Solo esa era su meta.
¡Gritándole su sangre... adelante!
Quizás el temor, quería avasallarlos,
pero empuñando sus armas,
enfrentando el terror, que el destino les marcaba.
Tal vez se mutaba en estrellas,
en luz de bengalas y misiles
que fugazmente surcaban la noche
alguien no comprendió o ignoro
la grandeza y orgullo, que en nuestras almas brotaba
escuchando la heroica llamada, de esa hermana austral,
que nunca quería entregarse a sus pies.
El pesar las envolvía...
El dolor e impotencia los aniquilaba, todo eso...esos
anhelos, los que lograron volver lloran...
Y bendicen a aquellas nobles almas
que duermen en esas gélidas moradas.
Mientras desde la tierra y el cielo,
de ti hermana... Malvinas Argentinas
serán tu eterna compañía
y de quienes llevamos esos benditos colores,
incrustados en el corazón

Latifa Charafedin
Nota: La autora es madre del VGM Gustavo Rosso



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.

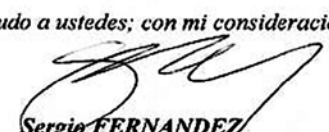
- Dicho aumento se hace "IMPRESINDIBLE" y "URGENTE", dado el aumento del costo de vida, producto de la inflación reinante.

- 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 Isla Ascensión en la Guerra de Malvinas

Ascensión es una isla de origen volcánico ubicada en el océano Atlántico, a medio camino entre América y África. El territorio incluye pequeñas islas satélites como la isla Boatswain Bird, la peña o el peñón Boatswain Bird (este), White Rocks (sur) y la peña Tartar (oeste).

Se trata de una isla de unos 91 km² de superficie situada en la Dorsal Meso atlántica que corre de norte a sur por el medio del fondo del Océano Atlántico, lo que le confiere su naturaleza volcánica. Existen 44 cráteres en la isla, todos ellos durmientes, esto es, no extintos. Buena parte de la superficie se compone de coladas de lava basáltica y conos de ceniza. La última erupción importante tuvo lugar hace unos seiscientos años.

El punto más elevado es el Green Mountain, de 859 metros de altura.



No existen cursos permanentes de agua, aunque existen algunos aljibes construidos durante el siglo XIX en Green Mountain para retener las aguas pluviales. La mayor parte del agua para consumo humano se obtiene de plantas desalinizadoras.

Las lluvias se reparten a lo largo del año, siendo más intensas de enero a abril. La temperatura al nivel del mar oscila entre 20° y 31°.

Su aislamiento es muy marcado, pues dista unos 1200 km de la tierra habitada más cercana, Santa Elena, que es a su vez un enclave remoto en medio del Atlántico Sur.



Administración

Es un Territorio de Ultramar del Reino Unido, que forma una dependencia junto con Santa Elena y Tristán da Cunha. Su capital es Georgetown. El grupo insular se gobierna desde Santa Elena, donde reside el gobernador.

La fuerza policial de la isla la constituye un destacamento de la policía de Santa Elena.

Existe una escuela que cubre hasta undécimo año (de cinco a quince años).

Demografía

No existe población indígena. Los habitantes de la isla comprenden los empleados y familiares de las organizaciones que trabajan en la isla. La población ronda aproximadamente los 1000 habitantes, entre ellos ciudadanos santahelenos, británicos, estadounidenses y un número menor de otras nacionalidades.

Existen cinco asentamientos: Georgetown, es el puerto principal y ejerce de capital de la isla; Cat Hill es la base principal de los Estados Unidos; The Residency, residencia oficial del Administrador; Traveller's Hill, en el centro de la isla, residencia del personal de la

base de la Real Fuerza Aérea británica y sus contratistas; y Two Boats Village es un área residencial a 5 km de la costa y sede del colegio de la isla. Además hay algunas casas rurales en Green Mountain.

La isla no tenía población indígena anterior a su colonización. La lengua hablada en las islas es el inglés.

Economía

La moneda local es la libra de Santa Elena, equivalente a la británica. En la base estadounidense circula el dólar estadounidense.

La emisión de sellos postales, principalmente destinado al coleccionismo, es también una importante fuente de ingresos para su economía.

Los salarios son más bajos que en Gran Bretaña, pero más elevados que en Santa Elena, de ahí que la isla atraiga mano de obra de su vecina. La economía de la isla se centra en dos ramas de actividad. Por un lado están las actividades de defensa del Reino Unido y de los Estados Unidos. Por otro lado está las telecomunicaciones. En torno a estas dos actividades se mueve el resto de la economía local, dedicada al suministro, manutención y mantenimiento de personas e instalaciones.

Las principales organizaciones que operan en Ascensión son:

- Merlín Communications International, que opera y mantiene las instalaciones de la BBC, incluyendo una central eléctrica y una planta desalinizadora.
- Cable and Wireless plc, hasta 1934 conocida como Eastern Telegraph Company. Lleva en la isla desde 1898. Entre 1922 y 1964 fueron responsables de la administración insular. Actualmente operan la estación de seguimiento del programa Ariane y proporcionan las telecomunicaciones de la isla.
- La Fuerza Aérea de los Estados Unidos opera la Base aérea y el Aeropuerto Auxiliar de Ascensión (el Wideawake), arrendado al gobierno británico en 1956. Es la estación de seguimiento más meridional del Campo de Pruebas Oriental del Gobierno de los Estados Unidos.
- Computer Sciences Raytheon gestiona y opera las instalaciones de la USAF en Ascensión.
- El Ministerio de Defensa del Reino Unido: la instalación Base de la Isla de Ascensión está bajo el control del comandante de las fuerzas británicas en el Atlántico Sur, con base en las islas Malvinas. El motivo de la existencia de esta base es el mantenimiento del nexo aéreo entre el Reino Unido y las Malvinas.
- Subcontratistas civiles del Ministerio de Defensa: Interserve Ltd (mantenimiento de instalaciones), SERCO Ltd (gestión del aeropuerto), ESS Ltd (cáterin y alojamiento).
- Servicios públicos: dependen del Departamento de Obras Públicas y Servicios Comerciales, que se creó dentro de la rama administrativa del gobierno local en abril de 2004.
- Una de las cinco estaciones terrestres del sistema GPS está en la isla (las otras cuatro están en Colorado Springs, Hawái, Diego García y Kwajalein).

Por qué Ascensión, una isla británica que fue clave en la guerra de las Malvinas, está cada vez más aislada del resto del mundo

Alastair LeithheadBBC News

La mitad de su superficie se parece a la de la

Luna. La otra mitad a Marte.

Así describen los expertos a Ascensión.

Es tan remota que cuando los portugueses la descubrieron en 1501, el día en que se conmemora la ascensión de Jesús al cielo, ni siquiera se molestaron en colonizarla.

La isla que Reino Unido hizo volar en pedazos tras la Segunda Guerra Mundial

La isla es el hogar de unas mil personas y, a pesar de su aspecto espacial, “tiene hermosas playas de arena blanca y mares claros y cristalinos, absolutamente llenos de vida marina, es un lugar único”, asegura Caroline Yon, encargada de la Estación Espacial Especial que la Agencia Espacial Europea tiene en Ascensión.

Pero este sitio, que siempre ha estado bastante separada del resto del mundo, hoy está más aislado que nunca.

La razón: después de que los vuelos semanales que la unían a Reino Unido se cancelaran debido a la peligrosidad de su pista de aterrizaje y por no contar con una aeronave adecuada.



Un punto en el Atlántico

La isla, que ocupa unos de 117 kilómetros cuadrados justo al sur del ecuador, está formada por alrededor de 40 picos volcánicos.

Es áspera y rugosa, con varios terrenos estériles, pero en su corazón tiene un pico exuberante conocido como montaña verde, hogar de varias -y extrañas- colonias de pájaros que son el resultado de un experimento botánico único realizado por Charles Darwin.

“Tenemos la segunda colonia de tortugas más grande en el Océano Atlántico”, dice Johnny Hobson, el dentista de la isla que ha vivido en ella durante 31 años.



Las tortugas más grandes de ese océano.

“En este momento, todo el mundo está teniendo dificultades para llegar a Ascensión.

“La única manera real que hoy tenemos para salir es un viaje de ocho o nueve días por mar a Ciudad del Cabo (Sudáfrica) y volar a Reino Unido por esa vía”.

La travesía hoy tiene un costo de entre US\$3.880 y US\$5.170.

Golpe a la economía

Johnny, que también es dueño de un hotel y un

negocio de alquiler de coches, dice que los visitantes de la isla han aumentado constantemente en los últimos años.

Algunos se dirigían a Santa Helena, la masa terrestre más cercana, a unos 700 km al sureste, mientras que otros incluían pescadores de aguas profundas, conservacionistas y personas que llegaban a ver las tortugas.

“El año pasado tuvimos entre 5.000 y 6.000 noches de estadía de visitantes”, dice.

Pero con el fin de los vuelos semanales todo cambió y las empresas están rápidamente colapsando.

La actual pista, diseñada como una pista de aterrizaje de emergencia para el transbordador espacial, es mantenida por el ejército estadounidense.

Solía ser una de las más largas del mundo, pero ahora necesita mucho mantenimiento. Y aunque hay un plan para restaurar el asfalto en 2020, el avión Airbus A330 Voyager que la Fuerza Aérea Británica solía utilizar para aterrizar en la isla, ya no es adecuado.

Clave para la guerra de las Malvinas

Ascensión fue un enclave fundamental para la Guerra de las Malvinas en 1982, que enfrentó a Argentina con Reino Unido.



“Hay otros aviones que pueden aterrizar aquí, pero no el A330. En este momento los aviones estadounidenses todavía aterrizan aquí”, explica la representante ciudadana en relación al aislamiento que viven luego de la decisión británica de suspender los vuelos.

“Estamos trabajando estrechamente con las autoridades pertinentes para encontrar y acordar soluciones de acceso alternativo lo más rápido posible”.

Operación Black Buck

Durante la Guerra de las Malvinas en 1982, el Reino Unido dio el nombre en código Operación Black Buck, a la serie de siete misiones de extremadamente largo alcance encomendadas a los bombarderos Avro 698 Vulcan de la Real Fuerza Aérea británica (RAF), los que partiendo desde la isla Ascensión, atacaban las posiciones argentinas en las islas Malvinas. De estas siete misiones, solamente cinco fueron llevadas adelante. A cada una de esas misiones, se le dio un número correlativo.



Avión Avro Vulcan



Soldados argentinos dentro de un cráter dejado por el ataque de los Vulcan

Antecedentes

Sin aviones capaces de cubrir la distancia hasta las Malvinas, las actividades en el océano Atlántico Sur hubieran dejado fuera de la guerra a la Real Fuerza Aérea.

El campo de aviación utilizable más cercano para las operaciones de la Royal Air Force en las Malvinas era la isla Ascensión; un territorio británico pero con una pista aérea arrendada a los Estados Unidos. Las misiones de los Vulcan a las Malvinas fueron enteramente dependientes de los Handley Page Víctor, utilizados como aviones cisternas para reabastecerlos en vuelo. Estos aviones fueron transferidos desde la base británica de Marham en Inglaterra a la isla Ascensión.

El Avro Vulcan era el último de los bombarderos británicos en uso operacional para el bombardeo pero sus escuadrillas estaban en inminente disolución. Basado en el Reino Unido y asignado a la OTAN para las operaciones nucleares, ni el reaprovisionamiento de combustible aire-aire ni el bombardeo convencional había sido practicado por muchos años con esos aviones.

En Marham la fuerza de reaprovisionamiento fue planeada para reabastecer a uno o más bombarderos en ruta hacia las Malvinas y en su regreso.

En la Base Waddington de la RAF en Inglaterra, se comenzó la re instrucción de los equipos en el bombardeo convencional y en el reaprovisionamiento de combustible en vuelo. Los aviones fueron seleccionados por sus motores; solamente aquellos con los motores de más alcance, Bristol Olympus 301, fueron considerados convenientes. Una de las tareas más duras fue reinstalar el sistema de reaprovisionamiento de combustible, que había sido bloqueado.

Un Víctor fue convertido en un improvisado avión de foto reconocimiento. Los Víctor arribaron a Ascensión el 18 de abril de 1982.

Tres Vulcan de 22 años de existencia pertenecientes a los escuadro-

nes N° 44, 50 y 101 de la RAF fueron desplegados en la base de la isla Ascensión. Los líderes de escuadrón Neil McDougall y John Reeve y el teniente Martin Withers capitanearon a los Vulcan.



Despliegue de medios aéreos en Ascensión

Para mejorar las contramedidas electrónicas contra las defensas argentinas, de las que se sabía que incluían el misil Tigercat y armas antiaéreas controlado por radar, los sistemas Dash 10 de los aviones Blackburn Buccaneer de la base de la RAF Honington fueron ubicados en pilones improvisados en las alas. Para navegar a través de los mares sin rasgos dis-





tintivos, los sistemas de dirección de inercia fueron pedidos prestados de los VC-10 y de a dos instalados en cada Vulcan.

Los depósitos de combustible podían contener 9.200 galones (41.823 litros), y basado en estimaciones de las necesidades de combustible, once Víctor, incluyendo dos aviones en espera, fueron asignados para reaprovisionar de combustible a los Vulcan antes y después de sus ataques contra las Malvinas. Cada Vulcan que atacaba fue reaprovisionado de combustible cinco veces en el viaje de ida y una vez en el viaje de vuelta, usando más de 220.000 galones de combustible de aviación durante cada misión. Cada avión llevaba veintiún bombas de 1.000 libras (450 kilogramos) o cuatro misiles antiradares AGM-45 Shrike1(Dash 10) con tres depósitos de gasolina auxiliar de 1.000 galones (4.546 litros). Las bombas fueron pensadas para causar daño a las instalaciones argentinas, especialmente al aeropuerto de Puerto Argentino. Se esperaba que los ataques hicieran a los defensores encender los radares defensivos, que entonces serían apuntados por los misiles. Los Vulcan armados con Shrike eran más ligeros y podían maniobrar en el área con más comodidad que los Vulcan armados con bombas.

A pesar del intenso bombardeo la pista fue apenas deteriorada, lo que contribuyó a eso fue el ingenio y astucia de los argentinos que pintaron cráteres en la pista para hacer creer a los británicos que ya se encontraba incapacitada. Fue después de la guerra que los ingleses se dieron cuenta de la treta.

Misiones

Black Buck I

El primer ataque por sorpresa a las islas tuvo lugar entre el 30 de abril y el 1 de mayo. Estaba destinado a la pista principal del aeródromo de Puerto Argentino/Stanley. Se transportaron 21 bombas de uso general de 1.000 libras cada una. El bombardeo se realizó atravesando la línea de la pista a unos 35 grados. El sistema fue programado para soltar secuencialmente a 10.000 pies para que al menos una bomba cayera sobre la pista.

Para la misión, dos Vulcan despegaron de la base de la RAF en la isla Ascensión, el XM598 fue el líder con el XM607 como la reserva. Poco después de despegar, el XM598 comandado por John Reeve sufrió un fallo de presurización (un sello de caucho sobre la ventana lateral de visión directa falló), y el avión se vio obligado a regresar a Ascensión. El XM607, capitaneado por el teniente de vuelo Martin Withers,

se hizo cargo de la misión.

Uno de los Víctor regresó a Ascensión por un defecto en el sistema de la manguera de reabastecimiento y su lugar fue tomado por un avión de reserva.

El Vulcan estaba excedido de su peso normal máximo de despegue, pues cada uno llevaba equipamiento adicional, tales como el DASH 10 y un baño químico, y un instructor de gran experiencia en reabastecimiento en el aire de la fuerza de aviones Víctor, por lo que el combustible utilizado fue mayor de lo esperado. Como resultado de la demanda de combustible y los problemas con el repostaje en vuelo, dos de los Víctor tuvieron que volar más al sur de lo previsto, consumiendo sus propias reservas, y uno de ellos, el último Víctor que debía repostar al Vulcan fue pasado al último tramo antes de regresar a la base. Ambos Víctor necesitaron ser repostados para poder regresar a Ascensión.

El XM607 realizó la fase de aproximación final en alrededor de 300 pies sobre el nivel del mar. Antes de subir a la altura de ataque el radar H2S fue exitosamente bloqueado para compensar los marcadores de la costa y el bombardeo manipulado por el sistema de control. El ataque fue realizado alrededor de las 4 am, hora local.

El XM607 se alejó ascendiendo del aeropuerto y se dirigió casi derecho al norte a una cita prevista con un Víctor cerca de la costa de Río de Janeiro. Cuando esto pasó, el British Task Force señaló la clave "superfuse", indicación de un ataque acertado. El viaje continuó hacia el norte siguiendo la costa sudamericana hacia otra cita con un Víctor. Para ayudar al regreso de los dos aviones, un avión de reconocimiento marítimo Hawker Siddeley Nimrod fue enviado al área. El XM607 hizo el acoplamiento y pudo volver a Ascensión.

Northwood recibió el mensaje "superfuse" a las 8:30 y el MOD poco después. Las noticias del bombardeo fueron divulgadas sobre el servicio mundial de la BBC antes de que el Vulcan y el último Víctor llegaran a Ascensión.

La línea de 21 bombas cruzó el campo de aviación y ahuecó con éxito la pista con un solo impacto directo cerca de su mitad. Sin embargo, todavía siguió siendo operacional para los transportes C-130 Hércules argentinos. Las bombas que cayeron a ambos lados de la pista causaron daño leve a las instalaciones adyacentes en el perímetro del aeropuerto. Esto era debido a la dispersión cuidadosa del equipo por el comandante de la base. El ataque tomó a los argentinos (así como el resto del mundo) totalmente por sorpresa.

Withers recibió la cruz de vuelo distinguido para su participación en la acción. Tuxford que había pilotado al último Víctor para reaprovisionar XM607 de

combustible, recibió la cruz de la fuerza aérea

Black Buck II



Durante la noche del 3 al 4 de mayo, el XM607 (volado por John Reeve y su tripulación del Escuadrón N° 50) voló una misión idéntica a la primera. Este ataque fue dirigido al área del extremo occidental de la pista de aterrizaje de Puerto Argentino. Su intención fue la de prevenir que los ingenieros argentinos extendan la pista lo suficiente como para hacerla capaz de acoger aviones de combate de alto rendimiento. El XM598 actuó como reserva de vuelo.

Black Buck III

La misión, planeada para el 13 de mayo con los Vulcan XM612 y XM607, fue abortada antes del despegue debido a los fuertes vientos de proa.

Black Buck IV

Esta misión con el Vulcan XM597, planeada para el 28 de mayo, fue también abortada 5 horas después de que el Vulcan hubo despegado. Uno de los aviones Víctor, que debía reabastecerlo, sufrió una falla de su unidad de abastecimiento, y el vuelo tuvo que ser retornado. El XM598 actuó como avión de reserva.

La misión iba a ser la primera en utilizar los misiles antiradares AGM-45 Shrike suministrados por los Estados Unidos, que fueron montados en los Vulcan en forma improvisada.



AGM-45 Shrike misil proporcionado por los EEUU

Los Shrike de la RAF fueron instalados a bombarderos Vulcan modificados con el propósito de atacar a las instalaciones de radar argentinas durante la Operación Black Buck. El blanco principal era un radar 3D de largo alcance Westinghouse AN/TPS-43 que la Fuerza Aérea Argentina desplegó durante abril para vigilar el espacio aéreo que rodeaba a las Malvinas. Los operadores argentinos estaban conscientes del uso de estos misiles antiradar y simplemente lo apagaban cuando se aproximaban los Vulcan. Este radar permanecería intacto durante todo el conflicto. Sin embargo, las defensas aéreas permanecieron ope-



En la operación Black Buck, para dos bombarderos Vulcan sobre Malvinas eran necesarios once reabastecimientos en vuelo. Fue la misión de mayor extensión en la historia del Reino Unido.

racionales durante los ataques y los Shrike impactaron a dos de los radares de control de fuego.

Black Buck V

Esta misión, pilotada el 31 de mayo por el líder de escuadrilla Neil McDougall y su equipo del Escuadrón 50 en el XM597, fue la primera misión exitosa equipada con los misiles antirradar AGM-45A Shrike. El blanco principal fue un radar 3D Westinghouse AN/TPS-43 de largo rango que la Fuerza Aérea Argentina desplegó durante abril para vigilar el espacio aéreo que rodeaba a la Malvinas. Para que los misiles lo pudieran alcanzar, el radar debía transmitir señales hasta el momento del impacto. El primer misil impactó a 10 metros del blanco, causando daños de menor importancia al montaje de la guía de la onda, pero no inhabilitando el radar.8 Temiendo un nuevo ataque, los operadores argentinos utilizaron la simple contramedida de apagar el radar para prevenir su destrucción. El radar AN/TPS-43 siguió estando operativo durante el resto del conflicto. El Vulcan XM598 actuó como avión de la reserva.



Black Buck VI

Esta misión, de nuevo conducida por Neil McDougall en el avión XM597, atacó el 3 de junio y destruyó un radar de control de tiro Skyguard del Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601 (GADA 601) del Ejército Argentino, matando a 4 de los operadores: un oficial, un sargento y dos soldados. En su vuelo de regreso, el avión se vio obligado a desviarse a Río de Janeiro en el Brasil después de que su sonda de reabastecimiento en vuelo se rompió. Uno de los misiles que transportaba fue arrojado al océano para reducir la resistencia al avance, pero el otro misil no pudo ser descartado. Los documentos sensibles que contenían información clasificada fueron lanzados al mar a través de la escotilla de la tripulación, y se envió la señal internacional de ayuda "Mayday". La aeronave

ve fue autorizada a tomar tierra por las autoridades brasileñas con menos de 2.000 libras de combustible remanente, lo que apenas era suficiente como para completar el circuito del aeropuerto. El avión fue internado durante nueve días, permitiéndoseles partir al avión y a la tripulación el 11 de junio, sin embargo, el misil Shrike que permanecía en el avión fue confiscado por Brasil y nunca fue devuelto al Reino Unido. El avión XM598 actuó como reserva de vuelo.



Pista en la Isla Ascension

Black Buck VII

La misión final de la Operación Black Buck (el XM607 pilotado por el teniente de vuelo Martin Withers) fue realizada contra las posiciones de las tropas argentinas cerca de Puerto Argentino el 12 de junio, sin alcanzar el objetivo. Solo provocó algunos cráteres en el extremo este de la pista aérea y causó un daño relativo en los almacenes y a las instalaciones del campo de aviación. Debido a que la incursión de bombardeo fue realizada en un punto tan tardío de la guerra, la RAF no se arriesgó a dañar la extensión de la pista. Esa pista sería luego importante para las operaciones de los aviones F-4 Phantom II de la RAF cuando las islas de Malvinas volvieran al dominio británico. Las fuerzas de tierra argentinas se entregaron dos días después. El avión XM598 actuó como reserva del vuelo.



Visión general de la posición de la isla Ascension



Reabastecimiento en vuelo de un Vulcan

Artillería Antiaérea de la Fuerza Aérea Argentina

**Relato de Hugo Alberto Maiorano (Mayor Jefe de la Artillería Antiaérea de la Fuerza Aérea en Malvinas)
Libro "Recuerdos de Guerra" de Rosarina Antonia Guarini**

El Escuadrón Antiaéreo Malvinas estaba formado por personal y material del Grupo de Artillería Antiaérea de la Fuerza Aérea Argentina en Mar del Plata, su asiento de paz y en Malvinas comandado por el Mayor M. Maiorano.



Cuatro artilleros antiaéreos de la FAA con su cañón de 20 mm

Telefónicamente, ya habíamos acordado una entrevista con el Comodoro para dialogar sobre la Guerra de Malvinas, en la que participó activamente.

Me sumerjo en la frescura de la tarde y me dirijo hacia su departamento.

Maiorano me recibe con la mano tendida de la bienvenida y su esposa Marta me invita gentilmente con un café.

El Comodoro me muestra varias fotografías que guarda en su computadora y otras que mantiene en un álbum. Ellas denotan su estadía en la guerra, siento un temblor involuntario al ver imágenes verdaderamente escalofriantes.

Mi entrevistado es un hombre aplomado, seguro de sí mismo. En el verdor de su mirada se trasluce su bonhomía.

Está intacto. No escapa ni tampoco salta encima del recuerdo.

Lentamente lo va envolviendo la nostalgia y su boca se llena de palabras que le va dictando su corazón.

Comienza con su relato y presto atención como si tuviera que aprenderlo de memoria para siempre...

Estoy con destino en la Base Aérea Militar Mar del Plata como Jefe del Escuadrón Antiaéreo de tres Unidades Antiaéreas, llamadas Baterías. Dos de ellas están equipadas con radar-director de tiro y cañones, la restante con cañones.

Mi dotación está constituida por sesenta hombres entre oficiales, suboficiales y soldados.

Me ordenan que una de las Baterías debe dirigirse a Malvinas y las dos restantes actuarán como defensas antiaéreas en las Bases Aéreas del continente.

Al quedarme sin Escuadrón, la única tarea que puedo llevar a cabo es la de prepararlos para el despliegue, pero como tengo experiencia en todo lo referente a material antiaéreo, debido a que en años anteriores viajé a Suiza para aprender a usar dicho material que la Fuerza Aérea había comprado a ese país, le rogué a mi jefe que me permitiera ir a Malvinas.

Siento que me empuja mi sentido del deber y el amor a mi Patria, olvidando que dejaría sumidas en la más profunda tristeza a mi esposa Marta y a mis tres hijas: Silvina, Constanza y Luciana de doce, diez y dos años respectivamente.

Mis dos hijas mayores, pese a su corta edad, comprenden la peligrosidad de mi misión.

Marta, además de buscar consuelo para las niñas, deberá encargarse de organizar nuestro nuevo hogar dado que acabamos de llegar de otro destino.

5 de abril, son las cuatro de la madrugada, pasan a buscarme para abordar el avión que me llevará. En él transportamos no sólo al personal sino también el material que necesitaremos.

Tardamos tres horas y media en llegar. Mientras sobrevolamos a las islas siento un aleteo inusitado en mi corazón. Mi ansiedad, curiosidad y nerviosismo se masifican en un sólo deseo: defender a mi Patria.

Aterrizamos en una pista de 1000 mts. de largo. Allí se había organizado la Base Militar Malvinas, un pequeño hangar y una torre de vuelo.

Este aeródromo será el único medio de con-

tacto que tendremos con el continente, servirá para evacuar heridos, aprovisionarnos de medios logísticos y alimentos.

Ni bien desembarcamos, ubicamos el radar mientras esperamos a otro avión que traerá dos cañones de 35 mm. y generadores. También en el posible lugar de emplazamiento de la Batería, instalamos una gran carpa para alojarnos.

Oscurece, el viento y el frío me cala hasta los huesos, buscamos las raciones de alimentos en la cocina de la Base y luego de cenar nos entregamos al descanso.

Me tapo hasta las orejas con una manta y trato de apartar de mi mente el lamento quejumbroso de mis chiquillas. Finalmente me vence el cansancio y caigo en profundo sopor.

Todo es distinto ahora, los días se nos presentan en incontables tonos de grises. Preparamos alojamientos, alistamos el radar, los cañones...



Hércules de la FAA arribando a Puerto Argentino

El racionamiento lo provee la Base y como nunca, disfruto de las sabrosas polentas y guisos con carne y fideos.

Mientras paladeo chocolates y alfajores que me mandó mi familia, oigo con atención la opinión de un artillero que nos pone en sobre-aviso del peligro que corremos si nos quedamos en la carpa. "Cualquier bombazo nos hará volar en mil pedazos"- nos dice.

Esto me hace recordar que en el barco en el que viajó con anterioridad a nosotros mi hermano, el Mayor Raúl Maiorano, había una topadora que sirvió para ampliar la pista y plataforma para los aviones. Con ella, los "durmientes" y chapas de zinc que encontramos podremos construir un refugio, mis camaradas tomaron a bien mi idea y pusimos manos a la obra. Una vez que lo terminamos tapamos con tierra el techo y con bolsas de arena armamos parapetos.



Construyendo los refugios

Desde Río Gallegos habían enviado una Unidad Antiaérea con personal, un radar de corto alcance y nueve cañones antiaéreos de calibre 20 mm. a los que llamamos "fierros", numerándolas desde el 1 al 9.

Este personal había distribuido a los nueve cañones cercanos a la pista de aterrizaje donde cada Unidad Antiaérea había construido refugios para el personal de cada "pieza".

Junto a esta Batería constituimos un Escuadrón Antiaéreo del cual soy el jefe, la causa será que tengo cuarenta años y soy el más antiguo.



Durante varios días practicamos tiro, mejoramos refugios, acopiamos combustible para los generadores y víveres.

Estamos a mediados de abril, y llega una noticia de mis superiores que me hunde en el más profundo quebranto... Debo dejar el Escuadrón ubicado en el aeropuerto. ¡No puede ser! Me cuesta aceptarlo y pido seguir en mi cargo. Me deniegan esa posibilidad, la desilusión me corroe el alma, pero mi obligación es obedecer las órdenes. En adelante deberé trabajar con desconocidos.

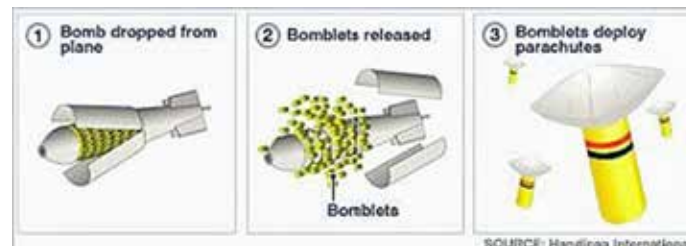
Junto a dos oficiales, uno del Ejército y otro de Infantería de Marina, seremos los responsables de toda la defensa antiaérea de la isla.

Con dos excelentes camaradas, el Teniente Coronel Arias y el Capitán de Corbeta Silva, implementamos en la ciudad el Comando Conjunto de Defensa Antiaérea y nos repartimos los sectores de defensa.

Establecemos la comunicación con el Centro de Información y Control de la Fuerza Aérea y con los radares de vigilancia de ambas Fuerzas. Ellos nos darán la información sobre incursiones aéreas y marítimas debido a que tienen mayor alcance de detección.



Bomba Beluga ("Racimo")



1: La bomba es lanzada – 2: La carcasa mayor libera múltiples pequeñas bombas – 3: Las bombas despliegan paracaídas y caen para explotar en tierra

En esos días nos enteramos a través de la radio, que una flota numerosa de la Royal Navy viene rumbo a Malvinas y con ella dos portaviones de cuyas plataformas decolarán los aviones Sea Harrier.

Sé, por haber leído libros especializados en armamentos, que estamos en inferioridad de condiciones. ¡Nos atacarán con un poderoso arsenal de armas modernas, misiles antirradar y bombas antipersonales

de fragmentación (Belugas)!. El miedo se apodera de mí, pero debo disimular. Soy el que debe dar coraje, no el que atemorice a mis hombres.

Es 26 de abril y puedo constatar que no me equivoqué en mis deducciones, los ingleses nos atacan con una tecnología que nos supera ampliamente.

En la pantalla de nuestro radar aparecen numerosos "ecos", pequeños puntos blancos que indican que hay barcos aproximándose a Malvinas.

Inmediatamente pasamos la alarma roja a toda la Isla, pero a 16 Km. de distancia, desaparecieron todas las señales.

¡Hijos de perra!... Los ingleses no sólo están en condiciones de emitir señales erróneas sino que, además, pueden detectar y localizar cualquier onda electromagnética que emitamos. Siento que la adrenalina me sube a mil.

Pasaron cuatro días, voy al aeropuerto para pedirle al Capitán Savoia, a cargo del Escuadrón, que se traslade a la ciudad durante un día y me deje en su lugar.

Una vez ubicado, reúno a toda la gente para transmitirle tranquilidad (que en realidad no tengo). ¡No ocurrirá nada!- digo. Es inútil tratar de disfrazar a la realidad. Caemos en una trampa casi mortal.

Es 1º de mayo y en el aeropuerto sufrimos el ataque más violento que podíamos imaginar.

Mientras comparto el puesto de Comando del Escuadrón con el Capitán del Ejército Reyes, éste ordena poner en funcionamiento la Batería del Ejército que está desplegada a un costado de la pista. Esto nos permitirá cambiar el turno con nuestra Unidad.

Son las cuatro de la madrugada, pasaron cuarenta minutos y el Jefe de Batería informa que en la pantalla del radar ve "ecos" a una distancia de 20 Km., inmediatamente entramos en contacto con el radar de la Fuerza Aérea. No tienen novedades.

Pienso que ésta es una oportunidad para disparar contra el avión enemigo cuando esté a nuestro alcance, la duda me corroe. Me atemoriza que podamos confundir al enemigo con uno de nuestros aviones que sirven de transporte durante la noche. No podemos esperar... El Capitán ordena: "¡Abran fuego sobre el incursor!"

Ya es tarde, un Vulcan (bombardero pesado de los ingleses) que viene desde la Isla Ascensión y que se reabasteció de combustible en el aire para volver a destino, acaba de descargar bombas de 500 KG. sobre el aeropuerto.

El ruido es atronador, el aeropuerto se convierte en un verdadero aquelarre. Las bombas explotan cada cinco minutos. La última estalló a las ocho de la mañana.

Todo se me presenta como un grotesco ballet, es la coreografía de un demente sobre un enorme escenario.

Los que estamos en el puesto de Comando tenemos suerte, una bomba estalló a 50 mts. de nuestro refugio sobre un montículo de tierra que sobrepasa la altura del techo del mismo. Sentimos los golpes de los enormes pedazos de tierra que caen sobre el techo pero nada se destruye.



En medio de la punzante oscuridad oímos gritos desgarradores que provienen de un grupo de hombres que alcanzamos a ver a lo lejos, como si fueran verdaderos fantasmas de calzoncillos largos y camisetas blancas. Nos acercamos, están aturridos, desorientados, shockeados.

Con linternas los orientamos hasta nuestro refu-

gio. Una bomba cayó cerca de la carpa que ocupaban, destruyéndola. El soldado de Infantería Romero muere en el acto, mientras que al Suboficial Gómez se le cae la carpa encima, una piedra lo golpea y un caño le abre la cabeza cuando la tierra se levanta para luego semienterrarlo.

Gómez reza y grita pidiendo ayuda, el Cabo Oliva oye el pedido de auxilio y con esfuerzo sobrehumano logra arrancarlo de la tierra que se lo había tragado. El Suboficial respira con gran dificultad, el dolor que tiene en el pecho es punzante. Con rapidez pedimos una ambulancia a la ciudad, la que tarda cuatro horas en llegar.

Son las ocho y llevamos a Gómez hasta la ambulancia que está esperándonos a unos ciento cincuenta metros del refugio en la entrada del aeropuerto.

En el momento en que se retira, escucho en mi equipo de comunicaciones el aviso de un nuevo ataque, con el oficial que me ayudó a llevar a Gómez, lo único que atinamos es a correr hasta la pieza de artillería más próxima (fierro 9) y vemos cuando un Harrier se acerca hacia el cañón y nos dispara con sus cañones, pasando muy cerca de nosotros una ráfaga que deja su estela en la tierra.

Son unos diez aviones que se acercan desde el norte y en vuelo rasante. El cielo malvinense se convierte en un verdadero festival de luces trazantes dado a que todos los cañones disparan a destajo.

Al enemigo esta incursión les costó cara, ¡Derribamos a un par de aviones!, estoy eufórico pero sin quererlo, pienso en las familias que llorarán la pérdida de un marido, padre o hijo.

No obstante me comunico con las "piezas"... emocional y desaforadamente grito... ¡VIVA LA PATRIA, CARAJO!... Con toda vehemencia me responden casi al unísono. ¡VIVA LA PATRIA! Nuestros artilleros demostraron una gran habilidad.

Después de este ataque, el aeropuerto tiene un aspecto devastador: cráteres provocados por las bombas, edificios dañados, y el suelo bañado por trozos de hierro que quedaron de las Belugas (bombas que explotan en el aire y, antes de caer, se divide en 238 bombas más chicas) que nos tiró el enemigo.

La tranquilidad nos dura poco, después del mediodía se acerca un barco inglés para bombardear el aeropuerto. Dos de nuestros aviones Mirage no tardan en hacerlo alejar, una gran cortina de humo tapa todo el horizonte.

Es de noche, otra vez se acercan barcos que nos tiran cañonazos, el refugio nos cobija. ¡Zafamos!. Los mismos que vinieron a matarnos se retiran en la madrugada.

Desvelados y aún con temblor en nuestras entrañas, nos sorprende la mañana, el Capitán Savoia viene a relevarme para que pueda ocupar mi puesto nuevamente en la ciudad.

¡Qué locura! no tenemos ni siquiera un vehículo para transportar heridos ni alimentos, no puedo quedarme de brazos cruzados, sé que voy a actuar incorrectamente pero debo pensar en mis hombres.



Me acerco hasta el Supermercado "The Penguin" y le pido a su dueño que me entregue el vehículo de su propiedad (Land Rover) y que se dirija a la gobernación con un formulario que acabo de firmar para que le paguen el alquiler del auto. ¡Cómo no entender su indignación!, aunque no es lo lógico es la única manera que tengo para salir de esta situación.

Toda la guarnición militar comprende que ésta no es una "maniobra" ni es un juego de guerra, es LA GUERRA, sentimos que en cualquier momento podemos morir y nuestra única defensa es armarnos.

En el aeropuerto asignamos un sector como puerta de entrada para nuestros aviones.

Nuestro Mirage, piloteado por el Capitán García Cuerva, viene desde el continente pero calcula que no puede regresar al mismo, entonces decide aterrizar en nuestro aeropuerto sin respetar la zona acordada. Además eyecta frente a Puerto Argentino, sus tanques suplementarios que se encienden en su caída, nuestra tropa lo confunde con el enemigo y le dispara a destajo.

El avión cae del otro lado de la isla, sintiendo un gran dolor al derribar a uno de los nuestros.

Abatimos a tres aviones enemigos a pesar de que ellos lo nieguen, esto los hace repensar y cambian su táctica, ya no nos atacan a baja altura, sino que lo hacen por encima del alcance de nuestro armamento.

Vuelan a 5000 metros, no dejan de hostilizarnos pero no logran su objetivo de rompernos la pista debido a que no pueden ser efectivos desde tanta altura. No dejan de tirarle a nuestros cañones y al radar, así lo demuestran los cráteres de bombas que nos arrojaron de 250 y 500 Kg.; algunas de ellas no explotaron.

Nos carcomen los nervios porque no sabemos si hay espoletas de retardo.



Ya es 4 de mayo, recibimos el ataque en altura de un Harrier que lanzó siete bombas sobre el aeropuerto y que después de dos horas siguen explotando.

En estos días reforzamos la defensa antiaérea con misiles portátiles SAM 7, parecidos a las Bazookas pero para tirar a los aviones, poseen un buscador de temperatura.

Argentina los había adquirido al libio Kadafi, también llega el personal que debe operarlos a cargo de los Tenientes Ugarte y Garay.

Recién comienza la mañana, consigo un helicóptero del Ejército (Teniente Anaya) para trasladarme a la cima del Monte Low equipado con los SAM. El Cabo Canessini, aun sabiendo lo riesgosa que es esta tarea, porque por allí pueden pasar los aviones enemigos, se ofrece voluntariamente a acompañarme.

Llevamos un radar portátil para que forme parte de la Red de Observadores adelantados que había creado la Fuerza Aérea en el lugar.

El Teniente Ugarte y los Cabos Bivilacqua y Peirone, también se prestan para ir a un parque entre Dos Cerros, bajo las mismas condiciones.



El helicóptero que traslada a Ugarte y a su personal desciende casi a la vista del enemigo, transcurren los días, quedan tras la línea del enemigo y son capturados.

Tiempo después me enteré que gracias a un oficial inglés no fueron degollados por los Gurkhas.

A medida que pasan los días, las bombas explotan cada vez más cerca de las piezas de artillería, especialmente cerca del radar y los cañones de 35 mm., entonces decidimos trasladar a los cañones cerca de la cabecera oeste de la pista, dejando el radar que había quedado fuera de servicio en el mismo lugar, llevando otro de reemplazo que nos enviaron desde el continente y además agregamos otro cañón con su respectivo generador.

¿Cómo lograr mover semejante cañón de cinco toneladas con un vehículo que, encima, se empantana?, la única manera es trasladarlo con el helicóptero. Le pido a mi compañero de promoción, Mayor Posse, que con su Chinook saque al cañón del lugar, acepta, pero con la condición de que se realice al atardecer para evitar a los aviones que orbitan sobre nuestras cabezas y que lo acompañe para indicarle el lugar preciso en donde debe colocarlo.

Por vía terrestre enviamos a los responsables de izar el cañón, al crepúsculo iniciamos el primer intento, cuando estamos en el aire escuchamos alarma roja y aterrizamos, al terminar la alarma nos dirigimos hacia donde nos están esperando. Estamos a 50 metros de altura y con el cañón colgando del helicóptero cuando volvemos a oír la alarma roja, totalmente desesperado, mi compañero me pide que le indique el lugar justo donde debemos bajarlo, ya casi es de noche.



A mí también me carcomen los nervios, le indico que debe dejarlo cercano a uno de los dos generadores que ya habíamos dejado con anterioridad y allí lo puso. Cuando estamos por aterrizar veo una luz muy intensa desde la escotilla de popa, creo que nos están atacando pero sólo se trata de una bengala que arrojaron desde tierra.

Ya de mañana voy al aeropuerto para colaborar en la instalación de la Batería en una nueva posición, recibo la peor de las noticias, el suboficial Cardozo (encargado del cañón), me dice que lo habíamos colocado en un campo minado. ¡Maldición!, volvemos al lugar, el cañón debe ser sacado de allí...se me paraliza la respiración cuando veo que a centímetros de una de sus ruedas hay un cable que, supuestamente, pertenece a una mina.

Pero tenemos un Dios aparte... logramos sacarlo.

Durante el atardecer voy al depósito de víveres y saco varias botellitas de ginebra Bols para repartir entre el personal, además de calentarnos por dentro nos dará más ánimo. ¡No podemos aflojar!

¡Qué ironía!, en algunos refugios, pese al ruido ensordecedor de las bombas, juegan al truco.

El soldado Viano, con total valentía y bajo el rugido de los aviones enemigos, escapa del refugio para indicarle a nuestro artillero la ubicación de los mismos.

Desde el continente nos mandan relevo de todo el personal de artillería, es evidente que del otro lado del charco tienen otra idea de la realidad, dado a que el Capitán Aguilar nos dice... "Nosotros que recién llegamos nos llevaremos los lauros de la victoria y no los que se van".

No imaginaron la situación desesperante que estamos viviendo, es de noche pero nadie duerme, todos estamos alborotados por la artillería argentina e inglesa.

Me reconforta la actitud del Teniente Jorge Reyes que decide quedarse conmigo en la lucha pese a que le llegó su reemplazo.

Durante toda la guerra el enemigo nos lanzó 130 toneladas de bombas, pero nuestros artilleros mantuvieron sus fuerzas indómitas.

Todo fue inútil, llega la hora de la rendición

argentina.

Después de la capitulación, el 14 de junio por la tarde, organizamos el campo de prisioneros en el aeropuerto donde se traslada toda la guarnición militar argentina (unos 12000 hombres).



No sabemos cuánto tiempo estaremos, por lo tanto, antes de dirigirme al lugar, voy con un soldado al depósito de víveres de la Fuerza Aérea y completo la Land Rover con la mayor cantidad posible de alimentos.

En el momento en el que estamos por salir nos intercepta el dueño del Supermercado y de la camioneta acompañado por un soldado inglés.

A los gritos y cargando el arma nos hacen señas para que bajemos del vehículo y nos apuntan con odio, igualmente nos permiten alejarnos sin dejar de apuntarnos, al llegar a la esquina, desaparecimos de su vista.

En realidad pensamos que nos acibillarían, agitados y con gran temor, nos dirigimos caminando hacia el aeropuerto.

Poco antes de llegar al mismo hay un vallado que sirve de barrera, allí el enemigo nos obliga a dejar las armas antes de entrar al "campo de prisioneros". No sé cuál es la causa pero a mí me dejan el arma reglamentaria, supongo que se debe a que debo seguir ejerciendo mi autoridad.

Los artilleros volvemos a nuestros refugios anti-aéreos, todo se me presenta como una película de terror, cerca de 10.000 hombres del Ejército y la Marina, deberán permanecer a la intemperie por varios días.

Como en nuestros refugios no falta comida, alcanzamos a darle algunos víveres a los soldados del Ejército, cercanos a nuestras posiciones.

Pasaron veinticuatro horas, un grupo de 200 hombres es trasladado al puerto para ser enviado al continente, a los oficiales y suboficiales que fuimos capturados nos envían a un frigorífico de corderos en San Carlos, ubicado a 80 Km. de la ciudad.

Pasaron unos días, nos informan que las órdenes que tienen es que los oficiales con jerarquía de jefe debemos ser enviados a la ciudad y desde allí al continente. El Capitán Aguilar me pide que me vaya, ¡No debo ni quiero dejar a mis hombres! Me quedo con ellos, somos el último grupo de la Fuerza Aérea para embarcamos rumbo a nuestra Patria.

Nos llevan a la ciudad, al cruzar la barrera somos revisados nuevamente y ahora sí me quitan la pistola, tardamos casi una hora en llegar, debemos ir formados, flanqueados por soldados ingleses fuertemente armados.

Ya en la ciudad nos quedamos un día entero en un galpón a la "supuesta" espera de un barco que nos llevará a casa.

Este lugar es inhumano, espantoso... fue lugar de espera de otros grupos y al no tener baños, el piso ofició de retrete. Hay algunos guardias que, a destajo, permiten salir a unos baños improvisados.

Pasaron dos días, no tenemos agua ni comida, hay personas enfermas, especialmente con enterocolitis, nuestro malestar va en aumento.

Mi compañero, Argente, encuentra en el fondo del galpón algunos elementos de enfermería que supongo serían del Ejército. Con varios saches de suero fisiológico, logra construir algo similar a un destilador y cada uno toma un sorbo. Algunos tienen la suerte de beber un poco de jugo de una lata de duraznos al natural que apareció escondida por algún rincón.

Por la mañana vemos, por la rendija de los portones, a una señora que nos está observando. Por la noche nos acercan un tanque con agua y una cocina

de campaña con víveres para cocinar.

Después me enteré de que esta orden la emitió la señora que figoneaba el lugar, debido a que pertenecía a la Cruz Roja Internacional.

Somos unos trescientos presos, por suerte entre nosotros hay un cocinero que prepara un guiso. La vajilla con la que contamos data de tres o cuatro platos e igual cantidad de cucharas. Hacemos una "cola" y comemos lo más rápido posible para pasarle la vajilla al que está detrás para que todos podamos llevar un bocado de comida a nuestros estómagos dolientes y vacíos.

Es 20 de junio por la tarde, nos llevan formados en fila hacia el puerto distante a dos cuadras, para subir a una barcaza que nos llevará hasta un barco fondeado en el medio de la bahía.

Otra vez nos prometen que seremos llevados a casa, estoy en el final de la fila, a dos oficiales que están delante de mí los demoran. Uno de ellos me llama para hablar con el inglés debido a que no entiende lo que le quiere decir, cuando me acerco, éste me pide que separe a todos los oficiales y suboficiales que están en la hilera, le digo que no entiendo lo que me pide y me retiro.

Cuando me toca el turno, el mismo oficial inglés al que no le contesté lo que me preguntó, no me permite subir a la barcaza diciéndome que me llevarían en helicóptero, por mi jerarquía. A mis dos compañeros y a mí nos retornan al galpón en el que pasamos otros dos días.

Me siento sucio, asqueado, indignado. Es de noche y tengo necesidad de ir al baño. Un joven Teniente de un Regimiento Galés (Boina Verde), no sólo me deja pasar sino que, además, entra en una amena charla conmigo. La nostalgia nos lleva a mostrarnos las fotografías de nuestras familias. Sentimos que no podemos odiarnos. Ambos cumplimos con nuestro deber.



Durante la tarde del segundo día me llevan con otros oficiales hacia el hipódromo donde un helicóptero "Sea King" nos está esperando para llevarnos a un destino que desconocemos. Vemos a los soldados que nos custodian fuertemente armados.

Esta incertidumbre me pone bastante nervioso. ¿Qué quieren hacer con nosotros?...

Después de cuarenta minutos aterrizamos en "San Carlos". Nos llevan a un ex - frigorífico de corderos, e ingresamos a un gran salón. Somos requisados nuevamente.

A los fines de controlar quiénes somos los ingresantes, los ingleses nos requieren nuestros datos personales, el número de nuestra identificación, el "cargó" y la Fuerza a la que pertenecemos.

Miro a mi alrededor y veo a los prisioneros, están todos sentados y llevan consigo sus pocos efectos personales. Me entristece no ver a ningún aeronáutico.

Un Teniente del Ejército me tranquiliza al comunicarme que mis camaradas están en un salón contiguo, mi ansiedad me lleva prontamente hasta el lugar, ¡Necesito saber si está mi hermano!

Miro a un lado y a otro, veo a Raúl, creo que una tropilla está cabalgando dentro de mi pecho. Lo llamo mientras agito mi mano, corro hacia él. Nos estrechamos en un apretado abrazo que nos redime de toda la angustia sufrida.

El destino me depara otra sorpresa, a pocos metros veo al Capitán Ugarte, de quien desconocía su paradero desde el día que lo envié a los cerros.

Estos reencuentros son un bálsamo en medio de tanta desolación.

Recorro con la vista el lugar, sólo hay una puerta, en una de las paredes alguien dibujó con una tiza una ventana. Quedo absorto ante esta metáfora de libertad.



Mis compañeros me proveen de lo necesario, además de una colchoneta y vajilla. Luego me comentan sobre sus experiencias como prisioneros.

“Una vez por día, durante la mañana, nos sacan a tomar fresco a un patio rodeado por alambres de púas”- revela un camarada.

“Sí, a ese patio lo llamamos la pingüinera”- agrega otro. Sonreímos, burlándonos de nuestra propia suerte.

Las horas pasan lentamente como si estuvieran desparezándose.

Llega el momento de cenar, formamos fila frente a unos tachos de racionamiento con comida caliente y jarros con agua.

Durante la tarde del segundo día de hacinamiento, un oficial inglés llama a un camarada y le dice que prepare sus “bártulos” porque lo vendrán a buscar.

¿Dónde lo llevarán?, ¿por qué?- nos preguntamos. No tenemos respuesta. Entre nosotros crece la inseguridad, coincidimos en que si vienen a buscar a otro deberá dejar como señal de bienestar, una hoja blanca sobre una piedra que hay en la pingüinera.

El próximo que vienen a buscar es al Mayor Viñals. Al día siguiente lo “dejan tomar fresco” y cumple con lo acordado. Nos tranquiliza saber que se encuentra bien.

Los días se suceden, aciagos, plenos de incertidumbre porque seguimos sin saber nada sobre nuestro destino.

Comienza a correr el rumor que nos llevarán a la Isla Ascensión en la que permaneceremos once años según lo indica la Convención de Ginebra debido a que nuestros gobernantes aún no firmaron la rendición.

El viento suena como nuestro propio lamento deprimente.



Estamos a fines de junio.

Nos trasladan, en grupos y con helicópteros, a un barco anclado en medio de la Bahía San Carlos. Es el San Edmund, un Ferry que trajo la tropa inglesa. Somos requisados, nos tratan con desagrado debido a que a dos de los nuestros le encuentran, en sus bolsos, un fusil FAL desarmado.

Nos trasladan hacia los camarotes con cucheas para dos personas pero en grupos de a tres. Esto implica que debemos turnarnos para dormir en ellas; uno de nosotros deberá hacerlo en el piso.

Frente a los camarotes están los baños, uno de ellos sirve para ducharnos. Después de un mes sin bañarme siento que el agua no sólo arrastra la mugre

de mi cuerpo sino también la de mi alma. Me siento reconfortado.

Dos veces por día subimos al restaurante para ingerir una salchicha y un pote de té con leche y cereales, además, podemos fumar un cigarrillo.

El desayuno debemos tomarlo en el camarote, nos sirven un jarro de té y cuatro galletitas con proteínas. Si bien la comida no es abundante, nos mantiene alimentados.

El tiempo pasa lentamente...

Las posibilidades que se barajan sobre nuestros destinos, se mueven como un péndulo entre dos posibilidades: que nos lleven a Ascensión o a Inglaterra.

Nos tranquiliza la presencia del Capellán de la Fuerza Aérea Argentina, quien tuvo la generosa actitud de pedirle a los ingleses que lo dejaran con nosotros en vez de volver a Argentina. El camina libremente por el barco proporcionándonos ayuda espiritual además de acercarnos víveres que nos pertenecen y están encajonados en un depósito. Los ingleses no se atreven a probar nada porque piensan que los alimentos pueden estar envenenados.

Saboreo como al mejor de los manjares un “cacho” de dulce de membrillo.

El cura nos consigue algún libro y diarios ingleses que leemos como si fueran obras maestras. Esta es una buena terapia para alejarnos de la depresión, rescato un pedazo de la novela “El pájaro canta hasta morir”.

Pasaron diez días, en las primeras horas de la mañana escuchamos el ruido de los motores. Comenzamos a navegar, supongo que con rumbo “este”.

¿Hacia dónde vamos?, ¿Será Europa nuestro nuevo destino?, Como en un “sube y baja” volvemos a dar de bruces sobre la aplastante duda.

Nos detenemos después de navegar durante una hora, por el ojo de buey alcanzo a ver a otro barco que nos abastece de agua y combustible.

Después del mediodía, a la entrada de un pasillo vemos a hombres que están sentados frente a una mesa. Nos piden que nos acerquemos en orden, al llegar a ellos nos entregan ocho libras esterlinas a cada uno de nosotros como prisioneros de guerra según lo establece la Convención de Ginebra.

No pueden mantenernos como rehenes pero los ingleses no tienen en claro si capitulamos o no.

Un Capitán de Corbeta inglés que habla perfectamente el “porteño” porque, según nos comenta, vivió su infancia y adolescencia en Buenos Aires, nos hace saber que se siente sorprendido por el “atreimiento” que tuvimos al “retar” a una potencia militar y que está sorprendido por el coraje que demostró la Fuerza Aérea Argentina, al hacerles pasar muy malos momentos cuando atacamos a sus barcos.

Además, nos informa que no pueden hacernos regresar a nuestro país porque las autoridades argentinas no quieren comunicarse con ellos para gestionar nuestro retorno. Siento un gusto amargo en mi boca, prefiero no creerle.

El atardecer del 13 de julio se nos presenta nuboso.

Otra vez, el ronroneo de los motores nos anuncia que estamos navegando. Avizoro, por el ojo de buey, que vamos hacia el oeste, ¡Rumbo a casa!- me digo.

El viento arrecia. De a ratos deja de soplar como si estuviera tomando nuevas fuerzas para continuar. Las olas toman un aspecto taimado: tiemblan, aletean, se revuelcan, sisean cada vez más fuerte. El temporal las desmenuza.

¡Qué nochecita!.... me mareo, respiro hondo, el tórax se me llena de aire. Juego con la idea de que pronto estaré en tierra firme y me aplaco.

Son las ocho de la mañana del 14 de julio, llegamos a Puerto Madryn, los lugareños miran con curiosidad al barco inglés.

A los prisioneros de la Fuerza Aérea nos llevan al Aeropuerto, allí nos espera un Boeing 707 que nos llevará hasta Comodoro Rivadavia.

Ya en tierra, hablo por teléfono a mi familia para tranquilizarla, previamente debo firmar en un formulario de llamadas de larga distancia para que puedan descontarme el pago de la misma al mes siguiente.

Después del almuerzo tenemos que esperar que

el Comandante organice nuestro regreso a Buenos Aires, llegando a Ezeiza a las 20 horas y nos homenajean con un “acto”.

Un avión Guaraní viene a buscar a un prisionero que vive en Tandil, aprovecho la ocasión para pedirles que me lleven hasta Mar del Plata y viajo junto a un Suboficial.

Somos los únicos prisioneros de guerra que quedamos, arribamos a la Base Aérea Mar del Plata a las 22 hs. ¡No quepo en mí, ya estoy viajando rumbo a casa!

No tengo palabras para describir el encuentro con mi familia, reímos, lloramos. Tratamos de disimular todo lo vivido como si nada importante hubiera pasado. Nuestra delgadez es el único referente que marca un tiempo de zozobra.

Después de tomarme unos días de licencia, volví a mi trabajo como si nada importante me hubiera pasado. Todo había cambiado para no cambiar nada...

En general me quedan buenos recuerdos y los malos, trato de olvidarlos.

Me enorgullece haber sido parte de un grupo de hombres valerosos: el Teniente Reyes, el Suboficial Alasino, el Suboficial Cardozo, el Cabo Primero Bartis, el Cabo Primero Canessini y los soldados Viano, Orozco, Olave, Riccilo, Pizarro y a la totalidad de los artilleros de la FAA.

El 25 de mayo, aviones chilenos incursionaron sobre el espacio aéreo de la Provincia de Santa Cruz. En ese momento, el Jefe de la Fuerza Aérea ordenó el despliegue al Sur de nuestra Artillería Antiaérea de Mar del Plata.

Inmediatamente concurrimos a la Base Aérea, nos preparamos para cumplir la orden, nuevamente volvía a despedirme de mi familia. Cuando ya estábamos preparados, a la espera de los aviones que vendrían a buscarnos, nos comunicaron que la “operación” de había suspendido.

En honor a los soldados que tuve el orgullo de comandar, deseo transcribir las palabras del Sr. Brigadier Castellano, nuestro jefe en MIV:

“Aquí quisiera destacar la presencia de los soldados aeronáuticos, que tan valientemente integraron dotaciones de las piezas de artillería antiaérea, los cuales, aquel histórico primero de mayo, desde su humilde puesto de combate, tuvieron el privilegio y el honor de compartir el bautismo de fuego de las alas de la patria y que en un derroche de coraje y patriotismo, lucharon codo a codo al lado de sus superiores, tratando de frenar los embates del invasor que los acoso por tierra, mar y aire”.

En esta tarde en la que las nubes parecen filigranas que embellecen el azul celeste transparente del cielo, junto a Maiorano, desatamos los nudos del tiempo para detenernos en una escala de la vida, maestra sin diploma.

Logramos convocar a las palabras que permanecían silenciosas como marionetas y las expusimos a nuestro arbitrio. Con ellas construimos puentes que acortaron distancias.

Lo importante de esta charla es que Hugo inscribe la paz sobre la guerra y ve el sol en medio de la tormenta, vulnerando las fronteras de la indiferencia para mover el oleaje de la esperanza.

Antes de despedirnos, me muestra la novela “El pájaro canta hasta morir”. No pude quedarme con la intriga de saber cómo terminaba, me dice.

No puedo dejar de esbozar una sonrisa.



Relato de Hugo Alberto Maiorano (Mayor- Jefe de la Artillería Antiaérea de la Fuerza Aérea). Falleció en el año 2019

Libro “Recuerdos de Guerra” de Rosarina Antonia Guarini

Red de Observadores Aéreos de la FAA en Malvinas

La Red de Observadores Aéreos R.O.A. es un componente de la Fuerza Aérea Argentina que cumple con la función de complementar a los radares en la Vigilancia y Control del Espacio Aéreo. Está integrada por personal de oficiales y suboficiales del cuadro permanente, por oficiales de la reserva y personal de ciudadanos voluntarios, en especial radioaficionados, que se prestan a ser debidamente instruidos y adiestrados, para poder cumplir adecuadamente con la tarea asignada en el momento y lugar en que fuera necesario.

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

Por otra parte, puede brindar información sobre la totalidad de aviones en vuelo, tipo de los mismos y acciones hostiles que realizan, tales como bombardeo, ataque y lanzamiento de paracaidistas, que por el momento, los sistemas de detección electrónica, o sea los radares, no pueden detectar.

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

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

En 1982, cuando el Conflicto del Atlántico Sur, por la recuperación de las Islas Malvinas, la Fuerza Aérea Argentina tuvo su Bautismo de Fuego. Entre los distintos sistemas de armas que empleó contó con el complemento de uno de ellos, el Sistema de Control Aeroespacial de Defensa que no es otro que la ROA, que tuvo en ese momento su primera actuación en un conflicto armado, razón por la cual luce en el distintivo que lo identifica, el cordón de guerra.

En esa oportunidad, ya no participaron solamente desplegados en la zona del interior, sino que también en la misma zona de combate, así también le cupo a algunos de sus integrantes cumplir la tarea de Observador del Aire, ya no desde tierra sino, embarcados en un transporte militar Hércules C-130, sobre las Islas y la zona de exclusión.

Todo el personal de la ROA que actuó en esa oportunidad, cumplió con las tareas como civiles convocados en virtud de los Decretos del Poder Ejecutivo Nacional, estando sujetos a leyes y reglamentos aeronáuticos militares, ya que ninguno de ellos había sido jerarquizado con anterioridad, ni incluidas dentro de los cuadros de la reserva.

Como reconocimiento posterior, la Fuerza Aérea jerarquizó e incluyó dentro de sus reservas no provenientes del cuadro permanente, a algunos de los que participaron durante el conflicto, siendo este el punto de partida inicial, para que todos los que de aquí en más se presten voluntariamente a ser instruidos y capacitados, y formen parte de la ROA, sean jerarquizados e incluidos en los registros respectivos como personal militar de la reserva.

En la actualidad, la Fuerza Aérea Argentina, continúa instruyendo y capacitando a ciudadanos que

voluntariamente se prestan a serlo, los que tras cumplir con las exigencias teóricas y prácticas establecidas, pasan a integrar la Red de Observadores del Aire y a conformar su reserva.



Luego de la captura del Puesto Observador Adelantado (POA) MIKE-5 de la ROA Malvinas, sus integrantes son transportados hacia Ajax Bay.....Cuando arriban en un Wessex, dan aviso de los prisioneros al Sargento de los Royal Dragoons, Nick Van Der Bijl, especialidad Inteligencia.... Subespecialidad: Interrogador, para que realice su trabajo ya que se habían identificado como personal de la FAA.

En la foto sentado, con los ojos cubiertos por un pasamontaña y con las manos al costado para no caerse, el Cabo Oscar Walter DORIA. El Sargento Van Der Bijl está revisando al Cabo Primero Héctor CHAZARRETA, en el suelo el Soldado Clase 1963 Ricardo GONZÁLEZ AVALOS el cual estaba sentado y lo hicieron acostar antes de interrogarlo. De espaldas con su mochila el médico de los Royal Marines que previamente constató el estado de salud de los argentinos.....este médico había dejado la Ametralladora STERLING en el suelo y el otro Royal Marine se la está alcanzando.

Se hace necesario poner de manifiesto el reconocimiento a todos aquellos ciudadanos civiles radioaficionados, que integraron e integran la ROA desde sus inicios hasta la fecha, mostrando una verdadera vocación de servicio y un profundo y real sentimiento de patriotismo que los llevó y los lleva a colaborar, con la Fuerza Aérea y con la Patria, en la Defensa Nacional.

NOTA: El Sargento Nick Van Der Bijl era el interrogador específico del personal de la FAA, hay documentos y fotografías interrogando al Teniente Miguel Cruzado después de que se eyectara de su Pucará. Este sargento también interrogó a TOM LUCERO y al Vice Comodoro Wilson Rosier PEDROZZO y muchos más...era el «AMIGO» de la FAA.

Nick Van Der Bijl en abril del 82, estaba combatiendo en el Ulster Irlandés...y lo convocaron para Malvinas pues manejaba muy bien el español.

El interrogatorio fue muy duro, ya que la orden recibida por el interrogador era muy concisa: «... identificar la posición de los POAs que operaban en la zona Darwin Pradera del ganso – Lafonia y toda la zona hasta Puerto Argentino. También querían conocer las frecuencias que operaba la ROA...esto fue unos días antes de los combates finales en el Istmo de Darwin ya que operaban allí los POAS Argentinos MIKE-7 y BIGUÁ... el SAS estaba detrás de estos resultados del interrogatorio para tratar de atraparlo.

La Red de Observadores del Aire (ROA) en Malvinas

El reconocimiento a los civiles y militares que la integraron

Por el Comodoro VGM (R) Oscar Aranda Durañona - Durante la guerra con el grado de Vicecomodoro se desempeñó como Jefe del Centro de Información y Control (CIC) Malvinas - Director de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina desde hace casi dos décadas



Comodoro VGM (R) Durañona

Desde 1975, de modo similar a lo efectuado en la II Guerra Mundial, la Fuerza Aérea Argentina había adoptado el procedimiento de complementar la cobertura de vigilancia de sus radares con Redes de Observadores del Aire. En 1978, ante la inminencia de un conflicto con Chile se requirió la colaboración de los radioaficionados, llamándolos a las filas en base a las disposiciones relativas al servicio de la Defensa Civil.

Para 1982, el Comando de Defensa Aérea mantenía activado un mecanismo perfectamente ajustado de convocatoria de radioaficionados. Por esa causa, cuando le fue solicitado por el Sector de Defensa Malvinas, en pocos días movilizó y trasladó a los radioaficionados, en este caso pertenecientes al Radio Club Córdoba para que, desplegados, conformasen la red de 9 Puestos de Observación Aérea (POA) alrededor de Puerto Argentino.

La ROA de Puerto Argentino, dependía directamente del Centro de Información y Control (CIC) y estaba integrada por el Suboficial Mayor Alfredo Ocampo como encargado, el Suboficial Auxiliar Álvaro Portal y el Señor Carlos Biasotto como auxiliares. El citado personal se alternó en la operación de la Central de Filtraje de la red y como operadores de la Mesa de Información de la ROA en el CIC. Inicialmente, los siguientes radioaficionados se desplazaron a distintos puntos de las islas y montaron los Puestos de Observadores del Aire (PPOOAA):

- 1º) M-1: Gustavo Lescano y Carlos Re.
- 2º) M-2: Enrique Font, Abel Ramírez y Roberto Parets.
- 3º) M-3: Sergio Rdelnik y Jorge Noguera.
- 4º) M-4: Rafael Escuti y Luis Monti
- 5º) M-5: Suboficial Mayor Manuel del Pino y Enrique Guevara.
- 6º) M-6: Erio Díaz y Raúl Bottin
- 7º) M-7: Julio Rotea y Terciano Zampieri
- 8º) M-8: Ricardo Consigli y Juan Oliver
- 9º) M-9: Norberto Poletti y Cabo Primero Jorge Lanza de la IX Brigada Aérea, operador del Radar ELTA

Las inclemencias del tiempo, la lluvia, nieve, bajas temperaturas (sensaciones térmicas de -2/-3°C) y vientos promedios de 70 kilómetros por hora con ráfagas máximas de 130 kilómetros por hora, se confabularon contra el funcionamiento de la ROA, provocando heridos y la destrucción de carpas. Es por ello que antes del comienzo de las hostilidades fue necesario levantar, en forma definitiva, los POA 4 y 6 y el personal fue reembarcado hacia el continente.

A cada puesto de observación se destinó, más que nada como apoyo moral, un soldado de seguridad. Con esa finalidad, de la Compañía de Defensa de la I Brigada Aérea asignada a la defensa de la BAM Malvinas se desplegaron a los puestos los soldados clase 63 Armando Schiaschiner, Guillermo Scortio, Albino Roque Almeida, Balicio Desousa, Indalecio Rosas, Héctor Chazarreta, José Zirk, José Sosa, Guillermo U. García (falleció en Puerto Argentino) y Francisco Frontini, ayudante operador radar ELTA (de la IX Brigada Aérea).



A partir del 1° de mayo, se tomó conciencia de la falta de protección jurídica para los radioaficionados civiles. Si eran capturados no los amparaba la Convención de Ginebra. Ante esa situación, el 7 de mayo, el Brigadier Castellano ordenó su reemplazo por personal militar, destinándose como observadores a oficiales que habían llegado para conformar los Equipos de Control Aéreo y a los suboficiales que el progreso de las operaciones dejaba sin ocupación.

Se desempeñaron como Observadores en distintas etapas de la guerra los Primeros Tenientes Pedro Altamirano Bernahola, Luis Edmundo París; los Tenientes Eduardo Túñez, Abelardo Félix Alzogaray; los Suboficiales Auxiliares Roberto O. Alonso, José Coutto, Ramón Campos; los Cabos Principales Raúl Héctor Guerra, Jorge Irusta, Jorge Humberto Capellino; los Cabos Primeros Omar Alfredo Canesini, Ricardo José González Ávalos; y los Cabos César Roca, Carlos Alberto Funes, Roberto A. Pochetti, Oscar Walter Doria y Carlos Osvaldo Gómez.

Estos oficiales y suboficiales de la Fuerza Aérea, mantuvieron activados los puestos de observación prácticamente hasta el final del conflicto. Sus informes contribuyeron en gran medida a salvar vidas humanas gracias a las oportunas alertas, como así mismo a asestar los golpes más duros a la flota enemiga. El sacrificio de estos hombres ya pertenece a la historia. A título de ejemplo se describen a continuación algunas de las peripecias que debieron afrontar los distintos Puestos de Observación que formaron la ROA de Puerto Argentino.

Para comenzar, merecen una mención especial los radioaficionados Terciano Zampieri y Julio Rotea quienes, a pesar de recibir orden de replegar, se negaron y permanecieron en el M-7. Esta decisión permitió, no sólo detectar desplazamientos aéreos, sino también facilitar la evacuación de una patrulla atacada cerca de Fox Point. A mediados de mayo fueron reemplazados por personal militar, y evacuados a la BAM Cóndor, continuaron trabajando hasta caer prisioneros. A partir del reemplazo, el M-7 fue cubierto por los Alféreces Egorza y Gazzo, quienes realizaron observaciones, pese a ser sobrepasados en varias oportunidades por fuerzas enemigas que los rastreaban por tierra y aire. Un Alférez y dos soldados pudieron ser dirigidos hacia un lugar seguro y luego rescatados por helicópteros propios.

El puesto M-8, compuesto por el Suboficial Auxiliar Roberto Alonso, Cabo Principal Raúl Guerra y soldado clase 63 José Zirk, operó hasta que fue rebasado por tropas enemigas. Localizados y bombardeados por fuego naval, abandonaron la posición y

regresaron a pie. Al tercer día perdieron contacto radial y al quinto día fueron encontrados por hombres del Ejército en las inmediaciones del Monte Challenger, después de eludir patrullas enemigas. Desde el Monte Harriet, finalmente se los trasladó a Puerto Argentino.



El puesto M-5, operado por el Suboficial Mayor Manuel Del Pino y el Cabo Primero Ricardo González Ávalo cumplió una esforzada labor. El constante movimiento de personal y de vehículos en la zona, dificultó los reemplazos y tuvieron que permanecer hasta el 5 de junio cuando fueron capturados. Es de destacar que ese día se intentó rescatarlos, pero el helicóptero Bell-212, donde viajaba como guía el jefe del CIC, Vicecomodoro Aranda Durañona, al sobrevolar la zona de Bombilla Hill se encontró de frente con un Sea King. Sorprendidas, ambas tripulaciones efectuaron maniobras de escape. El británico escapó hacia el norte y el Bell argentino se internó nuevamente en la bahía y, al ras del agua, buscó Port Louis. Desde allí siguió rumbo a Puerto Argentino.

El puesto M-9 y su radar ELTA, operado en un principio por Norberto Poletti y Cabo "Primero Jorge Lanza, mantuvo la vigilancia en forma intensa.

El puesto M-3, que había sido desalojado por fuego naval, dada su estratégica posición se lo intentó montar nuevamente en los últimos días de la guerra. Con esa finalidad el CIC envió al Suboficial Auxiliar José Coutto y Cabo César Roca que, lamentablemente, no pudieron poner en marcha los equipos de comunicaciones. Con gran vocación de servicio, el Cabo Roca caminó entre 20/30 kilómetros hasta el poblado de Port Louis y pidió ayuda al encargado de la ROA. En reemplazo, el CIC envió al Cabo Primero Capellino y Cabo Carlos Gómez, quienes fueron tomados prisioneros antes de entrar en contacto con la cabecera.

Red de Observadores del Aire zona Costera

Con un distinto nivel de exigencia, también es justo recordar a los radioaficionados que formaron la Red de Observadores que el Comando de Defensa Aérea desplegó en otras zonas del país. Todos se presentaron con sus propios equipos de comunicaciones y movilidad.

La ROA Costera cubría el litoral atlántico desde La Plata hasta el extremo sur de Santa Cruz. La integraron: Juan Anna, Carlos Azamor, Eduardo Bernal, Marcelo Bocceli, Carlos Boratto, Raúl Cabot, Enrique Calvo, Bernard Cienfuegos, Juan Carlos Cuestas, Alejandro Crovetto, Naldo De Biasi, Néstor Deocarets, Carlos Desousa, Rubén Esteban, Manuel García, Antonio González, Aldo Kovacevich, Emilio Martínez, Eleuterio Méndez, Martín Montenegro, Víctor Monticelli, Jorge Neman, Eduardo Nikoniuk, Daniel Notaro, Gaspar Olguín, Carlos Olivieri, Carlos Palacios, José Ricardo Palacios, Guillermo Pasos, Carlos Paterson, Roberto Pevella, Raúl Policastro, Ernesto Rocha, Luis Rusch, Fernando Sabaye, Alejandro Samper, Edgardo

Saavedra y Osvaldo Serrano.

Red de Observadores del Aire zona Continental

Su tarea específica consistió en cubrir desde sus lugares de origen las frecuencias utilizadas por el enemigo, interceptando mensajes y suministrando información al comando. Los asientos principales de este grupo fueron: San Carlos de Bolívar, Comodoro Rivadavia, Dolores, Grupo I de Vigilancia Aérea (GIVA). Se trabajó con un sistema de guardias rotativas que cubrió el espectro radioeléctrico durante las 24 horas. Lo integraban: Rafael Padilla, Juan Carlos Landó, Alberto Almar, Ricardo Boaglio, Juan Berthoud, Alvaro Bilancetti, Adolfo Cárdenas, Héctor Césare, Néstor Ciaparelli y Gustavo Denevi.

El personal que se detalla a continuación fue convocado por la Fuerza Aérea Argentina para relevar a la ROA en las islas. A causa del mal tiempo, no pudieron aterrizar, y retornaron al continente. Almar Alberto, Boaglio Ricardo, Cárdenas Adolfo L., Césare Héctor, Chiaparelli Néstor, Denevi Gustavo, Friedrich Oscar Ricardo, Geller Mario, Giometti Juan, González Lelio A., Hermida Juan, Laverne Omar, Lourenzo Manuel, Malvido Giménez Carlos, Ramírez Carlos A., Rastellino Horacio y Teruggi Roberto.

Red de Observadores del Aire de la BAM Cóndor

Entre el 28 y 29 de abril, la BAM Cóndor desplegó cuatro puestos: "BIGUÁ" y "HIENA"-"ROCA"-"VASCO" y una Central de Filtraje NIDO. Los Puestos de Observación Aérea fueron distribuidos en posiciones coincidentes con las probables avenidas de ataque y se cubrieron los ángulos muertos de los radares de artillería Elta y de la batería de 35 mm Skyguard.

Los Alféreces Rómulo Antonio Sasone, Jorge Alfredo Blázquez, Mario Eduardo Egorza y Eduardo Javier Daghero ocuparon los puestos, mientras que el Alférez Andrés Alejandro Gazzo se hizo cargo del Centro de Filtraje en la BAM Cóndor. Además, cuatro soldados, con formación secundaria, integraron voluntariamente los puestos en calidad de auxiliares.

Comentarios del Brigadier (R) Luis Guillermo Castellano

El Brigadier Castellano se desempeñó como Comandante del Componente Aéreo en Malvinas, y en sus breves comentarios de las acciones bélicas que se incluyeron en el Libro "PROBADO EN COMBATE", señalaba al respecto:

"El día diecinueve de abril, arribó un grupo humano singular, eran diecinueve civiles acompañados por un selecto grupo de suboficiales. Se trataba de los radioaficionados pertenecientes al Radio Club Córdoba y Carlos Paz, quienes al escuchar el llamado de la Patria, abandonándolo todo, sin dudar ni pedir nada, se presentaron voluntariamente munidos de sus valiosos equipos personales con el fin de integrar la Red de Observadores del Aire (ROA), elemento vital para la conducción de las operaciones aéreas y que, merced al elevado profesionalismo y conmovedor espíritu de entrega de sus hombres, al iniciar las acciones bélicas se transformó en la pieza clave e imprescindible de la



defensa, tanto Aérea como Terrestre y Naval.”

“Su incansable vigilia, su inquebrantable espíritu de sacrificio y su ejemplar vocación de servicio, coadyuvó en buena medida al éxito de muchas misiones de combate y lo que es aún más importante, a salvar valiosas vidas que sin lugar a dudas se hubieran perdido de no contar con las oportunas alertas tempranas.”

“En síntesis, su heroico y patriótico desempeño, contribuyó a que la Fuerza Aérea escribiera páginas de gloria para la historia de la Patria.”

Testimonio de un OA

Por Carlos Almirón LU7DSY
Corresponsal Militar Veterano de Malvinas

Abril de 1982: los radioaficionados convocados para la Gesta de Malvinas

Cuando el Conflicto del Atlántico Sur por la recuperación de las Islas Malvinas, el Comando de Defensa Aérea mantenía activado el mecanismo de convocatoria de radioaficionados. Por ese motivo, cuando le fue solicitado por el Sector de Defensa Malvinas, en pocos días movilizó y trasladó a las islas a 19 radioaficionados pertenecientes al Radio Club Córdoba.

Estos fueron convocados como civiles el día 15 de abril en virtud de los decretos del Poder Ejecutivo Nacional, sujetos a leyes y reglamentos aeronáuticos militares, al no pertenecer ninguno de ellos a los cuadros de la reserva ni poseer jerarquía militar.

Al día siguiente este grupo de voluntarios que no vaciló un solo instante y dio probadas muestras de patriotismo, sacrificio, valor y desinterés, quedó concentrado realizando prácticas de supervivencia y comunicaciones, aguardando el momento de partir.

Salieron del aeropuerto de Pajas Blancas de la capital cordobesa por vía aérea rumbo a Comodoro Rivadavia el día 19 de abril antes del mediodía. Eran los únicos ocupantes del avión que llevaba sus bodegas repletas de municiones. A muchos de ellos fueron sus familiares a despedirlos. Varios eran casados y con hijos pequeños, y sus edades iban de los 30 a los 55 años de edad.

Como no les entregaron uniforme de combate, cada uno llevó la ropa de abrigo que disponía. También sus propias frazadas, velas, linternas, prismáticos, platos, jarros, cubiertos, sevillanas, botiquines y por supuesto sus handys. No faltó el visionario que sugirió comprar unas cuantas petacas de cognac “Tres Plumas”, que fueron disimuladas en los bolsos. Por la tarde, llovía cuando descendieron en Comodoro Rivadavia.

Tras las presentaciones fueron llevados a dependencias de la IX Brigada Aérea, donde se agregó al grupo Norberto Poletti, radioaficionado de Haedo, Buenos Aires, con licencia LU5DLE, quien unos días antes también había sido llamado por la Fuerza Aérea y enviado a Comodoro Rivadavia para cubrir tareas de escucha en el espectro radioeléctrico, al tenerse ya conocimiento que la flota británica se desplazaba hacia Malvinas.

Al anochecer tras una recorrida por el centro comodorense, cenaron todos juntos en un local cercano a la Terminal de ómnibus, y tras pasar la noche en la Brigada, al día siguiente, 20 de abril, fueron embarcados en la gigante bodega de un Hércules, uniendo el continente con Puerto Argentino en dos horas.

En el aeródromo fueron recibidos por el Brigadier Luis Guillermo Castellano, comandante del componente aéreo Malvinas, en momentos que iluminaban tenuemente los rayos del sol sobre la capital isleña.

Se alojaron en el hangar del propio aeródromo, un enorme galpón que también daba albergue a los integrantes del Grupo de Operaciones Especiales (GOE) de la Fuerza Aérea, y donde a su vez se ensamblaban los helicópteros Bell 212, traídos desde el continente parcialmente desarmados en los aviones Hércules.

20 de Abril: fundación del Radio Club Islas Malvinas LU1XZ

Es en ese lugar, a las pocas horas de pisar Mal-

vinas, y mientras aguardaban los destinos para cumplir la misión asignada, el mismo 20 de abril de 1982, decidieron en una reunión fundar el Radio Club Islas Malvinas, contando con la presencia de Lucio Eduardo Mansini LU3EM, quien como Jefe de la Sección Principal de la Secretaría de Comunicaciones (SECOM), junto a otros funcionarios de la Empresa Nacional de Correos y Telecomunicaciones (ENCOTEL) había sido enviado a Malvinas a cumplir labores específicas y se hizo presente en dicho lugar.

Fue el propio Mansini quien en una decisión sumaria antes de la firma del acta constitutiva del flamante radio club, le otorgó la señal distintiva LU1XZ. Se agregaron como miembros fundadores algunos oficiales y suboficiales de la Fuerza Aérea, todos radioaficionados con licencia.

Rumbo a los montes de la Isla Soledad

La vida de la flamante entidad fue efímera, ya que tras unas pocas horas de permanencia en el hangar, entre los días 21 y 22 fueron distribuidos los radioaficionados en los montes de la Isla Soledad.

Así quedaron cubiertas las alturas de Monte Low, Eagle Hill, Monte Brisbane, Monte Indian, Bombilla Hill, Monte Kent, Uantioja Corner, Salvador Hill y Monte Harriet, distantes entre sí entre 20 y 30 km y alejados entre 80 y 100 kilómetros de Puerto Argentino.

El compromiso era permanecer en los sitios designados por una semana, en que se producirían los relevos para regresar de inmediato al continente.

El traslado a las alturas de los montes se hizo en los helicópteros Bell que operaban desde el hipódromo donde se había montado el helipuerto, único medio posible para poder llegar a esos lugares donde debían realizar las tareas.

Con una pequeña carpa de alta montaña, bolsas de dormir y provisiones de campaña, se formaron equipos de dos radioaficionados y un soldado clase 63 de la Compañía de Seguridad de la 1ª Brigada Aérea para la defensa de cada puesto. La misión no solo era la observación aérea, sino también brindar detalles sobre posibles movimientos navales y terrestres.

La experiencia y el entrenamiento les permitieron estar en el aire enseguida. Todo lo que llevaban eran handys IC2AT de ICOM para operar en VHF y por cada puesto una base y una antena ringo que fue clavada en el suelo con no más de 10 metros de coaxil disimulado entre las piedras. De noche en la carpa se alumbraban con una lamparita conectada a la batería de 110 amperes que disponían como única fuente de energía.

Por estar a buena altura, no tuvieron problemas para establecer contacto permanente con el Centro de Información y Control, instalado en lo que había sido hasta el 2 de abril el Instituto Ionosférico de los Royal Marines en Puerto Argentino. Allí la central de filtraje de la red estuvo a cargo del Suboficial Mayor Alfredo Ocampo LU1HXV, de quienes dependían los LU, siendo auxiliares el Suboficial Alvaro Portal LU3HFF y el Suboficial Manuel del Pino LU1HFA, todos como radioaficionados militares voluntarios y Carlos Biasotto LU5HGW, uno de los mayores del grupo.

La orden recibida fue muy concreta, cambios cortos e información precisa.

Las situación meteorológica en esa época del año complicó desde el inicio el trabajo, lluvia, nevadas, muy bajas temperaturas con una permanente sensación térmica de 3 a 5 grados bajo cero, y vientos promedio de 70 kilómetros por hora, con ráfagas que llegaban a los 130 kilómetros.

La voladura de carpas y heridos o enfermos con neumonía antes del comienzo de las hostilidades, obligaron a levantar cuatro puestos, y los miembros del ROA que resultaron afectados debieron replegarse a la capital de las Islas Malvinas.

De cualquier forma, fueron unos pocos los que regresaron a Puerto Argentino, en tanto que la mayoría se vieron sorprendidos en los cerros el 1º de mayo, cuando dieron comienzo las hostilidades.

1º de Mayo: los radioaficionados como observadores aéreos en acción.

A la hora 04:40 desde el puesto 1 en Monte Low, donde estaban Carlos Lo Re LU1HR y Enrique Font LU4HY, informan del primer ataque aéreo al aeródromo. Dicen escuchar fuertes explosiones. Puede ser el ruido de un avión grande o varios chicos que se desplazaban con luces de posición. (Luego se confirmó que el ataque lo protagonizó un avión Vulcan).

A la hora 12:00 desde el puesto 2 en Eagle Hill donde se encontraban Abel Ramírez LU9HBJ y Roberto Parets LU1HGR y el puesto 3 en Monte Brisbane con la guardia de Sergio Ridelnik LU5HLI y Jorge Nágera LU8HJI dan cuenta que una escuadrilla de reactores evolucionaba sobre ellos realizando una especie de circuito y luego virando hacia el aeródromo. Dichas operaciones se realizaron en varias oportunidades.

(A consecuencia de este ataque recibió impacto directo un hangar con combustibles y víveres que ocupaba la Armada)

A la hora 13:00 desde el puesto ocupado por Eduardo Maleh LU7HEO y Julio Rotea LU3HBR, observan que entre 6 y 8 delfines grandes (buques) estaban cerca de la costa. Desde el puesto 1 se agrega la misma observación y comienza a distinguirse la silueta de fragatas misilísticas que navegaban en zig-zag. Con posterioridad tres se desprendieron del grupo y permanecieron muy juntas, como ancladas cerca del puerto. El resto desapareció de la visual. Al mismo tiempo desde el puesto 1 informan estar viendo un helicóptero, sin acercarse al Monte Low. Poco después desde el mismo lugar anuncian que los tres buques iniciaron un bombardeo al unísono hacia el aeródromo.

(Como saldo quedaron impactos visibles en ambas cabeceras sin dañar la pista, pero fueron alcanzadas aeronaves allí estacionadas, el hangar de mantenimiento y parcialmente destruida la torre de control de vuelos).

Avanza la guerra: los ingleses intensifican las acciones

A los Sea Harrier ingleses se los veía y escuchaba a toda hora, generando un tráfico constante de partes a la Central de Filtrado. Montaban guardia alternándose cada tres horas fuera de la carpa durante toda la noche, ante la sospecha que grupos de elite, con modernos medios visuales para desplazamientos nocturnos pudiesen llegar a sorprenderlos.

Los helicópteros Bell siguieron operando, acercando víveres y agua a los puestos mientras que el contingente que debía reemplazarlos, del ROA de Río Gallegos, debió desistir tras dos fallidos intentos por cruzar el Atlántico, ante el peligro que fuera alcanzado por algún misil el avión que los trasladaba.

Ante los constantes bombardeos y la falta de protección jurídica de los radioaficionados por ser civiles y no estar protegidos por la Convención de Ginebra, con el peligro que ello implicaba en caso de ser tomados prisioneros, a partir del 7 de mayo comenzaron a ser reemplazados por personal militar con la intención de mantener operativos los puestos, lo que ocurrió hasta el final.

De esta forma varios de los radioaficionados cordobeses y Poletti que fue el último en volver a Puerto Argentino, se reencontraron en la planta alta de la que había sido la lujosa residencia del Gobernador Rex Hunt, donde estaba funcionando el Centro de Información y Control.

Regreso parcial al continente

Ya había pasado medio mes desde el inicio de la guerra cuando llegó la orden de regreso al continente. En el viaje hacia el aeródromo en distintos vehículos, pasaron por última vez por el Centro de Filtrado para despedirse, recibiendo la bendición de parte del Padre Pacheco, capellán de Fuerza Aérea

El panorama al llegar al aeródromo resultó desolador, con enormes cráteres en derredor, el edificio seriamente dañado y ocupado con camillas con heridos graves, que debieron ayudar a cargar sobre el

piso del Hércules. El avión debió volar tan cerca del agua para no ser detectado por los radares de la flota que las olas mojaban su nariz. El silencio solo se vio interrumpido por los quejidos de los heridos.

La tensión y el temor de ser alcanzados por el fuego inglés, hizo que el cruce fuese interminable. Por suerte cuando ya era noche el Hércules aterrizó en Comodoro Rivadavia. Para el grupo llegó el momento del alivio, para la tripulación, volver a intentar otro cruce arriesgando la vida, como todos esos días mientras se pudo mantener el puente aéreo.

Zampieri y Rotea se negaron a regresar

En ese último viaje faltaron dos radioaficionados: Julio Rotea (LU3HBR) de Villa Carlos Paz, ya fallecido y en cuyo recuerdo una plaza del lugar lleva su nombre y licencia de radioaficionado, y Terciano Zampieri (LU3HFU) hoy con 78 años, italiano nacionalizado argentino. Cuando los fueron a evacuar, una tarde ya casi sin visibilidad, por radio desde el helicóptero un oficial les dio la orden de abandonar el puesto 7 cerca de Pradera del Ganso. Tenían 2 minutos para embarcar. Rotea y Zampieri se negaron a cumplir la orden y en un gesto heroico y de arrojo decidieron permanecer en el lugar junto a los soldados. Esta decisión permitió no sólo seguir detectando desplazamientos de reactores y palas enemigos, sino también facilitar la evacuación del guardacostas de la Prefectura Naval atacado cerca de Fox Point. Recién avanzado mayo fueron reemplazados por personal militar y evacuados a la Base Cóndor en Darwin, donde continuaron codo a codo junto a la tropa hasta el amargo día de la rendición, que consiguieron mimetizarse junto a los otros prisioneros, siendo condecorados al regreso con la medalla al Valor en Combate.

Varios siguen en la radioafición

Ocho de estos radioaficionados, héroes civiles voluntarios de Malvinas siguen activos en nuestra apasionante actividad:

El doctor Ricardo Consigli, abogado, por entonces LU5HDJ y hoy con licencia LU5HD, casi a diario

en las bandas de 20 y 40 metros, Eduardo Maleh LU7HEO, jubilado bancario, quien sale todas las tardes en modos digitales, y Terciano Zampieri LU3HFU y Carlos Alberto Lo Re LU1HR, también jubilados y activos en SSB en 40 metros.

También siguen con presencia en la radioafición, Roberto Parets LU1HGR, Jorge Nágera LU8HJI y Sergio Ridelnik LU1HM (en el 82 LU5HLI), y Norberto Poletti LU5DLE desde Haedo, Buenos Aires.

Es importante recordar que en 1998 en un acto realizado en el Radio Club Córdoba, a todos los radioaficionados veteranos de Malvinas que no habían alcanzado por ascenso la categoría Superior, les fue otorgada de oficio por disposición del entonces titular de la C.N.C. Germán Kammerath.

Lamentablemente ya no están entre nosotros el arquitecto Abel Ramírez LU9HBJ, Luis Monti LU1HLM, Raúl Botín LU1HAZ, Carlos Biasotto LU5HGW, Juan Olivier LU4HFZ, Julio Rotea LU3HBR y Erio Díaz, quien falleció el año anterior en Cosquín. .

Los restantes héroes anónimos de Malvinas, que con el tiempo se alejaron de la radioafición pero igualmente merecen el recuerdo y reconocimiento con sus licencias de entonces son Enrique Font LU4HY, Rafael Escuti LU9HCT, Enrique Guevara LU5HLA y Ramón Mansilla LU7HJU.

Los colegas nombrados ofrecieron todo por la patria, desde sus vidas a sus bienes afectivos y personales. No fueron preparados profesionalmente, pero la entrega fue absoluta sin medir riesgos ni pedir recompensas. Por esta razón en enero de 1984 recibieron el Diploma de Reconocimiento “Al Servicio Distinguido en Tiempo de Guerra”, otorgado por la Secretaría de Comunicaciones con las firmas de Lucio Mansini y el director del organismo en ese momento Ricardo Román.

Los Radioaficionados, Héroes Anónimos en la Gesta de Malvinas

Estos radioaficionados no tuvieron en la prensa el espacio que bien se merecieron. La historia muy poco se ocupó de ellos, pese a su heroico y patriótico desempeño. Para muchos argentinos, 31 años

después, su actuación en la Gesta aún sigue siendo desconocida.

No fueron los jóvenes soldados, sí fueron unos de los pocos argentinos civiles voluntarios en la zona de operaciones bélicas, con sus cuerpos al alcance del fuego de la metralla enemiga.

Como radioaficionados debemos sentirnos orgullosos y con la obligación, a pesar que ya han pasado tres décadas, de difundir esta proeza y procurar que nunca se olvide semejante entrega.

Será el mejor ejemplo para esta generación de argentinos, que por suerte no le tocó vivir el horror de una guerra, pero lamentablemente con tan pocos modelos a imitar.

También para aquellos que por ignorancia, soberbia, envidia o inferioridad, han pretendido destruir parte de los ideales, de la grandeza, de la heroicidad de estos valientes hombres que dieron todo por su patria.



Y no sería justo que en este homenaje no se recuerde y reconozca también a los cientos de radioaficionados argentinos, de todos los rincones el país, que en aquellos días, convocados por la entonces Secretaría de Comunicaciones dejaron de lado todas sus obligaciones. Estuvieron junto a la radio día y noche en forma organizada, barriendo permanentemente las bandas en procura de alguna señal o mensaje de la fuerza de tareas colonialista en otra palpable demostración de la importancia de los radioaficionados en estas circunstancias, al servicio de la Defensa Nacional.

Programas Radiales Sobre la Temática Malvinas

- Nombre del Programa:** DESTINO... MALVINAS
Emite los días: jueves de 20:00 hs. a 22:00 hs.
Emisora: FM DEL ESTE 99.3Mhz. /FM DE LAS AMERICAS 89.5 Mhz.
RADIO PATAGONIA DE REALICO 107.1 Mhz.
FM 2 DE ABRIL 96.7 Mhz. DE MONTE CASEROS (CORRIENTES)/ FM COMUNITARIA NAMUNTU 90.3 Mhz. ZAPALA / FRECUENCIA 9 91.9Mhz. GARRE/ LAFORTUNA RADIO 102.5 Mhz.
Emisión por internet: LOS ANGELES RADIO, AN24.RDA 365, RADIO LOS TEMPRANEROS Y CUYEN RADIO (LA PAMPA)
Conduce: VGM CLAUDIO DOMINGUEZ
Teléfonos: 4216-5991 /7596 **Celular:** 011 1557096544
Email: destinomalvinas@yahoo.com.ar
Señal en vivo: FM DEL ESTE 99.3Mhz.//Berazategui, Buenos Aires, Argentina
Para bajar nuestro programa: www.malvinas-enlaradio.com

Nombre del Programa: MALVINAS TIERRA QUE-RIDA
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 nº 55 CP: (9420) Río 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 (Pro grama radio)

Nombre del Programa: CON LA MIRADA EN MALVINAS
Emite los días: sábados de 10:00hs. A 12:00hs
Emisora: LX23 Radio La Costa
Conducen: Carlos Sánchez, Emilio Alsina y Rodolfo Costamagna
Teléfonos: 011 42519163 Celular: 011 1549466395 /
Email: sancarlos2_05@hotmail.com
Señal en vivo: www.lx23radiolacosta.com.ar

Nombre del Programa: MALVINAS, CORAZON DE MI PATRIA
Emite los días: Lunes de 20:00 hs. A 21:00hs
Emisora: RADIO TRADICION AM 1580 SAN MARTIN PROV. BS AS.
Conducen: MANUEL VILLEGAS Y ESTEBAN JUAN TRIES
Teléfonos: 47548784/47132517 **Celular:** 1557193187
Email: malvinascorazondemipatria@gmail.com
Señal en vivo: <http://www.amtradicion.com.ar>

Nombre del Programa: MALVINAS, SU HISTORIA
- Emite los días:** Jueves de 20:00 hs. A 22:00hs. /
Emisora: FM soldados FM 87.5
Conducen: Esteban Juan Tries; José Ramón Negretti
Email: malvinassuhistoria@gmail.com / **Señal en vivo:** <http://www.ejercito.mil.ar>
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 AMERICAS 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 Bombardero Canberra en la Guerra de Malvinas

Características Generales del Bombardero



- Tripulación: 2
- Longitud: 19,96 m
- Envergadura: 19,51 m
- Altura: 4,77 m
- Superf. alar: 89,19 m²
- Peso vacío: 9.820 kg.
- Peso cargado: 21.000 kg
- Peso máx. al despegue: 25.000 kg.
- Planta motriz: 2x turborreactor Rolls-Royce Avon R.A.7 Mk109

RENDIMIENTO

- * Velocidad máxima operativa: Mach 0,88 (933 km/hora) a 12.000 m
- * Alcance en ferry: 5.440 km.
- Techo de servicio: 49.000 pies (15.000 m)

ARMAMENTO

- * Armas de proyectiles: 4 x cañón 20 mm con 500 disparos
- * Puntos de anclaje: Una bahía interna y dos puntos externos con una capacidad de 3.600 kg,

El English Electric Canberra fue un bombardero de reacción de primera generación fabricado por Gran Bretaña en grandes cantidades durante los años 1950. El avión estuvo en servicio con la Royal Air Force hasta el 23 de junio de 2006, 57 años después de su primer vuelo.

El Canberra permaneció en servicio de primera línea con fuerzas aéreas principales durante las décadas de 1950, 1960 y 1970, y continuó como bombardero y avión de reconocimiento en fuerzas aéreas menores durante las décadas de 1980 y 1990. En el Reino Unido, permaneció en servicio hasta julio de 2006 para reconocimiento táctico y realización de mapas fotográficos, participó en conflictos como la Invasión de Iraq de 2003, y en junio de 2006, en Afganistán.



En nuestro país durante el año 1969, la Fuerza Aérea Argentina firmó un contrato con la British Aerospace Corporation para la compra de 10 aparatos

Canberra BMk.2 y 2 entrenadores T.Mk.4 ex RAF, los cuales serían reacondicionados en talleres británicos y convertidos al modelo BMk.62 y TMk.64, respectivamente. Las modificaciones se centraron principalmente en los equipos de navegación y comunicaciones, además de la adición de soportes para cargas alares externas. Se estimó que el remanente de vida útil de las células una vez recorridas sería de unos 25 años.

Los Canberra se destinaron al Grupo de Bombardeo N° 2, II Brigada Aérea, con asiento en la Base Aérea Militar Paraná. Los primeros llegaron en Noviembre de 1970, mientras que el resto se fue incorporando gradualmente a lo largo de 1971. Los Mk.62 se matricularon B-101 a B-110, mientras que los Mk.64 portaron las B-111 y B-112.

El Sistema Canberra Enfrentando el Conflicto de Malvinas

Luego de producido el desembarco argentino el 2 de abril de 1982 y ante la evidencia de la reacción británica este sistema de armas desplegó en la Base Aeronaval "Almirante Zar", en Trelew.

Uno de los principales problemas que enfrentaba el Escuadrón era la falta de contramedidas para los misiles antiaéreos de las naves británicas.

Era necesario confundir los sistemas de guiado de los misiles enemigos por lo que debían encontrar un sistema de defensa que permitiera un aceptable grado de supervivencia del avión en sus misiones de combate.

Una vez más, el ingenio y la voluntad de nuestros aviadores supieron encontrar una solución novedosa.

Los medios de superficie y aéreos en las potencias de entonces habían incorporado "blancos simulados" mediante el lanzamiento de sistemas de Chaff y bengalas que podían confundir el sistema de guiado de los misiles, por lo que se encaró el diseño, construcción e instalación de un sistema de engaño mediante chaff.

El problema era un desafío pues nunca se había contado con estos elementos defensivos y había que conseguir los Chaff y fabricar los lanzadores. La Jefatura de Inteligencia de la Fuerza Aérea en contacto con la Armada Argentina proporcionó la frecuencia de emisión de los radares que utilizaban las fragatas misilísticas y la correspondiente al control de tiro del Sea Dart, el Marconi 909, ya que entre nuestros buques se contaban naves gemelas a los destructores británicos que usaban similares sistemas y además obtuvo los valores magnéticos e infrarrojos de la cabeza del misil. De esa manera, se determinó la longitud que debían tener las delgadas laminillas que conformaban el sistema de chaff, el problema siguiente era cómo y dónde fabricarlas.

Nota de AVEGUEMA: La Contramedida electrónica denominada Chaff son señuelos radar, reflectores antirradar, o dipolos antirradar, con la que las aeronaves y otros dispositivos propagan una nube de pequeñas y delgadas piezas de aluminio, fibra de vidrio metalizada o plástico metalizado y les hace aparecer como un conglomerado de objetivos secundarios en las pantallas de radar o abrume la pantalla con múltiples retornos. Confunde al sistema de guiado del misil.

El jefe del escuadrón Técnico de la Base Aérea Militar Trelew, Mayor Fernando Rezoagli regresó a Paraná para desarrollar el sistema y, según un relato personal, cuenta que convocó a su casa a los compañeros del colegio secundario del hijo y les entregó un rollo de papel aluminio y tijeras. Durante horas cortaron tiritas hasta reunir un considerable volumen que no alcanzó por lo que debió buscar otra forma más rápida y eficiente.

Las laminillas tenían el ancho de un tallarín. En los depósitos de la II Brigada había grandes rollos de grueso papel metalizado enviado por los ingleses, para

cubrir el tubo de chorro y disipar calor.

Sorprendido, el personal de la fábrica de pastas "Vía Nápoli" de la ciudad de Paraná, un día vio llegar a los hombres de la unidad con uno de los rollos, y su máquina cortadora fue la encargada de realizar la primera prueba.

Decidido el método, una cortadora de tallarines fue facilitada a la brigada y se comenzó el trabajo casi en forma industrial. En su dimensión longitudinal las tiritas fueron cortadas con tijeras, en grandes mesas, por personal femenino.

Mientras tanto, el comodoro Valenzuela trabajaba en el diseño de los lanzadores y en la preparación de bengalas aptas para los misiles guiados por rayos infrarrojos. Para los lanzadores se utilizaron los cartuchos de arranque de los aviones, colocados en un tambor horizontal con siete unidades que se ubicaban en la cola del avión, para lo que fue necesario agujerear el piso. A su pedido, Fabricaciones Militares desarrolló un grano de pólvora que se quemaba uniformemente a 500° C, temperatura algo mayor que la de la salida posterior de gases del Canberra.

En los cartuchos se colocaba primero la bengala con un paracaídas, luego se completaba su volumen con Chaff y finalmente una tapa plástica que sostenía todos los elementos para evitar que se cayeran. El iniciador eléctrico era el mismo de los cartuchos de arranque. Se conectó a los iniciadores con una manguera de cables que llegaba hasta el tablero del navegador donde estaban numerados los lanzadores de 1 a 7, cada uno tenía su llave de activación y una luz roja que indicaba que había sido disparado. Lógicamente, no se podía seleccionar Chaff o bengala, siempre se eyectaban los dos juntos.

Se trasladó el equipo a Trelew, se probó el lanzador y las bengalas infrarrojas y, para el 1° de mayo, todo estuvo instalado. El piloto podía accionar el sistema cuando veía el misil, ya sea desde el lanzamiento, cuando la cubierta del buque se iluminaba por los fogonazos o cuando observaba, en la oscuridad de la noche, un halo con centro negro dirigiéndose hacia su avión.



El Canberra en la Guerra de Malvinas



Los Canberra Desplegados en el Sur Argentino

El 1° de mayo, dos escuadrillas de tres aviones cada una, fueron enviadas a bombardear los buques que bombardeaban las posiciones en Puerto Argentino. La primera de ellas, indicativo "Ruta", logró divisar al portaaviones HMS Invincible, su jefe advirtió el lanzamiento de un misil y, mientras realizaba un viraje a baja altura, lanzó sus Chaff. El proyectil se desvió, hizo impacto en el agua, detrás del avión aunque alcanzó a producirle algunas averías en la punta del plano que no impidieron su regreso a salvo. La segunda, con el indicativo "Rifle", partió inmediatamente después que

los "Ruta" y fue interceptada por Sea Harrier. En esta ocasión, los aviones ingleses lograron ubicarse dentro del alcance necesario para lanzar sus Sidewinder y derribaron al Canberra tripulado por el teniente Eduardo De Ibáñez y el primer teniente Mario González quienes se eyectaron pero no pudieron ser rescatados. Así, el escuadrón sufrió las primeras bajas en el Batalla Aérea de Malvinas.

NOTA DE AVEGUEMA: *El 1 de mayo, a las 1700, un avión Canberra MK-62 de la Fuerza Aérea Argentina que se dirigía a bombardear a las fuerzas británicas fue abatido aproximadamente a 100 millas náuticas (185 km) al norte del Estrecho de San Carlos. El Buque de apoyo ARA "Alférez Sobral" es destacado a la búsqueda y el rescate de los dos tripulantes de la aeronave.*

El 3 de mayo de 1982, cerca de la 0130, el aviso ARA Alférez Sobral, es atacado por dos helicópteros de la Royal Navy. Un primer misil le destruye un bote pero el segundo impacta en el puente de mando matando de inmediato a su comandante. A partir de ese momento, el Segundo Comandante, Teniente de Navío Sergio Bazán, herido en una pierna por una esquirla, se hizo cargo de una nave en llamas, sin balsas sanas, con los elementos de navegación y comunicación destruidos y con la posibilidad de ser atacados otra vez.

En condiciones precarias logró alcanzar la costa Puerto Deseado el 5 de mayo atracando esa misma noche.



Esta primera experiencia, y el sistema de detección temprana establecido por la flota mediante buques que se adelantaban y detectaban la llegada de los aviones argentinos informando a los portaaviones, el poderoso arsenal misilístico de las naves y las constantes Patrullas Aéreas de Combate para interceptar los ataques aéreos hizo que los Canberra, por sus características, no pudieran participar de los siguientes ataques a la flota.

Luego del desembarco inglés del 21 de mayo en San Carlos y afianzadas las tropas inglesas en el terreno, los Canberra fueron los elegidos para realizar misiones que ningún otro avión argentino estaba en condiciones de llevar a cabo: Bombardeos Nocturnos.

Los vuelos comenzaron el 26 de mayo. Durante cinco días, las tropas desembarcadas en San Carlos fueron bombardeadas, noche tras noche, por antiguas aeronaves que gracias a su nuevo sistema de defensa, se transformaron en indetenibles. El 31 se realizaría la última misión sobre ese sector porque, a las dificultades lógicas de este tipo de bombardeo, se sumaba la situación meteorológica de la zona – casi siempre adversa – todo lo cual hacía que los lanzamientos no tuvieran la exactitud deseada, y además en el lugar se encontraba ya gran cantidad de prisioneros de guerra argentinos capturados tras la caída de Darwin.

A partir de ese momento, las tropas inglesas en los montes que rodean a Puerto Argentino fueron el objetivo nocturno de los Canberra y su efectividad fue tal que el almirante Woodward debió iniciar una acción imprevista que se llamó "Operación Cambelow". Durante la noche, una fragata y un portaaviones se acercaban a las islas para poder lanzar sus patrullas aéreas de combate con la máxima anticipación posible en un intento de interceptar los bombarderos argentinos.

Esto tampoco detuvo al Escuadrón Canberra. Se acercaba el asalto final y aún así, todas las noches,

los observadores de Puerto Argentino, podían ver los montes iluminarse de explosiones y sabían que desde el continente se continuaba apoyando

En estas horas, la actuación del Escuadrón Canberra fue de gran importancia, no sólo por los daños y bajas que el poder de sus bombas causaba en el enemigo, sino también para levantar la moral de las tropas argentinas.

Ultima Misión del Canberra en la Guerra de Malvinas

La última misión de la Fuerza Aérea Argentina sobre Malvinas fue protagonizada por dos bombarderos MK.62 Canberra y una pareja de interceptores Mirage III L para cobertura. Este ataque final tuvo lugar en la noche del 13 de Junio prácticamente a horas de la capitulación de las fuerzas argentinas en las islas. Uno de los pilotos de los Canberra, el entonces Primer Teniente Jorge Rivolier, brinda su testimonio sobre ese vuelo.



"Esa última misión nació de un requerimiento de Malvinas, porque en la noche del 13 de Junio ya se estaba peleando por la posición de Puerto Argentino. El vuelo se había programado en altura. Prácticamente todos nuestros ataques eran nocturnos pero se hacían en rasante, que resultaba ser la forma más efectiva. Tan es así que nunca pudieron derribar un Canberra en vuelo rasante nocturno. Pero otra cosa es ir a tirar en altura, donde quedábamos constantemente registrados por todos los buques de alerta radar. Pedimos entonces la escolta de una sección de interceptores Mirage III, lo que fue aceptado."

Poco antes de las diez de la noche despegan los Canberra – el "Baco" 1 tripulado por los Capitanes Pastrán (Piloto) y Casado (Navegador) y el "Baco 2" con Rivolier acompañado por el Primer Teniente Annino como navegador- y 15 minutos después lo hacen los M-III, a los mandos del Mayor Sánchez y el Capitán González. Los bombarderos, llevaban su habitual carga de bombas de 500 kg y los Mirage cada uno 2 misiles aire-aire Matra R-550 Magic.

Tal como estaba previsto, pasan por el extremo sur del estrecho de San Carlos y al pasar la isla Bougainville, en un punto determinado sobre el mar, viran hacia el norte para alcanzar el blanco, que estaba situado a unos 7 km de Puerto Argentino.

"A mí siempre me cupo la duda, aún ahora, después de tanto tiempo que los ingleses nos dejaron llegar porque quizás creyeron que se trataba de una maniobra de diversión, tal como las efectuadas por el Escuadrón Fénix, recuerda Rivolier. Entramos así en el rumbo y, por la diferencia de potencia con el avión guía, yo me quede un poco atrás y subí unos trescientos metros. Como tenía mis dudas sobre si estaba bien o no para el lugar donde debía tirar, que estaba determinado por coordenadas, le pregunto al radar Malvinas cómo iba y éste me confirmó la posición que habíamos estimado por instrumentos."

"Eran cerca de las once de la noche y unas 5 millas antes de llegar al punto tiramos, porque se debe tener en cuenta que las bombas en su caída libre hacen un vuelo. Yo fui el primero en tirar porque el Baco 1, esto lo supe después, se había desviado un poco al este. Cuando viro para salir por el mismo lugar por donde había entrado, veo cinco resplandores intensos que correspondían las explosiones y pocos segundos después veo otra serie de resplandores. Que era el

otro Canberra que también había tirado."

"Hasta ahí todo había andado bárbaro, los Mirage nos estaban cuidando y de repente cuando los ingleses se dieron cuenta de que no era una maniobra de diversión, que realmente habían tirado con bombas, dijeron "a estos tipos los tenemos que bajar" y ahí empezó el drama de los misiles. El operador del radar Malvinas nos advirtió -cañitas voladoras en el aire- y el jefe de la sección de Mirage nos confirmó luego que vio cinco misiles. Yo personalmente sólo vi uno."

"Entonces eyecto los tanques suplementarios (de combustibles) y cuando estoy en el viraje veo una luz roja que se aproxima desde la derecha, indudablemente era un misil. Le digo al navegador que largue las contra medidas y así lo hace, pero el misil no nos alcanza porque aparentemente había superado su alcance y agotó el combustible."

"Luego de varios cambios de rumbo, el radar Malvinas canta que había un PAC (Patrulla Aérea de Combate) en el aire pero que estaba relativamente lejos, unas 80 millas, lo suficiente como para poder colocar rumbo sur y alejarnos sin que nos alcanzaran. Superado todo esto, se ve que el radar de Malvinas tenía la certeza de que algo había ocurrido con uno de los Canberra por eso nos pregunta qué Baco era el que contestaba. Contesto que era el 2 y me pide que busque al 1 en esa frecuencia de radio. Lo busqué en las dos frecuencias previstas pero nunca contestó. Me ordenan entonces regresar a la base."

Al Canberra perdido le había entrado un misil por el portabombas, que impactó en el tanque número uno y ahí estalló. El avión quedó sin control y empezó a caer desde unos 12.000 metros de altitud. El Capitán Pastrán ordena eyectarse y él mismo lo hace cuando ya estaban a unos 4.000 metros, pero el navegador, Capitán Fernando Casado, por alguna razón no pudo hacerlo y muere en su avión, que se estrella en la isla Bougainville. En cuanto a Pastrán, cayó en el mar cerca de la costa y tras llegar a tierra caminó hasta el día siguiente, cuando los británicos lo tomaron prisionero.

Los dos Mirage aterrizan en el continente 5 minutos antes de la medianoche y el avión del Teniente Primero Rivolier lo haría poco después ya iniciado el 14 de Junio. La última misión ya había concluido.



El "Baco 1" antes del conflicto

Al día siguiente cesaron las hostilidades. Cuando los prisioneros argentinos regresaron al continente, debieron llenar, por escrito, "Interrogatorios a Personal que participó en el Teatro de Operaciones Malvinas". Uno de los puntos a completar era "Comentarios del Enemigo" y, al revisarlos, pueden observarse varias referencias al Canberra en las que se escuchó decir que debían haber sido renovados en su equipamiento por lo exacto de sus bombardeos y su accionar eficiente.

El sistema de contramedidas electrónicas, que había comenzado a tomar forma por el empeño de unos jóvenes adolescentes de Paraná probó su efectividad, a un punto tal que, los únicos dos aviones Canberra derribados fueron los que no pudieron lanzar los Chaff fabricados por la tallarinera ni las bengalas caseras.

El Grupo 2 cumplió en total 35 misiones, de las cuales 25 fueron bombardeos nocturnos, y se arrojaron 45 toneladas de bombas, a costa de dos aeronaves y de tres tripulantes. Como final de la nota es de destacar que los Canberra del Grupo 2 fueron desprogramados doce años después, cuando quedaban operativas apenas dos máquinas. Para la

Fuerza Aérea Argentina y los pilotos que volaron sus bien amados Canberra, aterrizaron para un merecido descanso después de 30 años y una guerra.

Bombardeos Nocturnos de Aviones Canberra



El 12 de junio de 1982, pese a la crítica situación que se vivía en Malvinas, los aviones BMK-62 Canberra continúan los bombardeos nocturnos. Durante una de las misiones, el avión tripulado por el capitán Eduardo Oscar García Puebla y el primer teniente Jorge Julio Segat, al volar a ras del agua, se desvía del rumbo y se encuentra con la flota.

Pegado al mar y amparado por la oscuridad, con todas las luces, incluso las del instrumental, apagadas, cruza entre dos fragatas sin ser visto. Como única referencia, el capitán García Puebla utilizó el reflejo esporádico de la luna sobre la cresta de las olas. Aun así logró llegar al objetivo y bombardearlo con precisión causando gran cantidad de bajas y destrucción de material.

Fuente: Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina

Primer Teniente (Post Mortem) Eduardo De Ibáñez

Nació 7 de Abril de 1957 en Las Lajas, Dpto. Picunches de la Provincia de Neuquén, Eduardo Jorge Raúl De Ibáñez cursa la escuela primaria en la Escuela Etchegaray de Ciudad Evita.

En 1970 ingresa al Liceo Militar General San Martín, egresando el 17 de diciembre de 1974.



El 3 de febrero de 1975 ingresa a la EAM, egresando el 12 de octubre de 1978 como Alférez en el Cuerpo Comando del Escalafón General.

Logra su título de Aviator Militar 16 de agosto



de 1979 y el 28 de diciembre del mismo año, realiza el CEPAC en la IV Brigada Aérea.

Para el 12 de agosto de 1980, le anuncian que su destino es el Grupo Base 2 en la II Brigada Aérea y el 31 de diciembre de 1981 asciende a Teniente.

El 1º de Mayo de 1982 en acciones de guerra en el teatro de operaciones del Atlántico Sur y operando el Canberra MK-62, fue derribado.



El 17 de agosto de 1983, el Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina en reconocimiento a la actuación de ciudadanos en la guerra del Atlántico Sur por sus relevantes méritos, valor y heroísmo en defensa de la Patria le concede la medalla "La Nación Argentina al valor en combate".

El Primer Teniente (PM) Eduardo Jorge Raúl De Ibáñez es un Héroe de Malvinas, que en la tarde del 1º de mayo de 1982, ofreció su vida por la Patria. Tenía sólo 25 años,... recién cumplidos.

Capitán (Post Mortem) Mario Hipólito González

Nació en Adelia María, Córdoba, Argentina, 6 de septiembre de 1947- falleció en el Atlántico Sur, 1 de mayo de 1982.

Aviador militar de la Fuerza Aérea Argentina que murió en combate en la guerra de las Malvinas.

El primer teniente González fue ascendido a capitán post mortem y condecorado con la cruz de la Nación Argentina al Valor en Combate por ley 25 576 del 11 de abril de 2002.

Mayor (Post Mortem) Fernando Juan Casado

Fernando Juan Casado nació en Capital Federal el 7 de diciembre de 1945.

Ingresa a la Escuela de Aviación Militar en 1965 y egresó de la misma en 1968 como oficial con el grado de alférez. Casado con Hilda Leonor Chaparroti, tuvo tres hijos: Sebastián, Hernán y Fernando. El último de ellos nació el 23 de diciembre de 1982, seis meses después de la muerte del padre.

En 1971 Casado ascendió a teniente, en 1974 a primer teniente y en 1978 a capitán. En 1972 pasó a la II Brigada Aérea, donde realizó el Curso de Aviator Militar.



Casado fue ascendido a mayor póstumamente y condecorado con la medalla al Valor en Combate, por Ley 25 576 del 11 de abril de 2002.

Los restos mortales de Fernando Casado se hallaron en febrero de 1986 en una

playa de la isla por británicos. Permanecieron en un armario en la estación de policía de Puerto Argentino/Stanley hasta abril de 2008, cuando se descubrió la situación. El gobierno británico pidió disculpas formalmente y los restos fueron trasladados al continente donde se le realizó un análisis de ADN para confirmar su identidad. Posteriormente la Fuerza Aérea Argentina hizo una ceremonia para entregar la urna con los restos mortales del mayor Casado a su familia. Fue sepultado en un cementerio en Villa Carlos Paz, provincia de Córdoba.



La guardia de honor espera la llegada de los restos mortales del Capitán Casado



La guardia de honor con los restos del Capitán Casado



La Esposa y un hijo del Capitán Casado reciben la Bandera que cobijara los restos del Capitán Casado.



Fernando Juan Casado y un bombardero Canberra de la II Br Aé., según la obra del pintor Exequiel Martínez que se expone en el Museo Nacional de Aeronáutica de Morón.

La “Sección Olvidada” que Combatió en Monte Harriet

Durante la guerra de 1982, una parte de la Compañía Comando y Servicios de la III Brigada de Monte, al ser empleadas la Unidades de la Brigada en distintos escenarios geográficos, sin unidad de acción (En la isla Gran Malvina, en Darwin y en la defensa de Puerto Argentino) fue asignada a la defensa del Monte Harriet, agregada al Regimiento de Infantería 4. Esta es la historia de “su guerra”, relatada por quien fuera su Jefe en el combate.

Adrián Pignatelli - 21 de Diciembre de 2019 - INFOBAE

Pablo Oliva era un Teniente de 26 años, casado, dos hijos, su esposa embarazada de mellizos, aunque aún la pareja lo ignoraba.

Era ingeniero militar y hasta el momento de la guerra se desempeñaba como instructor en la Escuela de Suboficiales Sargento Cabral. Cuando estalló la guerra pasó a integrar la Compañía Comando y Servicios de la III Brigada, cuyo Estado Mayor se estableció en Puerto Argentino.

Oliva le explicó a INFOBAE que “entonces empezó a sobrar gente; nuestra compañía estaba conformada por mecánicos motoristas, de explosivos; conductores, enfermeros, personal de comunicaciones y de intendencia, entre otros. Sólo uno era de infantería. De pronto éramos entre 45 y 50 hombres, que estábamos en la capital de las islas, que integrábamos un remanente sin destino”.

La III Brigada de Monte estaba conformada por los regimientos de Infantería 4, 5 y 12, por el Grupo de Artillería 3, la Compañía de Ingenieros 3 y la Compañía de Comunicaciones 3. Y tenía su Compañía de Comando y Servicios.

Este “remanente sin destino” fue agregado al Regimiento de Infantería 4, al mando del teniente coronel Diego Soria.

Oliva, que en un primer momento iba a ser asignado como oficial de comunicaciones del general Omar Parada, Comandante de la Brigada, de pronto se vio al mando de la Compañía de Comando y Servicios, ya que su jefe debió ser trasladado al continente por un caso de pie de trinchera.

Como el R14 ya tenía distribuida sus fuerzas, este grupo fue enviado a la ladera Sur del Monte Harriet. Armaron los pozos de zorro en la media pendiente, debajo de la posición de los morteros pesados del Regimiento. Más arriba, en ese monte particularmente alargado de este a oeste, se ubicó el Jefe de Regimiento y otras subunidades.

Oliva dividió a la sección en tres grupos, cada uno de ellos conformado entre 12 y 14 hombres.

Recibían el racionamiento del Regimiento 4 y hasta el 10 de mayo cocinó el sargento Corradini, luego lo hicieron los propios soldados.



Integrantes de la Sección en la actualidad

El ataque inglés

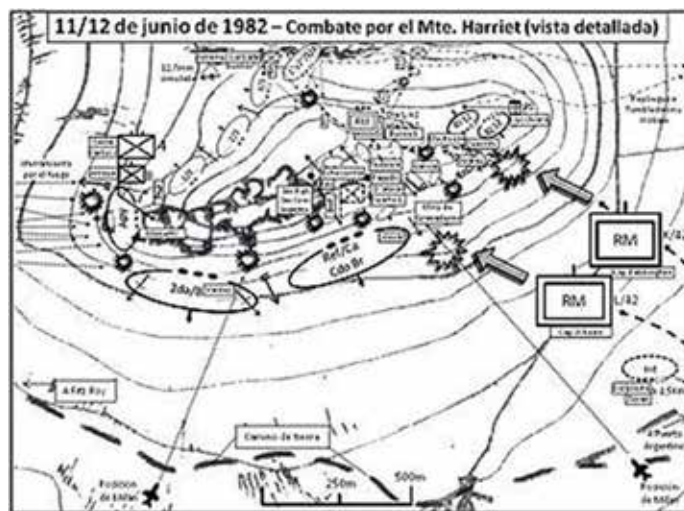
La noche del 11 de junio los ingleses iniciaron el ataque al Monte Harriet. Lo hicieron con el Comando 42 de los Royal Marines, con un batallón de la Guardia Galesa y con el apoyo de artillería del buque Yarmouth. Tenían planeado un ataque sorpresa, que se frustró cuando un británico -el marine Mark Curtis de solo 17 años- pisó una mina anti personal.

Los integrantes de la sección de Oliva fueron los primeros en entrar en combate con los británicos. “Yo estaba en el medio de mis 45 hombres, en una posición más cercana a Puerto Argentino. Ellos lograron abrir una brecha en el medio y continuaron subiendo,

ya que su objetivo era el de tomar la cima del monte”.

Según los testimonios de los atacantes, encontraron una fuerte resistencia de los defensores, que disparaban sus ametralladoras calibre 50 con mucha precisión, lo que los hizo frenar el ataque durante dos horas. Los británicos debieron usar proyectiles anti-tanque para doblegar la resistencia argentina. Esta técnica fue ampliamente utilizada por los británicos para destruir las posiciones más fuertes argentinas.

Oliva alcanzó a replegarse con seis soldados y dos suboficiales.



Croquis del combate en Monte Harriet, en la ladera sur, donde estaba la Sección Olvidada. En el centro está señalizada como “Ref./ Ca Cdo. Br”

Mientras tanto, el combate también se desarrollaba en la ladera norte. Allí, entre el 8 y el 9 de junio, el entonces subteniente en comisión Lautaro Jiménez Corbalán –que el 10 de junio había cumplido 20 años en medio del combate, junto a diez soldados de la misma sección, había rechazado un ataque inglés.

Pero la arremetida final enemiga, que había comenzado el 11 de junio a las diez y media de la noche, hizo que a las 7 de la mañana cayeran parte de las defensas y las de Corbalán serían las últimas en ser sometidas.

A las 9 de la mañana el Monte Harriet estaba en manos inglesas.

Jiménez Corbalán intentó llegar al Monte William, donde se seguía combatiendo, junto a los soldados Alberto Flores y Carlos Salvatierra. A sabiendas que estaba cruzando un campo minado argentino, un explosivo lo hizo volar por el aire, quedó herido del lado izquierdo de su cuerpo y temporariamente sordo. Terminó siendo evacuado a Puerto Argentino.

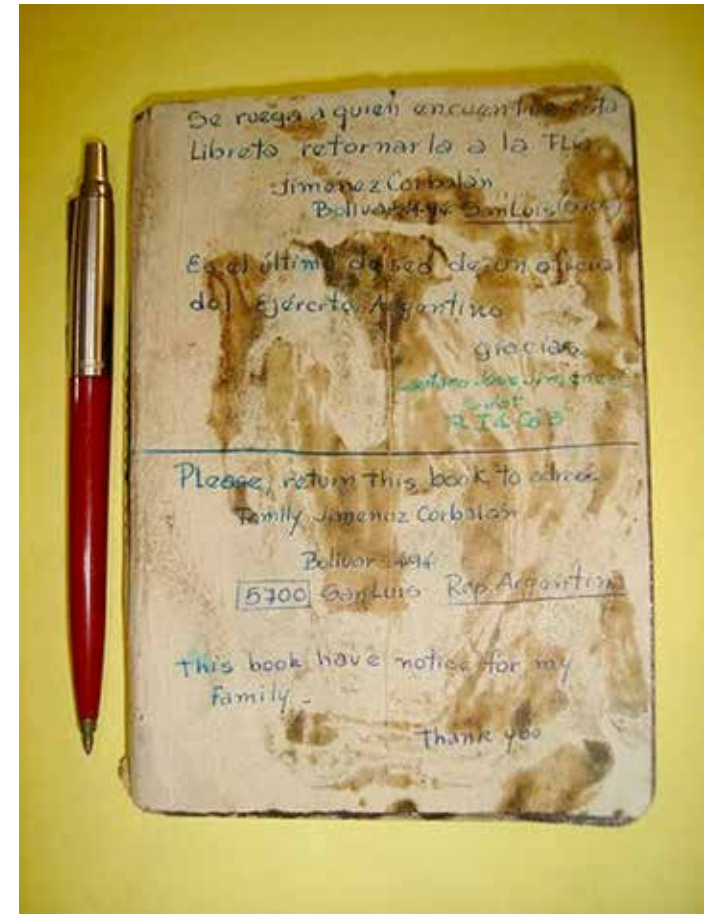
La sección olvidada tuvo tres caídos: el sargento infante Héctor Montellano y el cabo de intendencia Oscar Labalta, que murieron cuando un proyectil inglés estalló en el ataque del 8 al 9 de junio dentro del pozo de zorro donde se encontraban; y el soldado clase 62 Juan Raúl Serradori, oriundo de Curuzú Cuatiá, quien falleció el 11. Además, los 14 hombres del grupo donde estaba el cabo enfermero Pereyra terminaron todos heridos.

La libreta de Corbalán

Cuando Jiménez Corbalán fue trasladado al Canberra, le quitaron cuatro rollos de fotografías que había tomado con su Kodak Instamatic. También quisieron quedarse con una libreta en la que, día a día, iba anotando sus impresiones. En la tapa había escrito en español y en inglés “favor de entregar esta libreta a la familia Jiménez Corbalán...”

En un inglés básico aprendido en el Colegio Militar, Corbalán argumentó que estaba amparado por

las leyes de la Convención de Ginebra. No hubo caso. Cuando el inglés cargó su fusil para hacerse de la libreta como sea, apareció un sargento mayor. Luego de echarle una rápida hojeada, se la devolvió. “Es lo único que traje de allá; estaba convencido de que era un tesoro que debía trascender”, dijo.



La libreta de Jiménez Corbalán.

Los olvidados de la posguerra

Los miembros de la sección olvidada del Monte Harriet no se volvieron a ver. Curiosamente, la primera referencia de este grupo de combate fue inglesa, que en libros militares referencian con el nombre de la “Sección Oliva”, tomando el nombre del teniente que los había comandado.

En la actualidad, Manuel Larrosa vive en Tandil. Es un suboficial mayor retirado que, orgulloso, aclara que nació en Ibarreta, una localidad del sudeste de Formosa, a donde viaja regularmente a visitar a su familia. En la guerra, contaba con 23 años. “Era cabo de intendencia y estuve en el Monte Harriet, en la ladera que mira hacia el mar, cerca del camino”.

Él, como el resto de esta sección, sentía que no pertenecían a ninguna unidad. Habían ido como integrantes de la Compañía Comando y Servicios de la III Brigada, pero habían combatido con el Regimiento de Infantería 4, aunque no integraban formalmente esa unidad.

Por el 2001, cuando conoció a Jiménez Corbalán, nació la idea de reunir a los miembros de la sección. La casualidad quiso que, estando en Luján, se cruzase en la calle con Oliva. “Mi teniente”, alcanzó a escuchar Oliva quien se había retirado como coronel mayor y que entonces daba clases en la Escuela Industrial N°1 de esa ciudad. Hace cinco años que es el director de esa escuela y su mayor orgullo es que los veteranos lo sigan llamando “teniente”.

Sabían que la segunda semana de junio en Monte Caseros, se reunían los veteranos de guerra del Regimiento 4. Y en el 2012 se aparecieron con una bandera con la leyenda “La sección olvidada”.

Las primeras reuniones sirvieron para conocerse, para mirarse a la cara y contarse lo que habían

vivido allá.

Luego, comenzaron a participar de las conmemoraciones, y hasta de los desfiles. Se acercaban veteranos de diversos puntos del país. La voz se corría y el grupo fue creciendo.

En la plaza de armas del regimiento, en Monte Caseros, delante del monumento conmemorativo a Malvinas se encuentran cruces blancas con los nombres de los caídos de esa unidad. Se agregaron tres cruces, que recuerdan a Lavalza, Montellanos y Serradori. Si habían combatido con ellos.

Monte Harriet, 37 años después

El 9 de marzo de este año, Larrosa, Oliva, Jiménez Corbalán, junto al coronel médico Rubén

Cucchiara, el mayor retirado Miguel Mosquera y el entonces soldado Alberto Flores, viajaron a las islas y, por supuesto, recorrieron milímetro a milímetro Monte Harriet. Cada uno identificó su posición y hasta Larrosa encontró su viejo mate, partido a la mitad, que se lo trajo junto con pequeños trozos de sus guantes, del poncho de plástico y de la manta que usó en la guerra.

Lautaro Jiménez Corbalán, que es autor del libro Malvinas. En primera línea. Vivencias y anécdotas de integrantes del Regimiento de Infantería 4, está hoy preparando la historia de la sección olvidada del Monte Harriet.

“Hicimos lo que pudimos”, remarcó Larrosa. “Pero después de la guerra, hicimos mucho”. Ayudó a sacar de las sombras a una sección que nunca más será olvidada. Una misión por demás cumplida.



Mendoza y Oliva en Darwin, con la bandera de la Sección Olvidada

Hechos Heroicos en la Defensa de los Montes dos Hermanas y Harriet

-Recopilaciones de AVEGUEMA de:

-Nicolás Kasanzew en el blog web de “Fundación Marambio”
-www.zona-militar.com “Testimonio de Llambias Pravaz”

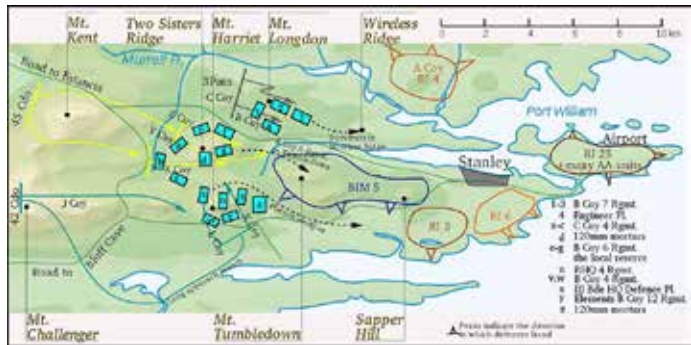
-Alberto Manfredi, “Malvinas, Guerra en el Atlántico Sur” (Adaptación de AVEGUEMA)

Condecoración Argentina al Valor en Combate

La medalla «La Nación Argentina al Valor en Combate» es la segunda más alta condecoración militar propuesta por la República Argentina. (Ley 24 020/1991 y Ley 25 576) La misma expresa: “Reconócese la actuación en la Guerra del Atlántico Sur por sus relevantes méritos, valor y heroísmo en defensa de la Patria.”



La decoración consiste en una medalla circular de bronce que lleva el escudo de armas de la Argentina, rodeado por la leyenda “La Nación Argentina” (arriba) y “al Valor en Combate” (abajo), suspendido de una cinta de pecho de la igualdad de la luz azul-blancoluz rayas azules.



Esquema de defensa de Montes Dos Hermanas, Harriet y Longdon y de ataque británico (gráfico de fuentes inglesas)

Cabo Primero Baruzzo



Su unidad había sido ubicada primero en el monte Kent, para después ser enviada a la posición de Darwin, pero una sección compuesta mayormente de personal de cuadros, con Baruzzo incluido, se quedó en la zona, al mando del Teniente Primero Gorriti.

En los días previos al ataque contra monte

Longdon, los bombardeos ingleses sobre esa área se habían intensificado. El mismo Baruzzo fue herido en la mano por una esquirla.

En la noche del 10 al 11 de junio, desde Puerto Argentino se podía observar el espectáculo fantasmagórico que ofrecía la ofensiva británica sobre los Montes Dos Hermanas y Harriet.

En medio de un estruendo ensordecedor, los montes mencionados eran cruzados por una miríada de proyectiles trazantes e intermitentemente iluminados por bengalas.

En medio del combate, la sección de Baruzzo ya se había replegado hacia el monte Harriet, sobre el cual los ingleses estaban realizando una acción envolvente.

Varios grupos de soldados del Regimiento 12 y 4 quedaron aislados.

El Teniente Primero Jorge Echeverría, un oficial de inteligencia de esta última unidad, lideraba la resistencia en un sector sur del Monte Harriet; Baruzzo se suma a ellos y ve al oficial parapetado detrás de una roca, disparando su FAL.

El cabo despoja a uno de los caídos británicos de su visor nocturno. “Ahora la diferencia en recursos ya no será tan despereja”, piensa.

Con el visor va ubicando las figuras de los ingleses que asoman detrás de las rocas, y tanto Baruzzo como su jefe afinan la puntería.

Producto del fuego enemigo el Teniente Primero Echeverría recibe disparos en una pierna y cae fuera del refugio

Cuando Baruzzo intenta acercarse para socorrerlo, un inglés surge de la oscuridad y le tira al cabo. Yerra el primer disparo, y antes de que pueda efectuar el segundo, Echeverría, herido, disparando desde el suelo, lo abate.

Otro inglés dispara sobre Echeverría, pero Baruzzo lo pone fuera de combate de un certero disparo.

Los adversarios están a apenas siete u ocho metros uno del otro y sólo pueden verse las siluetas en los breves momentos en que alguna bengala ilumina la zona.

Echeverría está sangrando profusamente: tiene tres balazos en la pierna.

El joven Cabo Primero -de apenas 22 años- con el cordón de la chaquetilla del oficial, le hace un torniquete en el muslo. La pierna de Echeverría parece teñida de negro y también luce negra la nieve a su alrededor.

El Teniente Primero dice, que no siente nada, solo frío; Baruzzo trata de moverlo.

Echeverría se levanta y empiezan a caminar por un desfiladero, mientras a su alrededor siguen

impactando las trazantes.

De repente, detrás de un peñasco, entre la neblina y las bengalas, surge la silueta de un inglés, quien dispara, y le da de lleno a Echeverría; Baruzzo contesta el fuego y el atacante se desploma muerto.

Esta vez Echeverría ha sido herido en el hombro y el brazo: un solo proyectil le causó dos orificios de entrada y dos de salida.

El Teniente Primero cae boca abajo y Baruzzo ve que le está brotando sangre por el cuello.

“¡Se me está desangrando!”, se desespera el cabo.

Aún hoy, el suboficial no puede hablar de su jefe sin emocionarse:

“Él es uno de mis más grandes orgullos. Un hombre de un coraje impresionante. Allí, con cinco heridas de bala, estaba íntegro, tenía una tranquilidad increíble, una gran paz. Con total naturalidad, me ordenó que yo me retirara, que lo dejara morir allí, que salvara mi vida. Me eché a llorar. ¿Cómo iba a hacer eso? ¡Yo no soy de abandonar! ¡Y encima a este hombre, que era mi ejemplo de valentía!

Tenía conmigo intacta la petaquita de whisky que la superioridad nos había dado junto a un cigarrillo; es que yo no bebo ni fumo”.

Y le dio de tomar. “Eso sí que está bueno”, me comentó.

En cierto momento, no me hablaba más, había perdido el conocimiento. La forma en que sangraba, era una guarangada.

“Lo cubrí, lo agarré de la chaquetilla y empecé a arrastrarlo.”

En esas circunstancias, súbitamente, Baruzzo se vio rodeado por una sección de Royal Marines del Batallón 42.

Sin amilanarse, desenvainó su cuchillo de combate, pero uno de los ingleses con el caño de su fusil le pegó un ligero golpe en la mano, como señalándole que ya todo había terminado.

Baruzzo, cubierto de pies a cabeza con la sangre de Echeverría, dejó caer el arma y el mismo soldado enemigo lo abrazó con fuerza, fraternalmente, diciéndole en Inglés “It’s Over Argentinian” (Se acabó Argentino). “Eran unos señores”, comenta el cabo.

Al amanecer, al ver que no tenía heridas graves, sus captores le ordenaron que, con otros argentinos, se dedicara a recoger heridos y muertos. “Yo personalmente junté 5 o 6 cadáveres enemigos”, me cuenta Baruzzo. “¡Pero en Internet los ingleses dicen que en ese combate sólo tuvieron una baja!”

Echeverría fue aerotransportado en helicóptero por los británicos al buque hospital HMS “Uganda”; sobrevivió, recibió del Ejército Argentino la medalla

al Valor en Combate y hoy vive con su mujer y dos hijas en Tucumán (la menor tenía dos añitos en 1982).

Baruzzo también tiene dos hijas, a las que bautizó Malvina Soledad y Mariana Noemí, y vive en su Corrientes natal.



Los protagonistas de esta historia, Echeverría y Baruzzo reunidos muchos años después de la guerra

Subteniente Marcelo Llambías Pravaz

La sección del subteniente Llambías estaba apostada en una posición defensiva ubicada en el sur del Monte Dos Hermanas. Ubicada en forma adelantada en virtud de la configuración del terreno, por lo que la fracción debía cubrirse en los 360°.

Relato personal

Estábamos en una hondonada, detrás de unas piedras, y el soldado González, que tenía una fea herida en la cara, me dice: -Mi subteniente, son ingleses, nos mataron a Romero y a Rodríguez-

-¿Los ves? ¿A qué distancia están? -le pregunté. -Más o menos a 20 metros- me contestó mientras los impactos no nos dejaban ni mover.

En ese momento se acercó arrastrándose el cabo principal de infantería de marina y me hizo señas con la mano indicándome dónde estaban. Una bala de fusil pega en una roca junto a su cara y una piedra lo hiere feo en un ojo. Había varios heridos y a un infante de marina lo alcanzó un cohete en el medio del cuerpo, que prácticamente lo partió en dos.

Entonces, me doy cuenta que los ingleses ya estaban del otro lado de la gran piedra tras la que algunos de nosotros estábamos guarecidos. Yo les tiré por encima de la roca tres granadas y, simultáneamente, el cabo principal les disparó más de 20 tiros con el FAL y en esa acción conjunta vimos caer a varios. Yo me levanto y salgo corriendo hacia el otro lado de la roca y atrás mío aparece un inglés disparando. Sigo corriendo y doy vuelta la piedra. Cae muerto, herido en el pecho, otro de los cabos de infantería, que está a menos de cinco metros de donde estaba yo. Hasta entonces, yo había conservado la calma, pero me doy cuenta de que he perdido la sangre fría. Me doy cuenta de que estoy asustado, pero eso no me impide hacer cada una de las cosas que sé que tengo que hacer. Me resguardé bajo una piedra, con el fusil listo y también preparé la pistola. Estaba rezando más de cincuenta padrenuestros por segundo. Los ingleses pasaron por encima y por el costado y no me vieron. Atrás de los ingleses y disparando sin parar pasaron casi enseguida soldados argentinos que iban al mando del sargento 1° Valdez. Los perseguimos hasta las mismas posiciones inglesas. Había ocurrido lo siguiente: cuando comenzamos a replegarnos, yo había mandado al cabo Peña hacia arriba acompañando al soldado Páez, que estaba herido. Ellos alcanzaron a ver a los ingleses casi en el momento en que éstos mataron a los soldados Rodríguez y Romero. Se tiraron al suelo, y los ingleses cuando pasaron los patearon, lo vieron a Páez ensangrentado y los dieron por muertos y siguieron bajando hasta encontrarse con nosotros.

El cabo llegó corriendo donde estaba el resto de nuestra sección y dio aviso y orientación. La niebla era sumamente densa. Es entonces cuando la sección al mando del sargento Valdez baja, y con toda la indignación y bronca de ver a los camaradas muertos los siguieron a los ingleses hasta sus posiciones. Mientras tanto, yo estaba en el convencimiento de que nuestra posición había sido tomada, debido a que nos habían

atacado desde arriba, por lo que decidí dar un rodeo para llegar hasta allí por un lugar favorable para mí. Sin embargo, cuando llego me encuentro con la gente nuestra que había quedado de guardia. Rápidamente solicitamos que evacuaran a los heridos. En mi sección hubo dos muertos y tres heridos.

El grupo de infantería de Marina que había venido a colocar las minas tuvo muchas bajas.

De uno de esos infantes muertos tuve hasta el final de la guerra su fusil. Cuando cayó herido junto a mí traté de hacerlo reaccionar y me di cuenta de que estaba muerto. Le saqué la chapita de identificación y después el fusil y el cinturón con los cargadores. ¡Qué increíble! En medio de la pelea me detuve a pensar. Aunque sólo haya sido una fracción de segundo me puse a pensar que le estaba robando. Enseguida me di cuenta de que no era así. Simplemente, evitaba que sus armas cayeran en poder del enemigo y además, yo la necesitaba para reemplazar la mía.

Después de ese combate yo había quedado, no impresionado, sino que subestimé la capacidad nuestra. Que unos ingleses así nomás se hubieran abierto paso entre nosotros, a pesar de que la niebla jugaba a favor de ellos, me había hecho bajar un poco la moral. Pero todo eso se me pasó completamente el día 8. Ese fue también un día importante.



El entonces Subteniente Marcelo Llambías Pravaz

El día 8 una fracción bastante nutrida de ingleses se infiltró por Goat Ridge, que es una formación de piedras de 15 metros de altura que está entre Dos Hermanas y Harriet. Allí, los ingleses fueron rechazados por una sección del Regimiento 4, acción en la que se destacaron el subteniente Pasotti y el teniente 1° Galoy. Se les tiró con morteros pesados que estaban al mando del subteniente Juárez. ¡Eran un espectáculo los morteros pesados!

Los ingleses tratan de replegarse y se dan de lleno con una sección que estaba al mando de un compañero mío del Colegio Militar, el subteniente Giménez Corbalán, también en comisión. Ellos vuelven a rechazarlos y entonces los ingleses, que abandonan equipos, se dirigen -en un último repliegue hacia monte Dos Hermanas. Allí estábamos nosotros con dos ametralladoras. Teníamos cuatro visores nocturnos muy buenos y les causamos muchas bajas. Al día siguiente no encontramos muertos -los ingleses tenían esa costumbre de llevárselos- pero sí encontramos cualquier cantidad de material abandonado. Les causamos muchas bajas porque yo, sinceramente, los vi caer. Ese día los castigamos muy duro. Ellos se

encontraron de golpe en medio de un fuego cruzado. Las ametralladoras de 12,7 de la compañía Comando, desde Harriet, la sección de Jiménez Corbalán desde Goat Ridge, los morteros y nosotros con las ametralladoras desde el otro lado. Finalmente, los hicimos replegarse.

En uno de los últimos ataques a nuestra posición fuimos castigados duramente pero no nos ocasionaron bajas, mientras nosotros sí se las provocamos a ellos. Esa fue la última vez que tuvimos la suerte de saber que habíamos tenido éxito contra los ingleses.

En las bandas que alimentan las ametralladoras colocábamos primero municiones trazantes, las que se ven, y después municiones normales, y con ello impedíamos que detectaran desde dónde disparaban nuestras ametralladoras. Con las primeras ráfagas -con munición trazantes- dirigíamos el tiro, la ametralladora tiene un ajuste que fija la puntería, y una vez conseguido esto seguíamos con las balas normales y no nos podían detectar. Entonces los ingleses se veían en la obligación de barrer todo el cerro, y era muy difícil que nos dieran. El ataque final, por llamarlo de alguna forma, fue la noche del 11 al 12 de junio. Los ingleses se infiltraron en monte Harriet, atacando a los nuestros por la espalda. Eludiendo las posiciones y atacaron a la sección donde estaban los morteros pesados, y donde estaba el subteniente Juárez. Juárez los ve cuando ya los tenía encima, y sacó la pistola y abrió fuego contra los ingleses, los que le tiran con un cohete que lo hiere. Juárez cayó sobre una caja de municiones de 120mm, y de ahí les tiró dos granadas y enseguida otras dos más hasta que lo vuelven a herir con varios disparos de ametralladora y queda en la posición.

Digamos que ese ataque no fue esperado. Los ingleses, muy hábilmente, entraron por los morteros pesados, ahí es donde el teniente 1° Echeverría reúne a la gente..., digamos que la principal fracción orgánica que combate es la compañía comando y apoyo logístico, donde se agrupó al personal de cuadros de esa subunidad, más que soldados.

El Jefe del Regimiento se ve obligado a abandonar el puesto de comando que es tomado por el enemigo. Y se va con la compañía B. Ahí combaten a las órdenes del teniente 1° Galoy y el jefe de la sección de comunicaciones, que era el Subteniente Duarte, y la acción se prolonga hasta las 4 o 5 de la mañana. Hubo mucho personal de cuadro herido, por ejemplo el Subteniente Bruni, que fue herido al frente de su sección. Allí se destacaron el Teniente García y el Teniente Passoli.

Lo dramático era que nosotros teníamos los campos minados a retaguardia y no conocíamos la ubicación de las minas, porque a nuestro nivel no teníamos mapas y no podíamos saber dónde estaban ubicadas. El Subteniente Jiménez Corbalán, por ejemplo, se puso al frente de su sección y marchó probando el terreno hasta que pisó una mina. No murió, aunque resultó bastante herido, pero el resto de su sección se salvó. Esa sección llegó a Monte Tumbledown.

Después del ataque a Monte Harriet, los ingleses se concentran en el Cerro Dos Hermanas, donde estamos nosotros. Esa noche nos atacó el 42 Comando de Royal Marines. El ataque comenzó contra las posiciones del Subteniente Pérez Grandi, que está en las partes más adelantadas del Dos Hermanas norte. Combaten, Pérez Grandi se ve en una situación prácticamente desesperada porque los ingleses pasan prácticamente al asalto de su posición. Él ordena el repliegue, que yo apoyo desde mi puesto en la Hermana sur.

Empieza el combate retardante de la compañía. Lo hieren a Pérez Grandi y a Mosquera, posteriormente lo hieren a Naser y lo matan a Martella. El Capitán López Paterson se hace cargo de la gente y combatiendo, se van replegando.

Pérez Grandi queda abandonado, herido, y el cabo Urbina con dos soldados de los que no recuerdo el apellido, volvieron desde el camino adonde habían llegado en el repliegue, bajo el fuego enemigo lo trajeron a Pérez Grandi al hombro y le salvaron la vida. Nosotros soportamos el ataque desde la otra Hermana. El Subteniente Silva había ido con una patrulla de diez

hombres hacia Goat Ridge para evitar infiltración por ese lado, mientras que el resto de su sección quedó en el cerro dando frente al mar. El cerro es alargado como una salchicha y yo con mi gente quedamos mirando hacia el lado de la Hermana norte. Así pierdo contacto con el resto de la fracción de Silva que está hacia la izquierda, porque no se puede pasar, ya que allí hay una pared más que derecha y había que dar todo un rodeo por adelante. Yo empecé a pelear con los ingleses que tenía en frente. La línea del teléfono se había roto, y después supe que a los gritos me dieron la voz de repliegue, sin que yo escuchara nada, y entonces no me replegué y combatimos toda la noche hasta que los ingleses nos sobrepasaron.

La nuestra fue la última posición que quedó. De todos...Hasta la mañana estuvimos combatiendo.

Yo me quedo con los soldados que tengo al lado mío, que son siete. Ya estábamos totalmente rodeados y sin poder movernos, salvo por un solo lugar, una pequeña sendita, y les ordeno a mis soldados que se replieguen, que traten de salir por allí. Hay que pensar que era de noche y había mucha niebla. Habíamos quedado más o menos a 300 metros hacia abajo, en un pozo natural. Entonces soportábamos el ataque de la artillería inglesa, el asalto de la infantería inglesa, y además, el ataque de la artillería nuestra, que también batía nuestras posiciones porque se daban por perdidas y no nos hacían allí. Todo era inacabable. Cuando paraba la artillería de ellos venía el ataque de la artillería nuestra y enseguida una carga de la infantería que venía acompañada por una gran gritería, porque cargaban y gritaban. Así rechazamos tres o cuatro ataques de la infantería inglesa. Estaba en una buena posición y tenía un soldado que me cargaba la ametralladora, otro que cargaba el lanzacohetes y otro que cargaba las granadas de fusil. Las bandas de las ametralladoras a veces de cortan, y mientras un soldado volvía a cargar la cinta, yo les tiraba con las granadas de fusil. Inclusive les tiramos varias veces con tiros de lanzacohetes directamente a los ingleses. Fue una cosa bastante curiosa porque los tipos venían a los gritos y se los veía recortados entre las piedras. Salí el primer cohete y se acabaron los gritos.

En la segunda ocasión lo cargué y tiré, estaba tan entusiasmado que no me di cuenta del fuego que lanza para atrás el cohete. Ahí sentí que el mundo se acababa. Como todo se iluminó nos empezaron a tirar con todo. Entonces les ordené a los soldados que se fueran y me quedé último con la ametralladora y cuando no tengo más munición, después de haberlos frenado en sus ataques dos o tres veces, me arrastro hasta un lugar más seguro para resguardarme.

Yo pensaba que había quedado último, pero después me enteré de que algunos de mis soldados no se habían ido y les siguieron dando trabajo a los ingleses. Ahí se destaca un soldado de apellido Pérez. A Pérez lo toman dos paracaidistas ingleses en un pozo y lo tiran contra la pared y después le quitan el armamento. Los dos paracaidistas les hacen señas a sus compañeros de que sigan avanzando ya que no había más peligro. Pero lo que no sabían los paracaidistas era que el soldado Pérez tenía la pistola del subteniente Silva. Entonces Pérez se dio vuelta, le metió un tiro al inglés que había quedado custodiándolo, le quitó el fusil y la boina y se fue.

Ya nos atacaban por todos lados. Yo bajo más aun pensando que en esas posiciones voy a encontrar al subteniente Silva, pero éste y su gente ya no estaban. Y como por ahí estaban los ingleses, nos metimos en otro pozo natural. Desde allí vimos como los ingleses terminaban de tomar y de consolidar todo el cerro. Si bien todavía era de noche, estaba bastante claro. De golpe vemos que una de las patrullas inglesas se nos viene encima. Yo no di la orden de tirar porque los teníamos encima y si disparábamos nos iban a acribillar. Nos hubiéramos matado entre nosotros, porque no era una patrulla inglesa. Era el subteniente Silva con su gente. Ya estaba comenzando a aclarar y era el final porque nos verían enseguida, y de pronto vino el milagro. El milagro fue que de golpe bajó una neblina tremenda, y comenzó a nevar. A las 7 o 7.30 apenas se veía a un metro de distancia. Eso nos salvó.

La noche esa no pasó nada, y nosotros llegamos

hasta la cuarta sección, al mando del Teniente de Corbeta Vázquez, en el Monte Tumbledown. Había que cruzar hasta un lugar más a cubierto porque del monte Harriet habían comenzado a tirar nuevamente los ingleses. Estábamos detrás de una gran piedra y Silva y yo, con un suboficial antiguo de Infantería de Marina, fuimos los únicos en cruzar. En el momento en que nos movemos, una granada pegó en la piedra donde habíamos estado. Gracias a Dios no pasó nada.

El personal estaba muy cansado. Los soldados habían peleado a las mil maravillas. Incluso los cuatro jefes de grupo: Pintos, Peña, Ramos y otro que tenía los pie congelados, habían peleados como veteranos, y eran cabos recién egresados en comisión. Había uno que era soldado y tenía dos meses de escuela y se comportó como un verdadero jefe. Cuando llegamos a Tumbledown estaban quebrados. Estábamos comiendo y nos cayó una bomba al lado. Ya no querían saber más nada. Entonces yo los mandé al pueblo. Yo me quedé con algunos soldados y los mandé a ellos con el resto de la gente mía al pueblo. Algunos estaban con principio de congelamiento. Estaban quebrados. No los culpo.

Yo me quedé con Silva ahí y me ordenaron hacerme cargo de la sección de Giménez Corbalán, que había pisado una mina y había sido trasladado al pueblo. Me fui al Monte Williams –pegado al monte Tumbledown–, nada más que con dos soldados, a hacerme cargo de la sección de Giménez y me encontré con que la sección ya no estaba más. Ellos habían quedado con unos suboficiales Infantes de Marina con unos morteros y unos cañones. Un avión inglés les tiró una bomba y mató al encargado de sección. Después de eso se habían ido ellos también para el pueblo.

Yo bajo entonces con mis dos soldados y me quedo en primera línea con la compañía “Nácar”, que estaba bajo las órdenes del guardiamarina Bianchi. Esa noche los ingleses volvieron a atacar. Mataron al subteniente Silva, bajaron al Teniente Miño, que era el que estaba con los Ingenieros Anfibios. Nos pasaron por los dos costados. Ellos, la guardia escocesa, tomaron Monte Tumbledown. Quedaba la cuarta sección, en la que estaba el Teniente de Corbeta Vázquez. Ahí murió Silva y prácticamente semianiquilaron su sección. Dimos con la sección del guardiamarina Vázquez. Justo a último momento, él se comunicó con el Comandante del Batallón, que era el Capitán de Fragata Robacio, y éste le dice: “Aguante en las posiciones que va contraataque”.

Contraatacó el Mayor Jaimet, y con él se destacó la sección del subteniente Vilgré Lamadrid, también subteniente en comisión.

Vilgré Lamadrid tuvo 29 bajas, entre muertos y heridos. El hecho es que, finalmente, los ingleses lograron pasar por ahí. Vilgré se pudo desprender porque otro Subteniente, Franco, lo protege en el repliegue.

Nosotros esperamos y amanecemos el 14 en las posiciones, tras haber pasado toda la noche combatiendo con los ingleses. A la mañana nos sorprende un violento fuego de artillería de mortero, y nos replegamos sobre los campos que estaban abandonadas. Donde estaba la compañía “C” del RI 3, que había recibido la orden de replegarse. Así llegamos hasta Sapper Hill, donde estaba el guardiamarina Koch con su sección. “Acá somos la retaguardia de combate –nos dijo–, y en el pueblo están organizando la defensa final.”

Hacía cuatro días que no dormía, estaba con diarrea, no sabía nada de mi regimiento, quería saber que había pasado con mi gente y esas palabras del guardiamarina Koch hicieron estallar mi crisis. Me puse a llorar y tiré el casco, insultando de impotencia ¡Cómo una sección de tiradores sea una retaguardia de combate cuando allí había dos brigadas inglesas!

“Vamos me dijo Bianchi- vamos hasta algún cerro a ver si les podemos bajar aunque sea un helicóptero.”

Bianchi me levantó un poco el ánimo y en ese momento apareció una compañía helitransportada inglesa. Allí les bajé tres cargadores de FAL contra un Sea King. Finalmente llegamos al pueblo, encontramos al Mayor Carrizo, un oficial que peleó muy bien.

Nos abrazó y nos dijo que todo se había acabado.

Soldado Clase 1962 Oscar Ismael Poltronieri

Poltronieri es el fiel exponente del hombre de campo de la provincia de Buenos Aires. Duro, curtido, abnegado, trabajador, sacrificado, leal y, por sobre todo, medido con las palabras. Pese a sus raíces itálicas, es el típico exponente de la raza gaucha con la que se forjó la argentinidad, la patria y las tradiciones.

Se crió en el campo, donde creció ayudando a su padre, aprendiendo a montar en pelo, a domar, a enlazar y ensillar caballos bravos, a cuidar el ganado, a reparar alambrados y máquinas agrícolas y a preparar la tierra para la cosecha.



Después de cumplir 13 años, partió en busca de mejores horizontes y eso lo llevó a la ciudad de Roque Pérez, próxima a Lobos, para hacer lo que mejor sabía: trabajar en el campo a cielo abierto.

Allí, solo, lejos de los suyos, templó su carácter, desarrolló sus brazos y se convirtió en un hombre extremadamente fuerte. Cierta día, dadas sus condiciones de jinete, fue contratado para trabajar en la estancia “La Biznaga”, propiedad de Martín Blaquier, pasó luego a “La Peregrina”, establecimiento de campo propiedad del recordado corredor de Turismo de Carretera, Juan Manuel Bordeu (tenía 14 años) y siguió recorriendo otras estancias bonaerenses hasta que regresó nuevamente a Roque Pérez.

En eso estaba ocupado cuando alguien le dijo que el negocio de la pesca era redituable. Por esa razón regresó a Mercedes, preparó un bolso con ropa, se despidió de su madre y abordó un ómnibus con destino a Mar del Plata, decidido a probar suerte. Tenía 16 años de edad.



Lo contrató la empresa pesquera San Cayetano, cuyos capataces lo destinaron a las cámaras frigoríficas donde se guardaban las toneladas de pescado que los barcos pesqueros descargaban a diario en los muelles marplatenses.

Un día, a los 19 años de edad, supo que a uno de esos muchachos le acababa de llegar la citación para el Servicio Militar Obligatorio. Eso lo preocupó porque le interesaba hacer la conscripción y como en su documento figuraba su domicilio de Mercedes, llamó a su madre urgido por saber si se sabía algo de la citación. La respuesta fue negativa y como era una persona en extremo responsable, abordó un ómnibus y viajó hasta su ciudad natal a los efectos de presentarse en el distrito militar San Martín correspondiente a su jurisdicción.

Luego de algunas peripecias se encontró iniciando su Servicio Militar. Durante los 45 días que duró el entrenamiento inicial, Oscar manifestó condiciones

excepcionales y pronto sus superiores se dieron cuenta que era el mejor soldado de su grupo. Aprendía rápido, era incansable, obediente, tenaz y ducho en el manejo de las armas. Pero si algo sorprendió a sus instructores fue su habilidad en el manejo de las ametralladoras pesadas, las MAG de 7.62 mm., a las que parecía conocer de toda la vida; era increíble como asimilaba los pasos de su funcionamiento, su armado y su limpieza.

A él le gustaba el rol de apuntador, pero pasado un tiempo lo pasaron a la Compañía de Comando destinado como conductor motorista.

Cuando le llegó el turno a la Clase 1963, Poltronieri era todo un "veterano". Sabiendo que su servicio militar llegaba a su fin se dispuso a regresar a Mercedes, ignorando que en unos meses se iba a convertir en un héroe e iba a despertar, incluso, la admiración en uno de los ejércitos más poderosos de occidente.

"Fue un buen año", pensó más de una vez en esos momentos, recordando con afecto al mayor Oscar Jaimet, oficial de Operaciones y al teniente coronel Jorge Halperín, jefe del regimiento, sin imaginar que iba a vivir con ellos tremendas experiencias.

Una madrugada, aún de noche, mientras se ponía el uniforme, notó que las luces de la unidad estaban encendidas y los movimientos eran extremadamente inusuales.

-¿Que está pasando? - le preguntó al soldado encargado de servir el rancho.

Alcanzaba a distinguir entre quienes iban y venían a varios oficiales y suboficiales de su Regimiento. A Poltronieri le pasaron muchas cosas por la cabeza pero no tuvo demasiado tiempo para pensar.

En plena agitación, lo enviaron a la Compañía B y una vez allí, le ordenaron prepararse porque partía hacia el frente. Antes de darse cuenta, el sargento primero Jorge Edgardo Pitrella le extendió un bolso y casi enseguida le proveyeron una MAG, su amada ametralladora de 7,62 mm. Tal como explica el valeroso teniente coronel Esteban Vilgré La Madrid, de quien tomamos buena parte de su relato, "Preparó cuidadosamente las municiones, revisó las bandas, el afuste, el cañón de repuesto y ayudó a preparar la carga que por mar, iría a las Islas".

Antes de partir, se les permitió a los soldados visitar a sus familias. Oscar les explicó a los suyos que partía al frente y que tendría a cargo una de las ametralladoras que había aprendido a disparar.

A la mañana siguiente Poltronieri cumplió 20 años y sin poder festejar, fue asignado a la 3ª Sección de la Compañía que hasta ese momento no tenía jefe.

"Ojalá sean los subtenientes Franco o Corbella", pensó Oscar, "Son buenos profesionales"; pero no iban a ser ellos.

El 8 de abril, llegó quien sería su nuevo jefe de sección, el subteniente Esteban Vilgré La Madrid, cadete del Colegio Militar oriundo de la ciudad de Dolores.

El Ejército había comisionado como Subtenientes a cadetes del último año del Colegio Militar para desempeñarse en cargos que estaban vacantes y debían cubrirse por las organizaciones previstas de combate. Lo presentó el sargento primero José Luis Pira e inmediatamente después, los arengó, reclamando entre otras cosas, "Subordinación y Valor". Los soldados formados en la plaza de armas ignoraban que aquel joven oficial los conduciría a la gloria por el espinoso y atormentado camino del sacrificio.

La tropa abordó tres camiones Unimog y partió hacia Buenos Aires, más precisamente a la Base Aérea de El Palomar, donde debía abordar un avión con destino al sur.

Para Oscar aquello era como una especie de fiesta, tal vez una aventura; no parecía demasiado consciente de lo que estaba ocurriendo. Le parecía



Efectivos de la Sección con el autor de este relato a la derecha en la foto

más bien un viaje turístico por lo que, al principio se reía y disfrutaba, pero ni bien subió al avión vio rostros graves, algunos de ellos llorosos y por esa razón se puso serio no habló más.

El avión hizo escala en Río Gallego y un par de horas después inició el cruce a las islas. En pleno vuelo, quince minutos antes de llegar, apareció un capitán solicitando su atención y luego les lanzó una suerte de arenga: "Yo quiero decirles que faltan quince minutos para aterrizar en Malvinas y que todo lo que aprendieron durante el año lo tienen que desarrollar acá".

Al tocar tierra, los soldados estallaron en sonoras hurras y aplausos, inmediatamente después tomaron sus cosas y cuando las puertas se abrieron, descendieron para iniciar una marcha hacia Moody Brook, donde se encontraba el tantas veces mencionado cuartel de los Royal Marines.

Junto a Oscar marchaba el soldado Juan Domingo Horisberger, otro apuntador de ametralladoras nacido en Tigre y vecino de General Pacheco, quien habría de pasar a la inmortalidad junto a tantos otros protagonistas de esta historia.

En los cuarteles de Moody Brook, cerca de los galpones del Batallón Logístico 10, Poltronieri volvió a demostrar su predisposición y espíritu de servicio al ofrecerse para descargar los camiones en los que se transportaban las vituallas. Eso tenía su recompensa porque gracias a ello pudo reforzar las raciones con chocolates "Tunquelen", algunos "Mantecoles" e incluso gaseosas.

A partir de aquí, seguimos el relato del actual coronel Vilgré La Madrid por ser el más gráfico y el que mejor refleja los hechos:

"Los días fueron transcurriendo apacibles, alternaban el entrenamiento de embarque y desembarque en helicópteros (ya que la Compañía B era "Reserva Helitransportada") con momentos junto al fogón que hábilmente encendían. Estos días previos fueron positivos, el Grupo se había afianzado; aprendió a conocer a su jefe de sección, el subteniente La Madrid y a su nuevo encargado, el sargento primero Corbalán, un sanjuanino excepcional. Así cuando llegó la orden de marchar al cerro Dos Hermanas una larga columna de infantes endurecidos y cohesionados, cargada con todo su equipo y armamento, se encolumnó en el camino que atravesaba el valle entre el Longdon y el Two Sisters; en sus rostros se observaba claramente que no eran los mismos que habían llegado, estaban forjados en el entrenamiento y el frío y estaban ávidos de probar fuerzas con el enemigo.

Ocupó una posición en el cerro. Allí realizaron patrullas de reconocimiento, Poltronieri organizó con el otro apuntador, Horisberger, las posiciones de cambio y suplementarias para la ametralladora, reconoció caminos de repliegue y hasta participó de una sesión de tiro para comprobar la eficiencia de su arma. En poco tiempo transformaron el cerro en un erizo, todas las armas funcionaban a la perfección... cubrieron todas las posibles avenidas de aproximación del enemigo. Recibieron visores nocturnos y equipos de comunicaciones más potentes (visores Litton y radios TRC 300).

Los días eran cada vez más fríos, cortos y ventosos. El clima los golpeaba intensamente exigiéndoles adaptarse al máximo si deseaban sobrevivir. Pese a esto y como todo Infante, Poltronieri poseía espíritu inquebrantable e inquieto, por eso no fue de extrañar que fuese voluntario al primer puesto de bloqueo en el monte Challenger y luego al del monte Kent. Eran tareas duras, había que estar alerta durante 48 horas, aislado con equipos de comunicaciones, casi sin moverse para no ser detectados por el enemigo; la primera vez estuvo con su jefe de sección y el frío le enseñó que debía llevar más equipo. No obstante ello, Poltronieri se destacaba por no perder nunca su

espíritu alegre, por la atención que ponía a su misión y por el cuidado que ponía por su ametralladora.

Ya con los británicos desplazándose por la zona, bajo el diario bombardeo, siguió siendo Voluntario para todas las acciones. Estaba ávido por demostrar a los ingleses como combatían los argentinos y cualquier oportunidad, sea una emboscada o patrulla, lo contaba entre los primeros. Su mayor acción de desprendimiento la cometió cuando se armó una patrulla a cargo de su jefe de sección para infiltrarse en territorio que, se apreciaba, estaba en manos del enemigo. El subteniente Vilgré La Madrid no lo eligió, porque era uno de los que más actividades de ese tipo habían realizado y él, conmovido, se le acercó diciéndole que dejara al otro apuntador Horisberger que él no tenía ningún problema en ir hasta Monte Simón. Quienes integraban esa patrulla tenían muy claro que estarían absolutamente aislados, librados a su suerte, con solo un equipo de comunicaciones y que era muy probable que no regresaran. Por eso es de destacar su gesto...

Posteriormente, y detectado el enemigo en su aproximación, el teniente primero Abella le ordenó al Jefe de sección la preparación de una emboscada en el "Murrel Bridge" y... ¡¡¡también allí se lo tuvo entre los voluntarios!!! Esa noche, al oscurecer, marcharon con el mínimo equipo necesario en busca del enemigo... hasta ahora habían sido amagues, rechazar alguna patrulla de exploración británica o el intercambio de proyectiles de mortero. La excitación los embargaba; cruzaron en silencio el río de piedras que los separaba del campo principal de combate y comenzaron a buscar el sector elegido. La noche era muy oscura y al llegar al río comenzaron a buscar un lugar para esperar al enemigo; el sitio no era el mejor pues el puente quedaba cerca de unas pequeñas alturas; con pocas cubiertas a disposición, hubiese sido fatal instalarse allí. Se desplazaron hacia las alturas dejando personal de escucha y se desplazaron lentamente pues era un instante crítico al haberse hecho demasiado tarde. Por correrse el riesgo de que llegase el enemigo, cada cuatro o cinco pasos se detenían, se echaban cuerpo a tierra y escuchaban con atención, pero solo sentían el aullido del viento en sus cascos... Grande fue la sorpresa cuando al llegar se encontraron con equipo militar y personal descansando. ¡¡¡Era tarde para la emboscada!!! Un centinela británico abrió el fuego y esa fue la señal para disparar con toda la potencia de las armas; arrojaron un par de granadas sobre el equipo británico y abortaron la operación... ordenadamente -y de acuerdo a lo coordinado previamente- se replegaron "a las tres, 200 metros" reuniéndose detrás del río de piedras que habían elegido. Un error de apreciación los había enviado a una zona que ya se encontraba en manos del enemigo... se salvaron por milagro.

Con su carácter alegre Poltronieri era una fuente de inspiración en los últimos días de la batalla, baste para describirlo un hecho puntual: una noche, ya con el enemigo en las cercanías, su jefe había dispuesto un turno en los pozos: uno dormía y el otro observaba. Para hacerlo había que salir por la escasa visibilidad y la niebla. Los turnos eran de dos horas debido al frío y al terrible viento; Poltronieri que estaba en su turno de 2 a 4 de la mañana; conversó con el subteniente La Madrid en la posición de la ametralladora un rato, sin quejarse del frío ni del cansancio; luego su jefe siguió la recorrida y regresó a su posición cerca de la MAG de Poltronieri... se durmió escuchándolo tararear despacio una canción... de repente se despertó ya que era difícil dormir de noche, sus hombres estaban afuera vigilantes... algo le llamó la atención... ¡¡¡eran las 5 y 30 y se seguía escuchando el tarareo de Poltronieri!! Salió dispuesto a reprender al mal camarada que no había hecho el relevo y... Poltronieri le respondió: "Déjelo dormir jefe, son de la ciudad y a mí no me hace nada el frío, en realidad yo no lo desperté"

El enemigo atacó en la noche del 11 al 12 de junio las posiciones del RI 4, la posición de su ametralladora había sido bombardeada todo el día y se escuchaban los gritos y disparos a su retaguardia. Eran las 10 de la noche, el soldado Delfino se acercó a su posición; los ingleses habían conquistado las posiciones del Regimiento y venían por retaguardia,

había que prepararse para el repliegue... Poltronieri no se dio tiempo para lamentos, con sus dos compañeros preparó su equipo y con sus armas, concurrirían al lugar de reunión de la sección que habían preparado previamente al otro lado del cerro; allí había munición y raciones de combate. Mientras lo hacía observó que Horisberger hacía lo mismo. En el lugar de reunión la actividad era febril. No había que perder tiempo, desde lo alto del cerro el enemigo disparaba y la artillería batía el lugar donde se encontraban. La orden de compañía había determinado que el jefe de la 2ª Sección, subteniente Franco, sería el jefe de las retaguardias de combate que cubrirían al grueso de la Compañía. Entre los soldados de la sección que cubrirían el repliegue estaban los de los 1° y 2° grupos (de los cabos Fernández y Palomo) pero no del suyo. Se acercó a su jefe de sección y le solicitó autorización para permanecer con ellos; conociendo su tozudez, el subteniente le dio un abrazo. Lo último que Poltronieri vio bajo la luz de las bengalas fue a su jefe, Biderbost y otros camaradas atendiendo a los soldados Guanes y Tode que habían caído bajo el fuego del enemigo.

Disparó su ametralladora sobre el enemigo hasta que recibió la orden de replegarse por donde ya habían pasado sus compañeros. Bajo el fuego enemigo y tropezando en las piedras hasta lastimarse, alcanzó el monte Tumbledown.

Allí se enteró que Guanes había muerto rezando sin una queja y Tode había sido evacuado al puesto socorro de los Infantes de Marina. Se reunió con su sección y ocupó una posición cerca de Sapper Hill. Estando allí se le ocurrió con otros compañeros infiltrarse en las antiguas posiciones. La noche estaba muy fría y no tenían abrigo... En silencio y evitando los centinelas llegaron hasta la cueva donde estaban las reservas de la Compañía, ¡¡los ingleses no las habían descubierto!! Cargaron víveres y mantas en una bolsa de dormir y regresaron con su gente.

Al día siguiente el frío era insoportable. El comandante de la brigada, general Jofré, recorrió las posiciones; al pasar frente a él le preguntó que necesitaba, "Guantes" le dijo Oscar. A la tarde un estafeta llegó con la promesa cumplida.

Se acercaba el final, vio como se replegaba la artillería y se abandonaban, kilómetros cerro abajo, las posiciones en Moody Brook. No se dio tiempo a pensar, se sentó entre las rocas a limpiar su arma y a conversar con sus camaradas. El subteniente Vilgré La Madrid pasó pozo por pozo arengando a su gente para lo que estaba seguro sería el final.

El último día fue como una película. La artillería naval y terrestre enemiga batiendo la zona y haciendo temblar la tierra, a lo lejos, una intensa actividad de los helicópteros británicos en las faldas del monte Kent y su infantería haciéndose fuerte en los cerros que habían caído en su poder. Se escuchaban disparos a lo lejos y ráfagas de ametralladora cruzaban el cielo. Al caer la noche una silueta pasó a su lado saludándolo con una sonrisa, era su jefe de sección rumbo al puesto de comando del jefe de la Compañía, que les comentó que había nuevas órdenes y que por las dudas se fueran preparando...

La obscuridad se hizo completa y los combates cada vez más cercanos. Habían tratado de descansar un poco pero la adrenalina era más fuerte que el cansancio. La noche era iluminada por bengalas y ráfagas de municiones trazantes de las ametralladoras pasaban sobre sus cabezas. Los gritos y disparos cada vez más intensos sindicaban que el momento llegaba. El jefe de sección les impartió la orden de tomar lo indispensable y reunirse tras unas rocas. Tomó su ametralladora, preguntó a sus compañeros si tenían el afuste y las bandas listas y se reunió con el resto de sus camaradas.

El jefe de sección les informó que marcharían hasta las posiciones de la Compañía "Nácar" del BIM 5, ya que su Jefe había solicitado a su comandante una acción ofensiva pues su gente en primera línea estaba en furioso combate cuerpo a cuerpo. No había tiempo que perder; un oficial y un soldado de la Infantería de Marina los guiaron a través de las rocas hasta el puesto de comando. ¡¡Realizarían un contraataque!! El jefe de la sección los dejó en la posición de partida para el

ataque y concurrió con el soldado Arrúa a realizar las coordinaciones finales y un reconocimiento. A la media hora observó como el enemigo abría fuego en el sector donde estaba el subteniente Vilgré La Madrid y como éste, luego del intercambio de disparos, disparaba una granada y regresaba de inmediato.

A partir de allí todo se sucedió en velocidad; avanzaron entre las rocas evitando ser detectados por las luces de las bengalas y desplegaron. Eligió una altura por encima de sus camaradas y respondió el fuego inglés con furia. Las horas pasaban y el intercambio de disparos se hacía mayor, los británicos trataban de vencer la posición con sus armas antitanque Law, Tow y sus misiles Milán pero ellos no cedían. Los proyectiles de morteros y artillería aullaban con furia mientras golpeaban las posiciones pero ellos no cedían; pese a la evidente superioridad y al desgaste personal y de munición no cederían fácilmente. Contó las municiones que le quedaban y le pidió a otro compañero que llenase otra banda. Cerca de él estaba el subteniente Vilgré La Madrid con Horisberger al que se le había trabado la ametralladora. Una ráfaga los cubrió y se tapó, al cesar observó que su jefe trataba en vano de reanimar a su amigo... era inútil, había muerto como solo un Infante sabe morir, dientes apretados, el arma aferrada y frente al enemigo... ¿existe acaso muerte más heroica? No tuvo más tiempo para pensar, el amanecer se acercaba y con luz la posición se haría insostenible. Los guardias escoceses los habían aferrado y ahora desprenderse sería difícil. No obstante no se retirarían antes de agotar la munición y golpear con furia. Observó hacia abajo y cambió de posición para evitar el fuego, lo habían detectado y querían eliminarlo. No podía permitirlo, era la única boca de fuego respetable de la sección que se encontraba sin sus lanzacohetes, con una sola ametralladora y sin apoyo de morteros por la cercanía del enemigo...

A su alrededor volaban pedazos de roca levantados por los disparos del enemigo, antes de alcanzar la otra posición vio caer a varios camaradas heridos o muertos. Gómez, Ramos, Duarte, Pedeuboy, Adorno, Delfino otros más, vendían cara la posición cayendo heridos o muertos sin pensar siquiera en escapar.

Finalmente el subteniente ordenó abandonar la posición, uno a uno comenzaron a replegarse pero había que cruzar un pequeño valle batido por el enemigo. De nuevo se presentó [Oscar] voluntariamente para proteger el repliegue de los pocos hombres que estaban en pie y permaneció junto con el subteniente Robredo y el sargento primero Corbalán hasta que el último hubiese cruzado la "zona de muerte".

Así relata el mismo Poltronieri lo que le tocó actuar:

Estábamos en el monte Dos Hermanas, una noche yo estaba de guardia en la posición adelantada y escucho unas voces raras. No eran de los nuestros, no entendía lo que decían. Le aviso al Subteniente Vilgré La Madrid, que viene con visor nocturno; los tipos estaban a 50 metros. Los ingleses venían todos amontonados, tirando tiros por cualquier parte, gritando, tocando el tambor. Un soldado que estaba arriba del monte comenzó a tirarles con su ametralladora (MAG). Ahí nos vieron y comenzó el fuego cruzado. A mi lado cayó un compañero con la cara llena de sangre. A mí me dio impresión verlo, me dio más coraje, más bronca...

....Yo le daba y le daba a la MAG. Ramón, el que había caído al lado mío, era mi compañero de arma. Él era MAG N° 2 y yo MAG N° 1. Éramos muy amigos, por eso me dio tanta bronca. Ahí me dije: "Si a él lo mataron a mí me van a matar también. ¿Por qué me la voy a salvar?". Entonces tenía que jugarme....Era casi de día; yo tiraba y tiraba, mi abastecedor, el que le ponía las cintas a la MAG, estaba cansado, pero yo seguía y seguía tirando contra los tipos. No se la iban a salvar. En un momento parecía que todos los ingleses querían pararme, les jodía mi ametralladora, sentía como pasaban las balas; a las trazantes se las veía clarito...Atrás de unas piedras estábamos nosotros amontonados, y a la orden de retirada, todos mis

compañeros comenzaron a salir de sus posiciones, se fueron replegando hasta que en un momento estoy con mi abastecedor y el ayudante apuntador. Entonces les digo a los pibes: "Váyanse, repliéguense, que yo me quedo solo". Ellos no querían, me decían: "Negro, vayámonos todos, a vos solo te van a matar, te la van a dar". Yo les contesto: "No váyanse ustedes, tienen familia, amigos, todo". Yo también tengo familia y amigos, pero ellos siempre entienden. "¡Váyanse de una vez, carajo, después voy a ir yo!". Solamente quedaba cerca de mí un sargento, pero yo sabía que la señora de él, justo ese día había tenido una nena. Le había llegado un telegrama. Le digo entonces al sargento: "Mi sargento, usted tiene un nuevo hijo en el mundo y tiene que verlo. Repléguese. Déjeme a mi solo. Yo soy soltero y prefiero morir yo, antes que usted. Me voy a arreglar". Y me arreglé...

...A lo lejos veía como peleaba la gente del RI 7 de La Plata, en Monte Longdon atrás nuestro, cerca de la playa. Llovían las balas sobre mí, estaba solo. Me repliego y tiro, me repliego y tiro, hasta que llegué al pueblo...

Poltronieri resistió horas en monte Dos Hermanas, solo, manteniendo su posición. Incluso fue sobrepasado por el enemigo, sin darse cuenta y cuando se percató de ello, inició un lento repliegue, sin dejar de combatir.

En Puerto Argentino les pregunté a unos soldados si sabían dónde estaba el RI 6, yo quería volver con los míos, Ellos dijeron que habían pasado por ahí y que les habían dicho que el punto de reunión del regimiento era el cementerio.

Cuando llego al cementerio ya habían pasado casi dos días, mis compañeros me ven y no lo pueden creer. Ellos pensaban que los ingleses me habían matado. Y yo les digo: "¿Qué? ¡Esos tipos a mí no me matan! Empezaron todos a gritar, a abrazarme, se me tiraban encima, como en la cancha al que hace un gol. Luego me levantaron, me llevaron en andas, tenían mucha alegría de verme. Entonces lloré... Después me enteré que al hacer el parte, me habían dado por muerto o desaparecido, pero el sargento contó que yo me había quedado en la posición tirando con mi MAG. El teniente Vilgré La Madrid no podía creer que yo hubiera vuelto; me agarró y me dio un abrazo.

De allí fuimos al puerto, tres días esperamos el barco que nos iba a llevar, el "Bahía Paraíso". Ya éramos prisioneros, no podíamos salir de allí.

Uno de los nuestros sabía inglés. Por él nos enteramos de lo que hablaban de nosotros. Esos tipos dijeron: "A pesar de que son muy jóvenes, tienen buen entrenamiento".

Yo pensaba, pensaba en lo que habíamos hecho y a dónde íbamos, ahora.... yo estaba solo y lloraba de la bronca.



A su regreso de Malvinas, Oscar fue condecorado con la mayor distinción entregada a un concripto, la Cruz "La Nación Argentina al Heroico Valor en Combate", por "Constituirse durante toda la campaña en ejemplo permanente de sus camaradas, por su espíritu de lucha sencillez y arrojo, ofreciéndose como voluntario para misiones riesgosas. En combates desarrollados en las zonas de los Montes Dos Hermanas y Tumbledown, operó eficazmente con una ametralladora deteniendo ataques enemigos. Fue siempre el último en replegarse, resultando sobrepasado en ocasiones por los ingleses. Dos veces se lo tuvo por muerto, pero logró reunirse con su sección y siguió combatiendo con igual decisión y eficacia".



Malvinas: Relatos de Soldados

El Combate en los Montes Harriet y Dos Hermanas

Capitán de Infantería Jorge Rubén Farinella
Autor del libro “Volveremos” de editorial “Rosario” -

Notas de AVEGUEMA:

Para los primeros días de junio de 1982 los ingleses ya habían sobrepasado las posiciones de Darwin y Pradera del Ganso. El día 8 de junio, se produce la mayor desgracia de la Fuerza de Tareas británicas, al perder 3 buques y más de un centenar de hombres cuando intentaban desembarcar en Bahía Agradable, tras un ataque letal por parte de la Fuerza Aérea Argentina. Ese hecho logró demorar el avance inglés, teniendo que reagrupar sus efectivos.

El 11 de junio, las tropas británicas comienzan los ataques iniciales a las defensas argentinas constituidas alrededor de Puerto Argentino. La primera línea defensiva estaba conformada en los Montes Harriet, Dos Hermanas y su prolongación sobre Monte Longdon.



1) **El combate en el Monte “Dos Hermanas”** fue un enfrentamiento de la Guerra de las Malvinas durante el avance británico hacia la capital, Puerto Argentino, que se llevó a cabo el 11 y 12 de junio de 1982 en el monte Dos Hermanas.

La fuerza británica estaba al mando del teniente coronel Andrew Whitehead, compuesta por unos 600 soldados, consistió en el 45 Batallón de Royal Marines, apoyados por una sección de misiles Milán del 40 Batallón de Royal Marines además del apoyo de seis cañones de 105 mm del 29º Regimiento de Artillería. El 2º Batallón del Regimiento de Paracaidistas,

formó parte de la reserva. El apoyo de fuego naval fue proporcionado por cañones de 114 mm del crucero ligero HMS Glamorgan.

La defensa argentina se constituía por Las Compañías “A” y “C” del Regimiento de Infantería 4 (RI 4), bajo el mando del mayor Ricardo Mario Córdón, segundo jefe del RI 4.

La Compañía “B” del Regimiento de Infantería Mecanizado 6 «General Viamonte» (RI Mec 6) formó parte de la reserva local, ocupando posiciones antitanques en un valle rocoso entre los montes Dos Hermanas y Longdon, proveyendo apoyo de fuego de morteros durante la batalla.

2) **El combate del monte Harriet** fue un enfrentamiento militar que tuvo lugar durante la guerra de las Malvinas en la misma noche del 11 al 12 de junio de 1982.

Las fuerzas británicas empleadas fueron el Batallón de Comandos 42 de Royal Marines al mando del teniente coronel Nick Vaux, con unos 600 efectivos, apoyado por una Batería del 29º Regimiento de Artillería. El 1º Batallón de la Guardia Galesa y dos Compañías del 40 Batallón de Royal Marines estaban de reserva. La fragata HMS Yarmouth dio apoyo con su artillería.

La defensa argentina estaba conformada por la Compañía “B”, la Compañía Comando del Regimiento de Infantería 4, el Puesto de Comando del RI4 (Teniente Coronel Diego Alejandro Soria), una Sección conformada por efectivos provenientes de la Compañía Servicios del Comando de Br III y como reserva una Sección del RI12.

Las posiciones en ambos Montes habían sido ocupadas el 30 de mayo cuando el RI 4 debió trasladarse desde sus posiciones iniciales en los montes Kent, Challenger y Wall a su nueva línea defensiva en el área de los montes Dos Hermanas y Harriet.

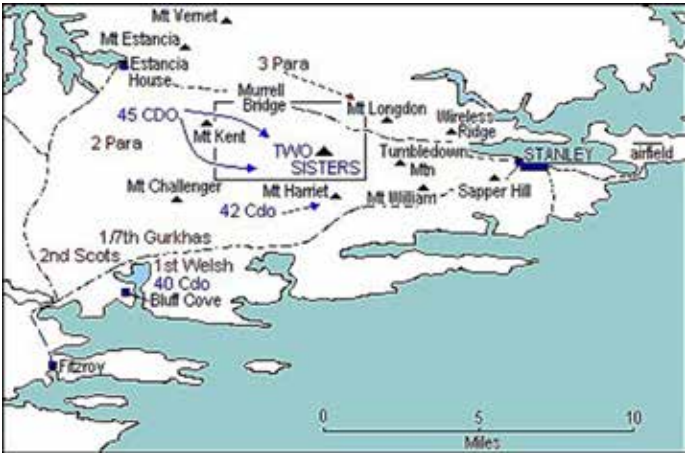
Se trataba de una defensa sobre extendida de unos 5 kilómetros de frente para un Regimiento. Estaba basada en la organización defensiva de las alturas con escaso apoyo mutuo dadas las distancias involucradas.

3) **La relación de fuerzas** favorecía a los británicos en una proporción aproximada de 4 a 1.

4) **Las acciones** comenzaron a sucederse a partir del día 7 de junio mediante una agresiva exploración británica y el constante bombardeo naval y aéreo de las posiciones argentinas.



Aclaraciones al Orden de Batalla:
Fuerzas británicas (colorado): 2 PARA y 3 PARA, Segundo y Tercer Regimientos de Paracaidistas del Ejército – 40 CDO, 42 CDO y 45 CDO, Batallones 40, 42 y 45 de la Infantería de Marina – 1 WG, primer Regimientos de Guardias Galeses
Fuerzas Argentinas: RI 4 Regimiento de Infantería 4 – RI 7Regimiento de Infantería 7
NOTA: Faltan en el gráfico fracciones menores, pero están indicadas las Unidades principales.



Diseño del ataque - Fuente británica

Relato del Capitán Farinella

Monte Harriet

07 de Junio de 1982, por la noche, se detectó un intento de desembarco al Sur de la posición; a la mañana siguiente, pudo comprobarse que cinco o más embarcaciones de distinto porte se desplazaban en dirección a FITZ ROY. Nuestra Fuerza Aérea las atacó con éxito; no obstante los severos daños causados, esa noche el enemigo cubrió la operación de desembarco y a las 2200 horas se lanzó contra el frente de la Compañía “B” (Monte HARRIET). Las fracciones más adelantadas alertaron sobre la aproximación del enemigo. El centro de gravedad del ataque estaba dirigido sobre el flanco derecho de la subunidad, en el sector ocupado por la sección del Subteniente Giménez Corbalán. Este ordenó iluminar el campo y desató sus fuegos sobre el enemigo; la Compañía utilizó sus morteros de 81 mm continuando con la iluminación del terreno y batiendo de inmediato la zona. El combate se generalizó, y desde las alturas del Puesto de Comando se abrió fuego con las ametralladoras 12,7 mm. La

sección del Subteniente Marcelo Llambias cruzaba sus fuegos desde el Cerro DOS HERMANAS Sur. El combate se desarrolló a las más cortas distancias y se obligó al enemigo a replegarse, llevándose sus muertos y heridos, y abandonando numeroso material y armamento. El saldo de esa incursión nocturna inglesa dejó varios muertos y heridos en nuestra propia tropa.

Los únicos medios de evacuación que actuaron en primera línea eran los implementados por la Unidad; esa noche se evacuaron a Puerto Argentino más de 20 heridos.

Ya se comía exclusivamente con raciones de combate, dado los inconvenientes que existían, tanto para llegar con las cocinas como para subir con la comida a los cerros, donde se encontraban las posiciones.

Durante los días 09 y 10 de Junio, los británicos aumentaron la intensidad de sus fuegos. Algunos hombres murieron en sus posiciones ante impactos directos de la artillería.

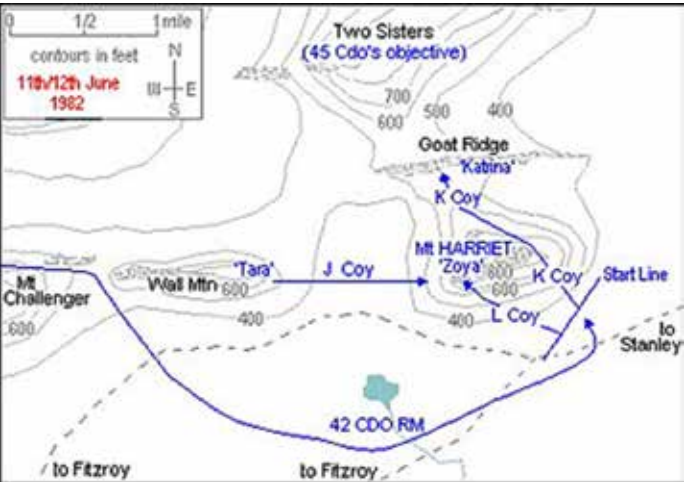
El día 11, aproximadamente a las 2300 horas, el Jefe de Sección recibió de su servicio de seguridad la novedad que el enemigo avanzaba por retaguardia y se encontraba a tiro de pistola. Se observaba que este enemigo era muy superior en efectivos. La sección estaba anulada para el cumplimiento de su misión y

el combate se generalizó. En la reconstrucción de esta circunstancia el Jefe de Sección narra que inició el fuego contra los ingleses que se encontraban a muy pocos metros de su Puesto de Comando; nervioso y algo confundido vació el primer cargador y, producido el tercer disparo del segundo, se le trabó el arma. La explosión de un cohete a la altura de su cabeza lo arrojó herido y aturrido, contra unos cajones; había perdido su pistola y se encontraba engeguado por la misma explosión. Cuando pudo reanimarse y recobrar la visión, logró arrojar sus granadas sobre los ingleses que se encontraban a su alcance, poniéndolos fuera de Combate. Un par de británicos que avanzaban abriéndole fuego con sus fusiles, lograron darle con dos proyectiles en una de sus piernas. Combatiendo, algunos hombres se replegaban hacia el Puesto de Comando del Regimiento, mientras que otros estaban heridos o eran tomados prisioneros. Suerte similar corría el tren de



combate que se encontraba a 50 metros de la Sección de Morteros Pesados.

En el Puesto Comando del Regimiento se observó que el enemigo había avanzado por la ladera Sur del Monte; su artillería naval alumbraba todo el campo de combate y la de campaña inició su fuego con precisión. Toda la posición se encontraba en una tenaz resistencia, la cual, por momentos, parecía que frenaba al enemigo; éste se notaba que era muy numeroso y que continuaba su avance con un abundante empleo de cohetes y ametralladoras. La presión del ataque era muy fuerte y obligó a replegarse a una nueva posición; los británicos estaban a menos de cincuenta metros y el ataque desde la retaguardia progresaba.



Esquema del ataque inglés (fuente británica)

El Teniente Primero Jorge Echeverría, al mando de un Grupo, frenaba el avance por una de las avenidas de aproximación ubicadas en las laderas, pero fue desbordado y rodeado hasta caer gravemente herido por cinco impactos de fusil en el cuerpo; en tanto, el Suboficial y el soldado que estaban próximos no obedecieron la orden de abandonarlo y lo protegieron hasta que cayeron prisioneros. El enemigo intimó rendición por tercera vez; en el Puesto de Comando se quemaban las claves y se rompían los equipos de comunicaciones. Ya no era posible retroceder más; la posición había quedado encerrada en una herradura. El Jefe de Regimiento trasladó su Puesto de Comando al del Jefe de la Compañía “B”.



Recreación de los ataques a Monte Harriet y Dos Hermanas

En la zona, continuó la lucha con toda violencia; la defensa había sido completamente desarticulada y se resistía por pequeños grupos. La resistencia comenzó a disminuir a medida que estos grupos se iban quedando sin munición. Por último, luego de más de ocho horas de combate cercano, el más antiguo en el lugar rindió lo que quedaba del Puesto de Comando.

La Compañía “B”, aferrada por el fuego y con el enemigo por el frente, rodeada por sus flancos y retaguardia y con menos de un cincuenta por ciento de sus efectivos, debió rendirse; no obstante, la sección del Subteniente Giménez Corbalán logró romper el cerco, y a través del campo minado que la posición tenía a su retaguardia, se dirigió en dirección a PUERTO ARGENTINO. Su Jefe de Sección, que estaba a la cabeza, quedó fuera de combate al pisar y detonar una mina. Monte HARRIET había caído, definitivamente, en manos del enemigo.

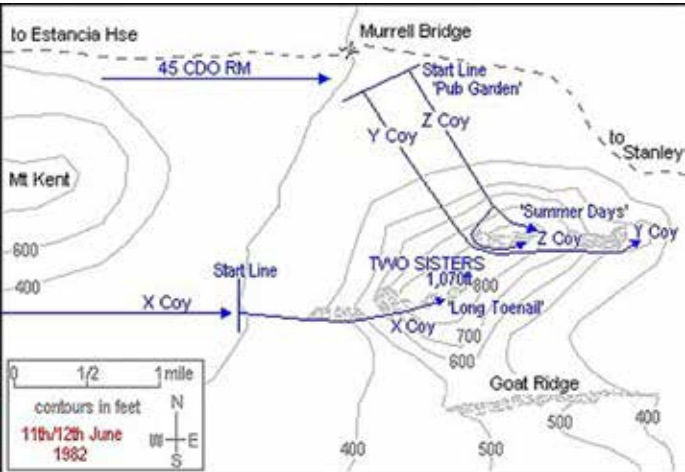
Su defensa estuvo a cargo de, aproximadamente, 390 hombres y fue atacada por un enemigo que poseía una superioridad de cuatro a uno.

Viene al caso recordar una de las apreciacio-

nes del enemigo hechas a posteriori del conflicto: “... Sin embargo, el avance por las laderas del Monte HARRIET fue un asunto lento y cruento. Durante un par de horas parecía que todo iba a salir mal. Arrastrándose en las laderas por los intensos fuegos de ametralladoras y tiradores emboscados, nuestros hombres avanzaban lentamente y a duras penas. Vi caer a varios heridos de bala y a otros les alcanzó la metralla de la continua cortina de fuego que disparaban a distancia los defensores. Los hombres que teníamos enfrente no iban a ceder si no era tras una lucha encarnizada”.

Monte Dos Hermanas

La Compañía “C” del RI 4 (cuyos efectivos habían sido movilizados para el conflicto), a cargo del Capitán Edgardo Marpegan ocupaba DOS HERMANAS Norte y DOS HERMANAS Sur. De estos dos montes gemelos, en el Norte, casi al final de la pendiente descendente, tenían sus posiciones la Primera y Segunda Sección al mando de los Subtenientes Miguel Mosquera y Jorge Pérez Grandi, respectivamente. En la cima se encontraba la Sección Apoyo, a órdenes del Teniente Luis Martella, sin los cañones debido a que no se los había podido subir por carecer de medios para moverlos y un refuerzo a órdenes del Subteniente Juan Nazer.



Esquema del ataque inglés sobre Dos Hermanas (fuente británica)

En el Monte del Sur se encontraba la Tercera Sección a órdenes del Subteniente Marcelo Llambias Pravas. Este Monte es el situado más hacia el Oeste, es decir, era el que estaba más próximo al enemigo, teniendo a sus espaldas y a la derecha el Monte DOS HERMANAS y a su izquierda el Monte HARRIET. Esto obligaba a la Sección del Subteniente Llambias Pravas a tener que darse la seguridad en los 360°, sin poder hacerlo, debido a lo escarpado y extenso del terreno.

Esa noche, el ataque comenzó contra las posiciones del Subteniente Pérez Grandi, que eran las más adelantadas hacia el Norte. En poco tiempo, el combate se tornó arrollador y la situación de la Sección se vio seriamente comprometida. Con abrumadora superioridad numérica, el enemigo pasó al asalto de la posición; la Sección comenzó a combatir retardadamente, contando con el apoyo de fuego de la Primera y Tercera Sección. El Subteniente Pérez Grandi cayó gravemente herido y, posteriormente, el Subteniente Mosquera. El Capitán López Patterson se hizo cargo de las Secciones y continuó el combate. La situación se tornó confusa debido a las pocas posibilidades de mantener el control en un terreno tan escarpado y de impartir órdenes que llegaran en oportunidad. El Subteniente Pérez Grandi quedó abandonado en el campo de combate y sobrepasado por las primeras fracciones británicas. El Cabo Urbina, junto con dos soldados, regresó en busca del Jefe de Sección, y cargándolo al hombro, lograron salvarle la vida.

El enemigo continuó su avance sobre el sector Norte; ante la proximidad del mismo, los morteros ya no podían tirar, y se combatió entre las piedras a las más cortas distancias. Parte de la Sección Apoyo fue desbordada y debió replegarse con el enemigo combatiendo desde los 360°.

El Teniente Martella y el Subteniente Nazer se desplazaban agazapados, cuando percibieron, por su cortante silbido, que un proyectil venía en su dirección. Ambos se echaron cuerpo a tierra y el proyectil explotó

a un par de metros. Intentando un nuevo cambio de posición, al querer incorporarse, el Teniente Martella recibió una descarga de ametralladora en pleno pecho, perdiendo la vida. El Subteniente Nazer continuó con los pocos soldados sobrepasados que quedaban y fue puesto fuera de combate por un proyectil de lanzacohetes, quedando gravemente herido.

El Subteniente Oscar Silva se encontraba con un grupo en COAT RIDGE, con la misión de evitar infiltraciones por esa avenida de aproximación. La Sección del Subteniente Llambias y el Grupo del Subteniente Silva, al no recibir la orden de repliegue, habían quedado aislados. La Sección trataba de frenar con sus fuegos al enemigo; el combate duró toda la noche, y se rechazaron algunos ataques británicos. Estas fueron las últimas fracciones en replegarse. El Jefe de Sección se quedó con siete soldados, todos ellos totalmente rodeados por el enemigo y aferrados en la posición. El único camino de repliegue posible era una senda que más tarde emplearían los soldados.

Uno de los soldados cargó la ametralladora, otro el lanzacohetes, otro las granadas en el fusil y otro llenaba las bandas de la ametralladora, mientras el oficial disparaba las armas; el resto combatía con sus fusiles. La posición era muy buena pero se encontraba unos 300 metros adelantada y en medio del enemigo. Cuando se estaba por quedar sin munición, el Subteniente Llambias ordenó el repliegue de sus soldados por la senda, y luego de rechazar dos o tres ataques más y habiendo agotado su munición, inició el repliegue, creyendo ser el último hombre. Más tarde, se comprobó que algunos pocos soldados aislados habían continuado combatiendo desde otras posiciones, destacándose entre éstos, el soldado Pérez, que tomado prisionero por dos paracaidistas ingleses quedó custodiado por uno de ellos. El soldado tenía entre sus ropas la pistola del Subteniente Silva, y dándose vuelta mató al inglés, tomó su fusil y boina y se replegó.



Recreación del ataque británico en Dos Hermanas y el uso de armas antitanque para neutralizar posiciones argentinas

En pleno repliegue bajo el fuego, el Subteniente Llambias se encontró con el Grupo del Subteniente Silva. Mientras planeaban sus próximos movimientos, quedaron rodeados y sin caminos de repliegue; eran, aproximadamente, las 7 horas del día 12, y una densa niebla comenzó a descender. A su amparo, lograron replegarse, cruzando por el campo minado que los separaba del Monte TUMBLEDOWN. En ese lugar se pusieron a órdenes del Comandante del Batallón de Infantería de Marina 5.

El Subteniente Llambias con una sección fue destinado al Monte WILLIAMS, y el Subteniente Silva permaneció, con parte de su Sección en Monte TUMBLEDOWN.

La Guardia Escocesa atacó ese Monte, y si bien fue inicialmente rechazada, llegó el momento en que los británicos controlaron la cresta. El Subteniente Silva, en la pendiente descendente, había quedado entre dos fuegos; desde el pie del monte —su frente— y desde la cresta —su retaguardia—. El apuntador de un FAP que se encontraba próximo al Subteniente Silva cayó mal herido y su Jefe salió de la posición para socorrerlo; su soldado había muerto y mientras regresaba con el FAP a su posición, un soldado inglés lo puso fuera de combate con un tiro por la espalda; nuevamente el enemigo pasó al asalto, aniquilando prácticamente, la posición ocupada no sólo por los hombres del RI 4, sino también la del BIM 5.

El RI 5 “General Félix De Olazábal” en la Guerra de Malvinas

Gral. Br (R) VGM Juan Ramón Mabragaña - 2011

El autor con el grado de Coronel se desempeñó como jefe del Regimiento de Infantería 5 (FT Yapeyú) durante la guerra de Malvinas. Falleció con el grado de general de Brigada VGM (R) en el año 2016.

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

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

El 5 de abril se ordena alistar toda la Unidad para desplazarse hacia jurisdicción del Vº Cuerpo de Ejército, es decir a la Patagonia. Entre esta fecha y hasta el 12 de abril se ejecuta el completamiento del personal y los aprestos logísticos, partiendo entre el 13 y el 18 de abril hacia el sur en tres escalones: dos aéreos hasta Comodoro Rivadavia con la totalidad del personal con equipo y armamento individual, y el tercero por ferrocarril hasta San Antonio Oeste (Río Negro), y posteriormente motorizado hasta la ciudad ya mencionada, integrado por el personal y los medios logísticos incluyendo armas pesadas, munición y víveres para 5 días de combate.

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

El 22 de abril es relevado en el cumplimiento de lo anterior por el Liceo Militar General Roca, retornado a su dependencia orgánica, es decir al Cdo. Br I III, debiendo planificar un movimiento aéreo y marítimo hacia las Islas Malvinas.

El Regimiento se reúne en los cuarteles del Regimiento de Infantería 8 en Comodoro Rivadavia, donde se organiza el traslado de la siguiente forma: por modo aéreo se trasladaría el personal con su equipo individual, sus armas livianas y dotación de munición y víveres para 10 días. Por modo marítimo lo harían las armas pesadas (Mor 120 y Cñ 105 s/r), las cocinas de campaña, la munición y los efectos CI II y IV de repuesto, también se trasladarían unos pocos vehículos para el remolque de las armas pesadas, la munición y los efectos CI I, II y IV de Intendencia.; éstos debían desplazarse por propios medios hasta Puerto Deseado; lugar donde embarcarían en el buque transporte mercante Córdoba, a órdenes del Oficial Logístico.

El movimiento marítimo no se pudo realizar, debido a las amenazas navales enemigas, por lo que la Unidad se vio privada por varios días de los elementos que debían transportarse. Una redistribución efectuada en las Islas entre los elementos que ya habían arribado, permitió contar con una cocina de campaña de las cinco que le correspondían; tres Morteros Pesados de los cuatro que debieron cru-

zar; cuatro cañones sin retroceso de los nueve que correspondían por dotación y ningún vehículo de los necesarios para el remolque de las armas pesadas, transporte de la munición y de otros efectos.

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

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



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

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

El 1 de mayo se recibe la alarma de Alerta Roja

(ataque aéreo), ante el bombardeo de que es objeto Pto Argentino y que marcó el inicio de las hostilidades.

Entre el 2 y 13 de mayo el enemigo llevó a cabo las siguientes operaciones sobre Puerto Yapeyú (denominación que se propuso para Pto Howard, aprobada por el Gobernador Militar de las Islas Malvinas):

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

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

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



Vista general de Bahía Howard, luego Puerto Yapeyú

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

por modo aéreo en el sector bajo su responsabilidad a efectos de la entrega del mismo; no se efectuará ceremonia alguna, ni se firmará ningún documento; las banderas de guerra se mantendrán enfundadas en poder de la jefatura de unidad; se observará una conducta digna de las más caras tradiciones del Ejército.

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

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

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

Luego vino el embarque, al día siguiente, en helicópteros hacia el Puerto San Carlos, donde permanecimos como prisioneros de guerra en el frigorífico local durante 15 días y otros 15 embarcados en el buque

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

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

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

Malvinas: la dramática historia del regimiento que resistió un brutal aislamiento y las peligrosas misiones para enviarles ayuda

Adrián Pignatelli, 2019

Estaban en Puerto Howard, en la isla Gran Malvina. Abastecerlos era una tarea casi imposible. Los hombres del Regimiento de Infantería 5 escribieron una durísima página de la historia de la guerra.



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

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

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

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

nacido José de San Martín.

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

Aún ignoraban que la ayuda nunca llegaría.

El Monsunen

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

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



El buque Monsunen, su Comandante era el Teniente de Navío Gopsevich Canevari

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



Alberto Miñones Carrión fue herido gravemente en Malvinas y perdió una pierna: “Es un orgullo muy especial haber participado de esta gesta” (Santiago Saferstein)

Alberto Miñones Carrión era por entonces un joven subteniente. Estaba a cargo de la sección Apoyo de la Compañía A del RI5 y a su fracción le agregaron dos ametralladoras 12,7 Colt. Recordó que «desde el primer día que llegamos, supimos que la provisión sería difícil, a tal punto que la que esperábamos un día más tarde no llegó nunca. Con el correr de los días se complicó más, y con la llegada de más gente fue realmente crítico».

Es que la ocupación del lugar fue progresiva. Primero se estableció una compañía de 130 luego se

sumarían las otras dos compañías de infantería del regimiento, dos secciones de ingenieros y elementos de sanidad, que sumarían cerca de 800 hombres.



El buque Isla de los Estados: fue atacado cuando llevaba provisiones para los soldados, de sus 25 tripulantes solo dos sobrevivieron

La noche del 10 de mayo la fragata HMS Alacrity había atacado al buque Isla de los Estados en pleno Estrecho de San Carlos, en momentos en que se dirigía a Puerto Yapeyú con provisiones y armamentos. De los 25 tripulantes, solo dos habían logrado sobrevivir.

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



Hugo Gargano, subteniente de Intendencia durante la guerra, recordó: "Solo disponíamos de dos cocinas de campaña para 150 hombres" (Santiago Saferstein)

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

Pero cuando los problemas de abastecimientos comenzaron a agravarse, Hugo Gargano estaba en Puerto Argentino buscando los medios para llegar a la Gran Malvina.

El jefe del RI5, coronel Juan Ramón Mabragaña reclamaba insistentemente al comandante de la Brigada de Infantería III por un oficial de Intendencia. «Yo pedía todos los días ir a Howard -contó Gargano a INFOBAE-. El día 21 me encontré con un mayor que me dice 'no sabe cómo lo está reclamando su jefe de regimiento', y no lo podíamos ubicar».



Juan Ramón Mabragaña rodeado por sus soldados que reconocen "un jefe que se preocupaba por sus hombres". Falleció el 26 de abril de 2016

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

Aún desconocía que emprendería un viaje que nunca olvidaría.

Volar a Howard

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

Antes de partir, Yanzi reunió a las tripulaciones y les explicó la misión. «Yo los escuchaba, estábamos por emprender un viaje arriesgado, ya que el día anterior los ingleses habían desembarcado en San Carlos. Los 7 u 8 minutos que nos demandaría cruzar el estrecho serían cruciales». Partieron el 22 de mayo.

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



Roberto Yanzi, Aviación de Ejército: "Cuando llegamos a Howard festejamos porque estábamos todos vivos" (Santiago Saferstein)

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

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

«ES UN HONOR MORIR CON USTEDES»

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

-¡Aviones! ¡Aviones! ¡Al piso!

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

«Pérez Cometto, en una maniobra sobresaliente, logra esconderse de los aviones enemigos, mientras que Magnaghi y yo llegamos a cruzar el canal y pudimos aterrizar. Inmediatamente, vi una bola de fuego que salía de la nave de Magnaghi, que se había volcado. No había podido dominar

el aparato que giraba sobre su eje. Casi al mismo tiempo, los Sea Harrier me disparan con sus cañones de 30mm, que impactaron en la cola del aparato, que aún tenían sus rotores girando. Y ahí le ordeno a Gargano bajar lo más rápido posible».

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

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

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

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

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

«ESTÁBAMOS TODOS VIVOS»

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



Soldados del RI5 en una trinchera en Puerto Howard

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

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

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

Pasaron los años y Gargano se comunicó, por redes sociales, con uno de los pilotos del Sea Harrier. «Se llamaba David Morgan, a quien siempre le había quedado la duda sobre la suerte corrida por la tripulación de los Puma. Sintió gran alivio al saber que habíamos sobrevivido».

Luchar en Howard

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

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

Herido gravemente

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

«El proyectil de una fragata que hacía un fuego de exploración me alcanzó estando en el fondo de una trinchera. Estaba entre el Teniente Primero Daniel Stella y el soldado de órdenes Felipe Fernández. El impacto me expulsó 20 metros, di una vuelta en el aire y caí de espaldas, con los brazos sobre el pecho. Me encomendé a la Virgen y recé un Ave María, pensando que me moría. En la oscuridad me toqué la pierna derecha, y la tenía, y cuando hice lo propio con la izquierda palpé un hueso. No tuve ningún dolor. Me di cuenta que estaba vivo y que tenía una chance más».

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

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

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

El 29 de mayo nevó por primera vez en Puerto

Yapeyú. La temperatura fue de 18 grados bajo cero. El estado general de la tropa era alarmante.

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

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

Al fin, el 6 de junio pudo ser evacuado al Bahía Paraíso, que había sido transformado en buque hospital. También lo fueron los soldados Exequiel Vargas, Eduardo Rubiolo, Mariano Leiva y Fernando Francolino.

«Cuando llegué al continente pesaba 42 kilos cuando mi peso normal era de 68. No me di cuenta que había bajado tanto. Tenía que recuperar peso para prepararme a una operación grande. Estuve dos meses con un pronóstico malo por una infección en la pierna; sin embargo, tuve otra posibilidad y sobreviví».

Gargano y Miñones guardan un cálido recuerdo del jefe del regimiento, Juan Ramón Mabragaña. «Brillaba por su modestia y prudencia, por la precisión de sus decisiones, y más allá de la guerra fue un modelo de militar y persona, se tomó en serio asistir a los veteranos, consiguiendo trabajo, medicamentos

y evacuaciones, muchas veces de su propio bolsillo. Cosechó lo que sembró».

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

¿Qué es Malvinas?

Para Yanzi: «Un sentimiento y un orgullo el haber participado».

Para Gargano: «Sigue siendo un combate diario en el reconocimiento de los veteranos que allí pelearon».

Para Miñones: «Es un orgullo muy especial haber participado de esta gesta y haber perdido una pierna. Me sirve mucho anímicamente. Lo que uno lleva muy adentro y espera transmitir a sus hijos, es algo que cambió mi vida para bien».



El buque Hospital Bahía Paraíso

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.

Recordatorios de Malvinas

Adquieralos en nuestra sede

de 08.30

a 16.00

Uruguay 654 Piso 4°

Of. 403 - CABA

Tel: 4373-5440





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